

VESILIIKENNESEMINAARI Kuopiossa 5.9.2013 klo 9,30-

Avaus: Kuopion kaupunginvaltuuston puheenjohtaja, kansanedustaja Markku Rossi

## **PÄIJÄNNE-SAIMAA-KANAVA ARVIOITAVA UUDELLEEN**

Arvoisat vesiliikenneseminaarin osanottajat, hyvät vesiliikenteen ystävät!

Tervetuloa lämpimästi Kuopion kaupungin puolesta Kuopioon ja tänne valtuusto-virastotalollemme Suomen Vesitiedustuksen ja Liikenneviraston järjestämään vesiliikenneseminaariin. Nyt on oikea aika tarkastella maamme vesiliikenteen tilaa ja tulevaisuutta.

Koko Järvisuomen ylivoimaisimman matkailuvaltin näkee parhaiten lentokoneen ikkunasta: vedet ja metsät hallitsevat maisemia silmäkantamattomiin. Täällä Pohjois-Savossa pinta-alasta lähes viidesosa on vesistöjen peitossa.

Koko Saimaan järvialue onkin ainutlaatuinen kokonaisuus ja juuri sopivan kokoinen alue, jonka ympärillä oleville matkailutuotteille on etua olla yhteistyössä ja markkinoida vesireitistöjä kokonaisuutena.

Kuopio-Tahko vesireitti on tuonut hienon lisän matkailutarjontaan. Vesistömatkailu kausi on lyhyt ja kauden aikana onkin pyrittävä ottamaan kaikki mahdollinen irti, unohtamatta ympärivuotisuuden kehittämistä.

On hyvä havaita, että muunkin infra-rakentamisen ohella naapurimaassamme Venäjällä panostetaan nyt erittäin voimakkaasti vesistömatkailuun rakentamalla mm. joki- ja järvimatkailuun sopivia aluksia ja veneitä. Kun viisumivapaus toteutuu, tarkoittaa se samalla venäläisten matkailijoiden määrän lisääntymistä kaksin-kolminkertaiseksi. Tähän kasvuun meidän on varauduttava kaikilla matkailun osa-alueilla.

Kansainvälisille matkailijoille Suomen vesistöjen määrä on hämmentävä. Sen sijaan kotimaiset matkailijat kaipaavat veteen liittyviä aktiviteetteja.

Talvella vesistöä hyödynnetään varsin monipuolisesti retkiluistelusta talvikalastukseen ja avantouinnista jääkelluntaan. Esim. täällä Kuopiossa Finland Ice Marathon-luistelutapahtumasta on kasvanut kaiken kansan jääteliikunnan juhla. Kesällä Kallavesj´ vallataan erilaisilla kulkuvälineillä kanooteista kalastusaluksiin. Melontamahdollisuudet alueella ovat hyvät ja tarjolla on erityyppisiä reittejä ilman ruuhkaa. Järviluonto ja siihen liittyvät aktiviteetit tarjoavat uutta ja ainutlaatuista kokemista, myös kotimaisille asiakkaille. Erityisesti jo mainitsemani Tahkon vesireitti Kuopiosta Syvärille tarjoaa poikkeuksellisen kauniin reitin, joka on toteutettu täysin matkailun ja veneilyn ehdoilla.

Kuopion vierasvenesatamapalveluja käytetään 1500 – 2000 venevuorokauden verran. Maljalahden sataman osuus tästä on noin 60 %.

Kuopio menetti asemansa 70-luvun vilkkaimpana Saimaan rahtisatamana sataman vaikutusalueen teollisen murroksen seurauksena. Alueemme saha- ja levyteollisuus on käytännössä kuihtunut pois sekä öljyn aluskuljetukset pysähtyivät tonniston ikääntymisen muodossa. Nykyisen pienehkön satamaliikenteen muodostavat raakapuu ja irtobulkkien tuoteryhmät.

Kuopion satamalla ovat kuitenkin säilyneet kilpailukyvyyn perusteet entisellään, Saimaan väylästä pohjoisin kunnallinen satama, satamarautatie- ja hyvät maantieyhteydet, myös teolliseen toimintaan soveltuvaa satama-alueita on runsaasti, unohtamatta metsäpohjaisen bioraaka-aine lähteiden keskellä olevaa sijaintia.

Kuopio-Siilinjärvi akselilla Power Fluten ja Yaran teollisuustuotanto satamien kanssa muodostavatkin yhden potentiaalisimman kasvualueen Saimaan rahtiliikenteelle, kun omien

metsiemme raaka-aineet otetaan laajamittaisemmin käyttöön ja samalla kuljetusmuotojen ekologisuuden merkitys nousee ansaitsemalleen tasolle.

Saimaan rahtiliikenteessä sovellettava luotsauksen 74 % alennus ja ympäristöystävällisimmälle sisävesi-merikuljetusmuodolle budjetista myönnettävä vuotuinen luotsaustuki ovat erityisesti Saimaan liikenteen kehittymismahdollisuuksien säilyttämiseksi oleellisia. Samaan aikaan tulee kuitenkin tekniikan nopeasti kehittyessä pitää huoli myös Saimaan luotsaustoiminnan tehostamisesta tehtyjen selvitysten mukaisesti.

Täällä Saimaan vesistön pohjoisosissa ja erityisesti, kun metsäpohjaisten energiaraaka-aineiden käyttöä lisätään voimakkaasti - kuten kotimaisen energian kehittämissä edellyttää - on Saimaan purjehduskauden jatkamisella nykyisestä n. 9 kuukaudesta, oleellinen merkitys Saimaan altaalla toimivalle ja tänne sijoittuvalle tuotanto- ja vientitoiminnalle. Toivottavasti sinällään onnettoman rikkidirektiivin astuessa voimaan Saimaan liikenteessä olevien rahtilaivojen, jotka ovat jo pitkän aikaa käyttäneet vain direktiivissä vaadittua matalarikkistä polttoainetta, kysyntä kasvaa niin paljon, että ”ympärivuotisen liikennöinnin” vaatimat investoinnit tulevat kannattaviksi ja maantieliikenteen päästöjä päästään alentamaan Saimaan satamien liikenteen kautta.

Nyt on myös aika arvioida 1990-luvun puolivälissä jäädytetyn Päijänne-Saimaa kanava-hankkeen henkiinherättämistä. Tuolloin aika ei valitettavasti ollut vielä kypsä tälle vuosituhaten hankkeelle, jolla suuret vesistöalueemme Päijänne ja Saimaa yhdistettäisiin. Ns. Savon kanavan rahoituskin oli jo puoliksi valmiina Euroopan aluekehitysrahaston kautta, mutta valtio ei lähtenyt lopuksi maakunnan hankkeeseen mukaan. Nyt nuo 16 miljoonaa euroa on käytetty mm. Savon radan tasoristeysten poistamiseen eli normaalin budjettirahoituksen piiriin kuuluviin hankkeisiin. On myös syytä muistaa, että EU:n aluepolitiikan tärkein periaate on, että rahoilla luodaan uutta ja pysyvää.

Nyt Keiteleen kanavan käyttö on jäänyt vielä vaatimattomalle tasolle. Päijänne-Saimaa-kanavan avaamisella olisikin aivan ratkaiseva merkitys myös Keiteleen kanavan liikennöinnille kun aina Heinolasta ja Lahdesta saataisiin meritieyhteys. Tässä on meillä kaikilla haastetta ja arviointia kerrakseen.

Tervetuloa vesiliikenneseminaariin – toivottavasti tästä päivästä syntyy uutta potkua maamme vesiliikenteen kehittämiseksi. Juuri talousvaikeuksien keskellä pitää uskaltaa katsoa riittävän kauas ja tehdä samalla myös uutta luovia linjauksia!