



Kuopion alueen kauppakamari
Microkatu 1, PL 1199
70210 Kuopio

27.2.2015

Liikenne- ja viestintäministeriö
Kirjaamo
kirjaamo@lvm.fi

Saimaan kanavavaltuutetun toimisto
saimaankanava@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö dnro LVM/1026/02/2015, päivätty 2.2.2015

Lausunto toimenpideohjelmasta ”Saimaan kanavan neuvottelukunta, sisävesiliikenteen strategia, konkreettinen toimenpideohjelma”.

Pyydettyä lausuntona Kuopion alueen kauppakamari haluaa nostaa esiin seuraavia näkökulmia:

1. Kokonaisuus

Saimaan kanavan neuvottelukunnan kokouksessa 15.1.2015 hyväksytty konkreettinen toimenpideohjelma sisältää hyvällä tavalla tärkeät näkökulmat, joilla on merkitystä vaikutuspiirissä olevalle elinkeinoelämälle ja yhdyskunnille.

Kuopion alueen kauppakamarin käsityksen mukaan havainto, että Saimaan kanavan ja Saimaan reittivesistön mahdollisuudet liikenneväylinä ovat tätä nykyä vajaakäytössä, on olennainen. Vajaakäyttötilanne on olemassa olevienkin liikennöintitarpeiden vallitessa kohennettavissa toimenpideohjelman vaikutusaikana. Liikennöintiä syntyy ohjelman puitteissa oikeilla toimenpiteillä merkittävästi lisää jo ajanjakson 2015 – 2035 alkupuolella. Kauppakamarin käsitys on, että liikennöintitarpeeseen perustuvan liikennöinnin lisääntyessä generoituu myös uutta liikennöintitarvetta.

Saimaan sisävesiliikenteen reitti on Itä-Suomessa ainoana liikennemuotona osa eurooppalaista TEN-T verkkoa, mikä nostaa sen merkitystä entisestään. On myös korostettava vesiväylää ympäristöystävällisenä liikennemuotona, joka ei kulu käytössä. Tämä kasvattanee vesiliikenteen kiinnostavuutta tulevaisuudessa. Vesiliikenteen kustannustason kilpailukyvyistä onkin syytä pitää huolta, jotta ympäristöystävällinen kuljetusmuoto on jatkossa houkuttelevampi entistä useammalle taholle.

Toimenpideohjelma ei sisällä olennaisia puutteita.

2. Käsitukset toimenpideohjelman lohkojen painotuksista

- 2.1. Kuten ohjelman alkusivuilla (sivu 4) sanotaan, tulee Suomen sisävesiliikenne, erityisesti Saimaan liikenne, nähdä osana Suomen meristrategiaa ja ulkomaanliikennettä. Tälle on pitkä historiallinen taustansa: Saimaa oli kanavoinnin valmistuttua 1800-luvun loppupuolella jo konkreettisesti osa Suomen merikuljetuksia. Tilanne on sama edelleen.



Kuopion alueen kauppakamari
Microkatu 1, PL 1199
70210 Kuopio

27.2.2015

Roolia osana meristrategiaa on syytä painottaa, koska kokonaisuuden ymmärtämisellä on iso merkitys käytännön ratkaisuja toteutettaessa, rahoitusratkaisuisissa ja julkisuudessa vallitsevien mielikuvien kannalta.

2.2. Toimenpideohjelman sivulla 6 on listaus toteutuksen operatiivisista hankkeista (9 kpl).

Saimaan satamien yhteinen hallinto on mainitulla listalla. Satamien kehittämisen painottaminen on tärkeää ja eri syistä ilmeisen helposti toteutettavissa. Kuopion kaupunki on Saimaan väyläverkoston suurin kaupunki, joten Kuopiolla on merkittävä vastuu uudistumisessa.

Satamien kehittäminen liittyy toimenpideohjelman moniin kohtiin ja sekä rahtiliikenteeseen että matkustajaliikenteeseen.

Saimaan alueelle tulisi saada aikaan satamien omistajien (käytännössä kunnat) omistama yksi satamatoimija. Sitä perustettaessa tulisi varautua siihen, että aluksi ainakin pääasiassa kuntamomisteinen yhtiö siirtyy sopivalla aikavälillä avoimen sektorin toimijaksi. Ainakaan tätä ei tule estää.

Yhteisellä hallinnolla varmistetaan Saimaan satamien säilyminen moderneina ja kilpailukykyisinä ja osaltaan varmistetaan vesiliikenteen asema verrattuna muihin kuljetusmuotoihin. Vesikuljetusten ympäristöystävällisyys on omaa luokkaansa siinä vertailussa.

Keskitetty hallinnointi loisi selkeyttä hinnoitteluun, jossa nykyisellään on liian suuria eroavaisuuksia sekä osassa satamia ja laitureita jopa kohtuuttomiksi koettuja logistiikkakustannuksia. Samalla saataisiin tehokkuutta satamien kehittämiseen. Satamien suunnittelussa on huomioitava entistä laajemmin erilaisten materiaalien käsittelytarpeet. Tämä asettaa vaatimuksia myös satamaoperaattoreille, jotta nämä pystyvät palvelemaan tehokkaasti eri materiaalien käsittelyssä.

Erityisen tärkeää on myös huomioida, että Saimaan satamien kehittämisohjelma selkiyttäisi Saimaan roolin TEN-T verkostossa. Tässä on kysymys itse verkoston asioista (esim. yhdistetyt kuljetukset), myös erityisen rahoituksen mahdollisuuksista. Käytännössä yhteinen "satamahallinto" mahdollistaisi Euroopan tasoisen sisävesiliikenteen lobbauksen. Muilla keinoin tällainen on vaivalloista ja sekavaa.

2.3. Saimaan väyläverkosto ulottuu laajalle maantieteelliselle alueelle. Satamia on paljon ja niiden kehittäminen on jäänyt vähälle.

Alueen satamarakenteeseen voidaan vaikuttaa tehokkaasti edellisessä kohdassa mainituin tavoin (yhtenäinen satamahallinto ja TEN-T verkoston edut), mutta myös kehittämällä soveliaista satamista ns. multimodaalisia terminaaleja. Multimodaalisella terminaaleilla tarkoitetaan logistiikkasolmukohtia, joissa saavutetaan vesiliikenteen lisäksi rautatien, maantien, lentoliikenteen ja it-liikenteen virtoja. Kansainväliset esimerkit (mm. Wienin satama) osoittavat, että tällaisten multimodaalisten terminaalien yhteyteen syntyy luonnostaan tavaroihin ja palveluihin liittyvää tuotantoa, joka tukee tai tukeutuu eri logistisiin ketjuihin.



Kuopion alueen kauppakamari
Microkatu 1, PL 1199
70210 Kuopio

27.2.2015

Kuopion Sorsasalo pohjoisine suuntineen tulee nähdä paikkana, josta voidaan kehittää tällainen multimodaalinen terminaali. Sorsasalonsatamasta voi tehdä yhdessä sataman nykyisten omistajien ja käyttäjien kanssa, tai heistä riippumatta, sellaisen vesiliikenneyhteyksikön, joka niveltyy viereisiin rata- ja moottoritie- ja läheiseen lentokenttään.

Sorsasalonsataman ja lentokentän välisen alueen jatkosuunnittelussa tulisi tarjota mahdollisuus esimerkiksi monipuolisen yritystoiminnan kehittymiselle. Julkisuudessa olleet mahdolliset suuret teollisuusinvestoinnit Sorsasaloon ovat sopu- ja yhteistyössä tämän kanssa.

Satamien näkeminen entistä monipuolisempina yksikköinä laajemminkin, mutta erityisesti Kuopiossa liittyy Saimaan sisävesiliikenteen muuhun yhdyskuntasuunnitteluun (kaavoitus).

- 2.4. Sorsasalonsataman kehittäminen mainituksi multimodaaliseksi terminaaliksi ei ole ristiriidassa Kuopion eteläpuolella syntyneiden ja kaavailtujen kumipyörä- ja raideliikenneterminaalien kanssa. Ei liioin esimerkiksi energialaitoksen polttoaineiden vesikuljetustarpeiden kanssa. Nuo terminaalit voivat rakentua ja kehittyä omilla ehdoillaan.

Sorsasalonsataman kehittäminen perustuu Saimaan satamarakenteen kehittämistarpeisiin ja siihen, että mainittu ”monikanavaominaisuus” toisi läheisyyteen uusia elinkeinomuotoja, jotka käyttäisivät tarvitsemiaan logistisia ketjuja. Kuopiossa ei vastaavaa etua ole muilla paikoilla saatavissa.

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto toimenpideohjelmasta. Lopuksi haluamme erillisenä sisävesiliikenteeseen liittyvänä asiana kiinnittää huomioita sisävesiliikenteen turvallisuusmääräysten muutosten mahdollisiin matkustajaliikennöinnin vaikutuksiin, joihin on syytä paneutua ennakoivasti. Huole- na on se, miten uudistuvat määräykset sopivat erityisesti sisävesiliikenteessä oleviin perinnemallisiin matkustaja-aluksiin. Kalusto on pitkälti sata vuotta vanhaa ja niihin on vaikea tehdä teknisiä uudistuk- sia. Perinteikkäillä aluksilla on keskeinen rooli sisävesistön matkustajaliikenteessä ja siksi on tärkeää huolehtia siitä, ettei niiden käytölle tule tarpeettomia tai tarkoittamattomia rajoituksia.

Kuopiossa 27.2.2015

Kuopion alueen kauppakamari

Silja Huhtiniemi
Toimitusjohtaja