

DEVELOPING SAIMAA INLAND WATERWAYS

SAIMAAN VESILIIKENTEN KEHITTÄMISHANKE

HANKESUUNNITELMA

Saimaan vesiliikenteen toimintaedellytysten turvaamiseksi ja parantamiseksi ja sitä kautta Saimaan alueen ja Itä-Suomen teollisuuden ja muun elinkeinoelämän nykyistä vähähiilisempien kuljetusketjujen tukemiseksi käynnistetään Saimaan vesiliikenteen kehittämishanke.

HANKKEEN TAUSTA

Hankkeen juuret juontavat 2010-luvun alkuun, jolloin Saimaan satamien neuvottelukunnan ja Etelä-Karjalan liiton rahoituksella laadittiin Saimaan vesiliikenteen kehitysstrategia. Strategian laadinta ajoitettiin samaan aikaan, kun Saimaan kanavan vuokrasopimus uudistettiin Suomen ja Venäjän välillä 50 vuodeksi eteenpäin. Strategian laatimisen jälkeen Saimaan satamien neuvottelukunta ehdotti Saimaan alueen maakunnille, satamakaupungeille ja elinkeinoelämälle Saimaan vesiliikenteen kehitystoimiston perustamista.

2010-luvun alussa kehitystoimiston perustamiselle ei löytynyt riittävää yksimielisyyttä. Uusi lähtölaukaus asialle saatiin keväällä 2018, kun Saimaan alueen maakunnat, satamakaupungit, suurimmat teollisuusyritykset ja Liikennevirasto oli kutsuttu keskustelemaan asiasta yhteiseen kokoukseen Lappeenrantaan. Kokouksessa läsnä olleet tahot päättivät, että Saimaan alueen maakunnat käynnistävät Saimaan vesiliikenteen kehittämishankkeen, jonka kokemusten perusteella voidaan tehdä päätös Saimaan vesiliikenteen kehitystoimiston perustamisesta tai muusta yhteistyömuodosta. Kokouksessa päätettiin, että Etelä-Karjalan liitto ottaa vetovastuun hankkeen käynnistämisestä.

HANKKEEN TAVOITE

Hankkeen tavoitteena on Saimaan vesiliikenteen toimintaedellytysten parantaminen tietoisuutta lisäämällä ja yhteistyötä kehittämällä älyliikennettä ja vähähiilisiä ratkaisuja hyödyntäen.

Hankkeen kokemusten perusteella tehdään yhteinen päätös sopivimmasta yhteistyömuodosta Saimaan vesiliikenteen kehitystyön jatkamiseksi. Kehitystoimiston perustamisen vaihtoehtona voi olla esimerkiksi maakuntien yhteinen virka. Joka tapauksessa hankkeessa aloitettua toimintaa Saimaan vesiliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi on tarkoitus jatkaa myös hankkeen jälkeen.

Rahtiliikenne

Suomen vesitieverkoston pituus on verrannollinen Saksan ja Hollannin verkkoihin, mutta Suomessa vesiteiden hyödyntäminen on vähäistä siihen nähden, mikä olisi mahdollista. Kyseessä on tehoton infrastruktuurin käyttö. Saimaan kanavan kautta kulkee vuodessa 1,3 miljoonaa tonnia tavaraa, kun jo nykyisellään olisi mahdollista kuljettaa 5 miljoonaa tonnia.

Suomen sisävesien käyttö ei voi tulevaisuudessa perustua status quo -ajatteluun, vaan sisävesiliikenne on valjastettava täysimääräisesti sille ominaiseen käyttötarkoitukseen. Näin voidaan edistää kestävä kehityksen mukaisia toimitusketjuja ja käyttää sitä yhtenä keinona kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen. Jos Saimaan liikenteen toimijoiden määrä ei kasva, sen käyttö ja kansainvälinen merkitys supistuvat. Kansainvälisten virtojen vahvistaminen on avainasia Saimaan sisävesiliikenteen kehitykselle.

Euroopan komission arvion mukaan sisävesikuljetusten kilpailuetu tehokkaana ja edullisena kuljetusmuotona menetetään, jos sen toimintaedellytyksiä ei paranneta. Merkittäviä parannuksia voidaan saavuttaa kehittämällä infrastruktuuria ja digitaalista tiedonhallintaa. (European Commission, 2018. Transport in the Europe. Current Trends and Issues, April 2018.)

Matkailuliikenne

Saimaa on Euroopan suurin järvi alue sisältäen yli 3 000 km vesireittejä ja 70 vierasvenesatamaa. Matkailun vallitsevia trendejä ovat mm. luontomatkailun kasvu ja aitojen kokemusten ja elämysten etsiminen. Saimaan valttikortteja ovat luonto, väljyys ja hiljaisuus, ja Saimaan matkailun vetovoima onkin kasvanut viime vuosina. Vuonna 2017 Järvi-Suomen matkailu kasvoi 12 % ja esimerkiksi Etelä-Karjalassa ulkomaisten matkailijoiden yöpymisten määrä kasvoi 24 % ja Etelä-Savossa 16 % (lähde: Visit Finland).

Puolet Euroopan väestöstä asuu rannikon tai sisävesiväylien läheisyydessä. Sisävesiverkosto on erittäin tärkeä osa Euroopan kuljetusjärjestelmää ja Suomen sisävesiväylät ovat osa tätä kokonaisuutta. Suomen sisävesiltä pääsee vesiteitse Laatokalle, Ääniselle ja Moskovaan ja Volga-jokea pitkin jopa Kaspianmerelle asti sekä lisäksi Ruotsin suurille järville, Keski-Euroopan sisävesiverkostoon ja Mustallemerelle. Tulevaisuudessa on mahdollista päästä Euroopan sisävesien kautta myös Välimerelle, mikäli Ranskan ja Belgian välille suunniteltu uusi sisävesiväylä toteutetaan.

Maakuntien strategiat

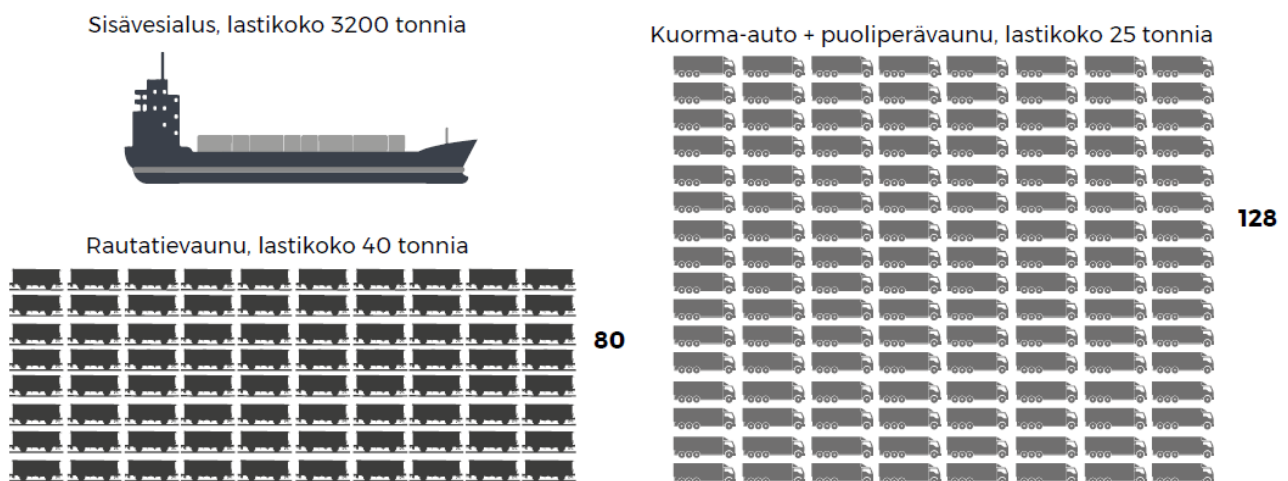
Hankkeen tavoitteet tukevat vahvasti Saimaan alueen maakuntien vähähiilisyyteen tähtääviä strategioita ja parantavat suuryritysten lisäksi myös pk-yritysten toimintaedellytyksiä vähähiilisyystavoitteiden saavuttamiseksi.

Hankkeella edistetään myös sellaisten uusien Saimaan kanavaan ja syväväylään sekä Saimaan ainutlaatuihin järviluontoon tukeutuvien risteilytuotteiden ja -konseptien kehittämisen edellytyksiä, jotka hyödyttävät alueen satamakaupunkien ja koko muun alueen matkailua.

HANKKEEN TARVE

Euroopan unionin tavoitteena on voimakas kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen: päästöjä tulisi vähentää vuoden 1990 tasosta ainakin 20 % vuoteen 2020 mennessä ja 40 % vuoteen 2030 mennessä. Vähennystavoitteisiin pääseminen vaatii liikenteen osalta monipuolista keinovalikoimaa. Julkisen vallan roolina on ohjata kehitystä siten, että kestävä kehitys toteutuu ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset paranevat. Tärkeä keino liikenteen vähennystavoitteisiin pääsemiseksi on liikenteen kuljetusmuotojakaumaan vaikuttaminen. Käytännössä tämä tarkoittaa erityisesti vesi- ja rautatieliikenteen suosimista ja tieliikenteen hillitsemistä.

Kun yhden sisävesialuksen kuljetuskapasiteetti vastaa 80 rautatievaunun / 128 puoliperävaunun kuorma-auton kuljetuskapasiteettia, tarkoittaisi Saimaan sisävesiliikenteen loppuminen pahimmassa tapauksessa sitä, että Itä-Suomen teillä liikkuisi vuosittain 52 480 rekkaa enemmän kuin nykyisin. Käytännössä se tarkoittaisi noin 23 % nykyistä enemmän raskasta kalustoa Itä-Suomen teillä (laskelmassa käytetty Liikenneviraston liikennesuoritetilastoja Kaakkois-Suomen ja Pohjois-Savon ELY-keskusten alueilta).



Kuva 1. Sisävesialuksen, rautatievaunun ja raskaan ajoneuvoyhdistelmän kuljetuskapasiteetin vertailua. Lähde: European Court of Auditors 2015. Inland Waterway Transport in Europe. No significant improvements in modal share and navigability conditions since 2001. Special report.

Saimaan kanavan ja syväväylän käyttöaste on ollut viimeisen 10 vuoden ajan melko alhaisella tasolla. Saimaan kanavan liikenne on vuonna 2008 alkaneen taloustaantumien myötä vähentynyt 1,3 milj. tonnin vuositasolle ja Saimaan sisäinen liikenne 670 tuhannen tonnin vuositasolle, josta uitto 260 tuhatta tonnia. Parhaana vuonna 2004 kanavaliikenne oli 2,4 milj. tonnia ja uitto 710 tuhatta tonnia.

Liikennevirastossa on tehty suunnitelmia Saimaan alueen rahtiliikenteen kehittämistä tukevista toiminna. Suunnitelmien tavoitteena on lisätä Saimaan kanavan ja syväväylän käyttöastetta

parantamalla liikennöivien alusten lastinottokykyä kanavan sulkuja pidentämällä ja kanavan vedenpintaa nostamalla. Käynnissä on jo sulkujen alaporttien uusiminen, uuden jäänmurtokaluston käyttöönotto sekä Saimaa-portaalin kehittäminen tiedonjakokanavaksi logistiikka-alan eri toimijoille.

Itä-Suomen teollisuuden kilpailukyvyyn ja investointien sekä logistiikkakustannusten kannalta kanavan käytettävyyden ja liikenteen jatkuvuuden varmistaminen on tärkeää. Saimaan kanavan aluskalusto on vanhenemassa ja teollisuuden näkökulmasta olisi tärkeää, että kanavan mitat ja syväysrajoitukset sallisivat uuden, nykyistä suuremman kaluston kapasiteetin hyödyntämisen taloudellisesti kannattavalla tavalla.

Kesällä 2016 tehty Saimaan alueen teollisuuden logistiikkakysely (Pekka Koskinen, Brave Logistics) osoitti, että Itä-Suomen metsäteollisuudella on käynnissä ja suunnitteilla merkittäviä investointeja, joiden seurauksena sekä vienti- että tuontikuljetukset tulevat lisääntymään. Investoinnit vaikuttavat alihankintaketjujen kautta vahvasti myös alueen pk-yritysten toimintaan.



Kuva 2. Saimaan syväväylä ja Saimaan kanava.

HANKKEEN TOIMENPITEET

Hankkeen tarkoituksena ei ole toimia kaupallisen liikenteen markkinoijana, vaan edistää yleisesti Saimaan vesiliikenteen mahdollisuuksia toimintaympäristöä parantamalla ja tietoisuutta lisäämällä. Hankkeen tavoitteena on parantaa Saimaan vesiliikenteen toimintaedellytyksiä siten, että satamilla sekä suur- ja pk-yrityksillä on nykyistä paremmat mahdollisuudet kehittää toimintaansa vähähiilisempään suuntaan vesiliikenteen suomaa kuljetusmahdollisuuksia hyödyntämällä.

Hankkeen 1. työpaketin toimenpiteillä parannetaan Saimaan vesiliikenteen toimintaedellytyksiä älyliikennettä ja vähähiilisiä ratkaisuja kartoittaen ja hyödyntäen.

Uusien digitaalisten ratkaisujen kehittäminen ja hyödyntäminen

Sisävesiliikenteen kehittäminen edellyttää muutoksia markkinoilla. Nykyisin kaksi ulkomaista varustamoaa vastaa valtaosasta Suomen ja Euroopan välisistä vesitiekuljetuksista. Muutamia kotimaisia varustamoita on sisävesiliikenteessä pienellä volyymillä, mutta niiden ongelmana ovat lyhyet, yleensä vain vuoden mittaiset sopimukset teollisuuden kanssa.

Nykyinen toimintamalli on johtanut tilanteeseen, joka ei ole omiaan antamaan oikeaa kuvaa vesiliikenteen potentiaalista. Osalastikauppoja on vaikea tehdä, kun pienemmät erät eivät kiinnosta suuria operaattoreita eikä toimivaa järjestelmää pienempien erien koordinointiin ole. Uusilla digitaalisilla sovelluksilla voidaan löytää ratkaisu pienempien virtojen yhdistelemiseen, jolloin myös pk-yritykset saavat saman kilpailuedun kuin suuremmat yritykset pystymällä hyödyntämään sisävesiliikennettä omissa toimitusketjuissaan.

Saimaan vaikutusalueen kuljetuskustannusten hillitseminen

Sisävesien käytön kasvu on perusteltua ilmastonmuutoksen takia ja siksi, että sen käyttö vähentää tie- ja rataverkon kuormitusta sekä tieliikenteen päästöjä ja onnettomuuksia.

Sisävesikuljetukset mahdollistavat suurivolyymisia suoria kuljetuksia Suomesta Eurooppaan ja päinvastoin. Tehtaalta tehtaalle -kuljetukset ovat kuljetustaloudellisia, koska välilastauksia ei tarvita. Meno-paluu -kuljetusten tasapainoa tulee tavoitella kuljetustalouden parantamiseksi. Se edellyttää muualta Euroopasta Suomeen saapuvien virtojen vahvistamista. Tällöin Suomesta lähtevien kuljetusten talous paranee.

Konttiliikenne Eurooppaan on Itä-Suomelle suuri mahdollisuus tulevaisuudessa. Säännöllisen reittiliikenteen mahdollistaisivat sopivat satamaparit, joilla feeder-aluksille saataisiin sopiva kierto. Mahdollista olisi myös kuljettaa tavaraa suoraan Euroopan sisävesireittien varsilla sijaitseviin satamiin.

Vähähiilisyiden ja ympäristöarvojen korostaminen sekä liikenteestä aiheutuvien haittojen havainnointi ja minimointi

Ilmastonmuutos asettaa paineen virittää liikennejärjestelmä mahdollisimman energiatehokkaaksi, jotta hiilidioksidipäästöjä ja muita kasvihuonekaasupäästöjä voitaisiin vähentää radikaalisti nykyisestä. Tähän tarvitaan laaja keinovalikoima.

Sisävesiliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat noin 30 grammaa per tonnikipometri ja vastaava luku nykyaikaisella kuorma-autolla on 110–160 grammaa liikenteen sujuvuudesta riippuen. Tästä huolimatta myös vesiliikenteen päästöjä pitää pyrkiä vähentämään. Uusia vähähiilisiä ratkaisuja kehitetään koko ajan ja on tärkeää, että tieto näistä on laajasti kaikkien vesiliikenteessä toimivien tahojen saatavilla.

Kunnallisten satamien ja kaupunkien matkailuelinkeinojen kannalta tärkeiden lähialueristeilyjen edellytysten parantaminen

Kattavat ja toimivat kotimaiset ja kansainväliset vesiyhteydet ovat kriittinen kilpailutekijä teollisuuden lisäksi myös paikallisille pk-yrityksille ja matkailuelinkeinolle, koska ne edesauttavat alueiden saavutettavuutta ja tasavertaista kehittymistä. Saimaan alueen kehitystoimenpiteiden antama positiivinen signaali edesauttaa teollisuuden vesikuljetusten lisäksi myös matkailuelinkeinon ja risteilyliikenteen kehittämistä Saimaalla. Vesiliikenteen avulla syntyvä saavutettavuus on välttämätön edellytys Suomen kilpailukyvyille globaalissa maailmassa.

Rannikko- ja sisävesiristeilytuotteet ovat kansainvälisesti varsin suosittuja matkailutuotteita (esim. Norjan Hurtigruten ja Keski-Euroopan jokilaivat). Saimaan kanava ja järviluonto voisivat tarjota vastaavia mahdollisuuksia.

Uusilla digitaalisilla ratkaisuilla voidaan tarjota matkailijoille tietoa alueen kulttuurista ja luonnosta käyttäjäystävällisellä tavalla nykyisiä älylaitteita hyödyntäen. Tästä hyvänä esimerkkinä voidaan pitää mm. Tourist Guide for Northern Periphery (TG4NP) -hankkeessa kehitettyjä sovelluksia Pohjois-Karjalassa ja muualla Pohjoisen Periferian alueella (https://www.northernperiphery.eu/files/archive/Downloads/Project_Publications/82/Powerpoints/Presentation_TG4NP_NPP.pdf).

Työpakettin 1 yksilöidyt toimenpiteet

1.1	<i>Uusien digitaalisten ratkaisujen kehittäminen ja hyödyntäminen</i> ❖ <i>Selvitetään, onko rahtikuljetusten "Tinder"-palvelualustalle tarvetta Saimaan liikenteessä.</i> ○ <i>Haastatellaan nykyisiä vesiliikenneoperaattoreita ja muita logistiikkayrityksiä tai näiden kahden luomia yhteistoimintayrityksiä/-malleja ja kysytään, onko niillä halua ja mahdollisuuksia tarjota ovelta ovelle -kuljetuspalvelua käyttäen vesiliikennettä osana kuljetusketjua.</i> ○ <i>Konsulttityö 20 000 €.</i> ❖ <i>Kartoitetaan digitaalisuutta hyödyntävien lisäpalvelujen mahdollisuuksia, tarvetta ja käytettävyyttä.</i>
------------	---

	○ Edistetään Saimaan matkailutoimijoiden (maakunnat, kehitysyhtiöt, matkailutoimijat ym.) yhteistoimintaa tavoitteena luoda yhteinen palvelualusta Saimaan alueelle. ▪ Ideana on, että alueen toimijat voivat tuottaa sisältöä palvelualustaan, jota voidaan hyödyntää paikallisten pk-yritysten liiketoiminnassa lisäarvopalveluna. Palvelualustan ylläpitäjänä/vastuutahona toimisi jatkossa kehitystoimisto tai muu maakuntien valitsema yhteistyöelin. ▪ Hanke kokoaa toimijat yhteen ja selvittää olemassa olevia toimintamalleja ja potentiaalisia palveluntarjoajia sekä tuottaa tietoa nykyisistä palveluista. Konsulttityö 10 000 €. • Työpajan, kyselyn ja seminaarin järjestäminen (kohteena mm. Saimaan alueen matkailukehittäjät ja risteilyoperaattorit). ▪ Osana työpakettia teetetään aihealuetta tukeva tai siihen liittyvä selvitys esim. matkailualan opinnäytetyönä, jota koordinoi hankepääällikkö/-sihteeri. Opinnäytetyö 3 000 €. ❖ Selvitetään nykyisen tiedonsiirtokapasiteetin riittävyys ja soveltuvuus matkailu- ja rahtiliikenteelle Saimaalla. ○ Haastatellaan nykyiset toimijat (mm. luotsit, varustamot ja risteilyoperaattorit sekä teleoperaattorit) ja kysytään, mikä on nykyisen tietoliikenneverkon tila ja kapasiteetti. ○ Selvitetään, ottaako nykyinen tietoliikenneverkko huomioon vesiliikenteen tarpeet mm. kattavuuden osalta. ○ Selvitetään 5G-tekniikan soveltuvuus Saimaalle. ○ Laaditaan kehityspolku tietoliikenneverkon kehittämiseksi. ○ Konsulttityö 20 000 €.
1.2	Saimaan vaikutusalueen kuljetuskustannusten hillitseminen ❖ Kilpailukyky selvityksen tekeminen Saimaan luontaisten eurooppalaisten vastasatamien tavaravirtojen ohjaamisesta paluukuljetuksilla Saimaan alueelle. ○ Ilman viennin ja tuonnin tasapainoa kuljetusten kannattavuus on haastavaa; vienti- ja tuontikuljetusten tasapaino mahdollistaa edullisemmat kuljetukset Saimaan vaikutusalueelta Eurooppaan. ○ Kartoitetaan, parannetaan ja tiedotetaan Itä-Suomen suorista yhteyksistä Eurooppaan. Suorilla yhteyksillä pystytään välttämään välikäsitteilyjä ja alentamaan logistiikkakustannuksia. Kilpailun lisääntyessä kuljetuskustannukset alenevat kaikissa kuljetusmuodoissa. ○ Paluukuljetukset lisäävät palvelutarvetta, johon pk-sektori voi vastata (esim. Saimaan alueen varastointi, huolinta ja materiaalikäsittely). ○ Markkinatutkimuksessa selvitetään rahtiliikenteen osalta nykyisin käytettävät vastasatamat ja fyysisiltä ominaisuuksiltaan optimaaliset satamat (esim. Saimaan kanssa yhtä rajoitettu syväys/leveys väylästäöllä) sekä näiden alueiden tietoisuus Saimaan palvelutarjonnasta, jolloin rajoittavasta tekijästä voi muodostua kilpailutekijä. ○ Tiedon tuottaminen ja jakaminen varustamoille, satamille ja yrityksille. ○ Selvitetään mm. paluukuljetusten konttikuljetukset Suomeen ja sitä kautta Kiinaan (ns. transitoliikenne, bulk ja breakbulk) ○ Konsulttityö 100 000 €.
1.3	Vähähiilisyiden ja ympäristöarvojen korostaminen sekä liikenteestä aiheutuvien haittojen havainnointi ja minimointi ❖ Kerätään tietopankkia uusista vähähiilisistä ratkaisuista.

	○ Sähköistä tai dieselsähköistä voimansiirtoa käyttävien automaattisten alusten saamisen edistäminen Saimaan vesiliikenteeseen. ○ LNG- ja biopolttoaineiden hyödyntäminen Saimaalla. ○ LNG-asemien perustamisen edistäminen Saimaan kanavan ja syväväylän varrelle. ○ Painolastivesien siirrettävän aseman tai laivoihin asennettavien pesurien saamisen edistäminen. ○ Innovaatiotuen selvittäminen uudentyyppisille matkustaja-aluksille Saimaan alueella. ○ Kartoitetaan yhteistyömahdollisuuksia vähähiilisten ratkaisujen kehittämiseksi mm. Lappeenrannan teknillisen yliopiston kanssa. ○ Tehdään hankkeen omana työnä.
1.4	Kunnallisten satamien ja kaupunkien matkailuelinkeinojen kannalta tärkeiden lähialueristeilyjen edellytysten parantaminen ❖ Hyödynnetään Saimaan matkailutoimijoiden yhteistoiminnalla luotua yhteistä palvelualustaa Saimaan alueella (ks. kohta 1.1). ○ Alueen toimijat voivat tuottaa sisältöä palvelualustaan, jota voidaan hyödyntää paikallisten pk-yritysten liiketoiminnassa lisäarvopalveluna. Palvelualustan ylläpitäjänä/vastuutahona toimisi jatkossa kehitystoimisto tai muu maakuntien valitsema yhteistyöelin.

Hankkeen 2. työpaketin toimenpiteillä lisätään tietoisuutta Saimaan vesiliikenteen mahdollisuuksista.

Suomen vesiliikenne on sekä kotimaista että kansainvälistä. Puutavaran uitto on esimerkki kotimaisesta vesikuljetuksesta, mutta myös aluksilla kuljetetaan puutavaraa. Teollisuus käyttää sekä raaka-aineiden hankinnassa että tuotteiden kuljetuksessa Vuoksen vesistöä ja Saimaan kanavaa, josta on yhteys Suomenlahden kautta maailman merille. Uitolla on suuri merkitys kuljetustalouteen: jos se loppuisi, olisi odotettavissa merkittävä kuljetuskustannusten nousu ja kuljetusten siirtyminen vesiltä maanteille. Uitto toimii myös raakapuun varastona eli siinä yhdistyvät kaksi merkittävää logistiikan elementtiä: kuljetus ja varastointi. Kolmantena logistisena ominaisuutena uitto säilyttää raakapuun ominaisuudet.

Yhtenä tulevaisuuden mahdollisuutena on, että yhä useammat toimijat tulevat käyttämään kuljetuksia, jotka lähtevät Suomen sisävesiä pitkin Itämeren kautta Euroopan sisävesille ja päinvastoin. Alankomaalainen sisävesialus on tyypillinen näky Suomen sisävesillä. Alankomaissa on runsaasti sisävesille soveltuvaa aluskantaa, joten konseptina suora kuljetus Suomen sisävesiltä Euroopan sisävesille on mahdollinen. Kaikki riippuu kysyntä- ja tarjontapisteiden sijainnista. Euroopan sisävesien varrella on teollisuutta, mutta myös kaupungistuminen voi tarjota uusia mahdollisuuksia erilaisten kauppatavaroiden kuljetuksille.

Suomi haluaa vahvistaa asemaansa globaalina kauttakulkumaana. Tämän myötä myös sisävesiliikenteen tulevaisuus ankkuroituu kansainvälisiin ja globaaleihin virtoihin, minkä ansiosta Suomen kautta voi tulevaisuudessa ohjautua kokonaan uusia transitovirtoja. Itä-Suomesta on suorat junayhteydet Venäjälle ja sitä kautta Kiinaan – ja takaisin. Junalla saapuvia transitovirtoja voitaisiin ohjata Itä-Suomen sisävesiä pitkin Eurooppaan.

Tietoisuuden lisääminen Saimaan kanavan, järvialueen ja satamien vesiliikennemahdollisuuksista on tärkeää sekä kotimaassa että kansainvälisesti. Yksittäisten toimijoiden markkinointi ei ole yhtä

tehokasta kuin koko alueen markkinointi kokonaisuutena. Sen vuoksi Saimaan vesiliikenteen kehitystoimisto tai muu maakuntien valitsema yhteistyöelin olisi oikea organisaatio ottamaan vastuun Saimaan mahdollisuuksien markkinoinnista.

Työpakettin 2 yksilöidyt toimenpiteet

2.1	Saimaan brändääminen ja sen hyödyntäminen Saimaan vesiliikenteen markkinoinnissa ❖ Saimaan syväväylän matkustaja- ja rahtisatamien kehittämis-/investointitarpeiden ja tukipalvelujen selvittäminen ja kokoaminen. ○ Kohdekorttien laatiminen kaikille satamille. ❖ Saimaan kanavan, järvialueen ja satamien vesiliikennemahdollisuuksien markkinointi kansainvälisillä messuilla (mm. Hampurin SMM-messut 8.-11.9.2020, www.smm-hamburg.com). ❖ Messuille osallistuminen 25 000 € + matkat.
2.2	Saimaan alueen vesiliikennetoimijoiden yhteisen informaatiopohjaisen internetsivuston luominen tuotantokuntoiseksi ❖ Ajantasainen ja selkeä tieto mm. palvelujen saatavuudesta ja hinnoittelusta: helpottaa mm. alueen matkailijoiden tiedonsaantia paikallisista yrityksistä ja palveluista. ○ Esimerkiksi tätä hanketta varten alueen toimijoiden yhteystietojen kokoaminen on ollut todella vaikeaa, koska kenelläkään ei ole koottuja yhteystietoja toimijoista, eikä tietoja löydy myöskään yritysten internetsivuilta. ❖ Poimitaan referenssipohjaisesti ja toimijoita kuunnellen, millaista tietoa tarvitaan. ❖ Tarkastellaan verkkosivukehityksessä käytettyjä standardeja ja tekniikoita sekä mobiililaitteille kehitettävien verkkosivujen vaatimuksia. ❖ Sivusto avataan siinä vaiheessa, kun rahoitus ja sivuston ylläpitäjä vahvistetaan. Otetaan mallia mm. Eurooppalaisten satamien tietoportaaaleista ja väylästäjen tietokunnista (mm. Hampurin sataman markkinoinnin internetsivut https://www.hafen-hamburg.de/ ja Itävallan vesitieyhdistyksen internetsivut www.viadonau.org). ❖ Tehdään internetsivujen hahmotelma ja käsikirjoitus hankkeen omana työnä. Luotu käsikirjoitus otetaan käyttöön siinä vaiheessa, kun sivuston päivitysresurssi ja rahoitus varmistuu. Hankkeen aikana varmistetaan vastuutaho.
2.3	Markkinointisuunnitelman tekeminen ❖ Tutustutaan (eurooppalaisten) vesiliikenteen kehitystoimistojen / muiden yhteistyöelinten markkinointiin. ❖ Laaditaan Saimaan vesiliikenteen markkinointisuunnitelma. ○ Tehdään lähtökohta-analyysi (yritys-, markkina-, ympäristö- ja kilpailija-analyysit). ○ Perehdytään Saimaan vesiliikenteen toimintaympäristöön ja tarkastellaan, millaisia muutoksia on mahdollisesti näköpiirissä. ○ Perehdytään Saimaan alueella toimivien vesiliikennettä hyödyntävien tai sitä harkitsevien yritysten liiketoimintaan, strategiaan ja tavoitteisiin. ○ Tehdään strategiavalinnat, tavoiteasettelu sekä toteutus- ja seurantasuunnitelma. ❖ Laaditaan hankkeen omana työnä.

2.4	Viestintäsuunnitelman tekeminen ❖ <i>Laaditaan Saimaan vesiliikenteen viestintäsuunnitelma</i> ○ <i>Mitkä ovat viestinnän tavoitteet? Miten lisätään Saimaan vesiliikenteen näkyvyyttä ja tunnettuutta?</i> ○ <i>Ketkä ovat viestinnän kohderyhmiä? Mille tahoille viestejä kohdennetaan?</i> ○ <i>Mitkä ovat ydinviestit eri kohderyhmille?</i> ○ <i>Mitä viestintäkanavia käytetään?</i> ○ <i>Resursointi ja työkalut? Kuka vastaa viestinnästä? Ketkä osallistuvat viestintään? Miten roolit ja tehtävät jaetaan? Mitä viestinnän työkaluja on käytettävissä? Kuinka niitä hyödynnetään?</i> ○ <i>Analytiikka: Tietoa kohderyhmistä. Mitä kautta he päätyvät yrityksen nettisivuille tai somekanaviin? Mitä he tekevät siellä? Millaisesta sisällöstä he ovat kiinnostuneita?</i> ❖ <i>Laaditaan hankkeen omana työnä.</i>
2.5	Tilaisuuksien järjestäminen ❖ <i>Kick-off -seminaarin järjestäminen hankkeen alussa.</i> ○ <i>Alustajien matkakustannukset, tilavuokra ja tarjoilut 1 000 €.</i> ❖ <i>Työpajojen/-seminaarien järjestäminen hankkeen aikana.</i> ○ <i>2-3 kpl</i> ○ <i>Tilavuokrat ja tarjoilut yhteensä 1 500 €.</i> ❖ <i>Yhteistyökokoukset suomalaisten, venäläisten ja eurooppalaisten tahojen kanssa.</i> ○ <i>5-6 kokousta</i> ○ <i>Järjestelyt, tilavuokrat, matkakustannukset ja tarjoilut yhteensä 3 200 €.</i> ❖ <i>Loppuseminaarin järjestäminen hankkeen lopussa.</i> ○ <i>Alustajien matkakustannukset (osa mahdollisesti ulkomaisia), tilavuokra ja tarjoilut 2 500 €.</i> ❖ <i>Ohjausryhmän kokoukset</i> ○ <i>8 kokousta</i> ○ <i>Tarjoilut yhteensä 800 €.</i>

Hankkeen 3. työpaketissa kehitetään yhteistyötä venäläisten viranomaisten ja satamatoimijoiden kanssa vesiliikenteen ja erityisesti Saimaan kanavan vesiliikenteen toimintaedellytysten varmistamiseksi ja parantamiseksi.

Saimaan kanava on ensimmäisen kerran vuonna 1856 avattu kanava, joka yhdistää Saimaan vesistöalueen Lappeenrannasta Viipurin kautta Suomenlahteen luode-kaakko-suuntaisesti Suomessa ja Venäjällä. 50 vuodeksi solmittu nykyinen vuokrasopimus on ollut voimassa vuodesta 2012. Vuokrasopimuksen mukaan sopimusvaltioita edustavat kanava-asioissa maiden hallitusten nimittämät kanavavaltuutetut.

Suomen Venäjältä vuokraama Saimaan kanavan alue on erikoinen kaistale maailmassa. Maaperä on Venäjän valtion omistuksessa, mutta Suomi on vuokrannut sen pitkällä vuokrasopimuksella. Samanlaista vuokra-aluetta ei ole missään muualla maailmassa. Suomelle vuokrattu alue käsittää Venäjän federaation alueella olevan Saimaan kanavan ja sen vieressä olevan Nuijamaan ja Brusnitšnojen välisen tien ja niiden välissä olevan maa-alueen.

Itäisen Suomen maakunnat tekevät jatkuvaa yhteistyötä Venäjän puolen lähialueiden, kuten Pietarin ja Viipurin kaupunkien, Leningradin alueen ja Karjalan tasavallan kanssa.

Saimaa–Pielinen–Laatokka -alue muodostaa maailmanlaajuisesti ainutlaatuisen luontokokonaisuuden, jossa yhdistyvät maisemaan vaikuttaneet geologiset tapahtumat luonnon ja sen eliöstön kehitykseen, joka on tänä päivänä nähtävissä runsaana lajien monimuotoisuutena. Alueen eri osia yhdistää maailman pisin havainnoitavissa oleva aikajatkumo geologisine muodostumineen ja kohteineen ikivanhan kallioperän synnystä nykyiseen maisemaan ja luontoon. Maailmanperintöehdokkaana Saimaa–Pielinen–Laatokka -alue edustaa niitä harvoja maailmanperintökohteita, jotka ylittävät valtakunnallisen rajan. Se edistää näin myös valtioiden ja kansakuntien yhteistyötä ja yhteistä tavoitetta ainutlaatuisten luontokohteiden säilyttämiseksi tuleville sukupolville.

Työpakettin 3 yksilöidyt toimenpiteet

3.1	<i>Saimaan alueen maakuntien sekä Venäjän Karjalan ja Leningradin alueen välinen yhteistyö vesiliikenteen toimintaedellytysten varmistamiseksi ja parantamiseksi</i> ❖ <i>Saimaan ja Viipurinlahden yhtenäisen logistisen alueen kehittäminen yhteistyössä suomalaisten ja venäläisten kesken.</i> ❖ <i>Laivauksen kehittämisen edistäminen.</i> ○ <i>Karjalan tasavallan ja Leningradin alueen teollisuudelle luodaan mahdollisuus laivata vientitoimituksia Saimaan alueen satamien kautta.</i> ○ <i>Saimaalla lastatun aluksen lastin täydentäminen esim. Viipurissa tai Vysotskissa, jolloin laivan lastikapasiteetti voidaan hyödyntää tehokkaammin.</i> ❖ <i>Ympäristönäkökuulmien korostaminen.</i> ○ <i>Viipurin satama osallistuu parhaillaan käynnissä olevaan ympäristönäkökulmaa korostavaan OneDrop-hankkeeseen.</i> ❖ <i>Saimaan ja Laatokan matkailuliikenteen kehittäminen yhteistyössä suomalaisten ja venäläisten kesken.</i> ○ <i>Pienveneilyn mahdollisuuksia on kartoitettu aikaisemmin From Saimaa to Onega -hankkeessa.</i> ❖ <i>Matkakustannukset, tapaamisten järjestelyt ja mahdolliset tulkkauspalvelut yhteensä 5 200 €.</i>
-----	--

Hankkeen 4. työpaketissa kehitetään yhteistyötä Saimaan vesiliikenteen kehittämishankkeen ja Saimaan alueen maakuntien kesken. Hankkeen jälkeen yhteistyö jatkuu perustettavan kehitystoimiston tai muun maakuntien valitseman yhteistyöelimen kautta.

Saimaan vesiliikenteen kehitystoimiston/muun maakuntien valitseman yhteistyöelimen tehtävänä ei ole tehdä maakunnille kuuluvia tehtäviä. Vesiliikenneosaaminen on toistaiseksi ollut hyvin vähäistä maakuntien liitoissa, joten kehitystoimisto/muu maakuntien valitsema yhteistyöelin pystyy tuottamaan maakunnille tietoa vesiliikenteestä. Maakuntien tehtävä on jatkossa tuottaa materiaalia valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja itäisen Suomen maakunnat tarvitsevat vesiliikenneosaamista pystyäkseen huolehtimaan siitä, että sisävesiliikenne huomioidaan valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa riittävän laajasti.

Tieliikenne on ollut tähän asti ainoa liikennemuoto, jonka toimintaedellytyksiä on hoidettu alueellisesti. Kokonaisvaltaisen liikennejärjestelmäsuunnittelun kannalta on kuitenkin tärkeää, että maakunnissa huomioidaan myös muiden liikennemuotojen kehittäminen. Tämän vuoksi on

tärkeää, että maakunnilla on käytettävissään tieliikenneosaamisen lisäksi myös muiden liikennemuotojen, mukaan lukien vesiliikenteen osaamista.

Saimaan kanavan liikenteen kasvun suurimpana pullonkaulana voidaan pitää Saimaan kanavan osavuotisuutta. Kanavan kehittämisen pitkän tähtäimen tavoitteena on ympärivuotinen liikennöinti. Ympärivuotinen liikennöinti kasvattaisi ennusteiden mukaan liikennettä huomattavasti. Suurin hyöty muodostuisi liikenteestä, joka kuljetetaan tällä hetkellä ympäri vuoden merisatamien kautta, mutta olisi taloudellisesti järkevää siirtää kulkemaan kanavan kautta, mikäli kanava olisi ympäri vuoden auki. Erityisesti ympärivuotisuudella olisi merkitystä osalle säännöllisiä linja- ja sopimusliikenteen tuotekuljetuksia.

Liikennekauden jatkaminen edellyttäisi käyttöhenkilökunnan lisäämistä, varautumista alusten avustamiseen suluissa ja investointeja talviliikennettä kestäviin sulkulaitteisiin. Kanavan auki pitäminen edellyttäisi myös lämpöenergian johtamista kanavaan, joka taas edellyttäisi lämpimän veden jakeluun sopivan putkiston rakentamista. Merenkulkulaitoksen selvityksen mukaan talviliikenteen mahdollistavaksi investoinniksi on arvioitu noin 25–30 miljoonaa euroa. (Sikiö & Salanne, 2008. Saimaan sisävesiliikenteen kehittämisselvitys. Merenkulkulaitoksen julkaisuja 6/2008.)

Työpakettin 4 yksilöidyt toimenpiteet

4.1	Hankkeen ohjausryhmän kokoaminen ja maakuntien kanssa tehtävän yhteistyön kehittäminen ❖ Ohjausryhmän koollekutsuminen. ○ Ohjausryhmän jäsenenä maakuntien liikenneasiantuntijat ja Saimaan kanavan neuvottelukunnan maakunnalliset jäsenet. ❖ Tiedon tuottaminen vesiliikenteen nykyisistä ja tulevista tarpeista maakuntien kaavoitukseen, liikennejärjestelmätyöhön ja lausuntoihin. ❖ Tiedon tuottaminen maakuntien edunvalvontaan. ❖ Tiedon tuottaminen maakunnille Saimaan syväväylän ja kanavan talviliikenteestä. ❖ Saimaan vesiliikenteen yhteiskunnallisesta kannattavuudesta tiedottaminen. ❖ Saimaan vesiliikenteen nostaminen osaksi maakuntien elinkeinopolitiikkaa. ❖ Ohjausryhmän vetäminen ja yhteistyön kehittäminen tehdään hankkeen omana työnä.
4.2	Saimaan vesiliikenteen saaminen yhdenvertaiseksi liikennemuodoksi muiden liikennemuotojen kanssa ❖ Tehdään näkyväksi se, mitä eri kuljetusmuotojen valinta merkitsee liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi. ❖ Tehdään näkyväksi se, miten eri kuljetusmuotojen tuet vaikuttavat niiden kannattavuuteen. ❖ Laaditaan selvitys hankkeen omana työnä.
4.3	Tiedon tuottaminen maakuntien edunvalvontaan Saimaan kanavan ja syväväylän sisällyttämiseksi kansallisessa liikenneväylien pääväyläverkossa ja säilyttämiseksi EU:n TEN-T-ydinverkossa ❖ Saimaan kanavan ja syväväylän saaminen osaksi jotakin ydinverkkokäytävää (esim. osana jonkin luonnollisen vastasataman ydinverkkokäytävää). ❖ Yhteistyö Saimaan luontaisten vastasatamien luona sijaitsevien ydinverkkokäytävien kanssa.

	❖ Tiedon tuottaminen hankkeen omana työnä. Matkakustannukset Brysseliin (3-4 matkaa) 3 000 €.
4.4	Saimaan vesiliikenteen saaminen ympärivuotiseksi Saimaan sisäisessä liikenteessä ja Saimaan kanavassa ❖ Tiedon tuottaminen maakuntien liitoille edunvalvontaan Saimaan kanavan sulkujen pidentämiseksi. ○ Parantaa vesiliikenteen kilpailukykyä ja sitä kautta edistää tonniston uusiutumista nykyistä vähäpäästöisemmäksi ja energiatehokkaammaksi. ○ Mahdollistaa pidempien alusten saapumisen Saimaalle. ○ Mahdollistaa lukumääräisesti suuremman tonniston koon, mikä voi tuoda lisää varustamoja ja aluksia Saimaalle. ○ Mahdollistaa paremmat jääluokat ja paremman kyvyn operoida talviliikenteessä. ○ Mahdollistaa 25 % nykyistä suuremmat lastikoot, mikä parantaa kuljetusketjujen kilpailukykyä. ❖ Tiedon tuottaminen maakuntien liitoille edunvalvontaan Saimaan kanavan syväyksen lisäämiseksi 10 cm. ○ Mahdollistaa 100–150 tonnin lisälastin nykytonnistolle suurimmassa osassa Saimaata. ○ Nykyisin sellu- ja bulkkikuljetuksissa ei pystytä hyödyntämään aluksen koko ruumatilaa. ❖ Tiedon tuottaminen hankkeen omana työnä.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

Saimaan vesiliikenteelle on laadittu strategiasuunnitelma vuonna 2010. Tässä hankkeessa strategiatyötä viedään eteenpäin luomalla strategiasuunnitelman pohjalta Saimaan vesiliikenteelle konkreettinen strategia ja implementoimalla strategiaa konkreettisesti.

Hankkeen ympäristövaikutukset

Ilmastonmuutos asettaa paineen virittää liikennejärjestelmä mahdollisimman energiatehokkaaksi, jotta hiilidioksidipäästöjä ja muita kasvihuonekaasupäästöjä voitaisiin vähentää radikaalisti nykyisestä. Tähän tarvitaan laajaa keinovalikoima.

Kuljetusmuotojen nykyiseen asetelmaan tulee pystyä vaikuttamaan. Energiataloudellisemmat kuljetukset ja toimitusketjut ovat ilmaston kannalta välttämättömiä, mutta ne parantavat myös elinkeinoelämän kustannustehokkuutta.

EU:n liikennepolitiikan mukaisesti pyritään suosimaan rautatie- ja vesikuljetuksia, milloin se on mahdollista. Multimodaalisuus merkitsee sitä, että yhä useammin kilpailevat kuljetusmuodot ovat sujuvassa yhteistyössä ja niitä käytetään kullekin kuljetusmuodolle optimaalisella tavalla.

Saimaan vesiliikenteen kehittämishanke tukee Saimaan alueen maakuntien vähähiilisyyteen tähtääviä strategioita sekä Suomen valtakunnallisia tavoitteita liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Hankkeessa selvitetään ja luodaan edellytyksiä teollisuuden ja elinkeinoelämän kuljetusten siirtämiselle maanteiltä vesiliikenteeseen. Suomen ja EU:n liikenteen päästövähennystavoitteiden kannalta on tärkeää, että kuljetukset ohjautuvat nykyistä enemmän vesiliikenteeseen, koska sisävesiliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat noin 30

grammaa per tonnikielometri ja vastaava luku nykyaikaisella kuorma-autolla on 110–160 grammaa liikenteen sujuvuudesta riippuen. Vähäpäästöisten raaka-ainekuljetusten edellytysten parantaminen lisää yritysten vähähiilisyyttä.

Uusien ratkaisujen rohkeat kokeilut ovat osa nykyistä liikennepolitiikkaa. Viime vuosina Suomenkin maanteille on tullut yhä enenevässä määrin HCT-rekkoja (High Capacity Transport). Näillä normaalia pidemmällä (30–34,5 m) ja raskaammilla (84 tn) ajoneuvoyhdistelmillä tavoitellaan pienempää energiankulutusta kuljetettuun hyötykuormaan nähden. Siitä huolimatta rekkojen päästöt ovat huomattavasti suuremmat kuin vesiliikenteen päästöt tonnikielometriä kohden laskettuna.

Sisävesien rahtiliikenteen edellytyksiä parantavassa kansainvälisessä Emma-hankkeessa on tehty kustannushyötyanalyysi Saimaan sisävesiliikenteestä. Analyysissä on vertailtu eri kuljetusvaihtoehtoja toisiinsa ja tarkasteltu niiden sosioekonomisia kustannuksia. Analyysin pohjana on käytetty Joensuusta Düsseldorfin kuljetettavan sellun kokonaisvuosivolumia. Eri kuljetusvaihtoehtoina on käytetty seitsemää (7) eri kuljetusvaihtoehtoa:

Vaihtoehto 1	Suora vesikuljetus Saimaan kanavan kautta Itämerelle ja Kielin kanavan kautta Pohjanmeren rantaan pitkin Rein-joelle ja sitä pitkin Düsseldorfin
Vaihtoehto 2a	Rekkakuljetus Joensuusta Kotkaan ja Kotkasta RoRo-aluksella Lübeckiin ja Lübeckistä rekalla Düsseldorfin
Vaihtoehto 2b	Rekkakuljetus Joensuusta Helsinkiin ja ja lautalla Tallinnaan, josta Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan läpi Saksan Düsseldorfin
Vaihtoehto 3	Rekkakuljetus Joensuusta Kotkaan (Saimaan itäistä reittiä) ja Kotkasta rahtilaivalla Lübeckiin, josta rekalla Düsseldorfin
Vaihtoehto 4	Junakuljetus Joensuusta Kotkaan (Saimaan itäistä reittiä) ja Kotkasta rahtilaivalla Lübeckiin, josta junalla Düsseldorfin
Vaihtoehto 5	Rekkakuljetus Joensuusta Kotkaan (Saimaan läntistä reittiä) ja Kotkasta rahtilaivalla Lübeckiin, josta rekalla Düsseldorfin
Vaihtoehto 6	Junakuljetus Joensuusta Kotkaan (Saimaan läntistä reittiä) ja Kotkasta rahtilaivalla Lübeckiin, josta junalla Düsseldorfin

Sosioekonomisilta kustannuksiltaan vaihtoehto 1 eli suora vesikuljetus osoittautui edullisimmaksi vaihtoehdoksi. Päästövaikutuksiltaan vaihtoehdot 4 ja 6 eli yhdistetyt juna+laiva-vaihtoehdot olivat edullisempia kuin suora vesikuljetus. Junavaihtoehdossa junalle ei kuitenkaan ole laskettu päästöjä ollenkaan eli junan tarvitsema sähkö on oletettu nollapäästöiseksi.

Alternative:	A1 Direct vessel	A2a Truck + RoRo	A2b Truck + Ferry	A3 Truck + GC ¹ ship	A4 Train + GC ship	A5 Truck + GC ship	A6 Train + GC ship
Distance cost [MEUR]	72,2	257,2	727,4	247,9	90,5	254,4	96,5
Time-based cost [MEUR]	60,7	198,8	499,8	205,3	73,8	209,7	77,2
Loading and unloading [MEUR]	191,6	175,5	51,9	229,2	242,3	229,2	242,3
Emissions [MEUR]	22,4	38,8	80,3	33,6	11,7	34,3	15,3
Infrastructure cost [MEUR]	-	6,9	21,4	6,9	16,9	7,1	18,3
Accident cost [MEUR]	-	11,3	35,3	11,3	-	11,6	-
Fairway dues and port costs [MEUR]	4,1	29,7	40,3	32,4	3,7	32,4	3,7
Total social-economic costs [MEUR]	351,7	718,2	1 456,3	766,6	438,9	778,6	453,3

Tämän sosioekonomisen kustannushyötyanalyysin perusteella voidaan osoittaa, että suora vesikuljetus on muita kuljetusvaihtoehtoja edullisempi ja myös päästöjen kannalta erittäin hyvä vaihtoehto.

Hankkeen taloudelliset vaikutukset

Saimaan vesiliikenteen kehittäminen lisää Saimaan alueen maakuntien teollisuuden ja pk-yritysten kilpailukykyä ja luo edellytyksiä alueen elinkeinoelämän kasvulle. Vesiliikenteen kehittäminen luo teollisuuteen lisää työpaikkoja suoraan tehtaille ja niiden kautta myös alihankkijoiden yrityksiin. Kehittäminen luo työpaikkoja myös Saimaan kanavan investointivaiheissa sekä satamissa, ahtaustoiminnassa ja huolintayhtiöissä, varustamoissa ja muissa sidosyhtiöissä sekä viranomaistoiminnassa. Saimaan vesiliikenteen kehittämisellä on positiivinen vaikutus alueen työllisyydelle, teollisuuden investoinneille ja matkailulle sekä Suomen ulkomaankaupan kasvulle.

Toisin kuin maantie, vesitie ei kulu ja sen vuoksi vesiväylien kehittämiseen tehtävät investoinnit ovat euromääriltään hyvin pieniä maanteiden investointeihin verrattuna. Vesiliikenteen kuljetusosuuksien kasvamiseen pystytään vaikuttamaan maantie- ja rautatieinvestointeihin nähden huomattavasti pienemmillä panostuksilla.

Maantiekuljetusten sosioekonomisia kustannuksia on pyritty vähentämään uusilla HCT-ajoneuvoyhdistelmillä. HCT-rekkojen vaikutus ei kuitenkaan välttämättä ole ihan niin suuri kuin on ajateltu. Erilaisiksi ongelmakohtiksi on tunnistettu ainakin seuraavat seikat:

- ❖ Liikennöitsijän kannalta
 - Kaluston käyttöaste tippuu, koska runko- ja jakeluliikenteeseen tarvitaan eri kalusto
 - Ajoneuvokohtaiset muuttuvat kustannukset nousevat (renkaat, polttoaine, huolto)
 - Kiinteät kustannukset nousevat (hankintahinta ja rahoituskulut)
 - Infrainvestoinnit pihoihin, kenttiin, korjaamoihin ym.
 - Tavarankäsittely ja siirtokuormaukset lisääntyvät, mikä lisää kuljetusvahinkojen määrää
 - Kuormatila kasvaa 40 %, mutta laskennallinen nettohyöty on vain n. 10 %
- ❖ Teollisuuden ja asiakkaan kannalta
 - Sahatavara- ja paperikuormiin isommalla kalustolla ei ole vaikutusta, jos sallitut kokonaispainot eivät kasva => suuremmat kokonaispainot ovat ongelmallisia tiestön kannalta
- ❖ Muiden tienkäyttäjien, tienpitäjän ja ympäristön kannalta
 - Liikenteen jonoutuminen, koska pitemmän rekan ohittaminen on vaikeampaa
 - Vaaratilanteiden lisääntyminen, koska pitemmän rekan ohittaminen vaatii pitemmän matkan
 - Valtatiet, sillat ja ohituspaikat pitää korjata vastaamaan kaluston vaatimuksia => tarvitaan runsaasti lisärahoitusta tienpitoon

Vesiväyliin investoiminen on edullista verrattuna muihin liikenneväyliin ja erittäin edullista verrattuna sen merkitykseen yhteiskunnalle. On arvioitu, että 65 M€:n investoinneilla voidaan parantaa 700 väyläkilometrillä (eli käytännössä koko syväväylällä) aluskokoa, kuljetustaloutta ja ympärivuotista liikennöitävyyttä. Tämä on pieni hinta verrattuna maanteiden investointeihin.

Jos investointeja ei tehdä tai niistä vallitsee epävarmuus, se johtaa varustamojen ja Suomen sisävesiliikenteen kannalta ei-toivottuun tilanteeseen. Pahimmillaan sisävesiliikenne näivettyy ja

näin menetetään merkittävä kestävä kehityksen ja EU:n liikennepolitiikan mukainen kuljetusmuoto.

Saimaan vesiliikenteen kehittäminen tuo aidon vaihtoehtoisen liikennemuodon maantie- ja rautatiekuljetuksille. Vesiliikenne ei kuitenkaan korvaa täysin rautatie- ja maantiekuljetuksia, vaan kuljetusmuodot täydentävät toisiaan ja kilpailu parantaa ja kehittää kaikkien kuljetusmuotojen laatua.

Hankkeen sosiaaliset vaikutukset

Kuljetusten ohjautuminen nykyistä enemmän vesiliikenteeseen vähentää kuljetuksista syntyviä hiilidioksidipäästöjä, mikä parantaa ihmisten elinoloja ja viihtyvyyttä. Vesiliikenne aiheuttaa tieliikennettä vähemmän myös meluhaittoja ja lisää liikenteen turvallisuutta, mitkä myös omalta osaltaan parantavat ihmisten hyvinvointia.

Hankkeen vaikutusalueella olevat maakunnat (Etelä- ja Pohjois-Karjala, Etelä- ja Pohjois-Savo) edistävät hankkeen pysyviä vaikutuksia: vesiliikenteen lisääntynyt osuus yritysten kuljetusketjuissa sekä lisääntyneet henkilöresurssit vesiliikenteen toimintaedellytysten luomiseksi ja ylläpitämiseksi.

HANKKEEN AIKATAULU

Hanke alkaa 1.7.2019 ja jatkuu 31.12.2020 asti.

	2019						2020											
	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
Työpaketti 1																		
Työpaketti 2																		
Työpaketti 3																		
Työpaketti 4																		

HANKKEEN HENKILÖRESURSSIT

Etelä-Karjalan liitto toimii hankkeen vastuuorganisaationa. Hankkeeseen palkataan projektipäällikkö ja projektisihteeri. Lisäksi hankkeessa voidaan hyödyntää maakuntien liittojen asiantuntijoiden työpanosta. Saimaan vesiliikenteen kehittäminen edellyttää palkattavalta projektipäälliköltä kansainvälistä hankekokemusta sekä teknistä, taloudellista, juridista ja maantieteellistä osaamista ja hyvää englannin kielen taitoa. Venäjän kielen taito katsotaan eduksi.

Projektipäällikön tehtävät:

- huolehtii hankkeen resurssien organisoinnista ja hallinnasta niin, että hanke voidaan päättää suunnitellun sisältöisenä ja laatuena, aikataulun sekä budjetin mukaisesti
- vastaa hankkeen operatiivisesta johtamisesta hyväksytyn hankesuunnitelman mukaan
- vastaa hankkeen tavoitteiden saavuttamisesta
- huolehtii kommunikoinnista sidosryhmien välillä
- huolehtii asiakassuhteiden hoidosta

- varmistaa eri osapuolten yhteistyön
- raportoi hankkeen etenemisestä hankkeen ohjausryhmälle
- hoitaa ohjausryhmän ja muiden kokousten järjestelyt
- huolehtii hankkeen dokumentoinnista
- valmistelee hankkeen seurantaraportit
- laatii hankkeen maksatushakemukset
- hoitaa kilpailutusten järjestämisen

Hankkeelle perustetaan ohjausryhmä, jossa on asiantuntijoita kaikista Saimaan alueen maakuntien liitoista ja kaupungeista/satamista sekä suurimmista teollisuusyrityksistä (mm. metsäteollisuus) ja pk-yrityksistä.

HANKKEEN KUSTANNUSARVIO

KUSTANNUSLAJI	2019	2020	2019-2020
Palkkakustannukset	56 250	112 500	168 750
Ostopalvelut	80 250	160 500	240 750
Flat rate 24 % kustannukset	13 500	27 000	40 500
Yhteensä	150 000	300 000	450 000

HANKKEEN RAHOITUSSUUNNITELMA

RAHOITUSSUUNNITELMA	2019	2020	2019-2020
EAKR-rahoitus (E-S, P-K, P-S)	120 000	240 000	360 000
Etelä-Karjalan liitto	12 300	25 700	38 000
Kaupungit ja kunnat	15 600	29 400	45 000
Yritykset	2 100	4 900	7 000
Yhteensä	150 000	300 000	450 000

HANKKEEN RAHOITUS

Hankkeelle haetaan rahoitusta Euroopan aluekehitysrahastosta (EAKR). EAKR-rahoitusta haetaan yhteensä 360 000 € seuraavasti: Pohjois-Karjalan maakuntaliitto 135 000 €, Etelä-Karjalan liitto 90 000 €, Pohjois-Savon liitto 67 500 € ja Etelä-Savon maakuntaliitto 67 500 €.

Hankkeen omarahoitus koostuu seuraavasti: Etelä-Karjalan liitto, **38 000 €**.

Kaupungit ja kunnat:

- ❖ Etelä-Karjala
 - Lappeenrannan kaupunki (ja Mustolan satama), **7 000 €** (2 400 € vuonna 2019 ja 4 600 € vuonna 2020)
 - Imatran kaupunki, **4 000 €** (1 400 € vuonna 2019 ja 2 600 € vuonna 2020)
- ❖ Pohjois-Karjala
 - Joensuun kaupunki (ja Joensuun syväsatama), **7 000 €** (2 400 € vuonna 2019 ja 4 600 € vuonna 2020)
 - Kiteen kaupunki, **4 000 €** (1 400 € vuonna 2019 ja 2 600 € vuonna 2020)
- ❖ Pohjois-Savo
 - Kuopion kaupunki (ja Kumpusaaren satama), **7 000 €** (2 400 € vuonna 2019 ja 4 600 € vuonna 2020)
 - Varkauden kaupunki (sekä Akonniemen ja Taipaleen satamat), **4 000 €** (1 400 € vuonna 2019 ja 2 600 € vuonna 2020)
 - Siilinjärven kunta, **4 000 €** (1 400 € vuonna 2019 ja 2 600 € vuonna 2020)
- ❖ Etelä-Savo
 - Mikkelin kaupunki, **4 000 €** (1 400 € vuonna 2019 ja 2 600 € vuonna 2020)
 - Savonlinnan kaupunki (ja Savonlinnan syväsatama), **4 000 €** (1 400 € vuonna 2019 ja 2 600 € vuonna 2020)
- ❖ **Yhteensä 45 000 €**

Tämän lisäksi hankkeelle haetaan **yrittäjärahoitusta** Saimaan syväväylän varrella olevilta teollisuuslaitoksilta seuraavasti:

- ❖ Yara (Siilinjärvi), **1 000 €** (300 € vuonna 2019 ja 700 € vuonna 2020)
- ❖ Sibelco (Siilinjärvi), **1 000 €** (300 € vuonna 2019 ja 700 € vuonna 2020)
- ❖ Mondi Powerflute (Kuopio), **1 000 €** (300 € vuonna 2019 ja 700 € vuonna 2020)
- ❖ UPM (Ristiina ja Lappeenrannan Kaukas), **1 000 €** (300 € vuonna 2019 ja 700 € vuonna 2020)
- ❖ StoraEnso (Kiteen Puhos, Imatran Kaukopää ja Lappeenrannan Honkalahti), **1 000 €** (300 € vuonna 2019 ja 700 € vuonna 2020)
- ❖ Metsä Group (Lappeenrannan Pulp), **1 000 €** (300 € vuonna 2019 ja 700 € vuonna 2020)
- ❖ Ovako (Imatra), **1 000 €** (300 € vuonna 2019 ja 700 € vuonna 2020)
- ❖ **Yrittäjärahoitus yhteensä 7 000 €**