

Saimaan vesiliikenteen kehittämishanke

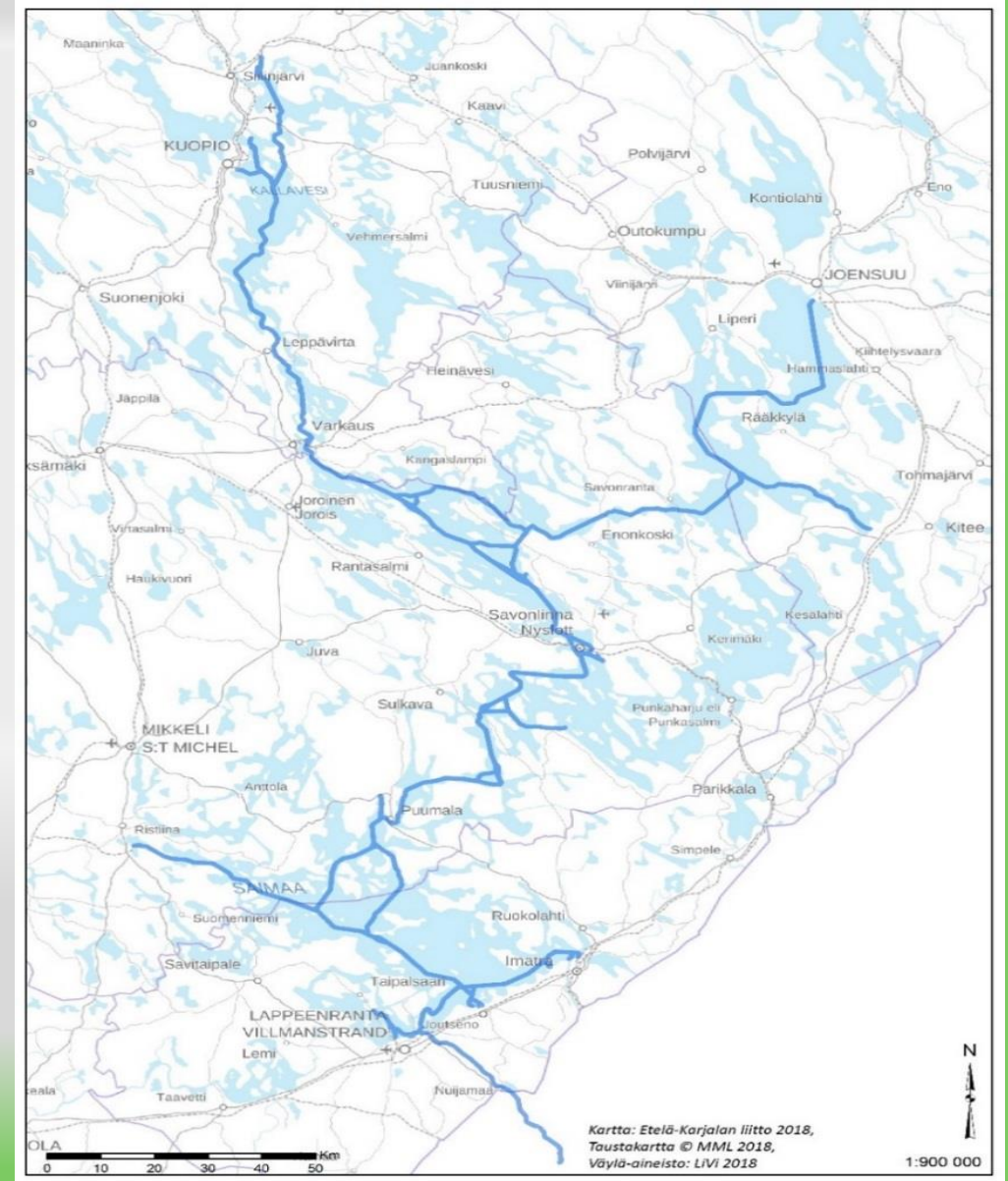


Vipuvoimaa
EU:lta
2014–2020



Saimaan vesiliikenteen kehittämishanke

- 4 maakuntaliiton ja EU:n rahoittama
- Saimaan liikenteiden vaikutusalue ja syväväylät



naviSaimaan tavoitteet

- Saimaan vesiliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen ja parantaminen ja sitä kautta Saimaan alueen ja Itä-Suomen teollisuuden ja muun elinkeinoelämän nykyistä vähähiilisempien kuljetusketjujen tukeminen myös älyliikenteen mahdollisuuksia hyödyntäen.
- Toimintaedellytysten parantaminen ja turvaaminen niin rahti- kuin matkustajaliiketoiminnassa
- Yhteinen päätös sopivimmasta yhteistyömuodosta Saimaan vesiliikenteen kehitystyön jatkamiseksi
- Hankeen aikataulu 8/2019 – 12/2020

naviSaimaa



Saimaan kanava

- Vuokrasopimus on ainutlaatuinen maailmassa
- Uusittu vuokrasopimus 50 vuotta
- Voimassa nyt vuoteen 2062 asti
- Suluista 3 Suomessa, 5 vuokra-alueella
- Pituus 23 km + 20 km = 43 km
- Kokonaispudotus 76 metriä (Saimaa – Itämeri)
- Kanavan käytöstä ja kunnossapidosta vastaa Suomi

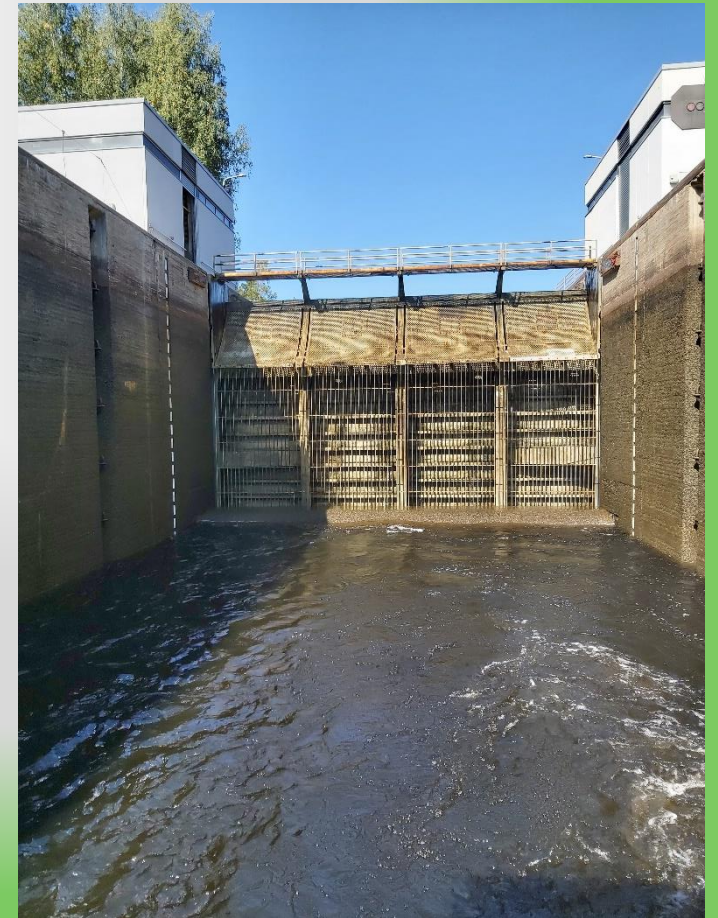
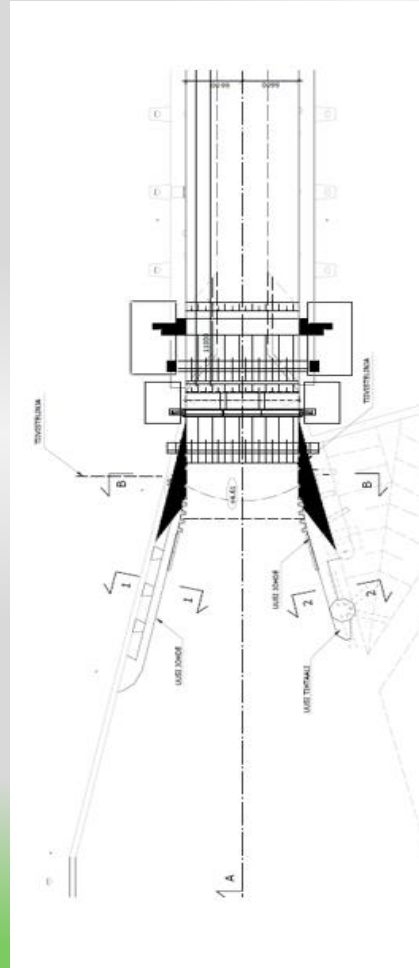
Ote hallitusohjelmasta:

- *Laaditaan sisävesiliikenteen kehittämisohjelma ottaen huomioon elinkeinoelämän ja vesiensuojelun kannalta parhaat kohteet.*
- *Osana liikenteen päästöjen vähentämiseen tähtääviä toimia edistetään sisävesiliikennettä EU:n tavoitteiden mukaisesti esimerkiksi pidentämällä Saimaan kanavan sulut hyödyntäen EU:n rahoitusmahdollisuus.*
- *Järvimatkailun edistämiseksi ja vesien laadun parantamiseksi voidaan toteuttaa kanavahankkeita yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa.*



Saimaan kanavaan tarvittavat muutostyöt

- Yläporttien remontti toteutettava iän takia joka tapauksessa noin 10 vuoden sisällä, alaportit uusittu 2017-19
- Yläporttien (8 kpl) siirto 11-12 m järvelle päin (€80 miljoonaa)
 - = Suurempi laivakoko
 - = Suurempi lastikapasiteetti
 - = Suurempi laivatarjonta
 - Sekä rahti- että risteilyliikenteessä
 - = Pienempi rahtikulu/tonni
 - = Pienempi kustanne/tonni
 - = Pienempi hiilijalanjälki/tonni
- Kanavan vedenpinnan nosto 10 cm, (erillishanke, €5 miljoonaa)



THE LENGTHENING OF THE LOCKS IN THE SAIMAA CANAL

Lengthening of all eight locks would provide an opportunity to enter Saimaa with bigger vessels that operate in the Baltic Sea

The cargo intake with bigger vessels would be notably higher than with the current vessel fleet

Investments in the new fleet are not expected in the near future, as the lock sizes for the upper locks are not decided on yet.

The industry is ready to invest, should a positive decision be made - this would bring more cargo to the inland waterways!



Sama viesti myös hollantilaiselta kilpailijalta, nämä kaksi varustamoaa edustavat 2/3 osaa koko kanavan liikenteestä

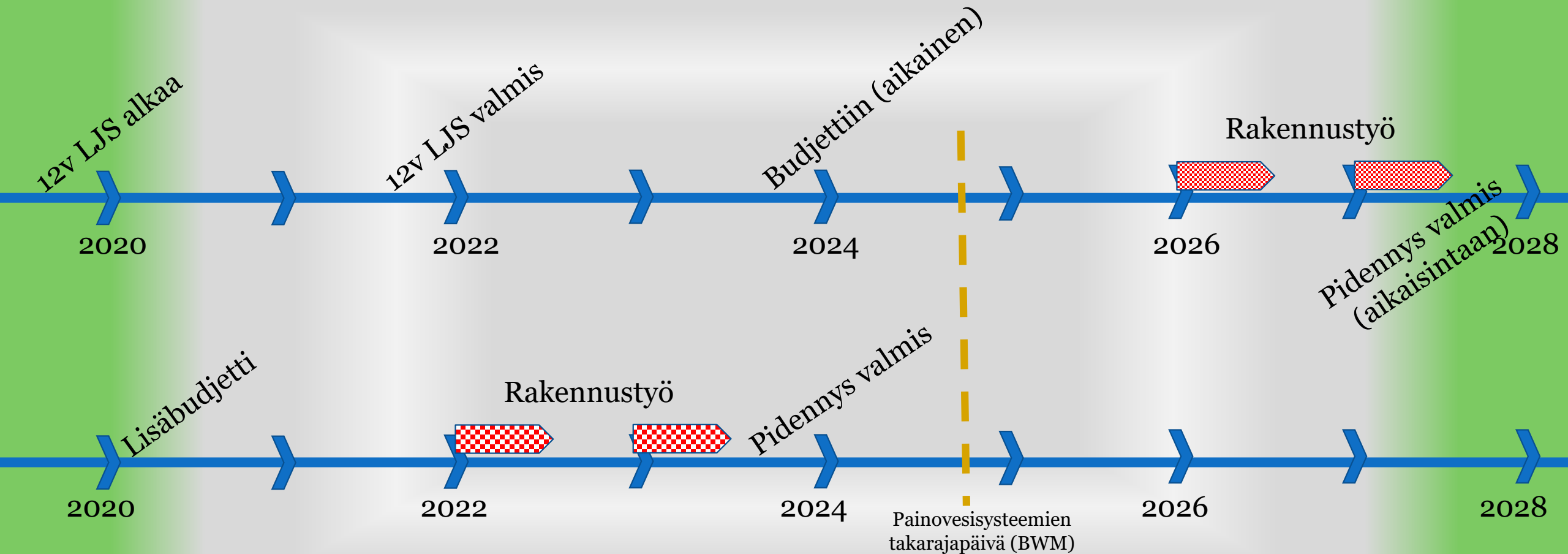
Painolastivesisopimus ja Saimaan liikenne

BWM = Ballast Water Management

- Painolastivettä käytetään aluksen vakavuuden ja trimmin ylläpitämiseen
- IMO:n Painolastivesiyleisopimus hyväksyttiin 2004 Lontoossa, astui voimaan 8.9.2017
- *Ehkäistään ja vähennetään haitallisten vieraslajien kulkeutumista painolastivesien mukana kansainvälisessä meriliikenteessä*
- Koskee kaikkia laivoja sopimusvaltioiden merialueilla, riippumatta laivan lipusta
- Laivoihin on asennettava käsittelylaitteistot siirtymäkauden aikana, kuitenkin viimeistään ennen **8.9.2024**.
- Uusissa aluksissa pakollinen rakenne v 2017 alkaen.
- Jälkiasennuslaitteen hinta-arviot Saimax-tyypille: € 200.000-400.000



Sulkujen pidennyksen aika-skenaarioita



Rakennusaikana arviolta **2000 htv**, työntekijöillä on Venäjän puolella oltava Suomen passi

Saimaan vesiliikenteen kehittämishanke

Sisävesialus, lastikoko 3200 tonnia

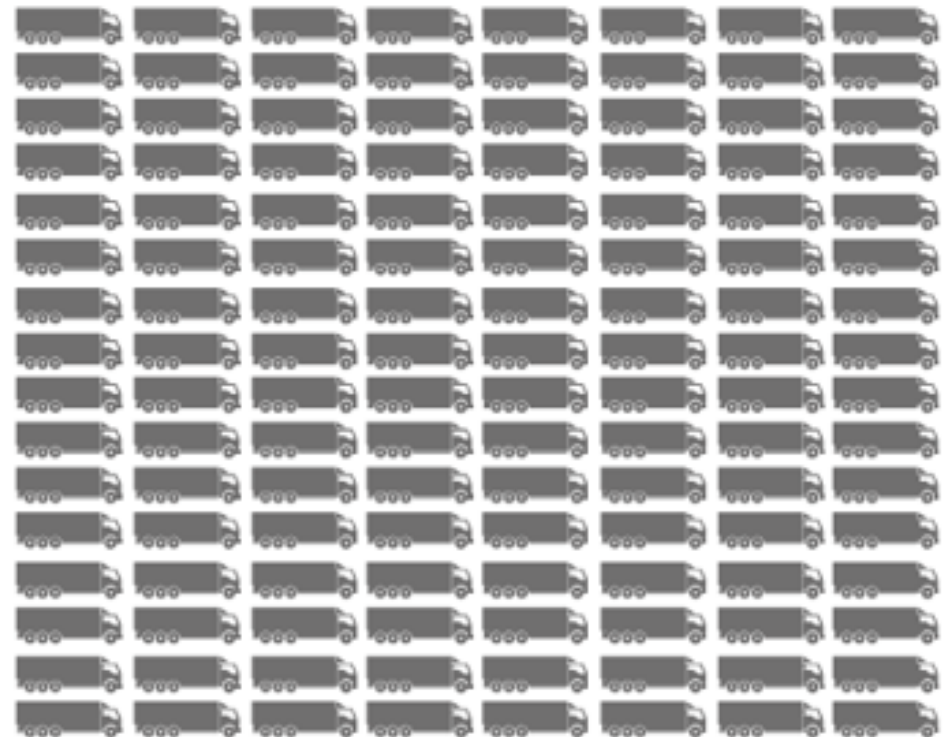


Rautatievaunu, lastikoko 40 tonnia



80

Kuorma-auto + puoliperävaunu, lastikoko 25 tonnia



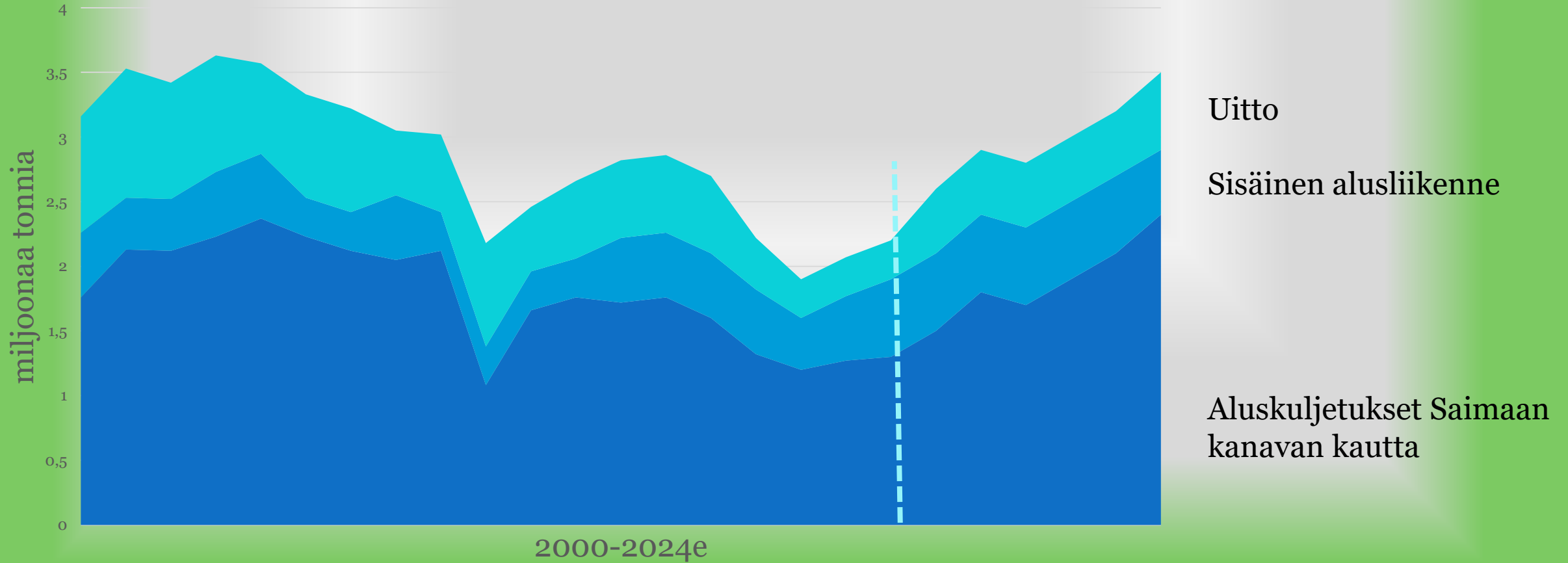
128

Nykyliikenne 1,3 milj tonnia/vuosi (2018)

- Jos rahtiliikenne palaa parhaimpien vuosien tasolle (2,4 milj.tonnia):
 - *Maanteiltä poistuu 45 000 rekkalastia / **250 autoa per päivä***
 - *Sosio-ekonominen säästö olisi noin €55 miljoonaa/vuosi*
- Jos rahtiliikenne nousee realistiselle tavoitetasolle (3,5 milj.tonnia):
 - *Maanteiltä poistuu 90 000 rekkalastia / **500 autoa per päivä*****
 - *Sosio-ekonominen säästö olisi noin €110 miljoonaa/vuosi*
- Jos kanavan kapasiteetin käyttö olisi maksimissaan (5 milj.tonnia):
 - *Maanteiltä poistuu 150 000 rekkalastia / 800 autoa per päivä*
 - *Sosio-ekonominen säästö olisi noin €185 miljoonaa/vuosi*

** = 60 000 tonnia/vuosi CO₂ (CO₂ raskas liikenne Itä-Suomessa n. 600.000 tonnia/vuosi)

Vuoksen vesistöalueen koko tavaraliikenne









Antti Vehviläinen
Hankejohtaja
naviSaimaa
+358 40 667 2423
antti.vehvilainen@ekarjala.com

Kauppakatu 40D
FI-53100 Lappeenranta