

Osuitko uutiseen? Kerro meille, mitä tapahtui ja missä.

Soita uutisvinkki (06) 247 7960, lähetä kuva 13523@ilkka.fi

UUTISPÄÄLLIKKÖ Heikki Peltokangas 2477502



Nykyisillä nuorilla ei oikein tunnu olevan voimia kestää vastoinkäymisiä elämässä. On aivan käsittämätöntä, että kun kohdataan vaikeuksia, niin ainoaksi keinoksi nähdään surmata koko perhe. Rikoistojittaja Hannes Markkula Suomen Kuvalehdessä

Oma passi pakolliseksi myö

HELSINKI Lapsella on oltava oma passi 26. kesäkuuta lähtien. Poliisin mukaan lapset eivät voi enää matkustaa siten, että nimi on lisätty vanhempien passiin. Muutos perustuu EU:n passiasetukseen vuodelta 2009. Jäsenvaltioille annettiin siirtymä-

aikaa kolme juhannuksen Suomessa 2006 passej voitiin merki edelleen voien haltija se

Meriväyläksi Atlantilta Pietariin

Merenkurkun laivareitit merkittävä osa Seinäjoen kautta kulkevaa Keski-Pohjolan kuljetuskäytävää

Logistiikkakeskittymäksi haluava Seinäjoki pitää tärkeänä kaikkien Merenkurkun satamien toimintaa. Myös Suupohjan rata halutaan pitää kunnossa.

MARKKU KULMALA

SEINÄJOKI Pohjolan halki lännestä itään kulkeva kuljetusreitti ylittää Merenkurkun. Lah-ti on kapea, mutta taloudellisesti kannattavaa laivaliikennettä sen yli näyttää vieläkin olevan vaikeaa synnyttää.

Tax-free-myynti Vaasa-Uumaja-reitillä loppui kesäkuussa 1999. Se hyödytti matkustajaliikenteen, joka oli huippuvuosi-peräti miljoonan luokkaa. Ainakin vielä ensi syksyyn asti reittiä liikennöi RG-Lynen konkurssipesän RG1-alus, joka kuljettaja sekä ihmisiä että rahtia.

Merenkurkun laivaliikenne on toki paljon muutakin kuin Vaasan ja Uumajan välistä matkustajaliikennettä. Kaikki Län-sirannikon kaupungit haluavat satamansa säilyvän. Se voi tar-koittaa vaikkapa erikoistumista rahtiliikenteessä.

Seinäjoelta länteen päin kat-sellaan avoimesti, sanoo johta-ja **Juha Luukko** Seinäjoen seu-dun elinkeinokeskuksesta. Poi-kittaisliikenteen väylät halutaan riittävän hyvään kuntoon kus-tannustehokkaille kuljetuksille. Isoa logistiikkakeskusta rakentava kaupunki pitää tärkeänä, että kaikki rannikon sata-mat pysyvät toiminnassa.

Meille sekä Kaskinen, Vaasa, Pietarsaari että Kokkola ovat lähellä, ja tavaravirrat menevät melkein järjestään meidän kauttamme.

Seinäjoen näkökulmasta Kas-kinen ja Vaasa tai edes Kokkola eivät ole keskenään kilpailevia satamia. Silti kaupungissa kan-petetaan erityistä huolta Kaskisista, joka on toistaiseksi toimivan ratayhteyden päässä. Suupohjan rata halutaan myös pitää kunnossa - ja tärkein edellytys on elinvoimainen satama.

Luukko hymähtää huhuille, että Seinäjoki olisi lähemmässä rakentamaan laivareittiä Kaskisista Sundsvalliin.

Tässä on nyt vedetty mutkia suoraksi. Me emme tosiaan-kaan ole laivayhtiötä perusta-massa, kun lentoliikenteenkin kanssa riittää tekemistä.

Suupohjan radan merkitys myönnetään myös Etelä-Poh-janmaan liitossa. Maakuntajohtaja **Asko Peltola** jopa kuvaa Kaskista "Seinäjoen logistiikka-keskuksen ulkosatamaksi".

Vaikka Merenkurkussa on sata-mien kesken kilpailua, Peltola ei näe sitä ensisijaisena. Vai-

Merenkurkun laivaliikenteen historiaa

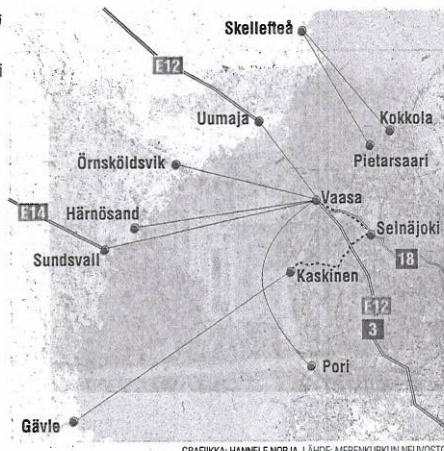
■ **Vuonna 1947** pieni höyrylaiva *Pöytä* (myöhemmin *Turistan*) aloitti liikenteen Vaasan ja Uumajan välillä. Merenkurkussa liikennöi samanaikaisesti muitakin yhtiöitä.

■ **Vuonna 1958** ensimmäinen autoja kuljettava alus, autolautta *Korsholm III*, tuli Vaasan ja Uumajan väliseen liikenteeseen.

■ **1950-luvulla** matkustajia oli alle 20 000 vuodessa, mutta määrät lisääntyivät 80 000:aan vuonna 1965. Vuosikymmenellä oli liikennettä myös Kokkolan ja Skellefteän välillä.

■ **1964** ensimmäinen varsinainen autolautta *Wasa Express* tuli Vaasan ja Uumajan väliseen liikenteeseen. Sitä seurasivat myöhemmin mm. *Botnia Express*, *Polar Express* ja *Fennia Express*.

■ **Vuonna 1972** autolautta kulki ensimmäisen kerran talvella kaupunkien välillä.



GRAFIKKA: HANNELE NORJA, LÄHDE: MERENKURKUN NEUVOSTO



toehdot eivät sulje toisiaan pois, vaan satamat täydentävät toisiaan ja voivat erikoistua.

Myös Pohjanmaan liiton maakuntajohtaja **Olav Jern** korostaa erikoistumisen mahdollisuuksia Merenkurkussa. Hän ei hyväksy ajatusta, että Suomessa olisi liikaa satamia.

Tarvitsemme ne kaikki. Mitä nopeammin tavarat saadaan satamiin, sitä paremmin vieni-tä ja tuonti vetävät. Pitää muistaa, että vaikka Suomen kaikki satamat yhdistettäisiin yhdeksi, se olisi edelleen pienempi kuin vaikkapa Hampurin satama.

Olav Jern ymmärtää Vaasan ja Uumajan kaupunkien laiva-

yhtiöhanketta. Satamakaupungit ovat hänen mielestään nyt siinä tilanteessa, että liikenteelle on löydettävä jokin nykyistä pysyvämpi ratkaisu.

Kaskisten kaupunginjohtaja **Marlene Svens** on yhteis-pohjoismaisen kuljetuskäytävähankkeen ohjausryhmän jäsen. Kaskinen on keskellä käytävää ja tunnistaa vahvuutensa. Suupohjan rata on sataman ja seudun teollisten työpaikkojen kannalta elintärkeä.

Liikennevirasto ei pidä rataa kannattavana, mutta me näemme asian toisin. Sen merkitys ulottuu koko radanyrsialueelle Suupohjassa.

Lähes kolmen miljoonan selvitys

MARKKU KULMALA

SEINÄJOKI Kuljetusreitti Trondheimista Pietariin ei hyvälläkään onnella toteudu aivan äkkiä. Pohjanmaan liiton maakuntajohtaja **Olav Jern** pitää Keski-Pohjolan poikittaisliikennettä jopa vuosikymmeniä kestäväksi hankkeena.

Kuljetukset etsivät nopeita ja taloudellisia reittejä, ja lopulta siinä myös markkinavoimat

päättävät. Jokainen pieni parannus vie meitä kuitenkin lähemmäs päämäärää.

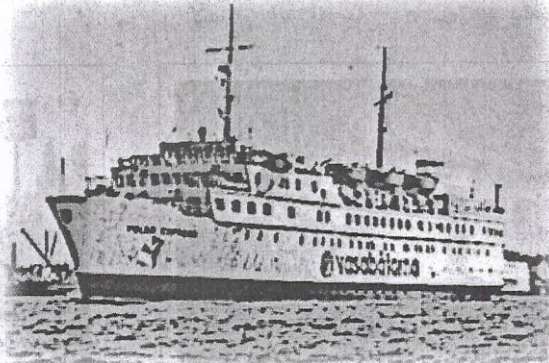
Pitkästä aikajärjestelmästä huolimatta Olav Jern pitää pohjoisen väliä valtateitä todellisena vaihtoehdoton etelän ruuhkaisille kuljetusväylille. Matkalla Atlantilta Venäjälle on muitakin puljonkauloja kuin Merenkurku, Norjan ja Ruotsin puolel-la sekä toisessa päässä Venäjäl-

Kuljetuskäytävä

North East Cargo Link (NECL) II on Keski-Pohjolan kuljetuskäytävän kehittämishanke (2011-14) Norjasta Ruotsin kautta Suomeen ja edelleen Venäjälle. Projektissa on mukana kaikkiaan 22 osapuolta Suomesta, Ruotsista ja Norjasta.

Kaskisten kannalta erityisiä kehittämiskohteita ovat Seinäjoki-Kaskinen ratayhteyden kehittäminen, linjalaihayhteyden aikaansaaminen Ruotsiin, varastotilausperusteisen jakelu-keskuksen kehittäminen sekä yhteistyö Seinäjoen logistiikka-keskuksen kanssa.

lä rautateillä on vielä parantamista. Maanteillä taas hankalin kohta on Suomessa valtatie 18:lla välillä Ahtäri-Multia. Keski-Pohjolan kuljetuskäytävä on massiivinen selvitys, jossa osapuolia on peräti 22 Norjan Tröndelagista Suomen Parikkalaan. Tarkoituksena on vuoteen 2014 mennessä selvittää tavaravirtojen parhaat reitit Pohjoismaiden läpi Venäjälle.



■ Liikennettä aloitettiin myös Vaasan ja Sundsvallin välillä (1967) sekä lyhytaikaisesti Vaasan ja Porin välillä.

■ **1969** Jakob Lines aloitti liikenteen Pietarsaaren ja Skellefteän välillä, myöhemmin myös Kokkolasta.

■ **1970-, 80- ja 90-luvulla** autoilua ja matkailu lisääntyivät, joten lautat kasvoivat: *Wasa Express*, *Botnia Express*, *Wasa Star*, *Fennia*, *Sally Express*, *Wasa King*, *Wasa Queen* ja *Silja Festival*.

■ **1990-luvun alussa** matkustajamäärä kasvoi jo yli miljoonaan vuodessa.

■ **1980-luvulla** oli liikennettä myös Kaskisista Gävleen, ensin *Folkline*-autolautalla ja sen jälkeen *KG-Line Skandinavialla*. Liikenne lopetti 1989.

KG-Line kulki myös lyhyen aikaa Vaasan ja Uumajan välillä kilpaillen Vaasanlaivojen kanssa.

Vaasa-Uumaja-laihayhtiö vaihtoi omistajaa ja nimeä monta kertaa. Omistajina olivat Enso-Gutzeit, Sailyvarustamo ja EftJohn/Silja Line, ja nimä olivat Vaasanlaivat, Wasa Line ja lopuksi Silja Line.

■ **Kesäkuussa 1999** verovapaa myynti laivoilla lopetettiin, ja sen jälkeen linjan kannattavuus heikkeni nopeasti.

■ **Vielä 1990-luvun alussa** Merenkurkun linjat olivat olleet Itämeren kannattavimpia.

■ **Vuonna 2000** Silja Line ilmoitti liikenteen lopettamisesta kannattamattomana.

■ **Matkustajaliikenne alkoi uudelleen** toukokuussa 2001 RG Linen *Casino Expressillä* (Siljan ent. Fennia) ja *Botnia Link Transporeadilla*.

Botnia Link on ajanut rahtiliikennettä Vaasan ja Härnösandin välillä vuodesta 2000 ja Vaasan ja Uumajan välillä vuoden 2001 alusta.

■ **Botnia Linkin lopetettua liikennöimään jäi vain RG Line.**

Merenkurkun valinnat

Merenkurkun matkustajaliikenteen kohtalo sinetöitiin vuonna 1999, kun tax-free-myynti loppui. Liikenteestä on järjestetty sen jälkeen seitsemän tarjouskilpailua, mutta kilpailua ei ole päässyt syntymään. Isot varustamat keskeyttivät Itämerelle, jonne verovapaat ostokset ja pallomeret ohjaavat myös asiakkaat. Merenkurkun yli seilaavat karusti vain ne asiakkaat, joiden on pakko päästä satamasta satamaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä jätti toukokuussa väliraportin, jossa se suosittelie yhteiskunnan tuen jatkoa Merenkurkun matkustajaliikenteelle. Jos liikenne halutaan säilyttää, julkista tukea on pakko hakea ja myös saada.

Vaasan ja Uumajan kaupungit ovat seuranneet onnahtele-levaa laivareittiliikennettä sen verran pitkään, että ohjat päätettiin nyt ottaa omiin käsiin. Ikkoma laivayhtiö ei ole takuulla rahasampo, mutta kestävä puitteet järjevästi ulkoistettavalle toiminnalle se voi antaa

KOMMENTTI



MARKKU KULMALA
Kirjoittaja on toimittaja.

tai sitten ei. Aika näyttää. Koiranleukojen mielestä Merenkurkun ylittämisen ongelmat poistuvat varmasti vasta maan kohoamisen myötä. Muutaman tuhannen vuoden kuluttua matkan voi taittaa kumisaappaat jalassa.

Jos lentokoneet jätetään laskuista pois, laivareittien vaihtoehdot ovat tunnelit ja sillat. Molemmista on maailmalla hyviä ja huonoja kokemuksia: Aina silloin tällöin ne nousevat esille myös Merenkurkun liikennöintivaihtoehdot, mutta ideat ammutaan yleensä alasaman tien. NECL II -projektin englanninkielisiltä sivuilta nähtä ongelmanratkaisuvaihtoehtoja ei ainakaan löydy.