

Itämeren Hansarutten

Jorma Taina

Me suomalaiset osaamme valmistaa upeita ja jopa maailman suurimpia risteilyaluksia subtrooppisille risteilymarkkinoille. Olemme myös onnistuneet rakentamaan ainutlaatuisen yhdistetyn hyöty- ja huvikäyttöön tarkoitettun alustyyppin ja liikennekonseptin, jonka tunnemme nimellä ruotsinlaivat. Ajaahan niitä Tallinnan liikenteessäkin.

Entinen Itämeren risteilyliikenteen ikoni, Silja Line, on nykyisin eestiläisessä omistuksessa. Viking Line yrittää vielä pitää ruotsinlaivoja pinnalla, ja on jopa todella pitkästä ajasta tilannut uuden ruotsinlaivan. Nykyisin käytössä oleva tonnisto onkin päässyt pahasti akkautumaan (anteeksi, mutta laiva on feminiini). Tonnisto uusiutui vielä 1980-luvulla jopa alle kymmenen vuoden ikäisenä, mutta sen jälkeen tilattu sukupolvi jäikin sitten pitkäksi aikaa liikenteeseen. Niiden jälkeen on rakennettu vain kolme uutta laivaa

Eihän se ikä ladya pahenna, jos rahat riittävät vielä ehostukseen. Muuhun ne eivät ole EU-kaudella enää riittäneetkään. Syinä ovat alkoholin hinnan lasku maissa, jolloin tuomiset laivalta ovat vähentyneet. Senhän näkee sokea Reettakin laivasta purkautuvia matkustajajonoja katsellessaan: kaljakärryt ovat poissa. Vähentynyt myynti ja pienemmät katteet ovat purreet liikenteeseen. Matkustajamäärät ovat pysyneet viimeisen kymmenen vuotta melko samalla tasolla. Mikään kasvuala liikenne ei enää ole, eikä siitä ilmeisesti sellaista enää tule.

Toisaalta kesäisin Itämerellä on nähty vuosi vuodelta yhä enemmän puhdasverisiä risteilylaivoja, jotka operoivat kesäkaudella Itämeren kauniissa vanhoissa satamakaupungeissa. Joukossa on ollut myös maailman suurten risteilyvarustamojen vanhempaa tonnistoa. Tarjonnan kasvaessa tuntuu myös kysyntä kasvavan. Matkustajia tulee Manner-Euroopasta ja Iso-Britanniasta lentäen näille risteilyille. Mukana on myös jonkin verran kaukomatkailijoita Aasiasta ja Pohjois-Amerikasta. Toistaiseksi liikenne on vielä alkutekijöissään, mutta ilmeisesti kasvava.

Norjalaisilla Hurtigruten, Itämerellä Hansarutten?

Norjalaisilla on Hurtigruten. Miksei Itämerellä voisi olla vastaavana Hansarutten – laivareitti, joka kiertäisi Itämeren maiden vanhoja satamakaupunkeja? Jotta Helsinkiin pääsisi joukkoon, olisi hieman tingittävä sekä Hansakaupunki-että vanha kaupunki -määreistä. Tämä liikenne ei soveltuisi vanhoille risteilijöille, koska ne ovat useisiin satamiin sekä kooltaan että matkustajakapasiteetiltaan liian suuria. Niitä ei myöskään voitaisi käyttää kuin avovesikaudella, ja silloinkin keväällä ja syksyllä voisi olla liian kylmä.

Täytyy siis luoda uusi konsepti. Laivan matkustajakapasiteetti voisi olla 500–1000 henkilölle. Laiva olisi puhdas risteilyalus ilman autokantta. Se olisi huippuvarusteltu liikenteeseen myös talvella, jolloin jääluokka olisi 1A Super. Itsenäisen jäissäkulun varmistamiseksi siinä olisi Azipod-tekniikka eli 360 astetta kääntyvä sähköinen peräsinkoneisto. Laiva kulki avovedessä normaalisti keula edellä, mutta jäissä takaperin. Tekniikka on jo käytössä Nesteen suurimmilla tankkereilla ja Norilsk Nikkelsin arktisessa liikenteessä Jäämerellä. Laiva ei siis tarvitsisi ainakaan Itämerellä jäänmurtajan apua. Sillä mentäisiin talvisella Itämerellä ja sen lahdilla.

Katettu aurinkokansi olisi lämpötilaltaan subtrooppinen talvipakkasillakin. Lämpöä riittäisi myös hytteihin ja julkisiin tiloihin eikä sen tuottaminen maksaisi paljon. Lämmön talteenotto pakokaasuista olisi helppo toteuttaa. Myös sähköä riittäisi, koska tällä tekniikalla toimiva alus on uiva voimala.

Miksi kukaan haluaisi risteillä talvipakkasillakin? Itämeri on kuitenkin ainutlaatuinen kohde, jossa voidaan yhdistää luonto, saaristo, vuodenajat ja ainakin toistaiseksi myös jää elementeiksi, jotka sijaitsevat lähellä tiheämpää asutusta Euroopassa. Ja tähän yhdistettäisiin kulttuurikaupunkikierto. Toista vastaavaa aluetta ei löydy.

Miksei suoraan arktiselle alueelle? Siellä on kylmää, jäätä ja pimeää. Niitä löytyy meiltäkin. Mutta niiden lisäksi löytyvät Itämeren alueen kulttuuriperintö ja vanhat kaupungit. Täällä voidaan yhdistää luonto- ja kulttuurimatkailu. Pimeys, kylmä ja jää ovat meille tuttuja elementtejä, mutta ne edustavat aivan uutta kokemusta muualta tuleville matkailijoille. Jalkautuminen jäälle, lumikelkkasafari ja uiminen kellumispuvussa avannossa voisivat olla extreme-kokemuksia. Olen katsellut Kemissä jäänmurtajalla, kuinka aasialaiset matkailijat ovat ihastelleet aurinkoista jäätä.

Miltä kuulostaisi seuraava reitti: lähtösatamana Kööpenhamina, josta matka jatkuisi Lyypekki-Gdansk-Kalingrad-Riga-Tallinna-Pietari-Helsinki-Turku-Tukholma-Gotlanti ja takaisin Kööpenhaminaan. Kohteita siis löytyy enemmän kuin yhteen viikon risteilyyn mahtuu. Reittiä ja ohjelman voisi myös sopeuttaa vuodenaikojen mukaan. Reittiä voisi myös jakaa pienempiin osiin ja ajaa esimerkiksi etapeittain matkustajien vaihtuessa. Matkustajia voisi myös vaihtaa esimerkiksi Tallinnassa ja Helsingissä laiva-lento-liitynnällä. Ongelmana ovat oikeastaan vain viisumit Venäjälle - ja erityisesti venäläisille. Heitähän toivottaisiin varmasti mukaan.

Jorma Taina
Emeritus professori
Merenkulkutalous
Turun yliopisto
etunimi.sukunimi @ utu.fi

Haluatko PULLOPOSTIN sähköpostiisi?

Liity postituslistallemme: www.centrumbalticum.org/kolumni



Centrum Balticum
Vanha Suurtori 7
20500 Turku
puh. 020 775 1341
www.centrumbalticum.org
centrumbalticum@centrumbalticum.org