

# Merenkurkun laiva on saanut jo muotonsa, sisätilatkin jo tiedossa

JARI JURKKA

**VAASA** Merenkurkkuun on tulossa uusi huipputeknologinen laiva. Vaasan ja Uumajan yhteinen visio kaupunkien välillä liikennöivästä modernista laivasta on saanut muotonsa ja päätökset sisätiloista. Wärtsilän tekemät alustavat piirustukset ovat valmiit.

-Nyt lähdemme tekemään yksityiskohtaisempia piirustuksia. Ikään kuin piirtämää sitä laivan sisälle tulevaa ympäristöä, kertoo laivan projektijohtaja, diplomi-insinööri **Tuomas Linna** Wärtsilä Ship Powerista.

Linnan mukaan viimeisyyksinä julkaistu taiteellinen näkemys on ohjannut suunnittelua ja monet ominaisuudet kuten isot ahtojääikkunat on säilytetty. Suurten ikkunoiden etuosan tukirakenteita "poskia" on vahvistettu. Yleisesti laivan uusi muoto on nyt traditionaalisempi, arvokkaampi.

-150 metriä pitkään laivaan tulee kauppa, kahvila, puffee, à la carte -ravintola, baari, aurinkokansi ja pelihuone, Linna selvittää.

**Laiva on 25 metriä** leveä ja sen sisätiloissa on korostettu avaruuden tuntua. Toisaalta juuri 800 laivaan mahtuvan matkustajan maisemien katseluun on panostettu. Päivälauttana laivassa on hyttejä 53 ja petipaikkoja yhteensä 203.

Autoja laiva vetää parhaimmillaan 1300 kaistametriä. Laiva on ro-ro-tyyppiä eli rekat ja henkilöautot ajetaan ikään kuin läpi, Uumajassa lastataan pe-



Wasalinen uudessa laivassa on jopa helikopterikansi. Laiva yltää 20 solmun nopeuteen. KUVA: MIDWAY ALIGNMENT/WÄRTSILÄ

keulasta ulos ja päinvastoin.

Laiva on suunniteltu Merenkurkkuun ja siksi sen jäävahvuusluokka on 1 A Super. Linnan mukaan siitä ei kuitenkaan kannatanut tehdä jäänmurtaajaa, joten kylmimpinä ja jääolosuhteiltaan vaikeimpina talvina se tarvitsee jäänmurtaaja-apua.

tu yhdelle reitille, on Wärtsilä suunnittelemassa liiketaloudellisesti järkevää ratkaisua.

Linnan mukaan laivan voimantuotantojärjestelmä patereineen on sellainen, jonka tyyppisiä innovatiivisia ratkaisuja käytetään esimerkiksi Norjan offshorekentillä operoivilla lautoilla. Markkinoita pitäisi

sisä tulevaisuudessa olla. Inno-

vatiivisuus onkin yksi projektin avainsanoista. EU jakaa rahaa periaatteessa vain fiksuihin hankkeisiin.

Meriteknologian huippua laivassa tulee olemaan sen optimoitu runkosuunnittelu ja kaasumootorit, jotka on kytketty sähköakkuihin.

-Näillä tekniikoille varmistetaan polttoainekulujen puolit-

tuminen. Samalla päästöt saadaan rajusti pienemmään, Linna kehuu.

Midway Alignment hankkeen ensimmäiseen osaan kuuluva laivasuunnittelu vie vajaan 21 miljoonan euron kustannuksista vain pienen osan. Suurin osa on mennyt kaupunkien satamainfraan, tiestöön ja raide-

liikenteen parantamiseen.

## Laivasuunnittelija omasta takaa

JARI JURKKA

**VAASA** Midway Alignment of the Bothnian Corridor -hankkeen tapaiset projektit suuri yleisö yleensä leimaa ajattelemalla, että siellähän tekevät selvityksiään. Tästä ajattelutavasta puhui torstaina Vasikin logistiikka-asiantuntija, hankkeen viestintäpäällikkö **Riitta Björkenheim** hienossa ruokailusalissa, joka oli osa entistä pankkia. Tottuus on kuitenkin aivan toisenlainen.

Merenkurkun neuvoston ohjaama Midway Alignment -liikenneverkko-hanke on mittava ponnistus Vaasan seudun kytkemiseksi Uumajan kautta muuhun Eurooppaan ja toiste päin.

-Vaasalaiset ja uumajalaiset näkevät ja hyödyntävät joka päivä vuonna 2012 aloitetun hankkeen saavutuksia. Esimerkiksi osa Vaskiluodon sillan rahoituksesta on tullut hankkeen kautta EU:lta. Molemmiin puolin Merenkurkkuun on teitä, rautateitä ja satamien infraa parannettu, Björkenheim kertoo.

**Hankkeen viestintäpäällikön Riitta Björkenheimin** mukaan myös kakkosvaihetta suunnitellaan täyttää päätä ja sen rahoituspäätöstä haetaan alkuvuonna 2016.

-Nyt kaikki näyttää sujuvan hyvin, Björkenheim kuvaa.

Hankkeen kakkosvaihe koskee vuosia 2016-18. Laivan piti valmistua vuoden 2018 lopus-



Merenkurkun uuden laivan suunnittelu etenee vakaasti. Ensi vuoden puolella selviää, avaaako EU rahahanojaan. Vaasassa investointieurot ovat tänä päivänä hakusessa. KUVA: TIMO ANNANPALO

Vaasan kaupunginjohtaja **Tommas Häyry** kuvasi hanketta sanomalla, että tässä rakennetaan E 12:ta eli Helsingistä Mo i Raanan päättyvää Eurooppa-tietä.

Torstaina julkisuuteen tuli laivan suunnittelun projektijohtaja **Tuomas Linna**. Mies on 11 vuotta Vaasassa asunut diplomi-insinööri, joka ei omien sanojensa mukaan ole kotoisin mistään.

Pienen patistelun jälkeen paljastuu, että lukio tuli käytyä maitopitäjä Toholammilla. Laivasuunnittelijalle ei ole omaa venettä tai purjevenettä.

-Minulla on pienet lapset, mutta olen kyllä purjehtinut kavereiden kanssa, Linna nauruskelee hyväntuulisena. Yksi infoon osallistunut päättäjä oli juuri kehnut miestä.

sa, mutta nyt arvio on siirtynyt vuodelle tai kahdella.

Hanke on yhtä paljon ruotsalaisten. Siksi toinen info pidettiin Uumajassa samaan aikaan. Ruotsissa ollaan aktiivisia. Kookomusedustaja Edvard Riedl kyseli ministeriön tukea. Eduskunta-aloitteen hankkeen puolesta jättivät paikalliset vasemmistolitollaiset.

Hankkeessa on erikoista se, että se on kaupunkien ja kymmenkunnan suuryrityksen hanke. Johtoryhmän ytimen muodostavat talous- ja kaupunginjohtajat. Bisnesmaailmaa se muistuttaa siinä, että lähes kaikki rahaa koskevat kysymykset jäivät vastausta vaille.