



Suomen Purjehdus ja Veneily ry
Saimaan Alue
Antti Kaipainen
Päijänteen alue
Jan Viilos

LAUSUNTO

18.3.2024

Etelä-Savon maakuntaliitto
Marko Tanttu
marko.tanttu@esavo.fi

Päijät-Hämeen maakuntaliitto
Niina Ahlfors
niina.ahlfors@paijathame.fi

kirjaamo.vnk@gov.fi
kirjaamo.lvm@gov.fi
kirjaamo@traficom.fi

1. Mäntyharjun kanavan aluevarauksien säilyttäminen maakuntakaavassa

Suomen Purjehdus ja Veneily ry (SPV) on suomalaisten pursi- ja veneilyseurojen etujärjestö. Se edistää, ohjaa ja valvoo suomalaista purjehdusta ja veneilyä. SPV perustettiin vuonna 2011, kun Suomen Purjehtija- ja Suomen Veneilyliitto yhdistyivät. Liittoon kuuluu yli 300 jäsenseuraa ja noin 40 luokkaliittoa. Jäseniä seuroissa on noin 64 000.

Merenkululaitos on vuonna 2000 laatinut alustavan yleissuunnitelman Mäntyharjun kanavasta. Etelä-Savon seutukaavan muutoksessa Mäntyharjun kanava on merkitty ohjeelliseksi laivaväyläksi ja Päijät-Hämeen kokonaisseutukaavassa ohjeelliseksi syvälaivaväyläksi. Tietojemme mukaan Väylävirasto on ilmoittanut, että kanavan aluevaraukset voidaan poistaa maakunnallista kaavoista.

Suomen Purjehdus ja Veneily ry esittää, että Mäntyharjun kanavahankkeen edellyttämät aluevaraukset säilytetään edelleen Etelä-Savon ja Päijät-Hämeen alueiden maakuntakaavoissa ja varataan mahdollisuus rakentaa Mäntyharjun kanava Saimaan ja Päijänteen välille myöhemmin.

Suomen Purjehdus ja Veneily ry esittää myös, että muuttuneessa maailmantilanteessa tulee tehdä ja tarkentaa vaikuttavuusarviot Mäntyharjun kanavasta liittyen Saimaan kanavan liikennöintimahdollisuuksiin, huomioiden Itä-Suomen tarpeet jatkossa myös meriyhteyden osalta sekä Itä-Suomen elinvoiman ja kansallisen huoltovarmuuden varmistamisen osalta.



2. Perustelut

Etelä-Savon maakuntaliitossa on käyty keskustelua Mäntyharjun kanavan aluevarauksien purkamisesta maakuntakaavasta. Mäntyharjun kanavan on tarkoitus yhdistää Saimaan ja Päijänteen vesistöalueet toisiinsa. Näin syntyisi noin tuhannen kilometrin yhtenäinen vesireitti Keiteleen pohjoisosista Äänekosken, Jyväskylän, Asikkalan ja Heinolan kautta Mäntyharjulle ja edelleen koko laajan Saimaan vesistöalueelle.

Mäntyharjun kanavan tarpeen osalta tilanne on myös muuttunut Saimaan kanavan käytön loputtua Venäjän tilanteen tuoman epävarmuuden vuoksi. Saimaan kanavaa ei käytännössä ole juurikaan käytetty sen jälkeen, kun Venäjän sota Ukrainaa vastaan alkoi. Rajojen sulkeminen sulkee myös Saimaan kanavan liikenteen. Tästä syystä Mäntyharjun kanavahankkeen varaus tulee käsitellä osana isompaa kokonaisuutta, joka on yhteydessä Saimaan kanavaan ja sen tulevaisuuteen vesiliikenneväylänä Itä-Suomesta merelle ja kansainvälisiin satamiin osana logistisia toimitusketjuja. Venäjän sodan vuoksi myös huviveneliikenne Saimaan kanavalla on päätynyt käytännössä kokonaan ja Saimaa on eristyksissä täysin meriyhteydestä. Tällä on ollut suuri merkitys myös matkailuelinkeinolle, joka on tärkeä osa Itä-Suomen elinvoimaa.

2.1 Kauppamerenkulun tarpeet:

Saimaan kanavaa on käyttänyt aiemmin noin 20 tuotantolaitosta Saimaan alueella säännöllisesti ja nämä yritykset työllistävät yhteensä 7000 henkeä (vuonna 2010). Saimaan kanava on vastannut tavaraliikenteen toimivuudesta ja vastannut myös kasvavan matkailun ja huviveneilyn tarpeisiin. Vuonna 2015 Saimaan kanavan tavaraliikenne oli kaikkiaan 1,32 miljoonaa tonnia. Ulkomaan liikenteen kuljetuksia oli 1,26 miljoonaa tonnia ja kotimaan liikenteen 0,06 miljoonaa tonnia. Kotimaan tavaraliikenteellä tarkoitetaan Vuoksen vesistön ja Suomen rannikon satamien välistä liikennettä Saimaan kanavan kautta sekä kanavaa ylös- että alaspäin. Metsäteollisuuden vientikuljetukset olivat 227 000 tonnia, josta raakapuun tuonti oli 400 000 tonnia. Raakamineraalien kuljetukset olivat 397 000 tonnia. Lannoitteiden kuljetukset olivat 154 000 tonnia.

Mäntyharjun kanavan käyttöä Saimaan ja Päijänteen välissä tulisi selvittää osana meriyhteyden luomista sekä Itä-Suomen, Päijät-Hämeen ja Keski-Suomen välillä korvaamaan puukuljetuksia, joita on tullut Saimaan kanavaa pitkin aikaisemmin Venäjältä. Raaka-aine- ja puukuljetuksissa tulisi arvioida ympäristövaikutukset hiilidioksidipäästöihin siirryttäessä maantiekuljetuksista vesitiekuljetuksiin. Lisäksi tulee selvittää maanteiden käytön vähentymisen mukana syntyvät säästöt korjaustarpeissa.

2.2 Huviveneilyn ja matkailun tarpeet

Saimaan alueen ja Päijänteen alueen pursiseurat ovat toteuttaneet omilla alueillaan jo vuosikymmeniä tukikohtien yhteiskäyttöä ja seurayhteistyötä. Vuonna 2023 on sovittu toistaiseksi Saimaan alueen ja Päijänteen alueen pursiseurojen kesken vesistöalueiden välisestä seurayhteistyöstä, joka mahdollistaa vastavuoroisuusperiaatteella seurojen jäsenten vierailut toistensa tukikohtiin. Yhteiskäyttösopimus kattaa Saimaan alueen yli 3500 jäsentä ja yli 1000 venettä, sekä Päijänteen alueen yli 2300 jäsentä ja noin 850 venettä. Sopimus on merkittävä ja sen odotetaan lisäävän huviveneiliikennettä ja matkailua erityisesti Saimaan puolella. Järjestäytyneiden veneilijöiden lisäksi vesistöalueella on monikertainen määrä muita veneilijöitä.



Vene- ja vesistömatkailun laajentaminen tärkeää, koska Saimaan kanavan kautta ei enää liikennettä ja matkailua olet tullut ja Päijänteen veneilijöistä on arvioitu saatavan korvaavaa liikennettä Saimaan vene- ja vesistömatkailuun, joka väheni Saimaan kanavan liikenteen loppumisen vuoksi. Kuitenkin vesistöalueiden välistä liikennettä rajoittaa se, että vesiyhteyttä vesistöjen välillä ei ole. Saimaan kanavalla on ollut suuri merkitys matkailulle kauppamerenkulun tarpeiden lisäksi. Esimerkiksi Saimaan kanavan läpi kulki 154 matkustaja-alusta ja 762 huviveneitä vuonna 2018. Suurimmillaan huviveneitä kulki vuonna 1991 jolloin huviveneitä kulki 1089 kpl. Vuosittain keskimäärin huviveneitä on kulkenut kanavan kautta noin 600 kpl.

Mikäli kanavamatka olisi mahdollista tehdä veneellä kokonaan Suomen alueella mahdollisesti rakennettavaa Kymijoen kanavaa pitkin ilman rajamuodollisuuksia, määrä moninkertaistuisi suomalaisten veneilijöiden osalta ja avaisi kiinnostuksen myös eurooppalaisille veneilijöille. Mm. Virosta ja Baltiasta sekä Ruotsista tehtävät venematkat Saimaalle ja Päijänteelle olisi mahdollista toteuttaa helposti Euroopan sisäisenä Schengen-sopimuksen piiriin kuuluvana ns. Cross-Border veneilynä. Esimerkiksi The Cruising Association seuran tarkoituksena on harjoittaa ja edistää matkaveneilyä, paikallisesti ja globaalisti 8:ssa jaoksessa. Yhdistyksen Itä-Meren (Baltic Section) alueen valtioiden osastossa on jo yli 1000 jäsentä ja Suomella on vahva edustus seuran toiminnassa. Vastaavasti Saimaalta ja Päijänteeltä olisi meriyhteyden kautta mahdollisuus tehdä matkoja Suomenlahden satamiin ilman rajamuodollisuuksia.

Mäntyharjun kanava toteutuessaan loisi erittäin suuren yhtenäisen vesistöalueen, jonka markkinointia myös Eurooppaan kannattaa edistää. Hyvänä esimerkkinä laajasta kanavamatkailukohteesta monine matkailumahdollisuuksineen on Ruotsissa toimiva Götan kanava, jonka mainitaan olevan Ruotsin suuri matkailuyritys! Suomen puhtaissa vesissä kulkeva suurjärviemme noin tuhannen kilometrin yhtenäinen vesistöreitti voisi kehittyä samankaltaiseksi menestyväksi matkailureitiksi.

2.3 Itä- ja Keski-Suomen elinvoiman säilyttäminen ja tukeminen

Mäntyharjun kanava yhdistää Keski-Suomen ja Itä-Suomen. Itä-Suomen elinvoiman säilyttämisen puolesta on paljon ollut keskustelua, mutta konkreettisesti ei ole ollut esittää sellaista strategista suunnitelmaa, jolla voitaisiin vaikuttaa Itä-Suomen vahvuuksiin ja jatkojalostaa niitä. Nyt Itä-Suomen mahdollisuudet ovat julkisuudessa segmentoitu pääasiassa matkailun puolelle.

Saimaan kanavan vuokrasopimus uusittiin vuonna 2010. Nyt vuokrasopimusta Venäjän kanssa on jäljellä 38 vuotta. Mäntyharjun kanava yhdessä Kymijoen kanavan kanssa tai myös erikseen on infrahanke, jolla voi olla merkitystä Itä-Suomen matkailupalvelujen ja teollisuuden kehittämisen kanssa. Saimaan alueen kunnille Itä-Suomen elinvoiman palauttaminen ja kehittäminen on erittäin tärkeässä roolissa.

2.4 Maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden näkökulma

Mäntyharjun kanavalla sekä Kymijoen kanavalla voi yhdessä tai erikseen olla myös vaikutuksia Itä-Suomen, Päijät-Hämeen ja Keski-Suomen maanpuolustukseen ja huoltovarmuuteen. Mäntyharjun kanava avaa sisäliikenteen väylän suurille aluksille ja suurien logistisien tarpeiden varalle. Näiden hyötyarvio tulee tehdä erikseen asiantuntijoiden toimesta.



2.5 Vesikuljetusten ympäristövaikutukset

Mäntyharjun kanavan mahdollisuudet siirtää kuljetuksia maanteiltä vesikuljetuksiin tulee tutkia myös ympäristön näkökulmasta. Erityisesti hiilineutraaliuden tavoitteiden osalta asialla saattaa olla suurtakin merkitystä.

Helsingissä 18.3.2024

Suomen Purjehdus ja Veneily ry

Jan Thorström
toiminnanjohtaja

Jan Jansson
Suomen Purjehdus ja Veneily ry puheenjohtaja

TIEDOKSI:

Ministeri Antti Häkkänen
Ministeri Lulu Ranne