

Saimaan kanavan sulkujen pidennys edistää ilmasto- ja työllisyystavoitteen saavuttamista

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman keskeisiä tavoitteita ovat ilmastonmuutoksen hillitseminen nopeuttamalla päästövähennystoimia, työllisyysasteen nosto 75 prosenttiin sekä elinvoimainen Suomi mm. liikenneverkkoja kehittämällä.

Tässä vetoomuksessa esitetään perusteet sille, **että hallitus jo tämän kevään aikana tekisi periaatepäätöksen Saimaan kanavan sulkujen pidentämisestä ja hankkeen käynnistysrahan (5M€) ja tilausvaltuuden (80M€) sisällyttämisestä valtiontalouden kehyksiin ja 2020 lisätalousarvioon.** Päätöksellä on ajallisesti pakottava muutostarve, jota ei voi lykätä syksyn lisäbudjettiin.

Päätös edistää konkreettisesti hallituksen kolmen päätavoitteen saavuttamista: Se vähentää liikenteen päästöjä ja lisää työllisyyttä sekä maakuntien elinvoimaa. Sillä tuetaan myös Liikenne 12-suunnitelman tavoitteita sekä EU:n Green Deal- ohjelman toteutumista Suomessa.

Pidennys mahdollistaa ”pakollisen” aluskaluston uusimisen

Saimaan kanava ja syväväylä ovat tärkeä osa koko itäisen Suomen liikenneverkkoa. Yhdistäessään Saimaan ja Itämeren se on myös osa kansainvälistä meriliikennettä. Väylä kuuluu myös EU:n laajuiseen TEN-T-verkkoon. Kanavan vuokrasopimus Venäjän kanssa jatkuu vuoteen 2062.

Kanavan rakenteet ovat ikääntyneet ja vaativat korjausinvestointeja toimintavarmuuden ja turvallisuuden takaamiseksi. Tätä edellyttää myös vuokrasopimus.

Korjaustoimet aloitettiin uusimalla alaportit 2018- 2019. Yläporttien uusimisen yhteydessä olisi samalla järkevää pidentää kanavan sulkuja. Hankkeesta on Väylävirastossa valmistunut suunnitelma, jolla saavutetaan seuraavat hyödyt:

- alustarjonta kasvaa, kun isommat laivat voivat purjehtia Saimaalle,
- lastinottokyvyn kasvaessa 30- 40 % liikenteen kannattavuus paranee,
- alusten kyky liikkua suluissa myös talviolosuhteissa paranee,
- myös uutta matkustajaristeilijäkalustoa voi tulla Saimaalle.

Väylävirasto arvioi alustavasti, että hankkeen kotimainen **työllisyysvaikutus on noin 2 000 henkilötyövuotta.** Suluihin kolme on Suomen puolella ja viisi vuokra-alueella. Säännöksistä johtuen vuokra-alueella voi käyttää vain työvoimaa, joilla on Suomen passi.

Saimaan alueella liikennöivien varustamoiden käyttämät alukset ovat nykyään 50%:sti poistoiässä. Päätöstä sulkujen pidennyksestä kiirehtii se, että kansainvälisen merenkulkujärjestön **IMO:n painolastivesisopimus astuu kokonaisuudessaan voimaan syksyllä 2024.**

Painovesilastisopimus edellyttää, että kansainvälistä liikennettä harjoittavan aluksen on oltava varustettu erillisellä painovedenpoistolaitteistolla, Laitteisto maksaa laivaan asennettuna noin 300 000 – 400 000€. On epätodennäköistä, että vanhentuneeseen aluskalustoon kannattaisi enää tehdä tämä investointi. Tämä puoltaa sulkujen

pidennyksen toteuttamista ennen määräajan umpeutumista, koska vuoteen 2024 mennessä nykyistä Saimaalla liikennöivää kalustoa pitää joka tapauksessa uusia.

Uudet alukset kannattaa saman tien rakentaa pidemmiksi ja lastinottokyvyltään paremmiksi. Investointipäätöksestä laivan käyttöönottoon kuluu 2-3 vuotta, joten myös varustamoiden tulisi saada varmuus sulkujen pidennyksestä vielä tämän vuoden kuluessa.

Saimaalla liikennettä harjoittavat tärkeimmät varustamot ovatkin ilmoittaneet valmiudestaan investoida uuteen kalustoon, jos päätös kanavan sulkujen pidentämisestä tehdään ajoissa. Uusissa laivoissa voidaan tällöin ottaa käyttöön myös ekologisempia käyttövoimaratkaisuja, kuten LNG-tai sähkömoottoreita.

Venäjän varaliikenneministeri ja kanavavaltuutettu Juri Tsvetkov sanoi Saimaan kanavan purjehduskauden päättäjaisissä 30.1.2020, että sulkujen pidennys on tervetullut hanke myös Venäjän näkökulmasta, sillä kanavalla liikkuu paljon myös venäläistä kalustoa.

Hiilidioksiditonnit vähenevät 10- 15 %

Vanhojen kanavalaivojen enimmäislastimäärä on noin 2300 tonnia. Yksi uusi, pidempi laiva voi sen sijaan ottaa noin 3200 tonnia lastia. Se pystyy korvaamaan tällöin jo 80 junavaunua ja 128 rekkaa.

On perusteltua olettaa, että vesikuljetusten kilpailukyvyn parantuminen (€/tn) sulut pidentämällä siirtää teollisuuden kuljetuksista entistä suuremman osan maanteiden rekkaliikenteestä aluskuljetuksiin. Teollisuus arvioi helmikuussa tehdyissä haastatteluissa pystyvänsä kaksinkertaistamaan nykyisen liikennemäärän kapasiteetin kasvaessa.

Tällöin Itä-Suomen raskaan liikenteen **hiilidioksidipäästöistä leikkautuu arviolta 60 000 tonnia eli 10-15 %**. Samalla tiestön rasitus pienenee ja sen korjausvelka ei pahene.

Sen sijaan vesikuljetusten hiipuminen Saimaalla – mitä sulkujen uusimatta jättäminen merkitsisi- tarkoittaisi noin 23 % nykyistä enemmän raskasta kalustoa itäisen Suomen teille. Se olisi selkeästi ristiriidassa liikenteen päästövähennystavoitteiden kanssa, joihin Suomi ja hallitus ovat sitoutuneet.

Jotta sulkujen pidennystyö voisi **käytännössä alkaa marraskuussa 2021, tulisi hankepääätös tehdä vielä tämän kevään 2020 aikana.** Silloin hanke olisi kokonaisuudessaan valmis purjehduskauden 2024 alkaessa.

Vuosi 2024 on kriittinen vuosi painovesilastimääräysten muuttumisen takia ja aluskaluston uusimistarpeen kannalta. Hanke **ei siksi valitettavasti voi odottaa** pitkäjänteisen ”Liikenne12”-ohjelman valmistumista, sillä sen myötä aloitus viivästyisi liikaa ja alukset alkaisivat poistua liikenteestä kauan ennen sulkujen pidennyksen valmistumista.

Saimaan alueen maakuntaliitot sekä alueen vesiliikennettä käyttävät teollisuusyritykset vetoavat valtiovaltaan, että rahoitus turvataan kevään 2020 aikana, jotta teollisuuden kilpailukyky ja alueen elinvoima saadaan turvattua. Kanavaliikenteen loppu olisi uhka alueen suurteollisuuden toiminnalle.

StoraEnso Oyj,

UPM Oyj,

Metsä Group Oyj,

Yara Suomi Oy,

Kemira Oyj,

Elementis Oy,

SCHWENK Suomi Oy,

Saimaa Terminals Oy,

Joensuun Laivaus Oy

Etelä-Savon maakuntaliitto

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Pohjois-Savon maakuntaliitto

Etelä-Karjalan liitto