

MAAKUNTAKAAVOITUS 2040 JA VESILIIKENTTEEN TULEVAISUUS

/ Vesitiet – Kestävä reitti maailmalle

Suomen Vesitieyhdistys r.y.:n VESITIEPÄIVÄT 23.1.2019
Maakuntajohtaja Matti Viialainen, Etelä-Karjalan liitto

MAAKUNTAKAAVA

- / MRL 27§:n mukaisesti: ” Maakunnan liiton tulee huolehtia tarpeellisesta maakuntakaavan laatimisesta, kaavan pitämisestä ajan tasalla ja sen kehittämisestä.”
- / Maakuntakaavoitusta ohjaa MRL, (MRA) ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.
- / Maakuntakaava on yleispiirteinen suunnitelma alueiden käytöstä maakunnassa, jossa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet sekä osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita.
- / Maakuntakaavan tehtävänä on ratkaista valtakunnalliset, maakunnalliset ja seudulliset alueiden käytön kysymykset.



MAAKUNTAKAAVA

- / Maakuntakaavan tehtävä kaavajärjestelmässä edellyttää, että merkitykseltään maakunnalliset tai seudulliset maankäyttöratkaisut tai hankkeet osoitetaan jo maakuntakaavassa.
- / Maakuntakaava ohjaa kuntien kaavoitusta ja viranomaisten muuta alueiden käyttöä koskevaa suunnittelua.
- / Maakuntakaavan hyväksyy maakuntavaltuusto.





MITEN KANAVASUUNNITELMAT NÄKYVÄT MAAKUNTAKAAVOISSA

Etelä-Karjalan maakuntakaava: **Suvorovin kanavareitti** on merkitty kaavaan kulttuurihistoriallisesti merkittävänä kanavareittinä ja Kukonharjun kanavan kohdalla on lisäksi merkintä vesiliikenteen yhteystarpeesta.

SUVOROVIN KANAVAREITTI

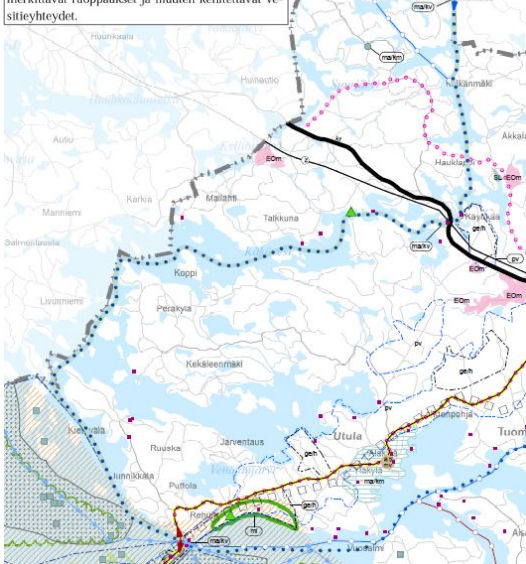
Merkinnällä osoitetaan kulttuurihistoriallisesti merkittävä ylimaakunnallinen kanavareitti, jolla sijaitsee Kukonharjun, Telataipaaleen, Käyhkään ja Kutveleen kanavat.

Suunnittelumääräys:

Alueen maankäytön ja toimenpiteiden suunnittelussa on otettava huomioon, että rakennetun ympäristön, kulttuurihistoriallisten arvojen tai muiden erityisten ympäristöarvojen säilyminen turvataan.

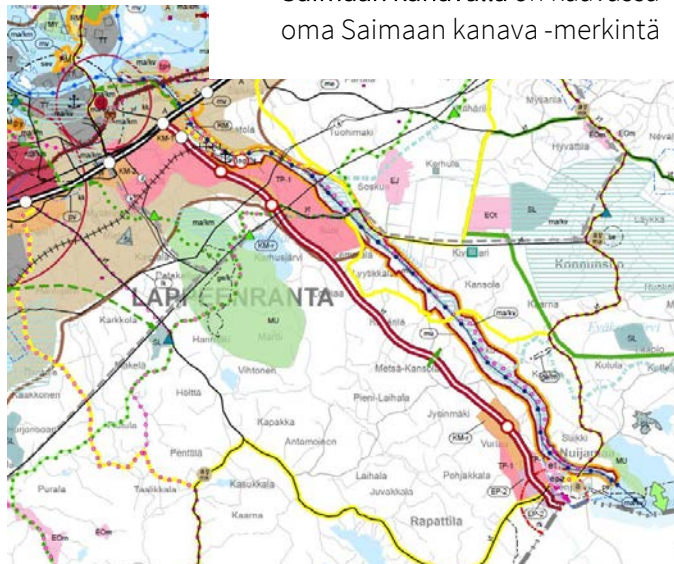
←→ VESILIIKENTEEN YHTEYSTARVE

Merkinnällä osoitetaan ohjeelliset vesiliikenteen kehittämiseen liittyvät yhteystarpeet, uudet kanavat, merkittävät ruoppaukset ja muuten kehitettävät vesisteytykset.

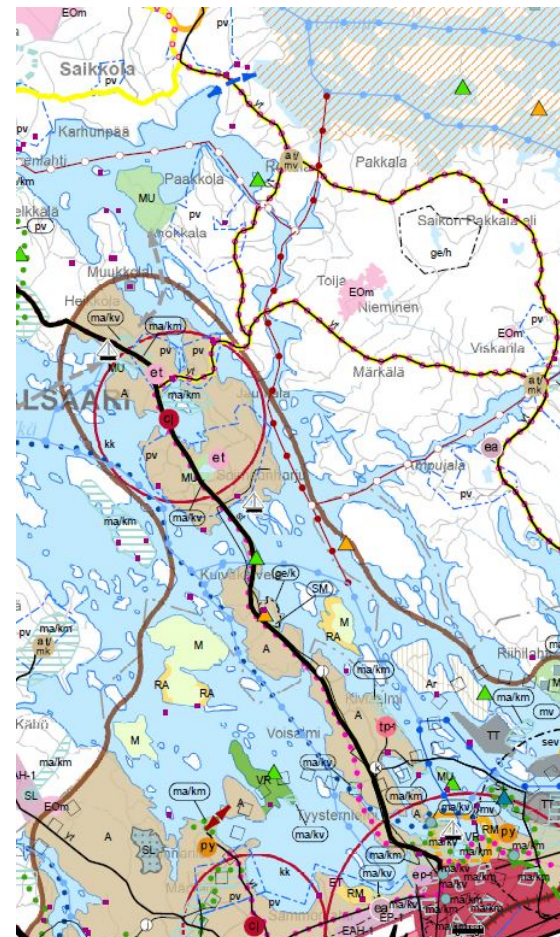


	SAIMAAN KANAVA
	SYVÄVÄYLÄ
Merkinnällä osoitetaan tärkeimmät syväväylät.	
	LAIVAVÄYLÄ
Merkinnällä osoitetaan tärkeimmät laivaväylät.	
	LAIVAVÄYLÄ, UUSI / KEHITETTÄVÄ
Merkinnällä osoitetaan tärkeimmät uudet ja kehitettävät laivaväylät.	

Etelä-Karjalan maakuntakaava: **Saimaan kanavalla** on kaavassa oma Saimaan kanava -merkintä

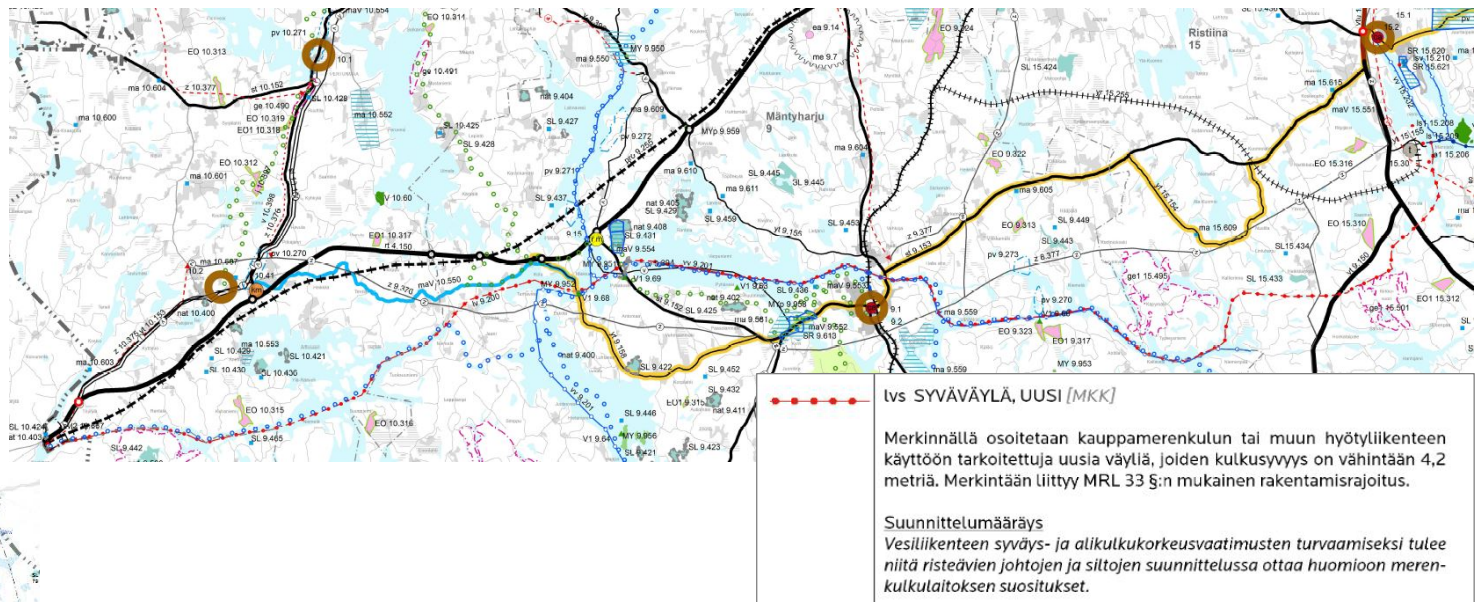


Etelä-Karjalan maakuntakaava: **Kutulan kanava** on merkitty kaavaan laivaväylä, uusi/kehitettävä -merkinnällä



MITEN KANAVASUUNNITELMAT NÄKYVÄT MAAKUNTAKAAVOISSA

- / Etelä-Savon maakuntakaava: **Mäntyharjun kanava** Päijänteeltä Saimaalle näkyy uutena syväväylämerkintänä (pun. pisteviiva kuvan vasemmasta reunasta oikeaan reunaan).



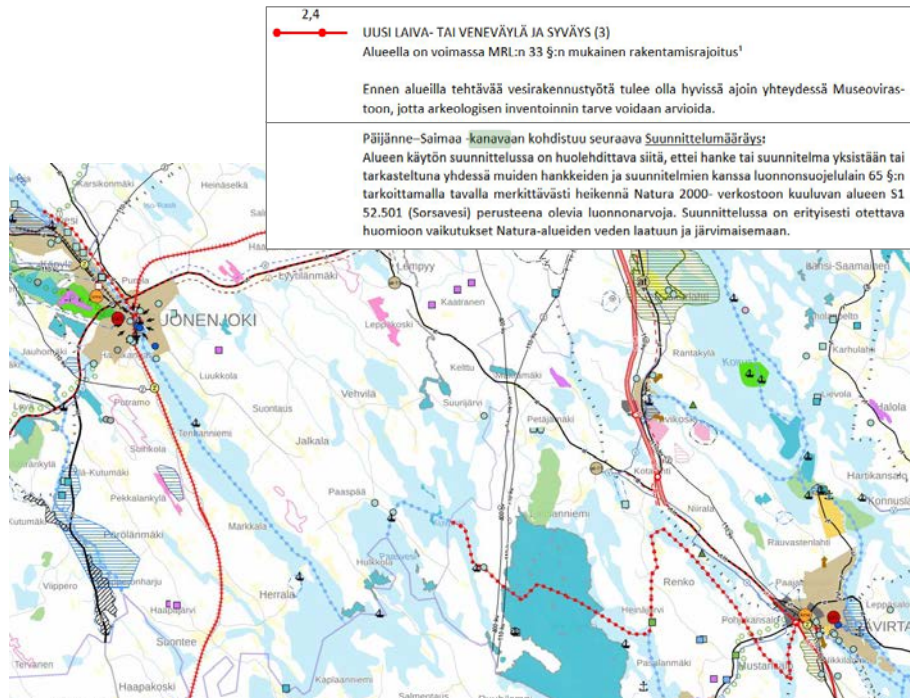
- / Päijät-Hämeen maakuntakaava: **Mäntyharjun kanava** Päijänteeltä Saimaalle näkyy ohjeellisena uutena syväväylämerkintänä (sinipun. pisteviiva kuvan alareunasta oikeaan yläkulmaan).



MITEN KANAVASUUNNITELMAT NÄKYVÄT MAAKUNTAKAAVOISSA

/ Kymenlaakson maakuntakaavassa yhteys Päijänteeltä Suomenlahdelle näkyy Heinola – Kuusankoski -välillä kanavavarauksena olemassa olevan kanavan uomassa ja Kuusankoski – Suomenlahti -välillä on vesiliikenteen yhteystarvemerkintä.

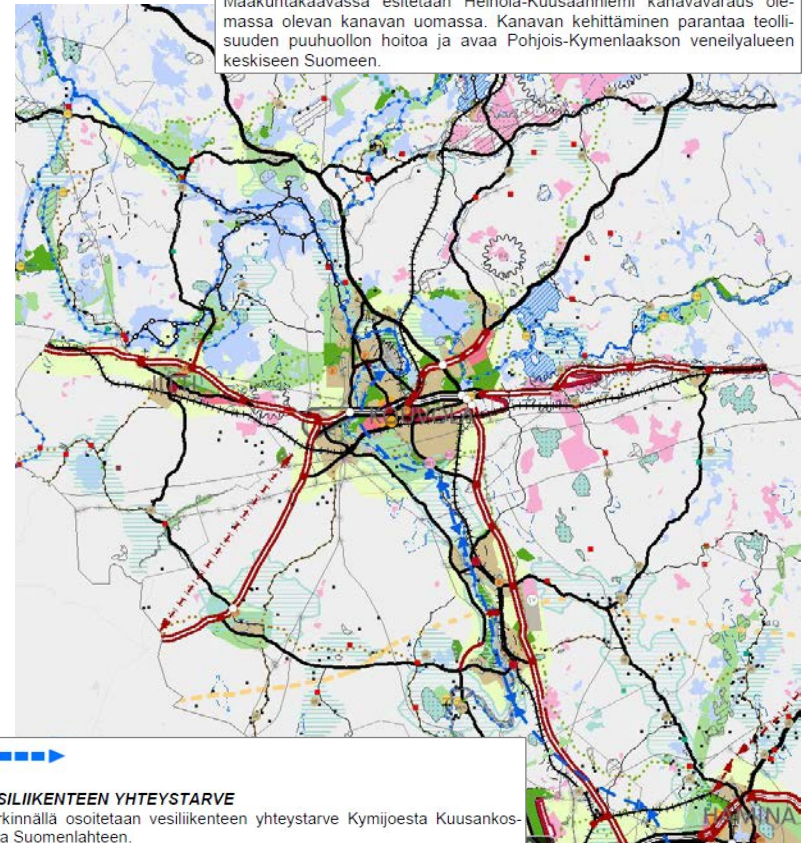
/ Pohjois-Savon maakuntakaavassa Päijänne - Saimaa kanava Konnevedeltä Suonenjoen ja Leppävirran kautta näkyy uutena laiva- tai veneväylämerkintänä (pun. pisteviiva), sininen pisteviiva olemassa oleva väylä.



HEINOLA-KUUSANKOSKI KANAVA

Merkinnällä osoitetaan Heinola - Kuusankoski kanava. Alueella on voimassa MRL 33 § mukainen rakentamisrajoitus.

Suunnitteluratkaisun perustelut ja ohjausvaikutukset
Maakuntakaavassa esitetään Heinola-Kuusaanniemi kanavavaraus olemassa olevan kanavan uomassa. Kanavan kehittäminen parantaa teollisuuden puuhoillon hoitoa ja avaa Pohjois-Kymenlaakson veneilyalueen keskiseen Suomeen.



SISÄVESILIIKENTEEEN UUSI TULEMINEN



Sisävesiliikenteellä on Euroopan mittakaavassa suuri merkitys. Eurooppalaisen kaupungistumisen historia perustuu suuriin jokiin, joiden varsille luontaiset kauppapaikat – kaupungit – syntyivät. Niissä kohtasivat väestö ja jokia pitkin kuljetetut kauppavarat. Alankomaissa sisävesiliikennettä edistettiin luonnollisten vesiväylien lisäksi mittavalla kanavaverkostolla. Eurooppalaisen joukkoliikenteen ensimmäiset matkat tehtiin 1500-luvulla Alankomaiden kanavia pitkin sisävesialuksilla. Historian juurille palaaminen auttaa hahmottamaan myös tulevaisuuden mahdollisuuksia, jotka helposti peittyvät nykyisten toimintamallien varjoon.

Vesiliikenteellä on edessään renessanssi useiden maailman muutosvoimien vaikuttaessa toimintaympäristöömme. Aikanaan muut liikennemuodot ottivat vähitellen sen valta-aseman, mutta toimintaympäristön muutos pakottaa pohtimaan vesiliikenteen tulevia mahdollisuuksia.

Myös Suomessa on maamme itäisiin osiin, Järvi-Suomeen, painottuva vesitieverkosto. Sen tulevaisuuden pohdinnassa täytyy tunnistaa toimintaympäristön muutosvoimia ja arvioida niiden vaikutuksia sekä eri kuljetusmuotojen kilpailuasetelman muutosta tulevaisuudessa. Sekä kysyntä että tarjonta muuttuvat tulevaisuudessa. Nykyisten kuljetustarpeiden ja kysyntälähteiden lisäksi on hahmotettava myös uusien mahdollisten asiakas- ja tuoteryhmien esiintuloa.

Julkisen vallan roolina on ohjata kehitystä siten, että kestävä kehitys toteutuu ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset paranevat. Ilmastonmuutos on tällä hetkellä tärkeimmäksi tunnistettu megatrendi, johon yritetään vaikuttaa hillitsemällä mutta myös varautuminen on tärkeää. Yksi keino on kuljetusmarkkinoiden ohjaaminen, jota EU on liikennepolitiikassaan harjoittanut jo pitkään.

Tiekuljetuksia pyritään siirtämään yhä enemmän rautateille ja vesille. Suomessa sisävesiliikenteen yhtenä rajoitteena on koettu talviset olosuhteet. Kuitenkin liikennöintiä on voitu viime vuosina harjoittaa 9 – 10 kuukautta vuodessa. Ilmastonmuutoksen myötä on hyvin todennäköistä, että voidaan liikennöidä ympäri vuoden. Sääolosuhteet ovat myös riski vesiliikenteelle. Keski-Euroopassa on nähty kolmenlaisia episodeja: joet ovat kuivuneet, tulvineet ja jäätäneet.

Vesiliikenteellä on edessään renessanssi useiden maailman muutosvoimien vaikuttaessa toimintaympäristöömme

Saimaan sisävesiliikenteen SWOT-analyysi

VAHVUUDET

- Osa Euroopan laajaa sisävesiverkostoa
- Suuren kapasiteetin turvallinen kuljetusmuoto
- Edullinen ja energiataloudellinen tapa kuljettaa
- Vastaa ilmasto- ja liikennepolitiikan tavoitteisiin
- Mahdollistaa suorat tehtaalta tehtaalle -kuljetukset
- Paljon valmista infrastruktuuria
- Infrastruktuurin rakentamisen ja ylläpidon edullisuus
- Vetovoimainen matkailuympäristö

MAHDOLLISUUDET

- Tarjolla paljon käyttämätöntä kapasiteettia
- Saimaan kautta kulkevien kuljetusten kasvattaminen
- Suomen transitoaseman vahvistaminen sisävesiliikennettä käyttämällä
- Ympärivuotinen liikennöinti
- Uudet asiakkaat ja tuoteryhmät
- Uudet palveluntarjoajat ja toimintamallit
- Uusimman teknologian hyödyntäminen
- Väyläinvestoinnit positiivinen signaali operaattoreille
- Sisävesiliikenne vahvemmin osaksi multimodalismia
- Kaupungistuminen ja Euroopan kulutustavaramarkkinat
- Matkailun kansainvälinen kasvu

HEIKKOUEDET

- Epävarmuus investoinneista heijastuu teollisuuteen
- Talvikauden aiheuttama tarve korvaavalle kuljetusmuodolle
- Meno-paluu -kuljetusten epätasapaino
- Suomen kuljetusmarkkinoiden kehittymättömyys
- Hintakilpailun vinoutuneisuus kuljetusmuotojen välillä
- Infran tekniset rajoitteet
- Vähäinen tietoisuus vesiliikenteen mahdollisuuksista
- Heikko imago

UHAT

- Globaalin toimintaympäristön poliittinen ja taloudellinen epävarmuus
- Markkinoiden näivettyminen investointien puuttuessa
- Sisävesidirektiivin teknisten vaatimusten muutoksien vaikutukset kustannuksiin
- Venäjän kauttakulun jatkuvuus
- Kuljetusten siirtyminen sisävesiltä kuormittamaan tie- ja rataverkkoa ja lisäämään onnettomuusriskiä
- Vaihtelevat sääolosuhteet



TOIMINTAYMPÄRISTÖN TULEVAISUUS

TOIMINTAYMPÄRISTÖN TULEVAISUUS 2030

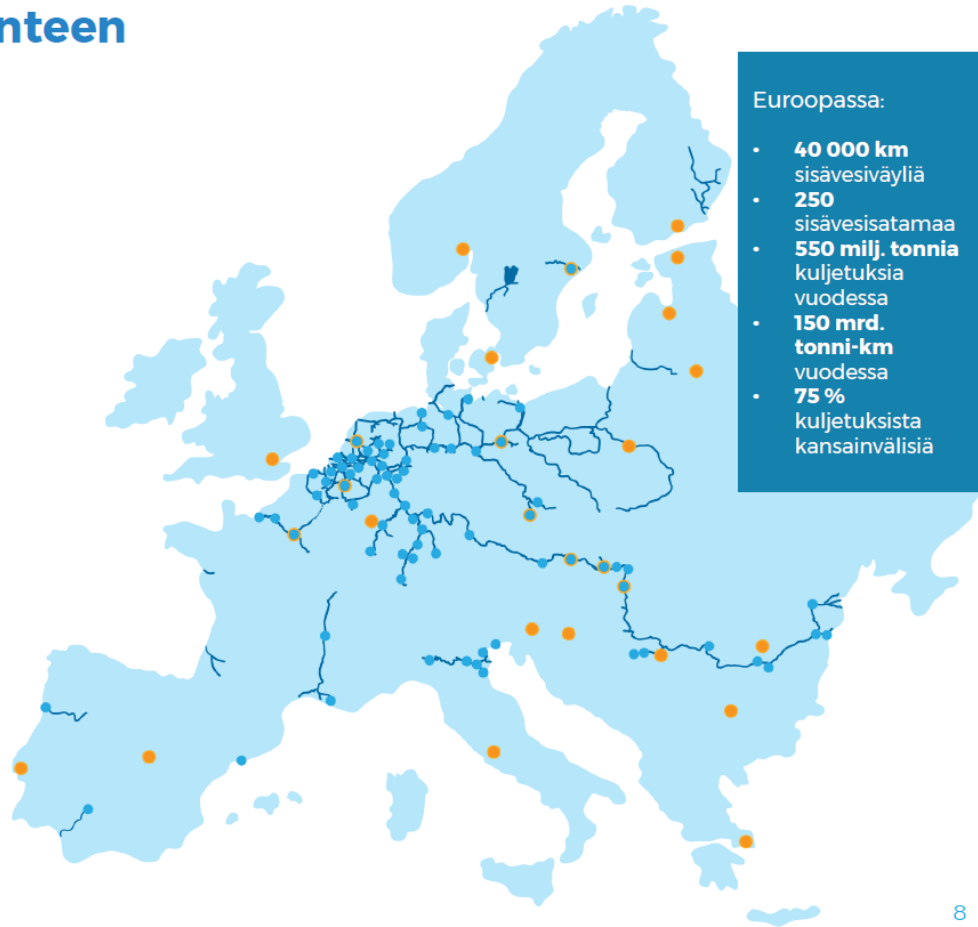


EUROOPPALAINEN TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Eurooppalainen sisävesiliikenteen toimintaympäristö

- Sisävesiverkosto on erittäin tärkeä osa Euroopan kuljetusjärjestelmää – Suomen sisävesiväylät ovat osa tätä kokonaisuutta.
- Suomen sisävesiltä pääsee vesiteitse Ruotsin suurille järville, Keski-Euroopan sisävesiverkostoon sekä Mustallemerelle.
- Tulevaisuudessa on mahdollista päästä Euroopan sisävesien kautta myös Välimerelle, mikäli Ranskan ja Belgian välille suunniteltu uusi sisävesiväylä toteutetaan.
- Suomi haluaa vahvistaa asemaansa globaalina kauttakulkumaana – myös sisävesiliikenteen tulevaisuus ankkuroituu kansainvälisiin ja jopa globaaleihin virtoihin.
- Sisävesien käytön kasvu on perusteltua ilmastonmuutoksen takia ja siksi, että sen käyttö vähentää tie- ja rataverkon kuormitusta sekä tieliikenteen päästöjä ja onnettomuuksia.

Lähteet:
European Court of Auditors. 2015. Inland Waterway Transport in Europe:
No significant improvements in modal share and navigability conditions
since 2001. Special report.
Kuva: Inland Navigation Europe



Julkinen sektori sisävesiliikennettä edistämään

Suomen vesitieverkoston pituus on verrannollinen Saksan ja Hollannin verkkoihin, mutta Suomessa vesiteiden hyödyntäminen on vähäistä siihen nähden, mikä olisi mahdollista. Kyseessä on tehon infrastruktuurin käyttö. Saimaan kanavan kautta kulkee 1,3 miljoonaa tonnia tavaraa, kun jo nykyisellään olisi mahdollista kuljettaa 5 miljoonaa tonnia vuodessa.

Suomen sisävesien käyttö ei voi tulevaisuudessa perustua status quo -ajatteluun, vaan sisävesiliikenne on valjastettava täysimääräisesti sille ominaiseen käyttötarkoitukseen. Näin voidaan edistää kestävä kehitys mukaisia toimitusketjuja ja käyttää sitä yhtenä keinona kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen. Jos Saimaan liikenteen toimijoiden määrä ei kasva, sen käyttö ja kansainvälinen merkitys supistuvat. Kansainvälisten virtojen vahvistaminen on avainasia Saimaan sisävesiliikenteen kehitykselle.

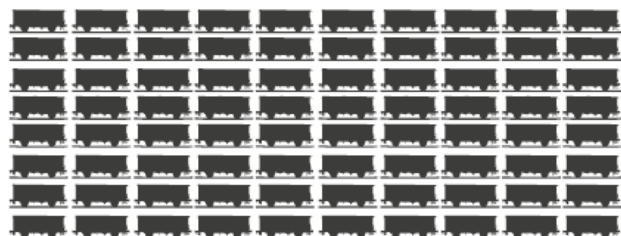
Julkisen vallan roolina on ohjata kehitystä siten, että kestävä kehitys toteutuu ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset paranevat. Ilmastonmuutos on tällä hetkellä tärkeimmäksi tunnistettu megatrendi, johon yritetään vaikuttaa hillitsemällä mutta myös varautuminen on tärkeää. Yksi keino on kuljetusmarkkinoiden ohjaaminen, jota EU on liikennepolitiikassaan harjoittanut jo pitkään. Tiekuljetuksia pyritään siirtämään yhä enemmän rautateille ja vesille. Suomessa sisävesiliikenteen yhtenä rajoitteena on koettu talviset olosuhteet. Kuitenkin liikennöintiä on voitu viime vuosina harjoittaa 9 – 10 kuukautta vuodessa.

Sisävesiliikenteen suurta kapasiteettia voidaan hyödyntää liikennepolitiikan instrumenttina

Sisävesialus, lastikoko 3200 tonnia

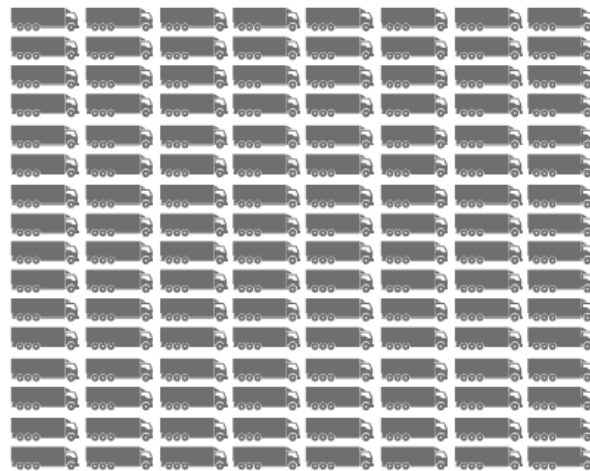


Rautatievaunu, lastikoko 40 tonnia



80

Kuorma-auto + puoliperävaunu, lastikoko 25 tonnia



128

Kuva mukailtu: European Court of Auditors. 2015. Inland Waterway Transport in Europe: No significant improvements in modal share and navigability conditions since 2001. Special report.

Teollisuuden kuljetusten kysynnän kehittyminen

Kemikaalien, teräksen, maatalouden ja rakennustuotannon tuotantovolyyymien arvioidaan kasvavan, fossiilisten energialähteiden volyyymien pienenevän.

Metalliteollisuudessa eurooppalaisten yritysten tärkein markkina-alue on Eurooppa. Venäjän markkinoilla on potentiaalia, jos markkina muuttuu ennustettavammaksi.

Kemianteollisuudessa uusien energiamuotojen tuottaminen ja ympäristöliiketoiminta voivat luoda uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja samalla uusia kuljetustarpeita.

Eurooppalaisen trendin mukaisesti multimodaalisuus, kappalestavarakuljetusten lisääntyminen ja konttiliikenteen kasvu luovat mahdollisuuksia myös Suomen sisävesiliikenteelle.

EU:n liikennepolitiikka ja ympäristötavoitteiden konkretisoituminen yritysten toiminnassa tukee Saimaan liikenteen positiivista kehittymistä.

Saimaan kanavan kapasiteetti mahdollistaisi moninkertaisen kuljetusvirran nykyiseen verrattuna, sillä tällä hetkellä kanavan kapasiteetista on käytössä vain 25-30 %. Järvalueen käyttöaste on noin 1 %. Suomen metsäklusterin tavoitteena on kaksinkertaistaa metsäklusterin tuotteiden ja palveluiden arvo vuoteen 2030 mennessä.

On todennäköistä, että kotimaan kuljetuksissa sisävesikuljetuksilla ja uittolla tulee olemaan myös jatkossa rooli muita kuljetusmuotoja täydentävänä kuljetusmuotona esimerkiksi metsäteollisuudessa. Sisävesistöjen saarissa on metsävaroja, joita voitaisiin hyödyntää, kunhan puutavaralle saadaan sopiva kuljetus järjestetyksi.



Kuva: Inland Navigation Europe

Lähteet:

Saimaan syväväylä -esite

Maailman johtavana metsäklusterina vuoteen 2030, Suomen Metsäklusteri, 2010

Nikinmaa, Timo. 2014. "Kone- ja metallituoteteollisuuden visio 2025". ETLA Raportit No 28.

3,7 x 190,5 mm Mäntypää et al. 2010. Puhtaasti asiakkaalle - suomalaisen kemianteollisuuden menestyksen tekijät. Tekesin katsaus 268/2010



MATKAILIJOITA SISÄVESILLE

Kansainvälinen matkailu kasvoi 7 % vuonna 2017 ja kasvun ennustetaan jatkuvan nopeana myös tulevaisuudessa. Vesistömatkailu on matkailun kiinnostavimpia osa-alueita maailmassa.

Suomella on kaikki edellytykset tulla suureksi vesistömatkailun maaksi. Vesistöalueiden potentiaalia ei ole vielä täysimääräisesti hyödynnetty matkailun globaaliin kasvuun nähden. Saimaa on vesistöalueista ainoa, jolla matkailijamäärät ovat selvästi kasvaneet viime vuosina ja kasvun odotetaan jatkuvan. Vuonna 2017 Järvi-Suomessa matkailu kasvoi 12 % ja esimerkiksi Etelä-Karjalassa ulkomaisten matkailijoiden yöpymisten määrä kasvoi 24 % ja Etelä-Savossa 16 %.

Saimaa on Euroopan suurin järviolue sisältäen yli 3 000 km vesireittejä sekä 70 vierasvenesatamaa

Vallitsevia trendejä ovat mm. luontomatkailun kasvu, aitojen kokemusten ja elämysten etsiminen sekä teemamatkailu. Matkailun valttikortteja Suomessa ovat luonto, väljyys ja hiljaisuus. Suomen järvien vesistä 80 % on laadultaan erinomaista tai hyvää, ja yli 80 % Suomen pinta-alasta on luokiteltu täysin tai lähes hiljaiseksi alueeksi. Euroopan tasolla vesistöistä jopa puolet ovat ekologisesti huonossa tilassa ja yli puolet kaupunkialueista kärsii liikennemelusta.

Saimaa on Euroopan suurin järviolue sisältäen yli 3 000 km vesireittejä sekä 70 vierasvenesatamaa. Saimaa on korkean potentiaalin kehittämis- ja kasvukohde Suomessa. Myös muiden Suomen vesistöalueiden matkailun kehittämiseen kannattaa panostaa.

Saimaa halutaan nostaa alueellisella yhteistyöllä Suomen kolmen tärkeimmän matkailualueen joukkoon. Korkeatasoiseen laivamatkailuverkostoon voidaan linkittää monipuolisia palveluita, tapahtumia ja elämyksiä. Venäjälle Vuoksen vesistöä pitkin suuntautuvat viisumivapaat risteilyt ovat hyvä esimerkki.

Toimijoiden yhteistyö on avain matkailun kasvuun

Lähteet: <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2018/kaikkien-aikojen-matkailuvuosi/>
Visit Finland. Tilastopalvelu Rudolf. SlowFinland.fi



VÄYLÄINVESTOINNEILLA VETOA SISÄVESILIIKENTEESEEN

Nykyistä paremmat sisävesiväylät mahdollistavat suuremmat alukset, mikä puolestaan mahdollistaa suuremmat lastit ja paremman kuljetustalouden. Väyliä parantaminen on omiaan edistämään myös automaation ja uusien alustyyppien käyttöä.

Talviliikennöinnin pidentäminen on tärkeä väylä- ja alusinvestointien peruste. Teollisuus edellyttää vähintään 11 kuukauden liikennöintiäaikaa vuodessa, ja liikennöinnin tulisi olla mielellään ympärivuotista. Silloin ei enää tarvita korvaavaa kuljetusmuotoa. Tällä hetkellä päästään 9 - 10 kuukauden liikennöintiäaikoihin. Talviseisokki vaikuttaa yritysten kiinnostukseen rakentaa kuljetusketjuja sisävesikuljetusten varaan, koska samanaikaisesti on oltava vaihtoehtoinen kuljetusratkaisu merisataman kautta. Ympärivuotisuus poistaisi tähän liittyvät epävarmuustekijät.

Sulkujen pidennys 11 metrillä ja kanavan vesipinnan nosto 10 cm - vaikuttavuutta edullisesti

- Aluksen max. pituus 82,5 m → 93 m
- Lastikoko 2 500 t → 3 200 t
- Parempi kuljetustalous
- Ympärivuotiset kuljetukset leutoina talvina

Vesiväyliin investoiminen on edullista verrattuna muihin liikenneväyliin ja erittäin edullista verrattuna sen merkitykseen yhteiskunnalle. On arvioitu, että 65 miljoonan euron investoinneilla voidaan parantaa 700 väyläkilometrillä aluskokoa, kuljetustaloutta ja ympärivuotista liikennöitävyyttä.

Valtiovallan on varmistettava sisävesiliikenteen positiivinen kierre. Investointi sisävesiväyliin on erittäin tärkeä signaali varustamoille. Se antaa varmuuden, että niiden kannattaa panostaa Saimaan liikenteeseen myös tulevaisuudessa.

Jos taas investointeja ei tehdä tai niistä vallitsee epävarmuus, se johtaa varustamoiden ja Suomen sisävesiliikenteen kannalta ei-toivottuun tilanteeseen. Pahimmillaan sisävesiliikenne näivetty ja näin menetetään merkittävä kestävä kehityksen ja EU:n liikennepolitiikan mukainen kuljetusmuoto. Esim. Ruotsissa on selvästi nähtävissä, että ympäristönäkökulmiin perustuen kuljetuksia ohjataan rautatie- ja sisävesikuljetuksiin (Trollhättanin kanava).

Sisävesiliikenteen alusten tulee olla maailman terävintä kärkeä teknologialtaan. Sisävesiliikenne ei voida jäädä merenkulun kehityksestä jälkeen. Automaatio on tärkeä osa sisävesiliikenteen turvallisuuden ja tehokkuuden parantamista.



SAIMAAN VESILIIKENTTEEN KEHITTÄMISHANKE



- / Etelä-Karjalan liitto on hakenut EAKR-rahoitusta Saimaan vesiliikenteen kehittämishankkeelle, jonka tavoitteena on Saimaan vesiliikenteen toimintaedellytysten parantaminen lisäämällä tietoisuutta ja kehittämällä yhteistyötä älyliikennettä ja vähähiilisiä ratkaisuja hyödyntäen.
- / Hankkeen tavoitteet tukevat vahvasti Saimaan alueen maakuntien vähähiilisyyteen tähtääviä strategioita ja parantavat suuryritysten lisäksi myös pk-yritysten toimintaedellytyksiä vähähiilisyydestavoitteiden saavuttamiseksi.
- / Hankkeella edistetään myös sellaisten uusien Saimaan kanavaan ja syväväylään sekä Saimaan ainutlaatuihin järviluontoon tukeutuvien risteilytuotteiden ja -konseptien kehittämisen edellytyksiä, jotka hyödyttävät alueen satamakaupunkien ja koko muun alueen matkailua.

SAIMAAN VESILIIKENTTEEN KEHITTÄMISHANKE

- / Hanke alkaa 1.7.2019 ja jatkuu 31.12.2020 asti.
- / Hankkeeseen palkataan projektipäällikkö ja osa-aikainen projektisihteeri.
- / Hankkeelle perustetaan ohjausryhmä, jossa on asiantuntijoita Saimaan alueen maakuntien liitoista sekä kaupungeista/satamista ja yrityksistä.
- / Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 450 000 €. EAKR-rahaa haetaan 360 000 €, minkä lisäksi Etelä- Karjalan liiton omakustannusosuus on 38 000 €. Lisäksi Saimaan syväväylän varren kaupungeilta/kunnilta on haettu rahaa yhteensä 45 000 € ja yrityksiltä yhteensä 7 000 €.

KUSTANNUSLAJI	2019	2020	2019-2020
Palkkakustannukset	56 250	112 500	168 750
Ostopalvelut	80 250	160 500	240 750
Flat rate 24 % kustannukset	13 500	27 000	40 500
Yhteensä	150 000	300 000	450 000

ITÄ-SUOMEN TAVOITTEET HALLITUSOHJELMAAN



/ ”Saimaan vesiliikenteen jatkuvuus on turvattava ja Saimaan sulkujen pidentäminen sekä veden pinnan nosto toteutettava. Vähäpäästöistä sisävesiliikennettä on kehitettävä rahtiliikenteen tarpeista lähtien.”

/ ”**LIIKENTEEN KEHITTÄMISTOIMENPITEET:**

Sisävesiliikennehankkeet:

Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen ja vedenpinnan nostaminen (toteutusvalmiuden edistäminen). ”



ETELÄ-KARJALA



ETELÄ-SAVO



KAINUU



POHJOIS-KARJALA



POHJOIS-SAVO

KIITOS MIELENKIINNOSTANNE!



OTA YHTEYTTÄ

Matti Viialainen
maakuntajohtaja
Etelä-Karjalan liitto
matti.viialainen@ekarjala.fi
www.ekarjala.fi

