VESITIET

SUOMEN VESITIEYHDISTYS MARRASKUU 1998

SAIMAA NAVIGARE NECESSE EST

Venäjän vesitiet

Venäjän vesiteillä mittaa

Suomen vesitieyhdistyksen valtuuskunta vieraili elokuun lopussa Venäjällä tutustumassa maan sisävesiteihin. Niillä todettiin olevan mittaa perätä 100 000 kilometriä, josta jokiosuutta 82 000, järviä 10 000 ja kanavia 18 000 kilometriä. Vesitiet ovat pääasiassa kunnossa, vaikka parannettavaakin tietysti on.

Venäjän vesiteistä sivuilla 3, 6.-7 ja 8.-10.

Eduskunnan "kanavapuolue" kasvaa yhä

Eduskunnan ns. kanavatyöryhmässä on nyt 37 jäsentä. Ryhmän työvaliokunnan jäsenet uskovat, että tuota pikaa "kanavapuolue" ohittaa suurimpien puolueiden edustajamäärät. Kanavaryhmä ajaa Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien sekä Savon veneilykanavan rakentamista jo lähivuosina.

Sivuilla 5, 10.-11.

Kymijoen pääuoma kivikkoa

Kymijoen rantavedet ovat yhtä monimuotoisia kuin itse jokikin on: on pehmeää savea, kalliota, soraa, rapakiveä ja jääkauden jälkeen kerrostuneita, tuhansia vuosia vanhoja savipenkereitä.

Pääuomasta löytyy paikoitellen pehmeääkin maa-ainesta, mutta varsin yleisesti pohja on kovaa, vanhaa lustottunutta savea tai pelkkää kivikkoa tai soraa. Suurimman osan pehmeästä maa-aineksesta virta on vienyt Suomenlahteen.

Sivu 4

Mikko Pesälä uskoo kanaviin

Eduskunnan värikäs varapuhemies Mikko Pesälä uskoo vakaasti Järvi-Suomen kanavien rakentamiseen. Hänen mukaansa Itä- ja Keski-Suomi tarvitsevat ympärivuotisen vesitieyhteyden merelle. Pesälän mukaan kanavat ovat erityisen tärkeitä asukkaille, työllisyydelle, teollisuudelle ja matkailuelinkeinolle. Hän uskoo, että muuttoliike saadaan kanavien rakentamisella ainakin osittain salvattua.

Sivu 12

Saimaan luotsausmaksuja ei saa nostaa

Suomen Vesitieyhdistyksen hallitus vastustaa Saimaan luotsausmaksujen nostamista. Budjettiin kirjattu luotsausmaksujen korotusesitys on kuluvalla vuosikymmenellä jo kuudes, ja korotukset tulisivat olemaan jo yli 100 prosenttia. Yhdistys toteaa, että mikäli aiottu 36 prosentin korotus tulee voimaan, Saimaan liikennemäärien arvioidaan laskevan yli kolmanneksella. Aiottu korotus muuttuisi vastakohdakseen: se alentaisi valtion tuloja. Yhdistyksen kannanotto toimitettiin liikenneministeriölle, valtiovarainministeriölle ja eduskunnan valtiovarainvaliokunnalle.

Sivu 2

Pyhäkoskelle venesulku

Pyhäkosken vensulku avattiin Mäntyharjulla syyskesällä. Tämä entiselle Suomen raja-alueelle tehty sulku avaa veneilylle entistä paremmat edellytykset. Juhlivat vieraat katsoivat, että sulun rakentaminen saisi olla avaus koko Mäntyharjun kanavalle. Jo nyt tämä sulku mahdollistaa maatilamatkailun ja retkeilyn harrastamiseen kauniissa Sydän-Savossa.

Sivu 3

Moskovan satama on iso kuin ainakin merenrantasatama, vaikka se sijaitsee Moskovan kanavan varrella. Satama on teknisesti hyvässä kunnossa ja toimii vilkkaasti. Sieltä lähtee mm. Pietariin päivässä yli 10 matkustajalaivavuoroa.

SAIMAA NAVIGARE NECESSE EST

Yhdistys opintomatkalla Venäjällä

Runsaan kolmenkymmenen jäsenen voimin toteutettiin elokuun lopussa yhdistyksemme ulkomainen opintomatka, joka tällä kerralla suuntautui Venäjälle. Matkakohteina olivat Moskovan kanava ja satamat sekä Volgo-Balt-vesireitti Tserepovets-Vytegra-Podporozje-välillä satamineen.

Matkalaiset saivat erinomaisen vastaanoton jokaisessa matkakohteessa. Asiantuntevat isännät esittelivät satamien ja vesireitin perusteellisesti ja ammattitaitoisesti. Myös aikataulut pelasivat joka paikassa täsmälleen ennakko-ohjelman mukaisesti. Matka oli siis sekä järjestelyjen, ohjelman että toteutuksen suhteen samaa korkeatasoista laatua, johon aiemmilla matkoillammekin olemme tottuneet!

Matkan aikana tapaamamme isännät varaministeri Smirnovin johdolla antoivat meille uskottavan kuvan satama- ja jokilaivahallinnon halusta kehittää Venäjän laajat vesireitit kolmansien maiden alusten hyödynettäviksi. Suunnitelmat tästä ovat jo EU:n kanssa neuvottelu- ja osittaisessa toteutusvaiheessa.

Vesitieyhdistyksen hallituksen puheenjohtaja Harri H Lallukka

Näkemämme perusteella voimme todeta, että tekninen valmius reittien käyttöön on erittäin hyvä. Väylät merkintöineen ja satamat ovat tasoltaan riittävät jo nykyiselläänkin. Kokonaan oman lukunsa näiden väylien käytännön hyödyntämiseen ja sen aikataluihin toki tuo Venäjän sekasortoinen sisäinen tila ja sen kehittyminen tulevaisuudessa.

Uskon, että kaikki matkalla mukana olleet tulivat vakuuttuneiksi vesiteiden hyödyntämismahdollisuuksista. Volgo-Balt-reitillä näkemämme suuret sulku- ja kanavainvestoinnit antavat meille uskoa siihen, ettei vesireitteihin tehtäviä investointeja tule tarkastella samoin perustein, kuin maanteihin tai rautateihinkään tehtäviä investointeja. Vesitie ei kulu - ei edes nykypäivän Venäjällä.

Harri H Lallukka

Venäjän vesitiet eivät avaudu - vielä

Venäjä on vesirakennusmaa. Sillä on käytössään yli 100 000 kilometriä vesiteitä. Väyläverkostoon kuuluu yli 700 erilaista "hydroteknistä" rakennelmaa ja laitetta sulkuineen, patoineen, pumppaamoineen ja vesivoimalaitoksineen. Jokaisella joella on oma vesiliikennehallintonsa ja liikenteen ja väylätoimintojen johtokeskuksensa. Jokia on rakennettu vesiliikennekelpoisiksi monenlaisissa olosuhteissa. Niinpä väyläverkostosta löytyy erityyppisiä sulkuratkaisuja pienistä suuriin putouskorkeuksiin ja tavanomaisella sulutustekniikalla toimivista ratkaisuista pumppauskäyttöisiin ja siirtoratasulkuihin. Moskova - Pietari- välin sulut ovat perustyyppiä.

Ainakin nyt nähdyn perusteella voidaan sanoa, että Venäjän vesitiet ovat kohtalaisessa kunnossa ja toimivia, vaikka niiden ylläpitoon ei liene voitu panostaa erityisen paljon viime vuosina. Siis, kun väylä kerran on rakennettu, se ei käytöstä kärsi. Sulkutekniikka on varsin kestävää ja toimivaa. Suomessa ei suotta sanota, että vesitie ei kulu. Ainakin tältä kannalta katsottuna tuntuisi siltä, että väylästön tekninen taso ei ole esteenä länsimaisten alusten tuloon Venäjän vesiteille. Tätä mieltä olivat myös matkalla mukana olleet länsimaisten varustamojen edustajat.

Itse asiassa este ei olekaan tekninen. Venäläiset näkevät väylien avautumisen olevan uhkana maan taloudelle ja työllisyydelle. He sanovat näin menetettävän 20 000 työpaikkaa.

Venäjä on tehnyt Euroopan Unionin kanssa sopimuksen, jonka pohjalta vesitiet avautuisivat asteittain kummallekin osapuolelle. Kuitenkin tällä hetkellä Venäjän lainsäädäntö ei vielä salli tätä. Lakimuutoksen kerrottiin olevan tulossa duuman käsittelyyn kuluvan syksyn aikana.

Venäjällä on kuitenkin olemassa suunnitelma liikenteen avaamisesta muiden maiden aluksille - asteittain, kuten EU-sopimus edellyttää. Ensimmäisessä vaiheessa onkin jo avattu jokisuissa olevia satamia. Toiseen vaiheeseen kuuluisi mm. reitin Pietari-Laatokka-Ääninen-Vienanmeri avaaminen vähintäänkin huviveneille. Kolmas vaihe käsittää jokiosuuden Kaspianmereltä Asovanmerelle. Ja neljänteen vaiheeseen kuuluisikin koko Volga-Balt-vesitie.

Kuitenkaan tämän prosessin aikataulua ei ole päätetty. Ja niin kauan, kun avautuminen nähdään lähinnä uhkana, ei muutoksia tapahdu nopeasti.

Jokilaivastoministeriö on kuitenkin halukas valmistelemaan asiaa. Se esitti Moskovassa, että Suomessa järjestettäisiin seminaari, jossa käsiteltäisiin ko. asiaa erityisesti edellä mainittua Pietari-Vienanmeri-yhteyden avautumista huviveneilylle. Ministeriön edustajat toistivat tämän esityksensä syyskuussa Haagissa kansainvälisen väylä- ja satama-alan kongressin yhteydessä käydyissä keskusteluissa.

Tällainen seminaari voisi venäläisten näkemyksen mukaan osaltaan edistää muutaman askeleen verran tätä asiaa, joka siis lähinnä on asenteellinen, ei tekninen eikä juridinen.

Keijo Kostiainen
Yli-insinööri
Merenkulkulaitos

Suomen vesitieyhdistys: Saimaan luotsausmaksut alennettava merialueen tasolle

Suomen Vesitieyhdistys ry on huolestuneena kiinnittänyt huomiota vuoden 1999 talousarvioon kirjattuun luotsausmaksujen korotusesitykseen. Aiottu korotus olisi jo kuudes Saimaan-alueen liikenteelle 1990-luvulla ja korotukset vuodesta 1991 alkaen tulisivat olemaan yli 100 prosenttia.

EU:n liikennepolitiikka suosii ja kannustaa vesiteiden kehittämistä ja käytön lisäämistä. Myös Suomen tulee noudattaa kyseisiä EU:n liikennepoliittisia linjauksia. Missään nimessä ei ole oikeutettua eikä kestävän kehityksen periaatteiden mukaista asettaa uusia kohtuuttomia maksuja vesitiekuljetuksille.

Mikäli ehdotettu 36 prosentin luotsausmaksukorotus astuisi voimaan Saimaan liikenteessä, sen aiottu valtiontaloutta kasvattava vaikutus tulisi negatiiviseksi. On arvioitu että kyseisen suuruinen korotus pudottaisi Saimaan liikennemääriä välittömästi yli kolmanneksella.

Kestävä kehitys ja ympäristökysymykset ovat jo nyt nousseet raaka-aineen alkuperän ohella metsäteollisuuden tuotteiden markkinoilla merkittäväksi kaupankäynnin reunaehdoiksi. Vesitiekuljetusten osuuden säilyminen ja lisääminen sekä uusien mahdollisuuksien avaaminen ympärivuotisille vesitieyhteyksille on erittäin tärkeää perusteollisuutemme tulevalle kilpailukyvylle sekä Itä- ja Keski-Suomen asukkaiden väestön elinehtojen turvaamiselle.

Suomen Vesitieyhdistys esittää, että talousarvioon kirjattu luotsausmaksujen korotus Saimaan alueelta tulee poistaa. Tulee ryhtyä toimenpiteisiin jotta Saimaan alueen viranomaismaksut kuljetettua tonnia kohden alennetaan vähintään samalle tasolle kuin merialueilla. Kyseiset toimenpiteet ovat tärkeitä sekä sisävesiliikenteen säilymiselle että uuden ympärivuotisen meriyhteyden jatkorakentamiselle.

Antero Pulkkanen
toiminnanjohtaja

Kannanotto lähetetty:
Liikenneministeriölle
Valtionvarainministeriölle
Eduskunnan valtionvarain valiokunnalle

VESITIET MARRASKUU 1998
Julkaisija:
Suomen Vesitieyhdistys ry
Päätoimittaja:
Antero Pulkkanen
Suora: 05-7404351 Fax: 05- 7404352
Toimittaja:
Ismo Parkkonen
Puhelin: 09-2903258
Sivun valmistus:
Kuusankosken kaupunki
Juhani Virtanen
Puhelin: 05-7404 286
email:juhani@kuusankoski.fi
Paino:
ScaArk,
Kouvola

"Terve suoni sairaassa taloudessa"

Näin otsikoi Helsingin Sanomien toimittaja Esko Nurmi reportaasissaan Venäjän vesiteistä (HeSa) 6.9.1998)

Ja Nurmi kuvaa sattuvasti tuota valtavaa verkkoa:

"Sisävesitiet ovat Venäjän valtaväylä, vaikka eivät olekaan sitä luokkaa kuin rautatiet. Purjehdittavaa reittiä on käsittämättömät sata tuhatta kilometriä".

"Venäjän talouden kehnoudesta riittää uutisia, mutta vesireittien suonistot eivät ole rappeutuneet. Kun laiva lähtee teräskaupunki Tsherepovetsistä kohti Äänistä, kanavainsinööri ja kapteeni ovat näkemäänsä tyytyväisiä".

Hän toteaa sen tosiasian, että Venäjän sisävesitiet ovat toistaiseksi suljettu ulkomaalaisilta aluksilta. Varaministeri Nikolai Smirnovin mukaan Venäjä tarvitsisi 550 miljoonaa dollaria (2 miljardia markkaa), jotta se voisi saattaa sisävesitiensä teknisesti sellaiseen kuntoon, että niille voitaisiin ottaa myös ulkomaalaisia aluksia.

Työntöproomu Moskovan kanavassa

Moskovan-Pietarin väylä kunnossa

Nurmen havaintojen mukaan Moskovan-Pietarin väylästö on hyvässä kunnossa. Hän arvelee, että länsimaiden mielenkiinto ei ulotu Obille, Jeniseille, Lenalle ja Amurille, mutta sen sijaan EU-maat ovat varmasti kiinnostuneita Itämeren-Mustanmeren liikenteestä.

Samoin hän arvioi, että tuo 550 miljoonaa dollaria on kynnysraha, jolla suojellaan Venäjän omaa sisävesiliikennettä ja turvataan työskentelevän henkilöstön työllisyys.

"Ainakin pääreitin rakenteet ja laitteet ovat tukevat ja asianmukaiset. Ne eivät kaipaa isoja remontteja. Vai pitäisikö väylän toisen laidan valkeat reunamerkit maalata kansainvälisemmin vihreiksi?".

Nurmi toteaakin, että Volgan-Itämeren sisävesihallinnon päällikön Nikolai Shirjajevin mielestä reitti on teknisesti valmis vieraitten valtioiden laivoille. Mutta hänen mukaansa esimerkiksi englannin kielen taitoa tarvittaisiin nykyistä enemmän.

Satamat kunnossa, ilmapiiri "nuopea"

Tsherepovetsin ja Syvärin välisen väylän satamalaitteet ja lastausteho ovat hyviä. Mutta muuten ilmapiiri on "nuopea", koska Neuvostoliiton sortumisen ja Venäjän markkinatalouteen siirtymisen seurauksena koko maan talous on romahtanut. Satamat ovat hiljentyneet, nosturit ja muut lastaus- ja purkauslaitteet ruostuvat käytön ja huollon puutteessa. Tonnistoa makaa laitureissa toimettomana.

Yhden ilahduttavan näyn Nurmi kuitenkin havaitsi: "Tsherepovetsin yksityisen lannoitetehtaan oma satama on virkeä poikkeus, mutta sieltä lastit enimmäkseen lähtevätkin vientiin. Nauhakuljettimet täyttävät ruumia, ja rannalla kauhakuormaajat siirtävät vilkkaasti rikinkeltaista vuorta".

"Vesitie on taloudellinen massatavaralle kuten hiilelle, malmille, kiviaineksille ja öljytuotteille. Ilman sisävesireittejä Tsherepo-vetsiin ei olisi perustettu terästehdasta, koska raaka-aineet on tuotava kaukaa. Tehtaan töissä on noin 45000 henkeä. Tuotantokyky on kuusi kertaa suurempi kuin Rautaruukilla Raahessa".

Tullauskäytäntö ongelmallinen

Konttiliikenne on vähäistä. Se johtuu Moskovan sataman johtajan Aleksander Seinbergin mukaan Venäjän jäykästä tullauskäytännöstä. Esimerkiksi Kotkasta tai Haminasta lähtevä laiva joutuisi odottamaan päiväkausia tullausta Pietarissa, sillä nykysäännösten mukaan tullausta ei voi tehdä Moskovassa.

Helsingin Sanomien artikkelin mukaan Venäjä on periaatteessa sopinut Euroopan Unionin kanssa sisävesireittiensä avaamisesta ulkomaalaisille aluksille. Mutta samalla se haluaa saada omille aluksilleen luvan liikennöidä Keski-Euroopan joilla. Reinillä se jo käy, mutta Elbe ja Seine ovat vielä suljettuja.

Ensimmäisenä Venäjän sisävesillä tulisivat kysymykseen huviveneet ja kauppalaivat. Huviveneet voivat jo ehkä lähiaikoina liikennöidä Laatokalla, Syvärillä, Äänisellä ja Vienanmerellä. Seuraava vaihe olisi Kaspianmeren-Mustanmeren liikenne ja kolmannessa portaassa avautuisi Itämereen-Volgan-Mustanmeren reitti.

Joet ja kanavat talvisin kiinni

Venäjän vesitiet ovat suluiltaan ja kaarteiltaan väljät, mutta niiden syvyys tulee ongelmaksi, sillä länsimaissa ei ole kovin paljon matalakulkuista jokilaivastoa. Venäjän sisävesi-reittien suurin ongelma on kuitenkin manner-ilmasto ja Siperian jäätävien tuulten aiheuttama pitkähkö talvikatkos: joet ja kanavat ovat vuodessa 4-6 kuukautta jäässä. Ilman ympärivuotista liikennettä Venäjän laajan sisävesitieverkon käyttäminen ei ole kovin järkevää. Talvikatkos pakottaa joka tapauksessa vähintään kahteen tai kolmeen eri kuljetusjärjestelmään: laivoihin ja juniin tai laivoihin ja kuorma-autoihin tai juniin ja kuorma-autoihin.

Reportaasissa ei ole mainintaa siitä, onko Venäjällä tutkittu ympärivuotisen vesitieliikenteen mahdollisuuksia. Millaiset sulut ja sulkujen lämmitysjärjestelmän se vaatisi? Millainen jäänmurtokalusto olisi sopivaa? Tarvittaisiinko hinaajia jne.?

Lopuksi Helsingin Sanomien artikkelissa mainitaan, että Suomeen kaavailtu Kymijoen-Mäntyharjun kanava tulisi olemaan ympäri vuoden liikennöitävä väylä.

Ismo Parkkonen

Lähde:
Helsingin sanomat

Pyhäkosken venesulku viitoittaa tietä Mäntyharjun kanavalle

Pyhäkosken venesulun avajaisissa päärooliin nousi ajatus siitä, että pienvenesulku nähdään rohkaisuna Mäntyharjun kanavan rakentamiselle lähitulevaisuudessa.

Puheenpitäjät korostivat kilvan Pyhäkosken historiallista merkitystä entisenä rajaalueena ja tulevaisuudessa merkittävänä vesiliikenteen reittinä. Avajaisiin osallistujat tulkitsivat myös toiveikkaasti EU:n ja Suomen valtion taholta annettuja viestejä.

EU ja valtio kannustavat vesireittien luomista sisämaahan. Tänään avattava Pyhäkosken sulku luo pohjaa suurempien kanavahankkeiden toteuttamiselle, visioi eduskunnan kanavaryhmän puheenjohtaja **Timo Ihamäki** vihkiäispuheessaan.

Myös Mäntyharjun kunnanhallituksen puheenjohtaja **Markku Häkkänen** toivoi suurempien veneiden piakkoin kulkevan Mäntyharjun vesireittejä pitkin ja venesulun jäävän lyhytikäiseksi.

Tämä veneilysulku on tervetullut uudistus ja se parantaa veneilyn mahdollisuuksia, mutta mielestämme se on vain väliaikainen ratkaisu ennen Mäntyharjun kanavan tuloa.

Mäntyharjun kanava kuuluu osana Järvi-Suomen kanavat hankkeeseen. Toteutuessaan Mäntyharjun kanava avaisi väylän Saimaalta Mäntyharjun kautta Kymijoelle ja edelleen Suomenlahdelle.

Entiselle uittopaikalle rakennettu Pyhäkosken sulku mahdollistaa pienveneiden kulun esimerkiksi Mäntyharjun keskustaajamasta Voikoskelle. Tavoitteena sulun rakentamisen yhteydessä on ollut retki- ja maatilamatkailun kehittäminen. Parhaimmassa tapauksessa sulku vaikuttaa välillisesti myös uusien työpaikkojen syntymiseen.

Eduskunnan kanavaryhmän puheenjohtaja, kansanedustaja Timo Ihamäki (keskellä) avasi Pyhäkosken venesulun. Sakari Nuutinen, Etelä-Savon ympäristökeskuksen johtaja Heikki Teräsvirta, Markku Häkkänen ja Hannu Ollikainen leikkasivat kukin keltamustasta Savon nauhasta palan

Kymijoen pääuoma on soraa, kivikkoa ja tiukkaa savea

Kymijoen rantavedet ovat yhtä monimuotoisia kuin itse joki on mutkainen: on pehmeää "höttöä", kalliota, soraa, rapakiveä ja jääkauden jälkeen kerrostuneita, tuhansia vuosia vanhoja savipenkereitä.

Pääuomasta löytyy paikoitellen vähän pehmeää maa-ainesta, mutta yleisesti se on joko kovaa vanhaa lustottunutta savea tai pelkkää kivikkoa tai soraa, josta voimakas virta on vienyt pehmeämmät maa-ainekset mennessään suoraan Suomenlahteen.

Jokivarren asutus ja teollisuuslaitokset ovat jättäneet omat merkkinsä: on tukkeja, puomien paalutukia, putken pätkiä, muuta kulttuurijätettä, vähän kuituja. Parhaillaan työn alla olevalla, ympäristöministeriön tuella tapahtuvalla, ns. Kypro-projektilla selvitetään Kymijoen pohjasedimenttien tila, minkä jälkeen jokea voidaan ryhtyä kaikin puolin parantamaan.

Koria alpuoleta päävirtausuomasta noin 20 metrin syvyydestä

Sukeltaja pohjassa

Korialainen, puolustusvoimien sukeltaja, yliluutnantti Reino Hemmilä tutki vapaapäivinään kuluvan vuoden helmi-maaliskuun vaihteessa Järvi Suomen kanavat neuvottelukunnan toimeksiannosta Kymijoen pohjaa useasta kohdasta. Havainnot eivät olleet kauhistuttavia niin kuin huhupuheiden perusteella olisi saattanut luulla.

Reino Hemmilän mukaan vanhat sukeltajat puhuivat teollisuusjätteistä ja isoista kuitumöykyistä, joita he havaitsivat tutkiessaan Kymijokea 1950- ja 1960 -luvuilla. Silloin joki oli tosi likainen. Aiheuttivathan joen petokalatkin silloin kalastajille myrkytyksiä ja sairauksia. Mutta niistä päivistä joki on puhdistunut niin, että sen kalat ovat syömäkelpoisia ja vähemmän pcp- ja elohopeapitoisia kuin Kotkan edustan merikalat.

-Minä en tavannut lainkaan kuitumöykkyjä enkä kovin paljon muutakaan teollisuusjätettä. Toki siellä on uppotukkeja, puomien tukipuita, putken pätkiä ja vähän muutakin kulttuurijätettä. Mutta ei niitäkään kovin suuria määriä ollut, Hemmilä toteaa.

Hemmilä teki havaintoja Kuusankosken pumppaamon rannassa, Hanskanpeukalon kapeikossa, Korian Napan rannassa, Korian siltojen yläpuolella Tammirannassa, Tolkkilan rannassa Värälässä, Kerätniemen kohdalla Anjalankosken Viialassa ja Paskasaaren pohjoispuolisella jokiosuudella Marinkylässä.

Hemmilän otokset, havainnot ja valokuvat tukevat niitä tietoja, joiden mukaan joen pääuoma on melko puhdas pehmeistä maa-aineksista. Sen sijaan matalammille ranta-alueille on kertynyt liejua, mutaa ja vielä maatumatonta ainesta.

Hemmilä korostaa, että joen virtaamat vaihtelevat vesitilanteen mukaan. Ne vaikuttavat myös pohjassa oleviin maa-aineksiin. Voimakkaamman virtauksen aikana sinne ei kerry juuri mitään pehmeitä aineksia, mutta pienen virtaaman aikana vedessä ajelehtivat multa- ja savihiukkaset laskeutuvat tilapäisesti pohjaan.

Hemmilän havainnot

Kuusankosken pumppaamon ranta

Vajaan metrin syvyistä matalaa jatkuu noin 15 metriä, minkä jälkeen joki syvenee seuraavalla 15 metrillä noin 6 metriin.

Hemmilä kirjaa:

-Ranta matalaa ja pehmeää. 2-4 metrin syvyydessä alkaa esiintyä jo kiviä ja hiekkaa. Viiden metrin syvyydessä savikokkareita, tukkinippu, uittopuomin paalutukki, viemäriputki.

Hanskanpeukalon kapeikko

-Pohja erikoisten kivien peitossa. Pienimmät nyrkinkokoisia, suurimmat useiden kuutioiden kokoisia lohkareita. Uppopuita ja kivien pinnalla vihreää kasvillisuutta. Virta voimakas.

Korian Napan ranta

-Penkat korkeat ja jyrkät. 15 metrin päässä rannasta veden syvyys jo 12 metriä, 30 metrin päässä 18 metriä. Rannassa muutaman metrin alueella saven päällä mutaa ja liejua, 2 metrin syvyydestä alaspäin kerroksellista savea, virtaus sukellusajankohtana heikkoa. Muutamia uppotukkeja.

Tammiranta, Korian siltojen yläpuolella

-Virtaus voimakas, pehmeitä maalajeja ei ole rannassakaan. Pohjassa kalliota ja savea, kiviä ja soraa.

Tolkkilan ranta Värälässä

-Rannassa muutaman metrin alueella "höttöä". Kerrostunut, lustottunut porrasmaisesti putoava savipohja alkaa noin 2 metrin syvyydestä. Pohja lähes puhdas.

Kerätniemi Anjalankoskella

-Pohja laskeutuu loivasti 10 metrin etäisyydelle asti (1 metri vettä). Sen jälkeen joki syvenee jyrkemmin. Pehmeää pintakerrosta 8 metrin syvyyteen saakka. Joessa heikko virtaus.

Paskasaaren pohjoispuolella

-Matalaa. Pohja savea, jonka päällä muutaman sentin pehmeä kerros. Heikko akanvirta.

Ismo Parkkonen

-Pohja erikoisten kivien peitossa. Pienimmät nyrkinkokoisia, suurimmat useiden kuutioiden kokoisia lohkareita.

Yliluutnatti Reino Hemmilä Kymijoen pohjaa tutkimassa

Faktatietoja kanavista

Suomen hallitus teki helmikuun lopulla periaatepäätöksen Itä-Suomen kehittämisestä. Se noudattaa pääosin sisäasiainministeriön asettaman Itä-Suomi työryhmän loppuraporttia. Periaatepäätöksen mukaan Etelä- ja Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan ja Kainuun "taloutta ja työllisyyttä edistetään erityistoimenpitein, joiden valmistelua jatketaan Itä-Suomi -työryhmän esitysten pohjalta.

Erityistoimenpiteisiin kuuluvat myös Järvi-Suomen kanavat (Kymijoen-Mäntyharjun kanavat ja Savon veneilykanava). Järvi-Suomen kanavat ovat kokonaan Suomen maaperällä. Sitten ne eivät ole alttiina mielivaltaisille viranomaismaksujen korotuksille, liikenteen vaikeuttamiselle tai kansainvälisissä suhteissa mahdollisesti sattuville häiriöille.

Järvi-Suomen kanavat takaavat Itä- ja Keski-Suomen väestölle ja talouselämälle suorat, ympärivuotiset ja halvat vesitieyhteydet Joensuusta, Iisalmesta ja Viitasaarelta asti Suomenlahdelle. Kanavien kautta näiden alueiden teollisuuden kilpailuedellytykset paranevat tuntuvasti. Ja Kotka-Haminan satamaparista tulisi eräs Itämeren altaan merkittävimmistä satamista.

EU suosii raskaissa ja vaarallisissa tavarakuljetuksissa vesi- ja rautateitä. Sen pyrkimyksiin kuuluu siirtää kuljetuksia maanteiltä kestävän kehityksen mukaisille vesireiteille, mikä on jo todellisuutta Keski-Euroopassa. Suomen tulee seurata tätä linjaa.

Kanavat ovat rakennusvaiheessa suoraan ja välillisesti myös huomattavia työllistäjiä: suoraan niiden valmiiksi saattamiseen tarvitaan 4000 henkilötyövuotta, materiaali- ja palvelutoimintoihin tarvitaan 8000 henkilötyövuotta.

Kymijoen kanava:

Kokonaispituus Heinolasta Suomenlahdelle 90 kilometriä. Siitä on Tavastilan linjauksella kaivettavaa osuutta vain 25 kilometriä. Kymijoen kokonaisvesipinta-ala on 4200 hehtaaria. Kanavaväylän osuus on vain 290 hehtaaria eli 6,9 prosenttia vesipinta-alasta.

Kanavan kokonaispudotus Päijänteeltä Suomenlahdelle on 76 metriä. Siihen tulee kahdeksan (8) sulkua: Kimolaan, Voikkaalle, Kuusankoskelle, Kelttiin, Myllykoskelle, Anjalaan, Juurikorpeen ja Ylänummelle.

Mäntyharjun kanava:

Kokonaispituus linjalla Konnivesi-Ala- ja Ylä-Riveli-Juolasvesi/Tarhavesi-Pyhävesi/Kallavesi-Saimaa on myös noin 90 kilometriä, josta kaivettavaa osuutta vain 7 kilometriä.

Kanavan alku- ja loppupää ovat miltei samalla korkeudella. Kanavaan tulisi kuusi (6) sulkua.

Suuri teollisuuskeskittymä

Kanavien vaikutusalueella asuu 25 prosenttia suomalaisista. Sen alueella olevan teollisuuden jalostusarvo on noin 23 prosenttia koko maan teollisuuden jalostusarvosta.

Kanavien vaikutusalueella sijaitsee 62 prosenttia man paperi- ja 50 prosenttia kartongin tuotannosta.

Kanavien rakentaminen maksaa yhteensä noin 2 miljardia markkaa. Se jakaantuu neljälle vuodelle. Niiden rakentamiseen on saatavissa myös EU-tukea.

Eduskunnan "kanavapuolueessa" jo 37 jäsentä

Eduskunnan "kanavapuolue" nousee hyvää vauhtia "kolmen suuren" tuntumaan. Nyt ryhmässä on jo 37 jäsentä ja lisää tulee, vakuuttavat kanavaryhmän työvaliokunnan jäsenet. Siinä ovat olleet mukana myös nykyiset ministeri Jouni Backman (sd) Mikkelistä ja Jouko Skinnari (sd) Lahdesta jotka jääväsivät itsensä tullesaan ministereiksi.

Kanavaryhmän jäsenet vaalipiireittäin:

Helsinki
Kanerva Seppo

Uusimaa
Tiilikainen Raimo
Uotila Kari

Häme eteläinen
Juurola Ulla
Lindqvist Maija-Liisa
Nurmi Tuija
Rehula Juha
Räsänen Päivi
Siimes Outi

Turku pohjoinen
Laaksonen Timo

Mikkeli
Ihamäki Timo
Lehtosaari Markku
Mähönen Raimo
Pehkonen Tauno
Viitamies Janne

Pohjois-Karjala
Knaapi Anne
Lahtela Esa
Tahvanainen Säde
Törnqvist Kerttu
Vehviläinen Anu
Väistö Matti

Keski-Suomi
Leppänen Johannes
Leppänen Pekka
Laitinen Reijo
Karpio Juha
Partanen Erkki J

Kymi
Koski Valto
Kuosmanen Pekka
Liikkanen Raimo
Pesälä Mikko

Kuopio
Huuhtanen Jorma
Korhonen Riitta
Kukkonen Jorma
Kääriäinen Seppo
Lämsä Eero
Rajamäki Kari
Vokkolainen Jorma

Muuttoliikkeestä valtavat kustannukset Suomelle

Tekniikka ja Talous -lehti on laskenut, että parhaillaan käynnissä oleva muuttoliike maksaa Suomelle vuoteen 2010 mennessä ainakin 90 miljardia markkaa eli noin kaksi kertaa enemmän kuin, mitä pankkikriisin kustannukset loppujen lopuksi olivat.

Seura -lehdessä päätoimittaja Jouni Flinkkilä toteaa, että "meillä keskustellaan Sundqvistin ja Juhantalon miljoonista, meillä puhutaan Alhosta ja Lipposesta, kuka puhui ja mitä. Nämä ovat omalla tavallaan tärkeitä asioita, mutta meillä ei keskustella vakavasti Suomen sotien jälkeisestä toisesta suuresta, yhteiskunnalle monella tavalla kohtalokkaasta muuttoliikkeestä, joka tyhjentää vauhdilla Itä- ja Pohjois-Suomea ja ahtaa väkeä muutamaan keskukseen". "Muuttoliikeilmiö ei ole kenenkään hallinnassa. Pelkona onkin 60-luvun riskien toistuminen", jatkaa Flinkkilä.

"60-luvulla muuttoliike ratkesi Ruotsin imulla. Nyt naapuri ei auta, vaan meidän on ripeästi tartuttava toimeen, ettei tarvitse jälkikäteen viisastella ja selvitellä, missä taas meni pieleen", päättää Flinkkilä kirjoituksensa.

Kanavainvestoinneista ruiske muutto-Suomelle

Itä- ja Pohjois-Suomella ei todellakaan mene hyvin. Todellinen vaara on, että Savossa, Pohjois-Karjalassa, Kainuussa ja Lapissa syntyy asukastyhjiöitä. Kerros-, rivi- ja omakotitalot uhkaavat jäävät rempalleen niin kuin pakettipeltojen aikana.

Yhden maakunnan tai edes läänin voimin ongelmaa ei korjata. Siihen tarvitaan myös valtion nopeita ja mittavia toimia. Mutta maakunnat voivat yhdistää voimansa ja vedota eduskuntaan ja hallitukseen, jotta alueen perusrakenteessa olevat puutteet korjataan. Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien sekä Savon veneilykanavan rakentaminen tulisivat nyt hyvään aikaan katkaisemaan muuttoliikkeen kärjen. Ne tukisivat alueiden vanhoja elinkeinoja ja edistäisivät myös uusien teollisuus- ja matkailuinvestointien sijoittumista voimakasta muuttoliikettä poteville alueille.

Vaikka ne eivät ratkaisekaan kaikkia ongelmia eivätkä katkaise kokonaan muuttoliikettä, onhan silti joka tapauksessa paljon halvemaa sijoittaa kaksi miljardia markkaa kanaviin ja tukea vahvasti maakuntien elinkeinotoimintaa kuin uhrata 45 kertaa enemmmän varoja hallitsemattoman muuttoliikkeen aiheuttamien ongelmien torjumiseen.

Hallituksen tulisi ottaa nyt vakavasti Itä-Suomi -työryhmän esitykset uuteen tarkasteluun ja aloittaa niiden toteuttamisen. On hyvin todennäköistä, että EU:n rakennerahaston kautta saadaan useimpiin merkittäviin hankkeisiin huomattavaa tukea, parhaimmassa tapauksessa jopa 50 prosenttia niiden hinnasta.

Tilaa itsellesi ja henkilökunnallesi näyttävä Vesitieyhdistys paita

Paita 1
Sininen
275,-

Paita 2
Valkea
275,-

Paita 3
Farkku
275,-

Paita 4
Sinen college
320,-

FINNISH WATERWAY ASSOCIATION

Paitojen materiaali on 100% puuvillatwilliä, harjattu ja pesty.
Paitoja saatavana kokoja S-XXL, kaikissa paidoissa kuvan mukaine logo brodeerattuna paidan vasempaan rinnukseen.
Tilaukset Suomen Vesitieyhdistys, puhelin 05-7404 351 tai fax 05-7404 352
Tilaukset toimitetaan postiennakolla ja toimitusaika on noin kaksi viikkoa.

Venäjällä valtavan

Venäjällä on pituudeltaan käsittämättömät liikenneverkot. Maantiet ovat suurelta osin huonossa kunnossa ja rataverkkokin on hyvää vauhtia rappeutumassa, vaikka se oli aikanaan maan ylpeys. Niistä ehdottomasti parhaiten toimivat yhteydet ovat sisävesillä. Naapurimaassamme sisävesiliikenteeseen käytetään 72000 kilometriä rakentamattomia jokia, 10000 kilometriä järvireittejä ja 18000 kilometriä kanavia tai kanavoituja jokia.

Euroopan puolella vesiteillä yhdistetään neljä merta: Kaspianmeri, Mustameri, Itämeri ja Vienanmeri (Jäämeri). Tätä 6500 kilometriä pitkää vesireittiä voivat kulkea jopa 5000 tonnin laivat, paitsi Itämeren ja Vienanmeren välisellä osuudella, jossa maksimikoko on 3500 tonnia.

Tavaraa kulkee näillä vesillä noin 200 miljoonaa tonnia vuodessa. Jopa Karjalan tasavallankin sisävesillä liikuteltiin tavaraa 1994 noin 2,7 miljoonaa tonnia eli lähes kaksi kertaa niin paljon kuin Saimaan kanavalla.

Suomen vesitieyhdistyksen 34-henkinen valtuuskunta tutustui elokuun lopulla vajaan viikon ajan Venäjän vesiteihin. Valtuuskunnassa olivat edustettuina metsäteollisuus, satamat, huolitsijat, laivaajat, suunnittelijat, virkamiehet ja konsultit. Mukana oli myös seitsemän asiantuntijaa Saksasta, Hollannista, Tanskasta ja Ruotsista.

Tuhansia kilometrejä kanavia ja paljon sulkuja

Vienanmeren ja Itämeren välinen väylä on pituudeltaan 860 km. Siinä on 19 sulkua ja se avattiin liikenteelle 1933. Pietarista Nevan, Laatokan, Syvärin ja Äänisen kautta Belomorskiin rahtialusten kulkuaika on noin viisi vuorokautta.

Volgan-Itämeren väylä on 800 km pitkä, siinä on 9 sulkua ja uusittuna se avattiin 1964. Alunperin se rakennettiin jo 1800-luvun alussa. Pietarista Tsherepovetsiin Nevan, Laatokan, Syvärin, Äänisen ja Valkoisen järven kautta matka kestää kolme vuorokautta.

Moskovan kanava on 682 kilometriä pitkä. Siinä on 8 sulkua ja se avattiin 1937. Sitä pitkin pääsee Rybinskin altaalta (Tsherepovetsistä) Uglishjärven ja Moskovajoen kautta Moskovaan ja Tveriin kolmessa vuorokaudessa.

Volgalla matka kestää Rybinskistä Astrakaniin 8-9 vuorokautta. Tällä osuudella on 11 sulkua ja matkaa kertyy 2200 kilometriä.

Volgan-Donin kanava on 400 kilometriä pitkä ja se avattiin 1952. Kanavassa on kuusi sulkua. Kulkuaika Volgogradista Tsimla-järven ja Don -joen kautta Azoviin Mustallemerelle on kaksi vuorokautta.

Lähellä Kazania eroava Volgan sivujoki Kama on liikennöitävissä 1000 kilometrin matkalla Permin ohi Bereznikiin asti. Väylä rakennettiin valmiiksi 1960-luvulla.

Kantosiipialus sululla numero 7

Vesitieverkot valtion hallussa

Sisävesitieverkosto on luonnollisesti valtion omaisuutta, mutta verkoston operoinnista, kanavien käytöstä ja huollosta vastaavat alueelliset liikenneministeriön alaiset organisaatiot.

Verkostossa liikennöivät toistaiseksi ainoastaan entisen Neuvostoliiton seuraajien lipun alla purjehtivat alukset. Neuvostoajan alueellisesti toimineiden "monopolivarustamoiden" tonnisto on hajautunut yli sadan eri yksityisen varustamon haltuun. Valtaosa varustamoista toimii vain sisäisessä liikenteessä ja pääosin vanhojen mahtivarustamoiden North-Western Shipping Companyn, WhiteSea-Onega Sipping Companyn ja Volga-Don River Shipping Companyn seuraajat operoivat sisävesiverkos-ton ulkopuolisilla merillä.

Satamien omistus on myöskin muuttunut varsin kirjavaksi. Suurten teollisuslaitosten omistamien satamien lisäksi omistajajoukkoon kuuluvat kaupungit, varustamot ja erilliset satamayhtiöt. Satamien maapohja kuuluu kuitenkin edelleenkin yleensä valtion omistukseen.

Vesitite ovat talvisin kiinni

Vaikka sisävesiverkosto on avoin liikenteelle vain osan vuotta, sillä on Venäjän kansantaloudelle kuljetus- ja kulkuväylänä korvaamaton merkitys. Purjehduskausi on pohjoisimmilla alueilla reilut kuusi kuukautta, eteläisemmillä alueillakin vain noin 8 kuukautta. Syynä tähän on mannerilmasto. Siperian hyiset ilmamassat ja tuulet kylmentävät Eurooppaakin.

Itämerelle suuntautuvalle liikenteelle aiheuttaa hankaluuksia osavuotisuuden lisäksi Pietarissa olevat Nevajoen sillat, jotka ovat auki vain parisen tuntia yössä. Liikenteen on osuttauduttava juuri silloin läpäisemään miljoonakaupungin keskusta.

Sisävesiväylät on lähes kauttaaltaan merkitty kansainvälisen järjestelmän mukaan, ja jopa 60 prosenttia niistä on valaistuja väylämerkkejä. Näin ne siis mahdollistavat ympärivuorokautisen liikennöinnin.

Vilkkaimmilla kanavaosuuksilla Volgo-Balt ja Volgan väylillä on rakennettu myös rinnakkaissulut nopeuttamaan liikennettä.

Volgo-Balt vesireitin suurennos Moskova - Pietari alueelta

Ulkomaalaisten alusten pääsyn esteenä Venäjän kanaville on ollut luotsausjärjestelmän ja englannin kielisten merikarttojen ja ohjeistojen puuttuminen. Myös lainsäädännöllisiä estetä on vielä olemassa luonnollisen viivyttelyhalun lisäksi.

suuri sisävesireitistö

Satamaverkosto vielä suppea

Sisävesillä satamaverkosto on vielä varsin suppea. Se johtuu Venäjän teollisuuden rakenteesta ja totutuista toimintatavoista. Tuotantolaitoksille on yleensä rakennettu omat laiturinsa, mutta länsimaalaisittain rakennettuja yleisiä tai julkisia satamia on suurkaupunkien ulkopuolella hyvin harvassa.

Sisävesitieverkostolla on merkittävä rooli maan sisäisen liikenteen hoitamisessa, jossa raaka-aine-, rakennustarvike- ja polttoainekuljetukset ovat hallitsevia. Vilkkaimmalla läntisen Venäjän sisävesitiereitillä Volgo-Balt -kanavalla vuotuinen kuljetusmäärä on pysynyt noin 15 miljoonassa tonnissa, vaikka teollisuuden tuottavuus onkin romahtanut viime vuosien rajuissa muutoksissa. Enimmillään tällä reitillä kuljetettiin vuosittain jopa 23 miljoonaa tonnia tavaraa.

Euroopan puoleisen Venäjän vesitieverkostolla kuljetetaan rahtia yhteensä vajaa 200 miljoonaa tonnia. Tuotantoongelmista johtuu, että kokonaisliikenteen määrä on laskenut mutta samalla kansainvälisen liikenteen osuus on kasvanut. Etenkin suorien kuljetusten määrä Moskovaan on lisääntynyt merkittävästi. Tässä liikenteessä konttien määrän odotetaan kasvavan ripeästi, sillä onhan se jo perusvalmiudeltaan tuossa suunnattomien etäisyyksien maassa toimintakunnossa oleva ja runsasta vapaata kapasiteettia tarjoava kuljetusverkosto. On selvääkin, että Euroopan Unioni pyrkii perustellusti saamaan sen mahdollisimman pian kansainvälisen liikennöinnin piiriin.

Euroopan puoleisen Venäjän sisävesiliikenteen voi arvioida kehittyvän tulevaisuudessa

Valtavat mahdollisuudet

Venäjän nykymuotoinenkin sisävesiverkosto tarjoaa valtavat mahdollisuudet aina Kaspian- ja Mustanmeren satamiin asti. Onhan niihin nytkin jo Suomesta tehty suoria laivauksia jopa 100000 tonnin vuosimääriin asti. Parhaimmat mahdollisuudet tarjoaa kuitenkin Moskovan liikenteen kasvu. Se nojaa jättiläiskaupungin suuriin kulutusmahdollisuuksiin ja sen asemaan keskeisenä hallinnon, kaupan ja teollisuuden keskuksena.

Jo 1930-luvulla on tehty selvityksiä ns. "Karjalan kanavan" rakentamisesta yhdistämään Vuoksen ja Laatokan vesistöt. Mikäli tutkimuksen alla olevat Järvi-Suomen kanavat aikanaan toteutuisivat ja näin aikaansaataisiin ympärivuotinen vesitieyhteys Saimaalta merelle olisi mielenkiintoista hyödyntää tämän vesitieyhteyden mahdollisuutta syöttökuljetuksiin Pietarin sydämeen ja edelleen koko Venäjän sisävesitieverkkoon.

Venäjän sisävesitieverkoston avautuminen kansainväliseen käyttöön mahdollistaisi liikenteen entistäkin ripeämmän kehityksen siitäkin huolimatta, että venäläisillä itsellään on Euroopan mitassa hyvin merkittävä sisävesimeriliikennetonnisto.

Auvo Muraja

Matkalaiset kuvattuna Ylä-Syvärin sululla

Volgo-Balt verkoston yhteydet eurooppaan

Kirjoittaja Auvo Muraja Moskovan kanavalla

Merenkulkupiiri 730 km

Järvi-Suomen merenkulkupiiristä vieraili heinäkuussa piiripäällikkö Aino Heiskasen johdolla neljän hengen delegaatio Venäjällä Volgo-Balt -kanavalla. Matka kesti neljä päivää. Isäntänä oli Volgan Itämeren (Volgo-Balt) kanavahallinnon päällikkö Vadim Kluejev. Merenkulkupiirillä on yhteistyösopimus Volgo-Balt kanavahallinnon kanssa v. 1992. Siihen liittyen molemmin puolin on tehty muutamia tutustumismatkoja ja keskusteltu ja vaihdettu tietoja sulkuihin ja väyliin liittyvistä erilaisista teknillisistä ratkaisuista. V. 1989 silloinen kanavapäällikkö Seppo Koivupuro teki vastaavan matkan.

Neljän päivän matkan aikana istuimme autossa yli 1000 km. Volgo-Balt -kanavahallinnon aluksessa kuljimme n. 730 km Sheksnasta Pähkinälinnaan. Matkalla Volgo-Balt -kanavan kaakkoisrajalle Sheksnaan tutustuimme Volhovan sulkuun, joka sijaitsee Volhova-joessa. Joki alkaa Novgorodin eteläpuolelta ja laskee Laatokkaan. V. 1994 merenkulkupiiristä tutustui pari henkilöä Volhova-jokeen aina Novgorodiin saakka. Volhovan sulku on ison voimalaitoksen vieressä, jonka läpi virtaama keväällä on yli 2000 m /s ja muutoin n. 600 - 700 m /s. Vesijärjestelmä (voimalaitos ja sulku) on valmistunut v. 1926. Sulku on ensimmäinen Neuvostoliitossa rakennettu uudenaikainen sulku. Sulun pituus on 144 m, leveys 17 m ja putouskorkeus n. 11 metriä. 1960-luvulla sulkuun on asennettu uivat pollarit. Tällä hetkellä sulutuksia on 2 - 3 kertaa päivässä. Sulun "kukoistus-aika" on ollut 1950 - 1960-luvuilla, jolloin sulutuksia oli 20 vuorokaudessa. Tuolloin oli erittäin paljon uittoa Novgorodin alueelta Laatokalle. Volhovan sulun päällikkö kertoi, että tänä kesänä sulun kautta on kulkenut matkustaja-alus Novgorodista Kishin-saarelle Äänisellä.

Volhovasta jatkoimme matkaa autolla Jaroslaviin johtavalle tielle, joka kulkee Tihvinän kautta Tserepovetsiin jne. Yleinen huomio oli, että tiet olivat erittäin huonosti merkitty, opasteet olivat puutteellisia. Esim. meillä oli v. 1992 Suomessa painettu tämän alueen maantiekartta, jossa ei ollut merkittynä tätä tietä ollenkaan. Tie oli päällystetty ja hyväkuntoinen, niimpä autonkuljettaja "posotteli" uudella Volgswagen Transportterilla n. 120 km/h ko. tietä, vaikka yleisrajoitus Venäjällä on 90 km/h. Autossa oli tietysti tutkanpaljastin, jota ei ole vielä kielletty Venäjällä. Metsämaisema tämän tien varressa ja yleensäkin koko matkan oli samannäköistä kuin Suomessa. Kun lähdimme Pietarista, niin kiviä tai kallioita ei näkynyt kuin vasta Äänisellä tultuamme Syvärin suulle, jossa on kallio. Jaroslaviin johtavan tien varsi on aivan täynnä jättiputkea, jotka olivat 2 - 3 m pitkiä. Kasvista on tullut "maanvaiva".

Neljä rahtialusta sulku nro 5 ja 4 välillä. Sulkujen väli on 1,2 kilometriä. Esim ylöspäin tulevan Volgoneft-tankkerin pituus on 132 metriä ja leveys 17 metriä. Veden sameus johtuu ruoppaustöistä (väylän levitys) sulku nro 5 yläpuolella.

Sheksnan sulku

Sheksnassa majoituimme sulku nro 7:n yläpuolella olevaan Volga-Balt vesitien hallinnon tutkastusalukseen, jonka nimi on Razliv". Alus on v.1963 rakennettu, ja siinä on kuuden hengen miehistö. Aluksen päällikkö kertoi kulkeneensa n/sLadoga-7 mukana n. 20 kertaa Saimaan kanavan läpi Saimaalle.

Seuraavana aamuna tutustuimme Sheksnan uuteen sulkuun ja voimalaitokseen, jotka olivat v.1989 rakenteilla, kun S. Koivupuro vieraili siellä. Sheksnan voimalaitos ja sulku valmistuivat v. 1992 ja ne sijaitsevat vedenjakajalla. Sheksnasta Moskovaan on matkaa vesitse 596 km. Sulun alapuolelta alkaa Rybinskin-allas ja yläpuolelta Sheksnan allas, joka on Valkea-järven (Beloe Ozero) tasossa. Sheksnasta sululle nro 6 Vytegraan Äänisellä päin on n. 270 km. Sheksnan uuden sulun pituus on 310 m, leveys 21 m, putouskorkeus 11,2 m. Syväys porttien kynnysten kohdalla on 5,5 m. Alusten suurin sallittu syväys Pietarista Moskovaan on 3,6 m. Uuteen sulkuun sopii yhtä aikaa kaksi Volga-Don -tyyppistä alusta. Yleensäkin, kun rahtialukset kulkivat Äänisellä Vytegraan ja edelleen Moskovaan päin tai päinvastoin, ne kulkivat pareittain eli sopivat sulkuihin samanaikaisesti.

Kiriloviin, Kiriloviin

Sheksnasta matkamme jatkui pohjoiseen Vytegraan ja Äänisellä. Väylät ovat erittäin hyvin merkittyjä mm. kaikki poijut on numeroitu, joten merikortista tiedetään tarkalleen sijainti. Tärkeimpien poijujen viereen on asennettu kapeammat ns. jääpoijut esim. laajoilla selkäalueilla, joilla talven alkuvaiheessa jäälautat ajelehtivat. Merikortti-kirjaan on myös merkitty kilometrilukemat viiden kilometrin välein Moskovasta Pietariin. Merikorteissa oli hyvin usein merkintä "hukkunutta metsää" eli kun Sheksnan allasta on nostettu Valkea-järven tasolle, Sheksnan kohdalla n. 10 metriä, niin metsä oli jätetty raivaamatta. Tämän takia väylällä ajelehti välillä puita. Eräänä talvena Sheksnan altaan vesipintaa oli laskettu siten, että jään päältä oli raivattu veden alle jäänyttä metsää.

Ennen Valkea-järveä (n. 40 km ennen) laivamme kääntyi 1860 - 1870 luvulla tehdyille puusuluille Kirilovin kaupungissa. Puusulut kuuluvat Serevo-Dinskajan vesistöjärjestelmään. Sulut ovat n. 120 m pitkiä ja 12,8 m leveitä. Ne kuuluvat Pohjoisen Vienanmeren kanavahallintoon. Sulkujen kunnosta ja ilmeestä päätellen voi todeta, että sulut ovat jääneet oman onnensa nojaan. Suluilla oli kylläkin henkilökuntaa töissä. 1980-luvun lopulla näiden sulkujen kautta tuli STK-tyypin aluksia Saimaalle raakapuulastissa.

Sululta siirryimme autolla n. 7 km pääsä olevaan vanhaan Kirilov-Beloejen luostariin, jonka vanhin osa on rakennettu v. 1337. Luostarialue on n. 12 ha, muurien pituus on 2 km. Alueella on 12 kirkkoa jne. Siellä on Venäjän tsaarien kunniaksi kirkkoja erityisesti Iivana Julmalle ja hänen kolmelle vaimolle on omat kirkkonsa. Kirilovin luostari oli myös karkotuspaikkana ylimyksille, jotka joutuivat tsaarien epäsuosioon. Neuvostoliiton aikana luostari toimi kotiseutumuseona. Nykyisin museossa on näytteillä erittäin arvokas ja koko Venäjällä ainutlaatuinen ikoni-kokoelma, jota paikalliset ihmiset säilyttivät huolella Neuvostoliiton aikana. Vanhimmat ikonit ovat 1300-luvulta. Luostarissa vierailee turisteja, jotka kulkevat laivamatkalla Pietarista Moskovaan ja pysähtyvät Kirilovissa.

Valkea Järvi on valkea järvi

Kirilovista matka jatkui kohti Valkea-järveä, joka on nimensä veroinen. Järvi on ympyränmuotoinen, halkaisijaltaan 40 km. Keskisyvyys on n. 4 - 5 metriä. Ennen Valkea-merta reitin varrella oli erikoinen merimerkki; osittain veden alle jäänyt kirkko. Järven etelä ja länsireunalle on 1800-luvulla kaivettu suojakanava kuten on tehty Äänisen ja Laatokan eteläreunoille. Mainittakoon, että tänä kesänä Belomorskij-tyypin raakapuun kuljetusalukset ovat laivanneet koivukuitupuuta Saimaalle Valkea-järven eteläpäästä Belozersk - nimisestä kaupungista, josta Pietariin vesitse on n. 700 km.

Sulut nro:t 6 - 1 ovat Vytegran alueella, josta sulut nro 5,4 ja 3 ovat kilometrin välein toisistaan. Sulkujen päämitat ovat pituus 263 m, leveys 18 m. Suurin putouskorkeus 16 metriä on sululla nro 6. Sulut on rakennettu Neuvostoliiton aikana vankityövoimalla. Vesireitti oli valmis v. 1964. Isäntämme Vadim Kluejev on ollut rakentamassa nuorena insinöörinä sulku nro 6:tta. Sulut ovat valtavia rakennelmia ja osa Vytegran alueen suluista ovat malliltaan isoja "uivia telakoita". Tämän kokoisten sulkujen rakentaminen hiekka- ja saviperäiseen maahan vaatii erittäin suurta ammattitaitoa ja tietämystä, että esim. vedenpaine ei "pullauta" sulkuja paikoiltaan tai että ne muutoin liikkuisivat.

Vytegran sulut järeää tavaraa

Sulkujen ympäristöt ovat hoidetun näköisiä Ne eroavat ympärillä olevista asutuista alueista, jotka ovat useimmiten "epäsiistin näköisiä".

Vytegran alueen sulkujen betoniseinämät on katettu betonilaatoilla, joista osa on rapautunut, betoniraudoitusta on tullut esille ja betonisaumoihin on tullut rakoja jne. Sulkujen seinämät, käyttökeskukset, odotuslaiturit ovat viimeistelemättömän näköiset.

Vytegran sulkujen alaporttien edessä on törmäyssuoja, joka on vahva kettinki-järjestelmä. Suluissa on molemmilla puolilla 15 uivaa pollaria eli yhteensä 30 pollaria.

Vytegran alueella ja yleensä koko Volgo-Balt -kanavassa väylien leveys on vähintään 80 - 100 m, paitsi sulku nro 5:en yläpuolella väylän leve-

Venäjän kanavilla

ys on 36 metriä, jota ketjuruoppaaja on kaivamassa 100 metriin. Kaarresäde on vähintään 500 m.

Käyttökoneistot ovat järeätä luokkaa ja sen ymmärtää, kun esim. sulku nro 6:n, putouskorkeus 16 m, alaporttipuolisko painaa n. 250 tn. Kaikkien sulkujen tyhjennys ja täyttö tapahtuu täyttö- ja tyhjennystunneleiden kautta, joissa on omat venttiilit. Sähkölaitteet ovat Neuvostoliiton ajalta ja ovat varsin "kolhon näköisiä". Sheksnan voimalaitoksella on myös nykyaikaista tietokonetekniikkaa. Suluilla on myös televisiokameroita yläporttien valvontaa varten. Sulkujen jääaikaista liikennettä varten suluilla on myös paineilmajärjestelmiä.

Äänisen ja Volgan välillä v. 1812 - 1961 oli kaikkiaan 39 sulkua, joista 34 olipuusulkuja. Tätä järjestelmää kutsuttiin Mariinskin vesistöjärjestelmäksi. Esim. Vytegran alueella sulkuja oli kaikkiaan 26. Tässä järjestelmässä Ääniseltä vedenjakajalle oli noustava 86 m. Nykyisen Volgo-Balt -kanavan sulut on tehty siten, että kuuden sulun avulla noustaan Valkea-järven tasoon eli n. 80 metriä. Uusilla suluilla on vedenjakajaa laskettu 119,00 metristä (meren pinnasta) 112,80 metriin. Näistä luvuista voi päätellä, että Volgo-Balt -kanavareitillä on tapahtunut valtavat ympäristön muutokset.

Vytegran sulku nro 1:en alavesi on Äänisen pinnan tasossa. Sulun alapuolella ennen Äänistä kanavan penkoilla oli raakapuuta monta kymmentätuhatta kuutiometriä odottamassa lastausta. Myös täältä on kuljetettu ja kuljetetaan raakapuuta Saimaan alueelle. Vytegran sulun alapuolella ennen Äänistä eroaa länteen 1800-luvulla kaivettu suojakanava.

Ääninen ja Laatokka ovat kuin meriä

Vytegran suulle on rakennettu kivistä aallonmurtaja, suojaamaan pohjoisen suunnasta tulevaa aallokkoa. Äänisenrannat Vytegran puolella ovat hiekkarantoja ja hiekkasäkkiä.

Kun tulimme Ääniselle, niin vastaan tuli "paikallinen" puunkuljetusjärjestelmä; iso hinaaja perässään kolme raakapuulla lastattua proomua. Hinausletka kiersi ympyrää Vytegran suulla ennen kuin se sai luvan tulla kanavaan.

Ääninen ja Laatokka ovat erittäin isoja sisävesijärviä tai meriä niin kuin venäläiset sanovat. Näillä järvillä pätee meriolosuhteiden säännöt. Aallokkorajoitus Volgo-Balt -kanavalla on kolme metriä, jos aallokko on suurempi niin liikenne pysähtyy. Esim. Razliv-aluksen aallokkorajoitus on 1,5 metriä. Volgo-Balt -kanavahallinto ostaa sääpalvelut Pietarista, Rybinskistä ja Karjalan alueelta. Elokuun aikana sumu estää yöllä kanavaliikenteen, pahimmillaan 20 yönä. Saimaan kanavalla liikenne pysähtyy myös elokuun aikana useana yönä sumun takia.
Matka Vytegrasta Äänisen yli Syvärin suulle on n. 80 km.

Syvärin suulla länsi-rannalla näkyi ensimmäisen kerran kalliota ja kiveä. Aiemmin nähdyt kivet Vytegran aallonmurtajassa on tuotu proomuilla Laatokan länsirannalta kuten myös sulku nro 6:n yläpuolelle kanavapenkkaan.

Syvärillä pituutta noin 200 kilometriä

Syvärin pituus on n. 200 km ja siinä on kaksi sulkua Ala-Syväri, joka on n. 70 km pääsä Laatokasta ja Ylä-Syvärin sulku Syvärin puolessa välissä. Ala-Syvärin sulku ja voimalaitos on valmistunut v. 1933 ja Ylä-Syvärin sulku ja voimalaitos v. 1952. Kun Ylä-Syvärin sulku ja voimalaitos on rakennettu, niin Syvärin sulun yläpuolinen vesipinta on nostettu lähes Äänisen pinnan tasolle eli sulun kohdalta n. 10 m. Sen takia Äänisen ja Ylä-Syvärin alue muistuttaa paikkapaikoin hyvinkin Pohjois-Suomen tekoaltaita. Kun vesipintaa on nostettu, niin metsää ei ole raivattu. Nostettu vesipinta on aiheuttanut mm. sen, että isoja turvelauttoja on ajelehtinut laivaväylälle. Tämän takia Ylä-Syvärille on tekoallasmaisemin rakennettu poiju- ja ketjurivistöjä estämään turvelauttojen ajelehtimisen Syvärin laivaväylälle. N. 20 km ennen Ylä-Syvärin sulkua oli paikallisia ihmisiä veneillään syväongella ja heidän veneensä oli ankkuroitu Syvärinjoen alkuperäiseen penkkaan.

Ylä-Syvärin jälkeen on iso Neuvostoliiton aikana rakennettu raakapuun ja bulktavaroiden lastauspaikka Vozin. Lastausalueella on isoja kiinteitä siltanostureita n. 20. Satamaan liikenne viime vuosina on ollut n. 1,5 milj. tn/vuosi. Sen kautta kuljetetaan mm. raakapuuta, sepeliä, kalkkikiveä.

Kun tutustuimme Ylä-Syvärin sulkuun, niin 15.7.98 mennessä sululla oli tehty jo 1.535 sulutusta. Tämä sulku on Volgo-Balt -kanavareitin vilkkain sulku. Isäntämme kertoi, että sulun yläportti vaihdetaan ensi talven aikana. Myös Ala-Syvärin yläportin peilipinnassa on reikiä, joiden kautta vesi suihkuaa.
Syvärillä kulkiessa kiinnitettiin huomiota siihen, että Syvärin länsipuoliset kylät (Vepsäläis-kylät) olivat erittäin siistejä, mutta itäpuolen kylät ovat hyvinkin sekaisen näköisiä.

N. 5 km ennen Ala-Syvärin sulkua on rakennettu iso lomakylä pyöröhirsimökkeineen ja iso laivalaituri turistilaivoja varten. Nämä on tehty aivan viimevuosina ja lomakylää kehitetään edelleenkin mm. metsästys- ja kalastusmatkailua varten.

Varkaat ovat vieneet turvalaitteiden paristot

Volgo-Balt -kanavalla on viimevuosina ollut suuri ongelma merenkulun turvalaitteiden paristojen varastaminen. Esim. viime vuonna varastettiin 240.000 ruplan arvosta paristoja (n. 1.600 kpl). Syvärin osuus tästä on n. 70 %. Yksi syy tähän on, että Syvärin länsirannalle on rakennettu paljon uusia kesämökkejä, jotka eivät ole sähköistetty. Isäntämme kertoman mukaan esim. televisio toimii 18 paristolla. Ongelma on vakava ja kanavahallinnon päällikkö on yrittänyt ratkoa ongelmaa neuvottelemalla miliisin, sisäasiainministeriön ja yleisen syyttäjän kanssa pääsemättä ratkaisuun. Miliisien mukaan esim. jos jotain merenkulun turvalaitteita on vahingoitettu, niin sitä ei saisi laittaa kuntoon ennen kuin miliisi on käynyt "rikospaikalla", jonne matkaa saattaa vesitse olla monta kymmentä kilometriä puhumattakaan ennen kuin ilmoitus saadaan miliisille. Em. syistä väylänhoitajat kulkevat alueensa läpi kaksi kertaa työvuoronsa aikana ja tarkastavat alueensa merenkulun turvalaitteet.

Ylä- ja Ala-Syvärin sulkujen alueet ovat hoidetun ja siistin näköiset. Sulut ovat yleisilmeiltään omalla tavallaan taideteoksia, mikä on tyypillistä Neuvostoliiton aikana rakennetuille julkisille rakennuksille. Sulut ovat aidattu ja portilla on mm. "naisvahtimestari". Syvärin sulkualeille eivät pääse maitse ulkopuoliset esim. turistit.

Matkustajalaiva tulossa sulkuun nro 1 Vytegran kaupungissa. Moskovan ja Pietarin välillä on yli 20 matkustajalaivavuoroa.

Laatokan "merellä" kalastajia ja hylkyjä

Matka Syvärin suistosta Laatokan yli Nevan suulle Pähkinälinnaan on 157 km. Laatokka on nimensä veroinen ja siellä kulkiessaan horisonttiin katsoessa alkaa havaita maapallon pyöreän muodon, horisontti on kaareva. Matkallamme Laatokan yli sää suosi, aallokko oli loivaa. Puolessa välissä Syväriä ja Pähkinälinnaa oli kymmenkunta kalastusalusta laskemassa verkkoja. Laatokan merikorttia tarkasteltaessa huomattiin varsin paljon hylkyjen merkintöjä. Kysyimme näistä hylyistä ja vastauk-

Jatkuu sivulla 10

Volgan - Itämeren vesitie

seksi saimme, että kanavahallinnolla ei ole tarkkoja tietoja esim. kelden aluksia on uponnut jne. Niinpä kanavahallinto on ilmoittanut romunkerääjille, että hylyt on vapaasti nostettavissa.

Laatokan eteläpuolen merikortissa oli uusi karttasymboli; kasvillisuutta. Laatokan eteläpuoli on matalaa ja vesikasvillisuus rehevää, jota nähtiin Nevan suulle tultaessa. Laatokan lounaisosassa Nevan suulta n. 15 km alkaa ruopattu väyläosuus leveys 36 m. Isäntämme V. Kluejev kertoi, että yli-insinöörinä ollessaan hän aloitti väylän levittämisen 100 metriin, mutta ennekuin jatkoivat pitemmälle työtä, he kääntyivät ympäristöasiantuntijoiden puoleen. Kun väylän levittämistä 100 metriin Nevan suun alueella tutkittiin, niin arviot olivat, että Laatokan pinta olisi laskenut 20 - 30 cm. Tästä syystä väylä Nevalle on edelleenkin 36 m leveä. Toisaalta täällä ei tarvita leveämpää väylää koska Nevan 18 avattavan sillan takia liikenne on yksisuuntaista. Yöllä alukset menevät Nevaa alas saattueena ja ylös alukset tulevat myös saattueena. Siis Nevan suun ja Laatokan lounaisosan väylän liikennekin on yksisuuntaista, jonka huomasimme Laatokalla ollessamme. Kymmenkunta kuivalasti- ja tankkialusta tuli tasaisin välein Nevalta koilliseen.

EU haluaa päästä Venäjän sisävesille

Viime vuosina Euroopan Unioni on esittänyt, että eurooppalaisilla rahtialuksilla pitää vastavuoroisesti päästä Venäjän sisävesille. Tästä on olemassa Venäjän ja Euroopan Unionin välillä aiesopimus. Tämän matkan tietona saimme, että kun Volgo-Balt kanavan merikortit (kirjat) painetaan v. 1999 niin ne on painettava myös englanniksi. Kuten aiemmin on kerrottu väylät ovat erittäin hyvin merkitty ja ne ovat helppokulkuisia eli merkinnät eivät vaadi kovinkaan isoja parannuksia. Luotsaus Nevalla on pakollista kaikille aluksille. Tietysti länsimaalaisille aluksille tulee ongelmia sulkujen läpi kulkiessa eli kielen takia länsimaalaisilla aluksilla tulee olla luotsit. Toisaalta kun ajatellaan alusten taloudellista kannattavuutta niin 3,6 m kulkusyväydellä Volgo-Balt -kanavalla suurimmat lastit ovat n. 3,500 - 4,000 tonnia ja matkat pitkät. Pietarista Moskovaan on vesimatkaa 1385 km. Alunperin Volgo-Balt -kanavan sulut ja väylät on suunniteltu siten, että suurin syväys olisi 4 m ja alusten kantavuus 5,000 tn. Tietysti vaikka länsimaalaiset alukset Nevan jälkeen eivät tarvitsisi luotsia, niin maksut ja tulee varmasti riittämään, liikennemaksut, siltojen avausmaksut, satamamaksut jne.

Maksuista hyvänä esimerkkinä voidaan pitää ulkomaalaisten huvialusten maksua päästäkseen pääministeri Tserno-myrdinin asetuksen mukaisesti Laatokalle, Äänisille ja Vienanmerelle. Veneilijän kertalupa Venäjän liikenneministeriöstä maksaa 2,000 USD eli n. 10,000 mk. Toisaalta kun tarkastellaan Laatokan ja Äänisen olosuhteita ja huviveneiden palvelumahdollisuuksia, niin olisi toivottava asia, että veneilijät suhteellisen pienillä veneillään eivät lähtisi yksin seikkailemaan isoille avoimille järville (merille), joissa ei ole suojaavia saaria kuten Saimaalla tai Saaristomerellä Turun ja Ahvenanmaan välillä. Jos ja kun suomalaiset veneet lähtevät isommassa määrin Venäjän sisä-vesille, niin olisi järkevää edetä useampien veneiden saattueissa, joissa on mukana huoltoalus, polttoainetta, muonaa ym.

Volgo-Balt -kanavan liikenne oli v. 1996 aallonpohjassa, n. 7 milj. tonnia. Tänä vuonna liikenne oli noussut 30 % viime vuoden vastaavaan ajankohtaan. Liikenne on ollut kuukausittain keskimäärin n. 1,5 milj. tonnia tavaraa eli sama määrä kuukaudessa kuin Saimaan kanavan läpi vuodessa Vytegran sulkujen liikennekausi on keskimäärin 230 vrk eli n. 7,5 kuukautta ja tavaraa kuljetetaan n. 10,5 milj. tonnia/vuosi. Kun tarkastellaan Volgo-Balt- kanavan merkitystä Venäjälle, niin voi todeta, että se on Venäjän *"elämän" ehto eli se on tämän* päivän elämän tie, kuten tsaarin maailmansodan aikana Uuden Valamon länsipuolen reitti Laatokan kautta piiritettyyn Leningradiin.

Insinööri
Seppo Piironen

Valkea-järvellä matkaan osallistujat vasemmalta: isäntämme Volga-Balt kanavan päällikkö V. Kluejev, piiripäällikkö Aimo Heiskanen, tulkki Liisa Pennanen, Venäjän kanavavaltuutetun Viipurin toimiston päällikkö O Vasilevskij, insinööri Seppo Piironen. Kuvan otti kehittämispäällikkö Risto Lång.

Eduskunnan kanavaryhmä

Eduskunnan kanavatyöryhmä on vajaassa kolmessa vuodessa kasvanut "suurten puolueiden" mittoihin. Kanavatyöryhmän puheenjohtajana toimii Timo Ihamäki (kok), hänen tuekseen on perustettu työvaliokunta. Kanavaryhmä pyrkii siihen, että Kymijoen-Mäntyharjun kanavien rakentaminen otettaisin jo seuraavaan hallitusohjelmaan. Kanavat tukisivat voimakkaasti Itä- ja Keski-Suomen elinkeinoelämän kehittymistä.

Eduskunnan kanavatyöryhmän työvaliokunta:

Ihamäki Timo, (kok) 59
Puheenjohtaja
Mikkelin l. vaalipiiri, Heinola
10. vuosi kansanedustajana

-Meillä on vakaa pyrkimys, että Kymijoen-Mäntyharjun kanava rakennetaan. Euroopan Unionissa lähdetään siitä, että raskaat ja vaaralliset kuljetukset siirretään vesiväylille ja rautateille. Vesitie on helppo, halpa ja selkeä kuljetusjärjestelmä: tavarat lastataan sisävesisatamissa proomuun tai laivaan, ajetaan kanavien, Suomenlahden ja Itämeren kautta Keski-Eurooppaan ja puretaan siellä asiakkaiden satamissa. Siinä ei tarvita välilastauksia eikä monia lastaus- ja purkaussysteemejä, jotka miltei aina vahingoittavat tavaroita.

-Näinkin merkittävässä yhteiskunnan perusrakeneinvestoinnissa on mahdollisuus käyttää EU-rahaa. Ja kansallinen rahoitus voidaan hoitaa vaikkapa Euroopan Investointipankista hankittavan lainan avulla.

-Suunnittelu on aloitettava pian. Rakentaminen kestää neljä vuotta ja maksaa vain 500 miljoonaa markkaa vuodessa. Sisä-Suomen kaupungeista tulee satamapaikkoja. Kanavat saattavat Itä- ja Keski-Suomen logistiikassa samalle viivalle maan muiden alueiden kanssa.

-Kymijoen-Mäntyharjun kanava on kokonaan omalla maaperällä. Ne voidaan rakentaa ympärivuotisen liikenteen tarpeita varten. Saimaan kanavan vuokra-aika umpeutuu reilun kymmenen vuoden kuluttua. Omalla maaperällä oleva kanava merkitsee vuokra-ajan jatkamisneuvotteluissakin Suomelle hyvin paljon.

-Tämä kanavapari on helppo rakentaa: kaivettavaa osuutta on Mäntyharjun väylän osalla vain 7 kilometriä ja Kymijoessa 25 kilometriä. Valmista luonnonuomaa on lähes 150 kilometriä.

Järvi-Suomen kanavista piristysruiske taloudelle

Partanen Erkki J. (sd), 54
varapuheenjohtaja
Keski-Suomen l. vaalipiiri, Jyväskylä
Neljäs vuosi kansanedustajana

-Kysymys on tahtotilasta. Keskipitkällä aikavälillä kanava-asia on saatava järjestykseen. Se on otettava seuraavan hallituksen ohjelmaan muodossa tai toisessa. Kanava-rakentamiseen tarvittavat selvitykset on tehtävä nopeasti. Rakentamisvalmius on oltava kunnossa. Rahoitus järjestyy. Se on varmaa.

-Budjetissa on myönnettävä rahaa kaikkien tarvittavien selvitysten tekemiseen. Ilman niitä ei rakentamiseen voida ryhtyä.

-Ympärivuotinen vesitie avaa mahdollisuuksia teollisuuden sijoittumiselle myös Keski-Suomeen. Päijänteen-Keiteleen kanavallekin tulee enemmän käyttöä. Nythän se on tavallaan torso, kun yhteys merelle puuttuu.

-EU:n kanssa on selvitettävä tämä asia. Euroopan Unionihan suosii vesiteitä raskaissa ja vaarallisissa kuljetuksissa. EU:n tuki lienee varma.

-Kymijoen-Mäntyharjun kanava tulee ottaa kaikkien Itä- ja Keski-Suomen maakuntaliittojen ohjelmiin. Se varmistaa niiden toteuttamisen.

Vokkolainen Jorma, (vas), 45
Kuopion l. vaalipiiri, Varkaus
Neljäs vuosi kansanedustajana

-Itä-Suomen kannalta asia on vakava. Jollemme saa ympärivuotisia vesitieyhteyksiä suurteollisuus karkaa pois. Tätä asiaa edistää vielä liikenneministeriö, joka alinomaan nostaa Saimaan luotsausmaksuja. Sehän suorastaan ajaa teollisuutta etsimään sellaisia sijoituspaikkakuntia, joista on esteetön ja mahdollisimman halpa vesitieyhteys päämarkkina-alueille.

-Meistä täällä sydän-Savossa näyttää siltä, että ministeriön korkeat virkamiehet haluavat osoittaa tällä tavalla, että vesitiet ovat kannattamattomia. Totta kai mikä tahansa liikennemuoto saadaan näyttämään kannattamattomalta, jos sille lisätään kohtuuttomasti erilaisia maksuja.

-Kymijoen-Mäntyharjun kanava-asia vaatii koko ajan kovaa työtä. Ei riitä, että pelkkä "kanavapuolue" ajaa sitä. On Suomen kannalta tärkeää, että eduskunnassa löytyy yli puolue-, vaalipiiri- ja maakuntarajojen ajattelevia kansanedustajia, jotka turvaavat alueiden tasapuolisen kehityksen. Ilman ympärivuotisia vesiteitä Itä- ja Keski-Suomen ihmiset ja liike-elämä jätetään lapsipuolen asemaan.

-Nyt on kiirehdittävä sisäasiainministeriön asettaman Itä-Suomi -työryhmän raportissa esitettyjen ideoiden toteuttamista. Myös hallituksen on tehtävä muutakin kuin kevättalvinen periaatepäätös Itä-Suomen kehittämisestä. Hallituksen on valvottava, että periaatepäätöstä myös noudatetaan.

Huuhtanen Jorma, (kesk), 52
Kuopion läänin vaalipiiri, Kuopio
12. vuosi kansanedustajana

-Kyllä tätä asiaa on mietitty siltä kannalta, että kun Saimaan kanavan vuokra-aika umpeutuu 2013, niin vesitieratkaisuja on tarkasteltava laajemmin. Saimaan kanavan uusiminen ja laajentaminen maksaa hyvin paljon rahaa. Ja silti tästä investoinnista huomattava osa jouduttaisiin osoittamaan vieraan valtion alueelle. Meitä Savossa houkuttelee kyllä ajatus, että kanavat on rakennettava omalle maaperälle, jolloin voimme myös itse päättää kaikista niiden liikennöitiin ja maksuihin liittyvistä kysymyksistä.

- Minusta nyt on ratkaisujen aika. Savossa pelätään, että jollei ympärivuotista ja nykyistä halvempaa logistiikkaratkaisua saada aikaan, ensi sijassa metsäteollisuus siirtää tehtaansa sinne, mistä kuljetuskustannukset ovat halvemmat. Kilpailuhan maailmanmarkkinoilla käydään laadulla, hinnalla ja palvelulla. Jos näin pahasti kävisi, että raskas teollisuus jättäisi nämä maakunnat, se olisi muutenkin työttömyydestä ja muutosta kärsivälle alueelle tuhoisa isku.

Huuhtanen näkee kanavat myös matkailun kehittymisen kannalta tärkeinä.

-Järvi-Suomen ainutlaatuiset luonnonolosuhteet antavat tälle elinkeinolle hyvät mahdollisuudet. Mutta paljon pitää tehdä töitä, ennenkuin Järvi-Suomi voi houkutella etenkin keski-eurooppalaisia ihmisiä luonto- ja elämysmatkailuun.

Uotila Kari, (vas), 43
Uudenmaan l. vaalipiiri, Espoo
Neljäs vuosi kansanedustajana

-Kyllä meillä on kehitettävä liikennettä eurooppalaisen infran suuntaan. Vesitiet ovat ekologisesti hyviä, kestävän kehityksen mukaisia. Minä ihmettelen sitä nihkeyttä, mikä vesiteitten rakentamista ja kehittämistä vastaan on olemassa.

-Seuraavat 10-20 vuotta ovat tärkeitä. Niiden aikana on ratkaistava monia asioita, jotka vaikuttavat myönteisesti tai kielteisesti elinoloihimme ja ympäristöömme. Jos tämä aika hukataan, seuraukset voivat olla tuhoisia.

-Kymijoen-Mäntyharjun kanavaratkaisu antaisi myös suomalaiselle telakkateollisuudelle mahdollisuuden uusiin innovaatioihin. On suhteellisen helppo kehittää kalusto, joka toimii sekä järvillä, kanavilla että Itämerellä.

-Kanavat antaisivat myös suomalaisille telakoille lisätyötä, joka tasaisi työllisyyttä. Isojen laivojen rakentamisessa tulee aina taukoja. Joki- ja kanava-alukset voisivat täyttää nämä aukot. Suomalaisilla telakoilla on kokemusta Venäjän Siperian jokien matalalla kulkevien jäänmurtajien rakentamisesta. Ja Masa-Yardsilla rakennettiin myös keskellä Eurooppa, kaukana meristä olevalle Itävallalle jäänmurtaja. Se tehtiin Tonavaa varten. Samanlaisia aluksia voitaisiin kehittää myös kotivesiemme tarpeiksi.

Rajamäki Kari, (sd), 50
Kuopion l. vaalipiiri, Varkaus
16. vuosi kansanedustajana

Kari Rajamäki on tavallaan Kymijoen-Mäntyharjun kanavien "kummisetä" eduskunnassa. Hän esitti jo 1995 valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa niiden rakentamismahdollisuuksien ja kannattavuuden selvittämistä.

-Näiden hankkeiden suunnittelu on saatava lähtemään liikkeelle. Vesitiet ovat ainoa tapa, jolla saamme alennetuksi kuljetuskustannuksia. Ja se merkitsee Sisä-Suomen teollisuuden asettamista samalle viivalle muun Suomen teollisuuden kanssa.

-Tämä hanke koskee melkein puolta Suomea. Se ylittää maakuntarajat ja vaalipiirirajat. Jos ja kun Itä-Suomi pääsee EU:n I-alueeksi, siitä jää käteen vielä paljon vuoden 2006 jälkeenkin. Euroopan Unionihan edellyttää, että tietyille alueille kohdistetut investoinnit vaikuttavat myös pitkälle tulevaisuudessa.

-Jos ja kun toimeen tartutaan kanavat olisivat valmiit viimeistään 2006. Niiden rakentaminen ei ole todellakaan ylivoimaista Suomen kansantaloudelle. Päinvastoin niiden aiheuttama toimeliaisuuden lisääntyminen tällä alueella johtaa verotulojen lisääntymiseen ja sitä kautta valtiontalouden tilan paranemiseen.

Pekka Kuosmanen, (kok); 59
Kymen l. vaalipiiri , Kouvola
Neljäs vuosi kansanedustajana

-Minun täyty sanoa, että kohtalaisesti tämä on edennyt. On myönteistä, että Kotkan ja Haminan satamissa tutkitaan, mitä kanavat vaikuttaisivat konttiliikenteen kehittymiseen. Sehän täydentäisi selvästi näiden satamien liikennettä. Täydet kontit viedään laivoilla Sisä- ja Itä-Suomeen, tyhjennetään, lastataan maasta vietävillä tavaroilla ja tuodaan satamiin.

Kuosmanen arvioi, että Kotkan ja Haminan satamaselvitykset valmistuvat kuluvan vuoden loppuun mennessä.

-On loppujen lopuksi hämmästyttävää kuinka vähän Suomessa käytetään vesiteitä, vaikka olemme yksi maailman runsasvesistöisimmistä maista. Meillähän vesitse liikkuu vain 8-10 prosenttia tavaroista, mutta esimerkiksi Keski-Euroopassa jopa 20-30 prosenttia. Vesitiet säästävät maanteitä, kun raskas liikenne siirtyy niiltä pois. Samalla ne säästävät rahaa ja energiaa ja parantavat tuotteiden laatua, koska tavaraa ei tarvitse lastata ja purkaa matkan varrella monta kertaa.

-Kyllä oman maan maaperällä olevat kanavat ovat ehdottomasti paras ratkaisu.
-Euroopan Unionin tahtoa, halua ja mahdollisuuksia tukea näitä hankkeita tutkitaan. Me eduskunnassa uskomme vahvasti, että näinkin merkittävän, yli läänien ja maakuntien rajojen ulottuvien projektien tukeminen on järkevää.

Koski Valto, (sd), 59
Kymen l. vaalipiiri, Kuusankoski.
Neljäs vuosi kansanedustajana

-Kymijoen-Mäntyharjun kanava-ajatus on jo pitempää perua, mutta varsinaisesti eduskunnassa panimme sen alulle 1995 valtiopäivien jälkeen. Selvitimme aluksi onko kanavahankkeille eduskunnasta löydettävissä puoluerajat ylittävää kannatusta. Ja olihan sitä. Ja niinpä eri puolueista koostuva ryhmä piti järjestäytymiskokouksensa maaliskuun 20:s 1996.

-Vaatimattomasta alusta on kehittynyt varsin suuri "kanavapuolue". Jotkut leikillisesti sanovatkin, että on se eduskunnan suurin puolue. Kanavatyöryhmän ensimmäinen vetäjä oli Jouko Skinnari.

-Eduskunnalla pitäisi jo nyt näiden selvitysten perusteella olla mahdollisuus tehdä asiasta johtopäätökset eli suuntautua vahvasti sisävesiteiden ja sisävesiliikenteen kehittämiseen. Tätähän tukee myös Euroopan Unionin liikennepolitiikka, kotimaisen aluepolitiikan kehitystarpeet ja ympäristöpolitiikka.

-Elättelemme kanavatyöryhmässä sellaisia toiveita, että jo seuraavan hallituksen ohjelmassa suuntaudutaan vakavasti näiden kanavien avaamiseen liittyvien lopullisten selvitysten tekemiseen ja myös niiden rakentamiseen.

Kimolan kanavasta ja sulusta voitaisiin aloittaa

Varapuhemies Mikko Pesälä uskoo kanavien rakentamiseen

Kimolan uittokanava sijaitsee Iitin ja Jaalan rajalla. Se rakennettiin vuosina 1962-66. Se lyhentää huomattavasti matkaa Konniveden ja Pyhäjärven välillä. Aikaisemminhan puut "huilasivat" Vuolenkosken-Mankalankosken-Leninselän-Iitin Kirkkojärven ja Pelinginselän kautta Pyhäjärveen ja siitä kohti tehtaita ja merta.
Yläkanavaa on 1,7 km, nipunsiirtolaitosta 0,2 km, alakanavaa 4 km, ja Kimolanlahtea 2,6 km.

Eduskunnan varapuhemies Mikko Pesälä (kesk) uskoo vankasti Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien rakentamiseen. Hänen mukaansa Itä- ja Keski-Suomi tarvitsevat ja ansaitsevat ympärivuotiset, halvat ja ympäristön kannalta lempeät kulkuväylät merelle.

-Rakennustyön aloittamisella olisi valtava moraalinen merkitys. Se osoittaisi, että valtiovallalla on halua ja tahtoa kehittää maata tasapuolisesti, kuten Itä-Suomi -työryhmän raportti edellytti.

Varapuhemies Pesälä sanoo, että kanavien rakentaminen olisi ensiarvoisen tärkeää koko Saimaan ja Päijänteen vesistöalueen asukkaille, työllisyyden kehittymiselle ja teollisuuden sijoittumiselle raaka-ainelähteiden lähelle. Hän uskoo, että tehokkaat ja halvat logistiikkaratkaisut hillitsisivät myös voimakasta jo osin hallitsematonta muuttoliikettä, joka suuntautuu alueelta pääasiassa ruuhka-Suomeen eli pääkaupunkiseudulle.

Mutta Pesälä ei ole niitä miehiä, jotka havittelevat kertarysäystä. Hänen mielestään kanava-asiassa voidaan edetä vaiheittain.

Alku Kimolasta viivyttelemättä

-Minusta on tärkeää, että aloitetaan Kimolan kanavan ja sulun rakentaminen viivyttelemättä. Kaikkihan tietävät, että Kimolan kanavaratkaisu maksaa vain hieman enemmän kuin nippunosturien uusiminen. Senkin tiedämme, että nippunosturit on joka tapauksessa uusittava. Nykyisessä kunnossaan niitä ei enää voida kauan käyttää. Ja tottakai kanava on ylivoimainen kuljetusjärjestelmä nippunostureihin verrattuna.

Varapuhemies Mikko Pesälä

-Keskustapuolueen kanta on tähän marssijärjestykseen myönteinen. Kyllä meillä erittäin hyvin tajuttaan vesiliikenteen suuret edut maantieliikenteeseen verrattuna ja sen luontoa säästävä luonne. Me lähtisimme siitä, että Kimolan uittokanava uusitaan ja laajennetaan ensiksi, koska koko kanavan rakennustöitä ei varmaankaan tässä taloudellisessa tilanteessa voida kerralla panna käyntiin. Ja sitten jatketaan Kymijokea pitkin kohti Suomenlahtea, ja vastaavasti Heinolasta Mäntyharjun kautta kohti Saimaata.

Pesälän mukaan nyt ei kannata kiistellä siitä ja spekuloida sillä, mitä Kimolan kanavalla aloitettavat työt vaikuttaisivat Saimaan kanavaan.

- Ei Kimola ainakaan Saimaan kanavan liikennettä haittaisi. Siellä toiminta jatkuisi niin kuin ennenkin. On yhteiskunnan kannalta järjetöntä, että nyt pohditaan sitä, mitä tämä vaikuttaisi joskus 2013-2015. Sitä me emme voi tietää, sillä kansainvälinen poliittinen ja taloudellinen tilanne vaikuttaa suoraan myös Saimaan kanavan kohtaloon.

Valo kajastaa jo Kymenlaaksossakin

Pesälä tuntee ja näkee, että Kymenlaaksossa ei enää eletä synkkien näköalojen vallassa. Alueella katsotaan nyt valoisammin tulevaisuuteen.

-Työllisyystilanne ei enää ole niin synkkä kuin se oli pahimpana lamakautena. Kimolan kanavatyöt vaikuttaisivat myönteisesti erityisesti ns. kuntaseitsikon talouteen ja työllisyyteen. Tiedän myös, että kunnilla on halua myös taloudelliseen panostukseen Kimolan kanavan osalta. Eikä siellä aivan pienistä summista puhuta. Panostus olisi merkittävä.

Pesälän mukaan myös muut intressipiirit ovat kiinnostuneita Kimolan kanavan laajentamisesta ja sulun rakentamisesta.

Taustatyö hyvällä ja harvinaista Suomessa

-Kanavarakentamisessa pohja- ja taustatyö on ollut erittäin perusteellista ja hyvää. Juuri siksi se on peräti harvinainen työ Suomessa. On tuotettu perusteellista ja perustellusti harkittua faktatietoa. Se ei mene hukkaan. Sen pohjalta on hyvä lähteä liikkeelle.

-Minusta on erittäin hyvä, että kanavia ajava taustaryhmä on laaja, asiantunteva ja aktiivinen. Siinä ovat mukana miltei kaikki poliittiset puolueet, huomattava osa kansanedustajista, monet kunnat, kuntaliitot, osa teollisuutta ja muita intressiryhmiä eikä siinä ole harrastettu lainkaan pikkupolitikointia.

-Olen pannut merkille, että viime aikoina myös paperiteollisuus on alkanut suhtautua kanavointiin myönteisemmin. Se on selvää, että sen ratkaisuja viivyttää vesiväylien rahoitusratkaisut. Teollisuus on pelännyt joutuvansa maksumiehen rooliin. Mutta siinä ne eivät ole ainoita. Rahoitusta pelkäävät politikotitkin ja vartioivat siksi rahapussiaan kuin haukka, naurahtaa Pesälä.

-Euroopan Unionin kanta on selvä. Tämä on niitä hankkeita, jotka niveltyvät EU:n liikenne-, alue- ja tukipolitiikkaan. Euroopan Unionin rahallinenkin tuki kanavien rakentamiseen on selvä.

Pesälä korostaa vielä sitä, että kun kanavapari on kokonaan Suomen omalla kamaralla, silloin ei tarvitse pelätä mitään yllätyksiä ja rajoituksia liikenteessä ja maksuissa.

-Tämä alue on parahinta Suomea, runoilee varapuhemies

Eduskunnassa jo yli 20 vuotta

Mikko Pesälä on jämerä mies. Monta vuotta painonsa 97 kilossa pitäneen kansanedustajan kädenpuristus on luja ja voimaksa kuten maamiehellä pruukaa ollakin. Ja Mikon oikean käden voima näkyi haastattelua edeltävänä päivänä myös "isossa salissa" puhemiehen tehtävissä. Kun Pertti "Veltto" Virtanen rupesi esittelemään puhujapöntöstä kenkiään paukautti Pesälä nuijalla niin kovasti pöytään, että sen etuseinässä olevan kellon taulusta tipahti numeroita parlamentin lattialle. Se isku ei olisi naispuheenjohtajilta onnistunut.

Pesälä tarinoi kanavista varapuhemiehen vaatimattomassa ja karuhkossa huoneessa, jossa työpöydän ja tuolien lisäksi on vain pieni sohvaryhmä, hylly, kaapisto ja seinällä pari taulua. Pröystäilystä, tuhlailusta ja kerskailusta ei parlamenttia ainakaan tässä voi syyttää.

Mikko istahtaa työpöytänsä taakse ja nauraa kihertäen näyttää kravattiaan, joka on täsmälleen samanlainen kuin Yhdysvaltain presidentti Bill Clintonilla.

-*Mutta minä en ole mellastellut tämän kravatin kanssa niin kuin Clinton*, Mikko Pesälä

Pesälä on eduskunnan tunnetuimpia ja nokkelimpia huumorimiehenä. Hänellä on huikea kaskuvarasto. Ja siinä pöydässä, missä Mikko Pesälä istuu, nauru raikuu. Sen verran taitava hän on meheviä sanontojaan asettamaan. Se on kai osasyy siihen, että hän on yli puoluerajojen hyvin pidetty edustajatoveriensa keskuudessa.

Hän on myös yksi eduskunnan ikäpresidenteistä. Onhan Arkadianmäellä vierähtänyt jo kuusi edustajakautta eli kohta 24 vuotta. Ja siitä ajasta 12 vuotta varapuhemiehenä. Ja ehtipä hän edellisessä hallituksessa olla maatalousministerinäkin.
Silti Mikko on varovainen.
-Aina ennen vaaleja tyhjennän kaikki laatikkoni.
Olisihan se noloa tulla niitä tyhjentämään vaalien jälkeen, jos sattuisi tipahtamaan eduskunnasta, hän sanoo.

UPM
111 METSÄLIITTO
EG | ENSO GROUP