

# Saimaan vesiliikenne maakunnan suunnittelussa nyt ja tulevaisuudessa

Jyrki Suorsa

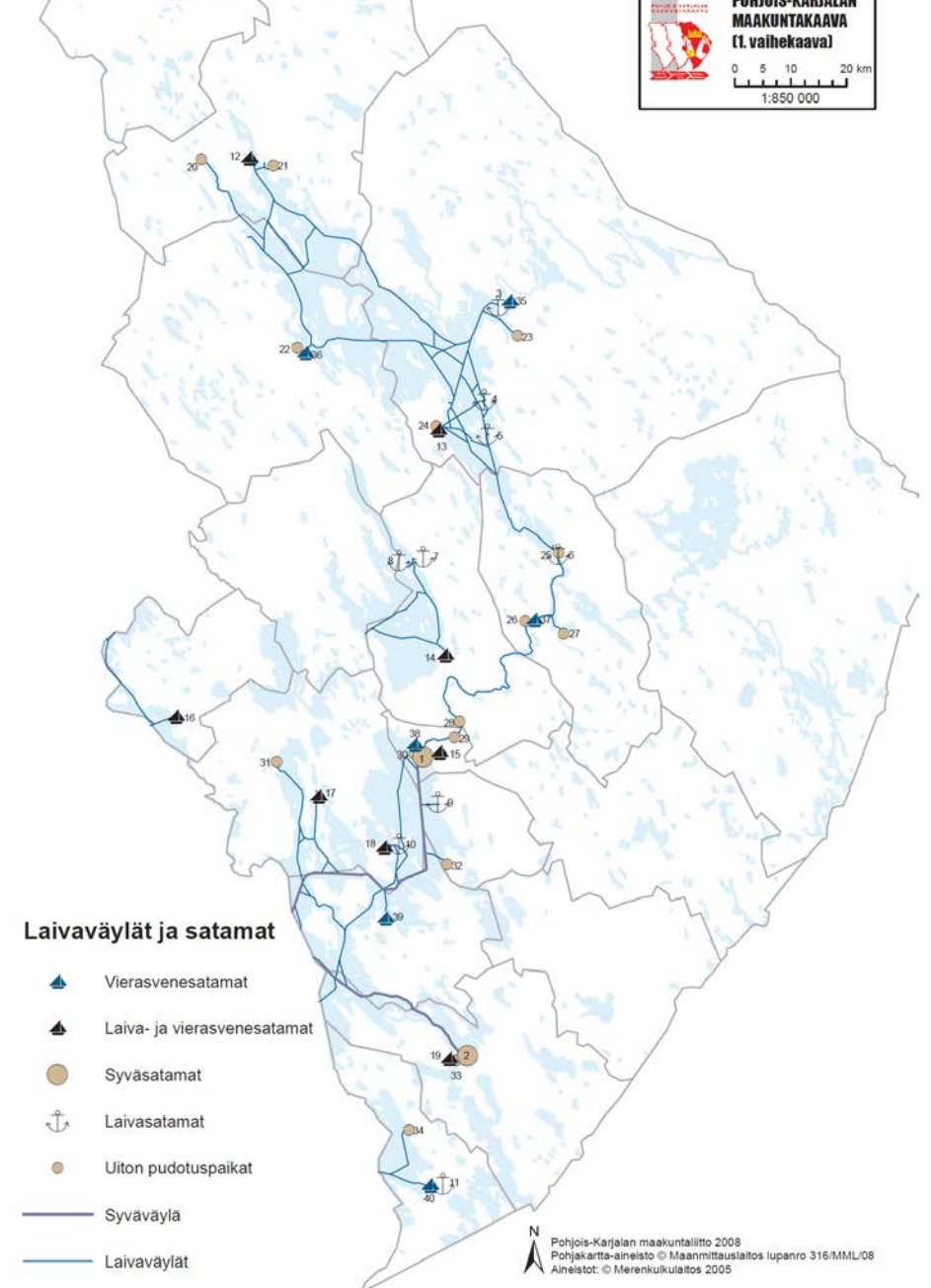
# Maakuntakaavatilanne

Maakuntakaava edistää suunnitelmallista rakentamista Pohjois-Karjalassa. Maakuntakaava myös havainnollistaa ja välittää valtakunnallisia alueidenkäytön tavoitteita ja sovittaa niitä yhteen niin maakunnallisten kuin paikallisten tavoitteiden kanssa. Maakuntakaava ohjaa kuntien kaavoitusta


- 1. Vaihemaakuntakaava vahvistettu 20.12.2007
  - Käsitelty laajasti lähes kaikki maankäyttöluokat mm. liikenne
- 2. Vaihemaakuntakaava vahvistettu 10.6.2010
  - Uusia maankäyttöluokkia
- 3. Vaihemaakuntakaava vahvistettu 5.3.2014
  - Täydennetty uusia maankäyttöluokkia ja päivitetty osittain vanhoja
- 4. Vaihemaakuntakaava, hyväksytty 2015, vahvistettu 18.8.2016
  - Täydennetty aikaisempia kaavavaiheita, uusina mm. vähittäiskaupan suuryksiköitä, yhdyskuntarakenne (taajamat- teollisuus- työpaikka-alueet) Joensuun seudulla viheryhteydet, seudullinen ampumarata jne.
  - MKH päätti kuuluttamisesta voimaan kokouksessaan 30.8.2016
  - Maakuntakaavan kuulutukset nyt tehty, ollut nähtävillä 5.9. – 7.10.2016 välisen ajan
- Pohjois-karjalan maakuntakaava 2040
  - Yhtenäinen kaavapaketti – kumoaa aikaisemmat vaiheet
  - Käynnistyspäätös ja OAS joulukuun 2015 hallituksessa
  - Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) hyväksytty 20.6.2016

# Vesiliikenne maakuntakaavassa

- Vesiliikenteen osalta muodostavat Joensuuhun ja Puhokselle asti ulottuva syväväylä sekä Nurmekseen saakka ulottuva yhdysväylä satamineen ja laitureineen rungon vesiliikenteen hoitamiseksi.
- Maakunnassa on kahden syväsataman lisäksi teollisuuslaitosten omia satamia, henkilöliikenne- ja vierassatamia ja mm. uiton pudotuspaikkoja.
- Moniportainen satamaluokittelu



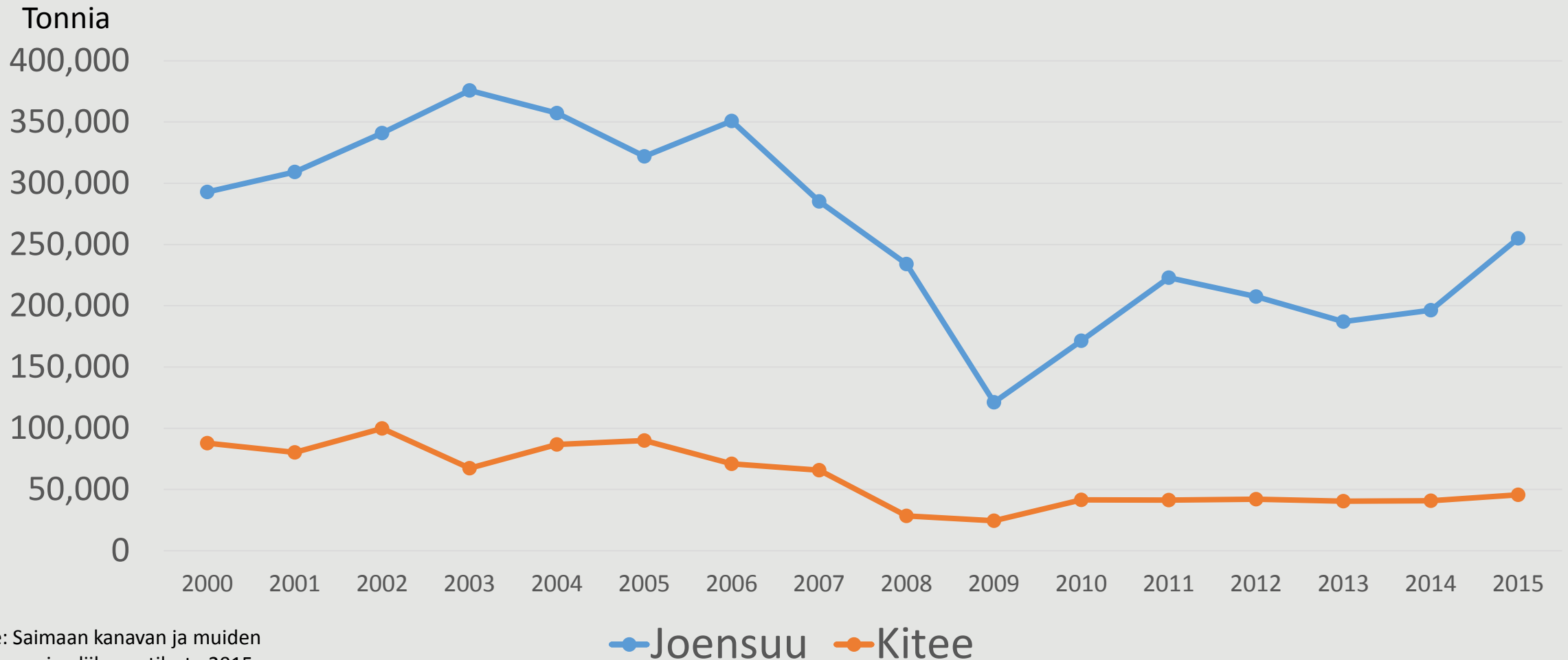
# Suunnittelu- ja varausperiaatteet

- Aluevarauksina (LS) on osoitettu tavaraliikennettä/teollisuutta palvelevat Joensuun ja Puhoksensyväsatamat. Merkintään sisältyy satama-alueen varasto- ja käsittelyalueet.
- Henkilöliikenteen satama-alueina maakuntakaavassa on esitetty Lieksan ja Kolin autolauttaliikennettä palvelevat satamat sekä maakunnallista merkitystä omaava saariston yhteysliikenteen kannalta tärkeät ja matkailutoimintaa palvelevat satamat. Henkilöliikenteensatamat on esitetty kohdemerkinnällä (LS1), johon sisältyy sataman toimintaa tukevien palveluiden alueet.
- Osaa laivasatamista on tarkoitettu kehittää myös veneliikennettä palvelevina vierassatamina, jolloin satama-alueita suunniteltaessa tulee varautua vierassatamapalveluiden kehittämiseen. Vierassatamina kehitettävät henkilöliikenteen satamat on osoitettu lisämerkinnällä v (LS1-v),
- Puutavaran vesikuljetuksia palvelevina satama-alueina on esitetty pudotuspaikat, jotka palvelevat puutavaran vesille laskua ja alukseen lastausta. Maakuntakaavassa ei ole osoitettu kaikkia voimassa olevien uittosäätöjen mukaisia pudotuspaikkoja vaan ainoastaan ne, joilla on myös tulevaisuudessa tärkeä merkitys puutavaran kuljetusketjun kannalta. Pudotuspaikat on esitetty kohdemerkinnällä (LS2),
- Vierassenesatama merkinnällä  osoitetaan vesimatkailuverkoston kehittämisen kannalta merkittävät, maakunnallista ja koko Vuoksen vesistöaluetta palvelevat, nykyiset tai kehitettävät vierassenesatamat. Osa kohteista on merkitty matkailupalveluiden kohdemerkinnällä, joka sisältää venematkailua palvelevan vierassenesataman

# Vesiliikenne osana liikennejärjestelmää

- Saimaan syväväylä kuuluu yleiseurooppalaiseen TEN-t ydinverkkoon.
- Vesiliikenteen osalta ovat tavaravirrat ohuita (pää- osin uittoa, hyvin vähäisiä irtotavarakuljetuksia). Tavaraliikenne laskenut 2000 –luvulla ja uiton määrä on ollut 2000-luvulla suurelta osin laskussa. Osa puutavarakuljetuksista myös aluskuljetuksina
- Vesiliikenteen osuus kuljetuksista on vähäinen, mutta potentiaalisena kuljetusmuotoina tärkeä alueen elinkeinoelämälle
- Kokonaisuutena vesiteiden merkitys on vielä vähäinen, mutta potentiaalisena /vaihtoehtoisena (tulevaisuuden) kuljetusmuotona tietyille tavaralajeille tärkeä.
- Maakunnan osalta korostuvat tarpeet lähinnä vesiliikenteen ympärivuotisuuteen ja parempaan kuljetuskalustoon sekä tätä kautta vesiliikenteen potentiaalin parempaan hyödyntämiseen.
- Suurin kasvupotentiaali vesiliikenteellä on bioenergian, kierrätysmateriaalien ja kiviainesten kuljetuksissa.
- Vesiliikenteen kasvun suurimpana pullonkaulana on kuitenkin Saimaan kanavan osavuotisuus, koska osavuotisuus edellyttää korvaavien kuljetusjärjestelmien olemassaoloa. Ympärivuotisuus mahdollistaisi paremmin uusien tavararyhmien siirtymisen vesitiekuljetuksiin

# Pohjois-Karjalasta Saimaan kanavan kautta kulkenut tavaraliikenne Joensuu ja Kitee (Puhos), vuosina 2000–2015



Lähde: Saimaan kanavan ja muiden sulkukanavien liikennetilasto 2015  
Liikenneviraston tilastoja 2/2016

# Vesiliikenne tulevaisuudessa

- › Vesiliikenteen potentiaalia ei ole hyödynnetty riittävästi.
- › Erityisesti vesiliikenteen osalta myös esille kulkumuotoon liittyvä arvostuksen ja tietoisuuden puute on pienentänyt kulkumuodon roolia
- › Raide- ja vesiliikenteen kilpailukykyä kehittämällä sekä kuljetusmuotojen välistä yhteistyötä lisäämällä tuetaan osaltaan ympäristöystävällisten kuljetusmuotojen suosion lisäämistä.
- › Vesiliikenteen ympärivuotisuutta ja kilpailukykyä tulee edistää pitkäjänteisesti yhteistyössä muiden maakuntien kanssa.
- › Vesiliikenteen kilpailukykyä kehittämällä luodaan myös mahdollisuuksia maakunnan kannalta tärkeiden bioenergia- ja kiviainesalojen kuljetusten kustannustehokkuuden parantamiseksi
- › EMMA-hankkeen yhtenä tarkoituksena on osaltaan edistää vesiliikenteen arvostusta ja tuoda esille vesitien mahdollisuutta muissakin kuin perinteisissä puu- ja kiviaineskuljetuksissa
- › Joensuun ja Puhoksen satamien kehittämismahdollisuuksien turvaaminen on jatkossa tärkeää. Erityisesti Joensuun osalta voi tulla paineita muun maankäytön ja sataman kehittämisen välillä, mikäli liikenne kasvaisi huomattavasti nykyisestä - vaihtoehtona myös satamatoimintojen osittainen siirtäminen (erityisesti ympäristölle haittaa aiheuttavat toiminnot) muualle. Esim. Puhos

# Liikennejärjestelmä 2040 ja Maakuntakaava 2040

- Tavoitteena öljyvapaa Pohjois-Karjala vuoteen 2030 mennessä, edellyttää ympäristöystävällisten kuljetusmuotojen osuuden kasvattamista – HTC rekat eivät ole esim. tieverkon osalta kestävä ratkaisu
- Vesiliikenteessä mahdollisuus LNG:n (myös Biokaasu) käyttöön
- Henkilöliikenteen (matkailu) ja veneilyn osalta tärkeää olosuhteiden kehittäminen houkuttelevammaksi
- Maakuntakaavatasolla esitetään jatkossa vain maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät satamat - joilla tahtotilaa kehittämiseen
- Uiton pudotuspaikat käydään läpi ja selvitetään niiden yhteydet bioaines terminaaliverkkoon
- Kaavoituksella on rooli myös vesistöille pääsyssä, rantakaavoituksessa tulee turvata rantautumispaikat ja veneiden laskupaikat





Kiitos.



Pielisjoen linna, Siltakatu 2



[www.pohjois-karjala.fi](http://www.pohjois-karjala.fi)



[facebook.com/pkmaakuntaliitto](https://facebook.com/pkmaakuntaliitto)



[@pkliitto](https://twitter.com/pkliitto)



[youtube.com/pkmaakuntaliitto](https://youtube.com/pkmaakuntaliitto)