

## KIRJALLINEN KYSYMYS 585/2008 vp

### Keitele—Päijänne-kanavan siltojen korottaminen

#### *Eduskunnan puhemiehelle*

Kahden suuren järven, Keiteleeseen ja Päijänteeseen, välille rakennettiin kanava vajaat 20 vuotta sitten. Kanavan käyttöä niin tavarakuljetusten kuin vapaa-ajan liikennöinninkin osalta rajoittaa muutama liian matala maantie- ja rautatiesilta. Tämän vuoksi kanavan käyttö ei ole niin mittavaa kuin se voisi olla.

Jyväskylän Keljonlahteen rakenteilla oleva voimalaitos valmistuu vuonna 2010. Se merkitsee huomattavaa kasvua kotimaisen polttoaineen kuljetuksiin. Uusi voimalaitos käyttää viidessä tunnissa yli 20 rekkakuormallista tai yhtä tavarajunallista vastaavan määrän maakunnan lähipolttoainetta.

Tavoitteena on käyttää voimalaitoksen polttoainekuljetuksissa mahdollisimman laajasti vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja eli ympäristöystävällisiä juna- ja vesitiekuljetuksia. Proomukuljetukset Keitele—Päijänne-kanavan kautta on edullinen ja luonteva vaihtoehto. Koska voimalaitos valmistuu jo parin vuoden kuluttua, logistiikan kokonaissuunnittelu, yrittäjien kalustohankinnat ja muut tarvittavat toimenpiteet edellyttävät valtion viranomaisilta pikaisia sitovia päätöksiä mm. kanavasiltojen korotuksesta.

Keitele—Päijänne-kanavan siltojen korottaminen tulee toteuttaa voimalaitoksen valmistumiseen mennessä. Tarkoitukseen tulee osoittaa erillinen määräraha, koska hanke tukee erittäin vahvasti kansallista energia- ja ilmastopolitiikkaa ja kotimaisen bioenergian käytön lisäämistävoitetta. Tarvittavat toimenpiteet tulee toteuttaa Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen yhteisrahoituksella ja yhteistyönä.

Siltojen korotus kuuluu osana Keski-Suomen liiton kärkihankkeeseen, jonka otsikko on "Bioenergian tehokas yhdistetty kuljetusjärjestelmä".

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

*Aikooko hallitus ryhtyä pikaisiin toimenpiteisiin korottaakseen Keitele—Päijänne-kanavan siltoja kanavan liikennöinnin edistämiseksi ja Jyväskylän Keljonlahden voimalaitoksen vuonna 2010 alkavien mittavien kotimaisen biopolttoaineen kuljetusten mahdollistamiseksi kanavan kautta?*

Helsingissä 18 päivänä elokuuta 2008

Toimi Kankaanniemi /kd

***Eduskunnan puhemiehelle***

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimit-  
tantu asianomaisen ministerin vastattavaksi kan-  
sanedustaja Toimi Kankaanniemen /kd näin kuu-  
luvan kirjallisen kysymyksen KK 585/2008 vp:

*Aikooko hallitus ryhtyä pikaisiin toi-  
menpiteisiin korottaakseen Keitele—  
Päijänne-kanavan siltoja kanavan lii-  
kennöinnin edistämiseksi ja Jyväskylän  
Keljonlahden voimalaitoksen vuonna  
2010 alkavien mittavien kotimaisen bio-  
polttoaineen kuljetusten mahdollista-  
miseksi kanavan kautta?*

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Jyväskylään rakenteilla olevan lämpövoimalan  
bioraaka-ainetta suunnitellaan kuljetettavaksi  
erityisesti vesiteitä käyttäen sekä etelästä Päijän-  
teen suunnasta että pohjoisesta Keitele—Päi-  
jänteen kanavaa pitkin. Vesikuljetusten tehok-  
kuus edellyttää uutta alustekniikkaa ja kuljetus-  
kalustoa, jonka koko vaatisi Merenkululaitok-  
sen arvion mukaan Keitele—Päijänteen kana-  
van ylittävien kahden rautatiesillan ja Vaajakos-  
ken maantiesillan korottamista sekä uuden maan-  
tiesillan rakentamista Vuonteensalmeen. Koko  
vesireitin parantamiskustannuksiksi Merenkul-  
ulaitos arvioi 20—25 milj. euroa, josta siltojen  
osuus olisi arvion mukaan noin 12 milj. euroa.

Keiteleen kanavan alikulkukorkeuden nosto  
8,0 metriin edellyttää Vaajakosken maantiesil-  
lan, Kuusaankosken ja Paatelanlahden ratasilto-  
jen nostoa sekä Vuonteensalmen väyläjärjestel-  
yiden toteuttamista. Vuonteensalmen väyläjär-  
jestelyiden toteutuksesta on olemassa valmiit  
1990-luvulla laaditut suunnitelmat, ja muiden

siltojen korottamisesta asiantuntijaselvitykset  
siltojen noston toteutuksesta.

Suomen Vesitieyhdistys ry on parhaillaan laa-  
timassa Päijänteen ja Keiteleen alueen aluskulje-  
tusten terminaaliselvitystä. Selvityksen valmis-  
tuttua Merenkululaitos laatii olemassa olevan  
aineiston perusteella tarkemmat suunnitelmat  
alusliikenteen edellyttämistä väyläparannuksista  
Päijänteen ja Keiteleen alueella. Merenkululai-  
toksella on lisäksi valmius toteuttaa tarkemmat  
vesisyyvyyden mittaukset kesällä 2009 aluskulje-  
tuksissa käytettävillä väylillä niiden tarkempien  
parantamissuunnitelmien laatimiseksi.

Maantiesiltojen vaatimia tie- ja katujärjestely-  
jä ei ole tutkittu tarkemmin. Erityisesti Vaajakos-  
kella ne olisivat haastavia rakennusaikaisine va-  
rasiltajärjestelyineen valtatiellä 4/9/13/23, jonka  
keskimääräinen vuorokausiliikenne on runsaat  
17 000 ajoneuvoa eikä kiertotiemahdollisuutta  
ole kohtuullisella etäisyydellä. Vaajakosken  
maantiesillan korottaminen olisi mahdollista kyt-  
keä käynnissä olevaan hankkeeseen valtatie 4  
parantaminen välillä Lusi—Vaajakoski, jota tuli-  
si jatkaa Vaajakosken kohdalla Kanavuoren ja  
Haapalahden välillä. Suunnitelmassa on varau-  
duttu Vaajakosken kanavareitin ylittävän sillan  
rakentamiseen 8,5 metrin alikulkukorkeuteen.  
Tiehankkeen kustannusarvio olisi noin 80 milj.  
euroa ja se voitaisiin toteuttaa myös vaiheittain,  
jolloin ensimmäisen vaiheen (yksiajoratainen ke-  
vennetty ratkaisu) kustannusarvio olisi noin 55  
milj. euroa. Hanke ei kuitenkaan sisälly mihin-  
kään investointiohjelmiin.

Laukaan Kuusaankoskella maantie- ja rauta-  
tiesilta ovat niin lähellä toisiaan, että rautatiesil-  
lan korottaminen voi vaatia muutoksia maantie-  
siltaan.

Vesikuljetushankkeeseen liittyy myös 10—15 lastaustermiinalin tekeminen Päijänteen ja Keiteleen järviolueelle, mikä saattaa edellyttää parannustarpeita terminaaleille johtavalla tiestöllä. Tarkempia suunnitelmia niistä ei ole.

Voimalaitoksen arvioidaan tarvitsevan noin 11 000 irtokuutiometriä biopolttoainetta vuorokaudessa käydessään täydellä teholla. Jos kaikki tämä kuljetettaisiin maanteitse tai rautateitse, se merkitsisi raskaan liikenteen huomattavaa lisääntymistä. Tavoite kuljetusten saamiseksi vesiteil-

le on kannatettava liikenneturvallisuuden, tieliikenteen sujuvuuden ja ympäristön kannalta. Hankkeen toteuttamisen vaatimat investoinnit ovat siinä määrin mittavat, että se vaatii erillisen rahoituksen. Jos voimalaitos on tarkoitus käynnistää vuonna 2010, on jatkosuunnittelulla kiire. Tähän mennessä tehdyt selvitykset ovat yleispiirteisiä esisuunnitelmia eikä toteutukseen tähtäviä tiesuunnitelmia ole. Myös suunnitelmien tekemiseen tarvitaan erillinen rahoitus.

Helsingissä 26 päivänä syyskuuta 2008

Liikenneministeri Anu Vehviläinen

### *Till riksdagens talman*

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Herr talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spørsmål SS 585/2008 rd undertecknat av riksdagsledamot Toimi Kankaanniemi /kd:

*Ämnar regeringen vidta brådskande åtgärder för att höja broarna i Keitele—Päijänne kanal för att främja kanaltrafiken och möjliggöra att de omfattande transporter av inhemskt biobränsle som Keljonlahti kraftverk i Jyväskylä inleder 2010 sker genom kanalen?*

Som svar på detta spørsmål anför jag följande:

Det planeras att bioråvarorna för det värmekraftverk som håller på att byggas i Jyväskylä ska transporteras särskilt med hjälp av vattenvägar både söderifrån från Päijänne och norrifrån längs Keitele—Päijänne kanal. För att vattentransporterna ska vara effektiva förutsätts ny fartygsteknik och transportutrustning, vars storlek enligt Sjöfartsverkets bedömning skulle kräva att de två järnvägsbroarna som går över Keitele—Päijänne kanal och landsvägsbron i Vaajakoski höjs och att en ny landsvägsbro byggs i Vuonteensalmi. Sjöfartsverket uppskattar att kostnaderna för förbättringen av hela vattenrutten uppgår till 20—25 miljoner euro, varav broarnas andel enligt uppskattningen uppgår till 12 miljoner euro.

Att höja underfartshöjden i Keitele kanal till 8,0 meter förutsätter att landsvägsbron i Vaajakoski samt Kuusankoskis och Paatelanlahtis banbroar höjs och att farledsarrangemangen vid Vuonteensalmi genomförs. Det finns färdiga planer för Vuonteensalmis farledsarrangemang som utarbetats på 1990-talet, och sakkunnigutred-

ningar om höjningen av de övriga broarna för genomförandet av brohöjningen.

Vattenvägföreningen i Finland r.f. utarbetar som bäst en terminalutredning om fartygstransporterna i Päijänne- och Keiteleområdet. När utredningen har färdigställts utarbetar Sjöfartsverket på basis av det befintliga materialet noggrannare planer om de farledsförbättringar i Päijänne- och Keiteleområdet som fartygstrafiken förutsätter. Sjöfartsverket har dessutom beredskap att göra noggrannare mätningar av vattendjupet sommaren 2009 i de farleder som ska användas i fartygstransporterna för utarbetandet av noggrannare förbättringsplaner för dem.

De väg- och gatuarrangemang som landsvägsbroarna kräver har inte undersökts närmare. Särskilt i Vaajakoski skulle det innebära en utmaning med arrangemang med en reservbro under byggtiden på riksväg 4/9/13/23, där den genomsnittliga dygnstrafiken är drygt 17 000 fordon och det inte finns någon möjlighet till omväg inom ett rimligt avstånd. Det skulle vara möjligt att koppla höjningen av landsvägsbron i Vaajakoski till projektet med förbättring av riksväg 4 på sträckan Lusi—Vaajakoski, vilket håller på att inledas och där förbättringen vid Vaajakoski bör fortsätta mellan Kanavuori och Haapalahti. I planen har man berett sig på att bygga den bro som går över kanalen vid Vaajakoski så att dess underfartshöjd blir 8,5 meter. Kostnadskalkylen för vägprojektet är ca 80 miljoner euro och projektet kunde också genomföras stegvis, varvid kostnadskalkylen för det första skedet (en underlätad lösning med en körbana) skulle vara ca 55 miljoner euro. Projektet ingår emellertid inte i några investeringsprogram.

Vid Kuusankoski i Laukas ligger landsvägs- och järnvägsbron så nära varandra att en höjning

av järnvägsbron kan kräva att landsvägsbron ändras.

Till vattentransportprojektet hänför sig också byggande av 10—15 lastterminaler i Päijänne och Keitele sjöområde, vilket kan föranleda behov av förbättringar på det vägnät som leder till terminalerna. Det finns inga noggrannare planer för dessa.

Det beräknas att kraftverket kommer att behöva ca 11 000 kubikmeter löst mått biobränsle i dygnet när det går på full effekt. Om allt detta skulle transporteras längs landsvägarna eller järnvägarna skulle det innebära en märkbar ök-

ning av den tunga trafiken. Målet att förlägga transporterna till vattenvägarna bör understödjas med tanke på trafiksäkerheten, smidigheten i vägtrafiken och miljön. De investeringar som genomförandet av projektet förutsätter är så omfattande att de kräver särskild finansiering. Om syftet är att kraftverket ska starta 2010, är det bråttom med den fortsatta planeringen. De utredningar som gjorts fram tills nu är allmänna preliminära planer och det finns inga vägplaner som är inriktade på genomförandet. Det behövs särskild finansiering också för utarbetandet av planerna.

Helsingfors den 26 september 2008

Trafikminister Anu Vehviläinen