

Pentti Kaitera

Miksi ei kanavaa Saimaasta Pohjanlahteen

Suomen Kuvalehti, 45, 1961, s. 40–41

© Suomen Kuvalehti/ Otavamedia Oy

● Suur-Päijänteen vedet ovat aikoinaan purkautuneet mereen Kalajoen kautta, kunnes Pohjanmaan rannikon kohoaminen pakotti veden hakemaan uuden laskusuunnan etelästä. Nykyinen vedenjakaja on kuitenkin siksi kapea, että sen poikki voidaan kaivaa kanava. Sen avulla voidaan Kalajoen yläjuoksun tulvavedet pitää kurissa: ne johdetaan jo valmiina olevaan altaaseen ja juoksutetaan kuivana aikana takaisin Kalajokeen.

● Suorittamalla täydellinen voimataloudellinen porrastus Kalajoessa saadaan tämän säännöstellyn avulla energiaa n. 120 milj. kWh vuodessa. Näin saatava hyöty ei kuitenkaan vielä peitä rakennuskustannuksia.

● Asia muuttuu toiseksi, jos Kalajoesta saman tien tehdään uittoväylä. Nykyään kuljetetaan näet Haapajärveltä ja sen takaisilta alueilta aina Keitelettä ja Pielavettä myöten autoilla puutavaraa Pohjanlahden rantaan arviolta 600 000 p-m³ vuodessa. Prof. Kaitera edellyttää, että uittoväylä tehdään nippu-uittoä varten (niput nostetaan voimalaitospatojen yli) ja että uittoväylä kolminkertaistaa puun kuljetuksen tältä suunnalta rannikolle. Silloin hyöty ja kustannukset ovat tasoissa.

● Kuinka kalliiksi sitten tulee uittoväylän rakentaminen sulkuja käyttäen niin suureksi, että myös laivat ja proomut pääsevät siitä kulkemaan? Käytännössä tämä merkitsee Saimaan ja Pohjanlahden yhdistävää kanavareittiä.

Laskelmissa kanava edellytetään tehtäväksi jokiosilla 30 metrin sekä sivuuttamispaikoissa ja järviosilla 50 metrin levyiseksi ja viiden metrin syvyiseksi. Sen johdosta, että kanavareitti noudattaa koko matkan vesistöjä, eivät kaivumassat tällä 350 km:n pituisella taipaleella nouse kuin n. 25 miljoonaan kuutiometriin. Mukaan luettuina vesivoimalaitosten rakentamiskustannukset on kokonaishinta n. 30 miljardia markkaa. Kun tästä vähennetään saatavan vesivoiman arvo, tulvahaittojen poistuminen sekä puutavaran kuljetukselle koituvat edut, jää kanavareitin varsinaiseksi rakennuskustannuksiksi n. 21 miljardia mk. Tähän sisältyvät myös Keiteleen ja Uunukjärven välisen suuren kanavan rakennuskustannukset, n. 6 miljardia markkaa.

● Näin edullinen kuljetustie lisääisi tuntuvasti puutavaran kuljetuksia rannikolle ja aiheuttaisi

ehkä uusia ratkaisuja puunjalostusteollisuuden sijoituksessa. Mikäli puutavaran kuljetus lisääntyisi nykyisestäään kolminkertaiseksi, olisi uitosta aiheutuvan hyödynlisäyksen pääoma-arvo nykyisiin kuljetusmahdollisuuksiin verrattuna n. 10 miljardia markkaa (mikä tulisi ennen muuta metsänomistajain eduksi kohonena kantohintoina).

● Pitkillä kuljetusmatkoilla vesikuljetukset ovat sekä auto- että rautatiekuljetuksia selvästi halvempia. Sen vuoksi tieliikenteen yksipuolinen kehittäminen kanavaliikenteen kustannuksella ei ole viisasta.

● Sisävesistöjemme kanavayhteys mereen on toteutettava niin, että kanavan sijoituksessa otetaan huomioon ennen kaikkea kaukaisimpien ja eristetyimpien alueiden tarpeet. Perusvaatimuksena on pidettävä, että yhdyskanavaa pitkin voidaan liikennöidä edullisesti paitsi Saimaan vesistöä myös ainakin Päijänteen vesistöä. Tällainen kanavointi edellyttää samalla vanhan kanavajärjestelmämme uusimista.

● Mereen johtava kanava voi kiihottaa uuden teollisuuden perustamista järviolueella lähinnä Pohjois-Karjalassa, Pohjois-Savossa ja Keski-Suomen läänin pohjoisosassa. Näin ollen Kalajoen—Varkauden kanavareitin yleissuunta kulkee juuri niiden alueiden kautta, joissa tällaisen yhdyskanavan hyöty on suurin.

● Kalajoen kanava voi avata mahdollisuuksia myös malmilöytöjen käyttöön otolle. Vain lähellä rautatietä olevien malmien kaivamiseen kannattaa meillä yleensä ryhtyä. Järviolueemme kanavaverkko haaroittuu suurella määrin sellaisiin kohtiin, joihin rautateiden rakentaminen on liian kallista. Malmikuljetukset voitaisiin täällä hoitaa halpoina vesikuljetuksina. Kanavareitin suunta on malminetsinnän kannalta eräs maamme mielenkiintoisimpia.

● Prof. Kaiteran suunnittelema Kalajoen kanava kulkee koko matkallaan niiden seutujen kautta, joiden väestö on maan vähiten ansaitsevaa. Jo kanavareitin rakentaminen tarjoaisi runsaasti uusia työtilaisuuksia.

● Maamme liikenteen yleissuunta on liiaksi pohjoisesta etelään. Nimenomaan Pohjois-Karjalasta ja Pohjois-Savosta tarvitaan raskaan liikenteen väyliä suoraan Pohjanlahden rannikolle, missä satamat ovat lähimpänä. Voidaan tosin huomauttaa, että kanavan

suunta vie liiaksi pohjoiseen. Perämeren liikenne jatkuu kuitenkin pitempään kuin sisävesien, joten tässä mielessä Kalajoen sijainti ei aseta rajoituksia.

● Sijaitessaan näin pohjoisessa kanava vilkastuttaisi meriliikennettä Perämerellä siinä määrin, että se hyödyttäisi koko Pohjois-Suomea. Erityisesti Kalajokilaak-

so, nyt maamme vaikeimpia alityöllisyysalueita, tulisi kokonaan uuteen asemaan. Kalajoen säännöstely poistaisi myös vesihuollon kannalta esteet teollisuuden sijoittumiselle jokilaaksoon.

● Professori Kaiteran loppupöytäkirja: »Ennen kuin järviolueen kanavayhteys mereen ratkaistaan on Kalajoen suunta tutkittava.»

MIKSI EI KANAVAA SAIMAASTA POHJANLAHTEEN?

kysyy professori Pentti Kaitera

Ensi kuulemalta uskomaton ajatus on syntynyt Oulun yliopiston 56-vuotiaan rehtorin, prof. Pentti Kaiteran päässä: Saimaan kanava on kaivettava uudelleen Varkaudesta Kalajoen kautta Pohjanlahteen. Professori on tehnyt asiasta alustavan suunnitelman, joka nojaa tarkkoihin kartta-, maasto- ym. tutkimuksiin ja laskelmiin. Lopputulos on, että kanavasta tulisi taloudellisesti kannattava ja että se auttaisi juuri sitä osaa Suomea, jonka kaukokuljetuksissa vesitie on rauta- ja maantietä edullisempi. Prof. Kaitera on päättänyt tähän suunnitelmaan aherrettuaan aikansa Pohjanmaan jokialueiden suunnittelujaoston puheenjohtajana. Hän on myös Teknillisen korkeakoulun maatalouden vesirakennuksen professori. Hänellä on siis asiantuntemusta.

Tällä aukeamalla yhteenveto prof. Kaiteran kanavasuunnitelmasta.



