Suomen Vesitiet ry

VALTIONEUVOSTON SELONTEKO VALTAKUNNALLISESTA LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMASTA VUOSILLE 2021-2032

Erityisesti valtiovarainvaliokunnan toimialan näkökulmasta eli mm. rahoitukseen sekä budjettitalouteen liittyvät kysymykset

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto, tiistai 11.5.2021 klo 11.00
Suomen Vesitiet ry:n asiantuntijalausunto
Edustajana Pekka Koskinen, hallituksen varapuheenjohtaja

Lähtökohta

- Suomen Vesitiet ry. edustaa suomalaista vesiliikennettä, johon kuuluu sisävesien alusliikenne, rannikkoliikenne sekä luonnollisesti perinteinen meriliikenne
- Valtio on tehnyt merkittäviä investointeja satamien väyliin sekä sisävesiliikenteen infrastruktuuriin. Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen, kanavan vedenpinnan nostaminen sekä uuden jäänmurtokaluston hankkiminen Saimaalle. Uusi jäänmurtokalusto mahdollistaa ympärivuotisen liikenteen Saimaan järvialueella.

Suomen Vesitiet ry:n lausunto Liikennejärjestelmän kehittämisestä

- Suomalaiset kuljetusmuodot ja niiden infrastruktuurin rahoitus
    - Sisävesien rahtiliikenne on yhdenvertainen kuljetusmuoto muiden kuljetusmuotojen (meri-, rekka-, ja rautatie- ja ilmailuliikenne) kanssa
    - Suunnitellusta kokonaismäärärahatasosta vesiliikenteen osuus (meriväylät ja sisävesi yhteensä) on 3%. Tiet ja radat jakaa 97% keskenään.
- Lastien siirto maanteiltä ja rautateiltä laivakuljetuksiin
    - Valtion tulisi kehittää uusia "ympäristö- tukimuotoja”, joiden avulla tavaraerin siirtymistä ympäristöystävällisiin laivakuljetuksiin voidaan kannustaa. Ruotsissa on varsin toimiva eco-bonus toimintamalli, jota ollaan parasta aikaa uudistamassa.
    - Tässä yhteydessä voisi myös käydä kriittisen tarkastelun nykyisestä kuljetustukijärjestelmästä ja mahdollisuudesta kehittää uudenlaisia ”ympäristö- tukimuotoja”
- Varustamoiden investointituet
    - Valtion tulisi kehittää uusia investointitukia suomalaisille varustamoille, jotta rannikko- ja sisävesiliikenteeseen saadaan uusia laivoja
- Väyläverkoston kunnossapitokustannukset
    - Vesiväylien kunnossapitokustannukset ovat merkittävästi pienemmät kuin maa- ja rautateiden kunnossapitokustannukset