Suomen Vesitiet ry

Arvoisa
Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

ASIA:
VNS 2/2022 VP VALTIONEUVOSTON SELONTEKO JULKISEN TALOUDEN SUUNNITELMASTA VUOSILLE 2023—2026 https://www.eduskunta.fi/pdf/VNS+2/2022

Kiitämme Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokuntaa mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto.

Suomen Vesitiet ry katsoo, että Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan on nopeasti muuttanut liikenteen toimintaympäristöä erityisesti vesiliikenteessä. Yhteys mereltä sisävesiin on katkolla, kun Saimaan kanavan käyttö on vaikeutunut, käytännössä keskeytynyt. Itä-Suomen kansainvälisistä liikenneyhteyksistä puhuttaessa Saimaan kanavalla on ollut tärkeä merkitys Suomen ja Euroopan välisissä kuljetuksissa.

Muuttunut tilannekuva vaikuttaa vesiliikenteen painopisteisiin ja logistisiin väyliin.
Tilannekuva tulisi päivittää ja panostukset vesiliikenneväyliin ja niiden kehittämiseen vihreän siirtymä huomioiden tulisi arvioida uudestaan.

Muutokset vaikuttavat suoraan huoltovarmuuteen, logistiikkaketjujen ja mahdollisesti myös liiketoimintakentän muuttumiseen erityisesti Itä-Suomessa. Esimerkiksi Saimaan kanavan tavaravirtoja siirtynee maantielle ja raiteille. Pystyykö maantie- ja ratatieverkosto tähän lisäkuormaan?

Vesiliikenne, ml. sisävesi- ja rannikkoliikenne tarjoavat mahdollisuuksia siirtää tavaraliikennettä vesille, kestävää kehitystä tukevalle kuljetusmuodolle. Liikennemuotojen solmukohtia (satamat, terminaalit) ja yhteyksiä niihin tulee kehittää siten, että saumaton siirtyminen on mahdollista.

Ulkomaankaupan viennistä noin 90% ja tuonnista noin 80% kuljetetaan meritse. Suomen satamaverkko on kattava, ja ulkomaan merikuljetuksia 44:stä eri satamasta. Rannikkoliikenteen parempi hyödyntäminen on mahdollisuus, jossa paljon potentiaalia. Esimerkiksi Pohjois-Suomen raskaan teollisuuden kuljetuksista voisi osan siirtää maanteiltä vesille.

Vesiliikenteen, ml. sisävesi- ja rannikkoliikenne, yhteyksien parempi hyödyntäminen edellyttää satamien maaliikenneyhteyksien kunnossa pitoa ja kehittämistä. Osa satamista (12) kuuluu TEN-T ydinverkkoon, jolloin voidaan hyödyntää CEF-rahoitusta, muiden satamien kohdalla tarvitaan valtion ja alueiden rahoitusta.

Suomessa on alueellisia erityispiirteitä, ja siellä missä olisi mahdollista ja järkiperäistä siirtää tavaraliikennettä vesiteille, tulisi sitä tukea kaikilla mahdollisilla tavoilla.

Vesiteiden tehokkaampi hyödyntäminen, satamien ja maayhteyksien kehittäminen, uudet alukset, digitalisaatio, uusiutuvat polttoaineet, näihin tulisi panostaa enemmän, jolloin vaikutus kasvihuonepäästöjen vähenemiseen olisi suurempi.

Pidämme tärkeänä, että yllä mainitut asiat olisivat huomioituna julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2023- 2026.

Kunnioittaen
Suomen Vesitiet ry:n hallitus
3.5.2022 Helsingissä