

**

EU vai Suomi

POHDINTAA SUOMEN SISÄVESIEN KÄYTTÖÖNOTON TARPEESTA INTERMODAALI KULJETUKSISSA

Suomen Sisävesiliitto ry
Veikko Hintsanen

20.02.2024

SISÄLLYS

Aiheesta johtuva Pääkysymys ... 3

Budjettien kertomaa eri liikennemuotohin käytettyihin varoihin vv 1990-2015 ... 3

Tarkoittaa että vv 1990 – 2015 ... 4

Sisävesiliikenteen alasajo vv 1990-2022 ... 5

mahdollistetaan sisävesiliikenteen poisjättäminen Liikennemujotoja koskevista vertailuista ja raporteista. ... 5

Lausunto : ... 6

Yksityiskohtainen Tarkastelu 7

EU tilintarkastustuomioistuimen huomiot(8/2023) Intermodaali liikenteen kehittämisistä ... 7

eu Tukitoimenpiteiden soveltaminen Suomen sisävesiliikenteeseen osa 1 ... 8

Tukitoimenpiteiden soveltaminen Suomen sisävesiliikenteeseen osa 2 resource.html (europa.eu) ... 10

Suomen hallitus ohjelma ja sisävesiliikenne ristiriidat direktiivin 92/106/ETY mukaisen intermodaali liikenteen kehittämisissä ... 12

Suomen sisävesiliikenteen kehittämis mallin kolme tavoitetasoa ... 17

1) Faktinen Liikenneverkko ... 17

2) Digitalisaatio ... 17

3) Vihreän energian liikenneverkko ... 17

Edellytyksiä viidennen liikennemuodon mahdollisuuksista intermodaali liikenteeseen 18

Suomen sisävesi alue ja intermodaali liikenne ... 19

intermodaali sataman EU tuki edellytys ... 21

Intermodaali liikenteen Ulkoisten kustannusten laskenta esimerkki 1 ... 22

Ulkoisten kustannusten laskenta esimerkki 2 LVM ... 23

EU konventionaalinen intermodaali liikenne ... 24

Laivainnovaatio mahdollistaa , ... 25

vtt TUKEE LAIVAINNOVAATION JATKOKEHITTÄMISTÄ ... 26

EU tukee intermodaali SIIRTYMÄÄ LÄHES KAIKISSA TAPAUKSISSA ... 27

Järvi Suomen väylästön lähtökohtainen valmius iNTERMODAALIIN ... 29

Liikenne verkkojen Tilanne katsaus 20.02.2024 ... 30

AIHEESTA JOHTUVA PÄÄKYSYMYS

Aloitetaanko Suomessa uusi liikennepoliittinen kausi, jolla toteutetaan direktiivin 92/106/ ETY tarkoittamia kustannusten säästöjä jonka perusteet tutkitaan ja lasketaan ennakoivasti EU ssa sovitun viiden liikennemuodon avulla toteutetun liikennejärjestelmä tavoitteen mukaisesti

vai

pidättäydytäänkö edelleen , vuonna 1990 Suomessa aloitettuun neljän liikennemuodon mukaisesti toteutettuun, tutkimukseen, ,kehittämisen ja ylläpidon **järjestelmään jossa tuotetaan EU liikennestrategian vastaista liikennetutkimusta ,** yhden liikennemuodon poisjättämisellä kokonaan valtion tavoite, ja vaikutus arvio tarkastelujen ulkopuolelle.

BUDJETTIEN KERTOMAA ERI LIIKENNEMUOTOHIN KÄYTETTYIHIN VAROIHIN VV 1990-2015

Suomen hallitus on vuodesta 1990 alkaen harjoittanut liikennepolitiikkaa, jossa on pyritty maksimoimaan raide ja maantieliikenteen avulla tapahtuvaa kotimaan liikennettä.

Panostaen niin liikennemuotosiirroilla laivaliikenteestä raiteille ja rekoille infra rakentamista

Liikenneväylät Suomessa (väylävirasto + Traficom tiedot)	Väylät km	Kotimaan Liikenne Osuus tavara liikenne %	Ulkomaan Liikenne osuus volyymista %	keskimääräiset panostukset liikenneväyliin noin 3 miljardin vuosipanostuksista (rakennustieto)
Maantiet	77906	89	2	30%
Rautatiet	5918	9	7	25%
Sisävesiväylät	8000	>1	Alle 1%	Käytännössä 0 %`?
Rannikkoväylät	8300	<1	91	3% ?
Kadut				40%
Lentoasemat				2%

viite: Suomen Sisävesiliiitto ,Trafi, ja Ril tiedot.

Huomio , Intermodaali liikennevolyymi tausta/ mahdollisuus jopa 30% suoravientiin ja tuontiin.

Muutoksen suurin ongelma on korjausvelka, se on aina 1800 luvulta saakka arvioimatta ja huomioimatta.

TARKOITTAA ETTÄ VV 1990 – 2015

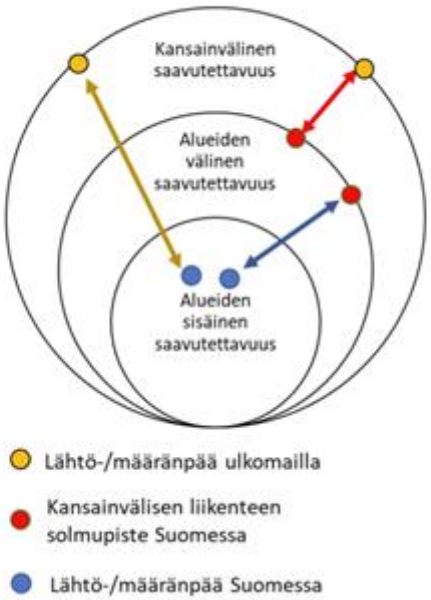
Suomen valtio on panostanut raide ja maantieliikenteeseen EU intermodaali direktiivin 92/106ET92/ETY sisävesiliikenne vaihtoehtoa huomioimatta yhteensä noin 43 miljardia euroa, kun samaan aikaan rannikko ja sisävesi väylästön hoito ja kehittäminen on tapahtunut alle kolmen miljardin voimin.

Tavoitetta intermodaali liikenteen kehittämiseksi, LVM ja virkamieskunta on aloittanut tutkimaan vv 2011 -2023 välisenä aikana pelkästään raideliikenteen avulla toteutettaviin Suomen sisäisiin siirtoihin perustuvana Tarkoittaa että EU jäsenvaltioiden ja jäsenvaltioiden välistä suoraa laivaliikennettä ei ole vielä tutkittu eikä käsitelty millään lailla Suomen liikenne hallinnossa.

Tarkoittaa että EU direktiivin 92/106/Ety maantieliikenne volyymiensiirtoja vesille ei ole aloitettu vielä tutkimaan millään tavoin, vaikka direktiivi on ollut voimassa koko Suomen EU jäsenyyden ajan. . Samoin kaikki tutkimukset toteuttavat jäsenvaltioiden välistä tavaraliikennettä multimodaalisesti yhdistettyä sisävesi ja lähimerenkulkua toteuttaen on jätetty tekemättä.

LVM:n oma kaaviokuva tarvittavista liikenne yhteyksistä on sisävesiliikenteen osalta kaikkea tutkimusta ja analyysia vailla. Kaaviossa on malli kaikille liikennemuodoille. mallin mukaan sekä alueellinen saavutettavuus että jäsenmaiden alueellinen tavaraliikenne yhteys tulisi voida analysoida ja toteuttaa jäsenvaltio kohtaisesti, mikäli mahdollista.

Kuva 1. Periaatekuva Liikenne 12-suunnitelmassa esitetystä saavutettavuuden jäsentelystä alueiden sisäiseen, alueiden väliseen ja kansainväliseen saavutettavuuteen.



++

SISÄVESILIIKENTEEN ALASAJO VV 1990-2022

Tässä vuonna 1990 Suomeen valitussa poliittisesti valitussa toimintamallissa, mikä vahvistettiin eduskunnassa , Sitran ja LVM suunnittelemalla hallintoa liikennehallinnon ,aluejakoja vastuita ja liikennemuotoja koskien vuonna 2010, jossa käytännössä annettiin suostumus virkamiehille yhdistää hallinnollisesti EU käytännön vastaisesti sisävesi ja meriliikenne ja niiden tutkimus niin, että kahdesta erillisestä liikennemuodosta(meriliikenne ja sisävesiliikenne) Suomessa käytetään nimitystä merenkulku tai vesiliikenne, jota tutkitaan tulkitaan tuetaan ,vertaillaan ja valtion toimesta suunnitellaan pelkästään meriliikenne tavoitteisesti mm. tutkimuksilla, jossa erillistä mainintaa sisävesiliikenne , ja sisävesien kauppamerenkulku sen väylämääritykset, käytetyt normit jne niissä käytetään ainoastaan Saimaan syväväylä osuudesta.

Eli Suomessa suunnitellaan edelleen liikennejärjestelmää neljän liikennemuodon mallilla , kun EU ssa toteutetaan liikennepolitiikkaa viiden liikennemuodon avulla joista yksi on sisävesiliikenne .

+++

MAHDOLLISTETAAN SISÄVESILIIKENTEEN POISJÄTTÄMINEN LIIKENNEMUJOTOJA KOSKEVISTA VERTAILUISTA JA RAPORTEISTA.

Nyt kyseessä olevassa hallituksen Liikenne ja viestinvaliokunnalle toimittamassa muistiossa U 94/2023 vp edellä kuvattu vuonna 1990 tehty poliittinen valinta näkyy niin, että Hallituksen esityksessä pelkästään raideliikenteen Green dealin tavoitteet ovat mainitut vaikka molemmat sekä sisävesiliikenne että raideliikenne tavoitteet ovat Green dealissa saman arvoisina kohdeltuina toimintoina mukana.

Esimerkki kirjeen toisen kappaleen alusta.

> ” EU:n vihreän rahtipaketin ehdotuksissa tavaraliikenteen tehokkuutta ja kestävyyttä parannettaisiin kehittämällä rautatieinfrastruktuurin hallinnointia ja tarjoamalla parempia kannustimia vähäpäästöisille kuorma-autoille, selkeyttämällä pidempien ja raskaampien ajoneuvojen käyttöä koskevia sääntöjä rajat ylittävässä liikenteessä sekä edistämällä intermodaalikuljetuksia ja valvonnan tehokkuutta

LAUSUNTO :

Suomen Sisävesiliitto ry

tukee hallituksen esitystä hyväksyä intermodaalikenteen kehittämisen esitetyn mukaisesti.

Suomen Sisävesiliitto samalla toteaa

, että Suomen valtion ja hallitus ohjelman mukaiset tavoitteet ja suunnittelemat" Liikenne 12" parlamentaarisesti hyväksytyssä suunnitelmassa eivät kykene toteuttamaan komission esittämiä muutoksia. vaan toimivat ja toteuttavat jopa päinvastaisia, kestän kehityksen vastaista ja liikenteen ulkoisten kustannusten kasvattamisiin johtavia toimia .

em syystä Suomen Sisävesiliitto edellyttää, eduskunnan vuonna 2022 Naiades sisävesien kehittämistoiminnasta eroamis- päätösten kumoamista DEM5B5B.tmp.xml (eduskunta.fi) , ja SuomenSisävesiliiton liikenne ja viestintävaliokunnalle esittämien toimenpiteiden aloittamista, niin että intermodaali kuljetusten ulkoisten kustannus säästöjen laskentaan voidaan ottaa myös sisävesiliikenteen tarjoamat mahdollisuudet mukaan. Naiades III /2021-27 - www.sisavesiliitto.fi

Suomen Sisävesiliitto väittää että Vain näiden Suomen Sisävesiliiton ehdottamien toimenpiteiden avulla Suomen intermodaali liikenteeseen voidaan saada EU tavoitteinen tulos :'

puolet Suomen maantieliikenne volyymien siirrot raiteille ja vesille voidaan toteuttaa erityisesti n siirroista vesille aiheutuneiden kustannusten maksimaalinen pienentäminen ja samalla aluekehittämisen tämän hetken vinoutumat ,jossa Järvi Suomen teollisuus ylläpitää rannikkosatamien hyvinvointia yllä maksamalla jopa viisinkertaisia kuljetus kustannuksia mitä EU tavoitteisella suoralaivaus intermodaali kuljetutuksilla Eurooppaan voisi suoriutua Vesitiet jopa viisi kertaa edullisempi - Navigator Magazine

YKSITYISKOHTAINEN TARKASTELU .

EU TILINTARKASTUSTUOMIOISTUIMEN HUOMIOT(8/2023) INTERMODAALI LIIKENTEEN KEHITTÄMISISTÄ

Erityiskertomus 08/2023: Intermodaalinen tavaraliikenne: Tavaraliikenteen poistamiseen tieliikenteestä on EU:ssa vielä pitkä matka | European Court of Auditors (europa.eu)

Raportti kulminoituu neljään pääkohtaan joiden huomioiminen ja toteuttaminen tulisi Suomessa järjestää mahdollisimman hyvin ja ilman viiveitä.

:

1) **Että komissio asettaa tavoitteet eri liikennemuotojen osuudelle ydinverkkokäytävissä ja raportoi niistä**

   Tavoite Suomea koskien:

   tavoitteen toteuttaminen Sisävesiliikenteen osalta edellyttää tarvittavien toimenpiteiden aloittamista Järvi Suomen kolmen vesistö alueen alueellisen saavutettavuuden TEN T liikenneverkon rakentamisista ja sen yhdistämistä rakennettavaan Suomen rajojen sisällä sijaitsevaan uuteen Saimaan kanavaa korvaavaan sisävesien ydinverkkoon.

   Edellä mainittujen toimenpiteiden avulla määritetään EU tavoitteisen sisävesien ydinverkon liikenne volyymit jotka voivat nousta huomattaviin määriin koska vienti ja tuonti Järvi Suomen ja Euroopan meri liikenne alueella on noin 30% koko valtakunnan tavaraliikenne vienti ja tuonti volyymista, joiden perusteella määritetään valtakunnan vesiliikennestrategia jossa on kaksi liikennemuotoa EU määritelmien mukaisesti,

2) **että komissio valmistelee sääntelymuutoksia intermodaalisen liikenteen kilpailukyvyn parantamiseksi**

   Tavoite Suomen Sisävesiliikennettä koskien:

   että hallitus eduskunta ja viranomaiset Valmistelevat tarvittavat Suomen EU sisävesi tavoitteista ja määrityksistä tällä hetkellä suuresti poikkeavan meriliikenne tavoitteisen sisävesiliikenteen asetusten ja säännösten muuttamista Naiades II tutkimuksia ja tavoitteita vastaavaksi - sisävesiliikennettä ja sisävesiliikenteen avulla suoritettavaa intermodaali liikennettä palveleviksi ja kehittäviksi tavoitteisiksi.

,

3) **että komissio luo perustan jäsenvaltioiden suorittamalle koordinoidulle arvioinnille intermodaalisten terminaalien tarpeesta**

Tavoite Suomen Sisävesiliikennettä koskien:

että Suomen hallitus ja eduskunta luovat viranomaisille poliittisen perustan EU liikennestrategian mukaisen viiden liikennemuodon avulla toteutettavaan intermodaali liikenteeseen Suomessa. Suomeen tarvitaan niin sisävesiliikenne strategia ,tavoitteet ja terminaalien ja laituri määritelmät joilla sisävesiliikenteeseen siirrettävän maantieliikenne volyymien kuljetukset voidaan hoitaa liikennemuoto optimoiduin kustannuksin, päästöin ja tehoin.

4) että komissio arvioi EU:n rahoittamia hankkeita koskevissa kustannus-hyötyanalyyseissä liikennemuotosiirtymän potentiaalia.

Tavoite Suomen Sisävesiliikennettä koskien:

4) edellyttää että virkamiesten Suomessa tekemät intermodaali liikennettä koskevissa kustannus ja hyötyanalyyseissä on sisävesiliikenne mahdollisuudet ja arviot otettu asianmukaisesti huomioon.

EU TUKITOIMENPITEIDEN SOVELTAMINEN SUOMEN SISÄVESILIIKENTEESEEN OSA 1

resource.html (europa.eu)

EU:n ehdottama tukitoimenpide intermodaali liikenteen kehittämisiksi

Yhdistettyjen kuljetusten ja niiden osien järjestämiseen, mukaan lukien infrastruktuurin ja terminaalikapasiteetin kohdentamiseen ja intermodaaliliikenteen asettamiseen etusijalle;

Ehdotuksen vaikutukset Suomen Sisävesiliikenteeseen:

Sisävesiliikenteen Suomeen mahdollista intermodaali liikennettä suunnitelleen ryhmän, johon kuului mm Aalto ja Lappeenrannan yliopisto Suomesta ja Fraunhofer instituutti Saksasta , suunnittelema laivamalli ja sen avulla toteutettava logistiikka poikkeaa EU konventionaalisesta toiminnasta edukseen sillä, että kontti ja raskaan liikenteen "last ja first mile" satamakäsittely voidaan suorittaa VTT:n mukaan erityisesti Suomen olosuhteisiin suunnitellulla laivamallilla ilman kalliita satamaterminaalilaiteinvestointeja ,joita terminaaleja voidaan Suomeen toteuttaa satoja -minimikustannuksin , joilla voidaan suuresti lievittää suurinta hidastetta , EU intermodaali toiminnan : Satama ja terminaali kustannusten suuruutta..

Huomio

Intermodaali liikenne suunnittelun suurin puute on Suomen liikenne infran lähtötaso jossa sisävesiliikenne on jätetty ilman alueellisen saavutettavuuden TEN_T liikenneverkkoa, samoin olemme tilanteessa jossa meillä ei ole sisävesiliikenteen ydinverkko yhteyttä tällä hetkellä meriyhteyden kautta Eurooppaan ja sen sisävesiliikenne verkkoihin.

Tarvittavat tuki intermodaalikuljetuksen kustannuskilpailukykyyn, mukaan lukien tiemaksuihin ja muihin maksuihin tai veroihin, jotka liittyvät liikenteen ja intermodaalisen infrastruktuurin käyttöön, sekä ruuhkamaksuihin;

Suomen viranomaisten huomioon laskelmia ja suunnitelmia tuotettaessa.

EU tilintarkastustuomioistuimen omien tutkimusten mukaan (8/2023)maantieliikenne kuljetukset ovat halvempia intermodaali kuljetukset voivat nousta jopa 56 % kalliimmiksi johtuen juuri lastaus ja purkaustoimien kalleudesta. Ja silti EU edellyttää intermodaali siirtoja toteutettavan Suomessa päästään konventionaaliseen intermodaaliliikenteeseen verrattuna jopa viisinkertaisesti halvempaan lipputulokseen kun sisävesiliikenne otetaan käyttöön EU jäsenvaltioiden välisessä suorassa intermodaali laivaliikenteessä Järvi Suomen ja Euroopan jokialueen välillä.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY1 2 artiklassa määriteltyihin ulkoisiin kustannuksiin perustuviin maksuihin, jotka koskevat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 2019/12422 3 artiklan 11 ja 12 alakohdassa määriteltyjä nollapäästöisiä ja vähäpäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja intermodaaliliikenteessä;

Suomen Sisävesiliitolla ei valmisteltua sanottavaa / lausuntoa asiasta.

tuki toimenpiteisiin, joilla helpotetaan pienten ja keskisuurten yritysten pääsyä intermodaalimarkkinoille, esimerkiksi inter modaalisten lastausyksiköiden vuokrauksen helpottaminen, myös takuiden avulla; intermodaalisten suunnittelualustojen tai rahdin kokoamisalustojen käytön edistämiseen muun muassa koulutus- ja tiedotuskampanjoiden avulla;

Suositeltava toimenpide sovellettuna sisävesiliikenteeseen intermodaali liikenteessä

Tuki toimenpiteet Intermodaalisten uudelleenlastausterminaalien kehittämiseen soveltuvan maaalueen suunnittelu- ja vuokrausehtoihin

Suomen Sisävesiliiton kanta

Järvi Suomi on hyvin pienillä kustannuksilla optimoitavissa sekä kontti että metsäteollisuuden raaka aineiden intermodaali kuljetuksiin -ilman kalliita satamakontti nosturi järjestelmiä - meillä on jo valmiina jo 1800 luvulta peräisin olevat puunuitto laiturit peruslaitureina joista osaa on pidetty kunnossa ja toiminnassa näihin päiviin saakka

Erityishuomio

Suomen sisävesiliitolla on valmiina neljän yliopiston avulla toteutettava, selkeä perussunnitteluhanke Intermodaali liikenne tavoitteen sisävesiliikenne osuuden . Hanke odottaa edelleen vuonna 2016 aloitettua hankerahoituksen saattamista positiiviseen päätökseen hankkeen aloittamiseksi

TUKITOIMENPITEIDEN SOVELTAMINEN SUOMEN SISÄVESILIIKENTEESEEN OSA 2 RESOURCE.HTML (EUROPA.EU)

kommentit ainoastaan kahteen osioon jotka liittyvät oleellisesti Sisävesiliikenteeseen soveltuvien alusten kehittämisiin.

Tukimenettelyt tulee saattaa koskemaan :
’

(f) vähäpäästöiset ja nollapäästöiset ajoneuvot, alukset tai uudelleenlastauslaitteet yhdistetyissä kuljetuksissa

Tilanne Suomessa.

Suomi on kategorisesti vastustanut viistoista vuotta , rekka liikenne volyymien siirtoon suunnitellun laivan kehittämistä ja kaikkea siihen liittyvää oheistutkimusta.

esimerkkinä VTT raportti 37/73/2009 :

Ote yhteenvedosta:

..alusprojektin suurin innovatiivisuus arvo on kokonaan uuden kuljetusjärjestelmän luominen jolla on mahdollista korvata kumipyöräkuljetukset puu raaka aineen kuljettamiseksi voimalan poltto aineeksi. Alusratkaisu tekee mahdolliseksi ympärivuotisen liikenteen sekä matalien luonnonsatamien käytön, joihin ei tarvita lastausinfrastruktuuria, koska lastauslaitteisto kulkee laivan mukana…"

Mallisuoja : M20080212 / PRH -Suomi

Ja ote TEM päätöksestä jolla aloitettiin sisävesilaivakehittämisen jäädyty vuonna 2009 jolloin EU innovaatio laivanrakennustuen mukaan hanke oli VTT:n mukaan tukikelpoinen.

From: Risto.Paaermaa@tem.fi

To: taisto.hintsanen@saunalahti.fi

Cc: Janne.Peltola@tem.fi ; Kalle.J.Korhonen@tem.fi ; Jyrki.Peisa@tem.fi

Sent: Friday, October 09, 2009 3:48 PM

Subject: VS: Laffcompin telakkainnovaatiotukihakemuksen päätösajankohdan tiedustelu

Hei,

Olemme valmistelleet päätösluonnoksen, joka on ministerin pöydällä. Valitettavasti esitämme kielteistä päätöstä. Katsomme esittelijöinä, että

Erityishuomio

Valtio päätti olla aloittamatta intermodaali liikenteen vesiosuuden kehittämisistä, koska se olisi tarvinnut noin 30 miljoonan euron siltojen nostoja laiva liikenteen mahdollistamiseksi Keitele Päijänne alueella , ja samaan aikaan jatkoi pelkän raide ja maantieliikenne volyymien osalta. Vuonna 2010 valitun liikenne revoluutio mallin mukaista liikenne infran kehittämistä niin VR terminaalien satojen miljoonien rakentamisilla, kuin rekkojen akselipainojen korottamisilla.ja mm äänekosken sellutehtaan Vuosaari intermodaali liikenteen aloittamista 180 miljoonan euron raide-maantie ja meriväyliä koskevalla projektilla.

Tukimenettelyjen piiriin kuuluu : : **konttien uudelleenlastaukseen liittyvän olemassa olevan tekniikan lisävarusteet, joilla puoliperävaunut voidaan uudelleen lastata, kuten puoliperävaunujen pystysuuntaiseen uudelleenlastaukseen tarkoitetut portaalinosturin nostovarret**

Huomio Suomen sisävesiliikenteeseen

Ks kohta f samassa VTT raportissa edelleen

….hakemuksen liitteessä A esitetyt uutuuspiirteet 0,1,2,ja 6 täyttävät innovaatiotuen myöntämisille esitetyt kriteerit vaatimusten osalta , uutuuspiirteet 2,3,4,5,ja 7 eivät varsinaisesti sellaisenaan ole uusia mutta niiden soveltaminen kyseiseen kokonaiskonseptiin tuo innovatiivisuus arvon.

SUOMEN HALLITUS OHJELMA JA SISÄVESILIIKENNE RISTIRIIDAT DIREKTIIVIN 92/106/ETY MUKAISEN INTERMODAALI LIIKENTEEN KEHITTÄMISISSÄ

Hallitusohjelma (valtioneuvosto.fi) kohdasta 6.5

vs.

Suomi

Sisävesi.fi – Tämä sivusto käsittelee Suomen sisävesiliikennettä ja sen tulevaisuutta (sisavesi.fi)

SISÄVESI ALUE - www.sisavesiliitto.fi

ja sisävesikehittämisen EU tavoitteet löytyvät:

Inland Navigation Europe

Hallituksen tavoite aihe	Huomio	EU faktat
Korjausvelka	Korjausvelka käytännössä koko 2010 luvun alusta lähtien määritetty ilman sisävesiliikenne verkon määrittelyä ja sen tarvitsemaa korjausvelkaa Intermodaali liikenteen tehokkaaseen toteuttamiseen	EU ssa viisi liikennemuotoa joista Suomessa kehitetään vain neljää. Sisävesiliikennettä ”kehitetään” eduskunnan hyväksynnällä muusta Euroopasta poiketen meriliikenne tavoitteisesti
Väylän pito	Kaupunkien kasvu kulminoituu rannikkokaupunkeihin ja niiden intermodaali liikenteen solmukohtina pitämisiin.	Sisämaan asetusmuutoksessa edellytettyjä intermodaali liikenteen terminaaleja Suomessa on jo kolmen vesistön alueella käyttöön otettavaksi ”Keitele Päijänne” perusraportin mukaisesti -satoja.

Väyläverkon kehittäminen ja korjausvelan purku pullonkauloja purkaen	1,6 miljardia panostetaan käytännössä Intermodaali liikenteen tehokkaimman tavan vastaisesti. Kehittämällä valtateitä kilpailemaan raide ja sisävesiliikennettä vastaan, huomioimatta toteutettavaksi edellytettyä liikennemuoto siirtoa maanteiltä raiteille ja vesille. edelleen valtion tavoitteena vahvistaa länsi suomen alueellista intermodaali liikenteen toteuttamista Järvi Suomesta rekka liikenteellä	Intermodaali liikenteen perustana on kattavat liikenneverkot kaikille liikennemuodoille : raide, maantie ja sisävesien TEN_T verkot joista alueellisella kattavaa verkkoa käyttäen hoidetaan lastien /konttien jakelu ja keräily liikennettä. ydinverkko yhteyksillä rakennetaan liikenteen suoraliikenne logistiikan vaihtoehto jäsenvaltioiden välille : **Sisävesiliikenteellä ei ole kumpaakaan liikenneverkkoa toiminnassa**
Tieverkon tuottavuus	parannetaan	Tuottavuuden parantaminen on ok. Mutta samalla ,jättämällä kaikesta arvioinneista Intermodaali vaihtoehdon pois asetuksen muutos perusteilla laskien EU - vaihtoehto liikennemuoto siirtojen maksimoinneistai jää toteuttamatta.
Hankerahoituksen hyödyntäminen	CEF hankerahoituksen maksimaalinen käyttö	Intermodaali liikenteen kehittämisiin Suomeen on saatu yksi hanke toteutettua. vv 2017-2020 Hanko Rostok välin terminaali toimintojen kehittämisiin 4,5 miljoonaa euroa, Jolla vahvistettiin maahan valittua liikennepolitiikkaa, jossa sisävesien intermodaali liikennettä ei kehitetä EU tavoitteisesti vaan kaikki panokset keskitetään raide ja maantieliikenteen kehittämistoimien avulla rannikoilta tapahtuvan meriliikenteen avulla. vv 2014-2020 EU CEF varoja myönnettiin em vaihtoehdolla käytettäväksi Suomeen seuraavasti hankkeita kpl ja saatu rahaa EU lta (milj,euroja) :

		eriliikenne: 29/(123) maantieliikenne 9/(14,6) raideliikenne : 12/(93,7) sisävesiliikenne: 1 /(0,1) ositus Suomelle EU omasta tutkimuksesta
Tieverkon tekninen kehittäminen	Selvitetään erikoiskuljetuksiin soveltuvan tieverkon kehittämistä tukemaan nykyistä suurempien kuljetusten toteuttamista	OK Jälleen sama : Mutta vaihtoehto on kuljettaa erikoiskuljetuksia vesillä Tarkoittaa em sitä että toimitaan totaalisesti vastoin EU ssa sovittavia Intermodaali tavoitteita.
Liikenneturvallisuus	Hallitus asettaa liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteeksi	Mitä enemmän saamme raskasta maantieliikenne volyymiä raiteille ja vesille . Turvallisuus maanteillä kohenee
Liikennejärjestelmän kehittäminen	Tavaraliikenteelle välttämättömät taukopaikat ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko huomioidaan liikennejärjestelmän kehittämisessä	Yksityiskohtana ok. Mutta samalla tavoite on jälleen näyte yksityiskohdasta, mikä paljastaa sen miten hallitus on sitoutunut maantieliikenteen pienintä yksityiskohtaa myöden kehittämään sitä . Samalla kun intermodaali liikenteen kokonaiskuvaa ja sen vaikutusta liikennejärjestlmän kestävään kehitykseen ei tunnisteta laisinkaan. ei edes nimenä hallitusohjelmassa.
TEN_T verkon kehittäminen	Tunnistetaan teknologiavientiklustereina toimivat toiminnalliset kaupunkiseudut TEN-T-verkon kaupunkisolmukohtina.	**Sisävesiliikenteeltä puuttuu toimivat liikenneverkot kokonaisuudessaan** kolmen sisävesistön ja noin 1/3 maamme pinta alasta , väestöstä , viennistämme ja tuonnistamme ,alueelta, josta syystä koko Järvi Suomen alue on liikenteellisesti rannikkosatamien takamaa aluetta . Järvi Suomi voi päästä tasavertaiseen asemaan rannikkoseutujen kanssa ainoastaan intermodaaliliikennettä kehittämällä EU tavoitteisesti.

		Tarkoittaa TEN_T kehittämis linjan vuonna 1997 aloitetun Suomi on Saari liikennemallin täydentämisellä Intermodaali liikennettä vastaavaan toimintakuntoon.
Pohjoismainen yhteistyö ja liikenneverkkojen ja kaluston kehittäminen	Tavoitellaan yhdessä Ruotsin ja Norjan kanssa EU:n ja Naton investointimahdollisuuksia Skandinavian pohjoisosan logistiikkayhteyksien parantamiseksi. Laaditaan selvitys Merenkurkun (Vaasa-Uumaja) kiinteästä yhteydestä.	kannatettavia aiheita . Ehdottomasti. Seuraavilla huomioilla **Ruotsin** liikenneverkko ja väylä rakentamiset sekä liikennemuotojen väliset tuet sisävesiliikenteelle ovat aloitetut jo vuosikymmen sitten ja Ruotsissa toimii jo sisävesien jakelu ja keräily liikenteessä ensimmäiset kontti liikenteen alukset, ja kaksinkertaistanut sisävesiliikenne volyyminsa vv 2016-2021 **Norja on** uudella laivatekniikalla pelkkään laivojen lähiliikenteeseen perustuvaan automaatio intermodaali liikenteen tehtaan tuotannon ja valtamerisataman välillä vuonna 2021 .
Raideliikenne panostukset ja kannattavuuden kasvattaminen	1,4 miljardia	Missään laskelmissa ei huomioida intermodaalisuudella tavoiteltavaa optimointia vaan panostetaan ikään kuin raideliikenne olisi ainoa vaihtoehto toteuttaa Intermodaalisuutta Suomessa.
Turvataan merenkulun toiminta edellytyksia TEN_T verkkoa kehittämällä	Tavoitteet ovat hyviä ja kannatettavia ja koskevat ainoastaan Suomen meri ja erityisesti sen lähimeriosuutta ja tavaran vaihtoa EU jäsen valtioiden välillä mikä kattaa noin 85% maamme merenkulusta.	Merenkulun määritelmä liikennemuotojen kehittämistavoitteiden määrittäminen intermodaali liikenteen arvioinnissa edellyttää kahta erillistä vesiliikenteen toteuttamista ja arviointia .Suomessa on valitettavasti vastoin EU määrityksiä toteutettu vesiliikenne pelkästään meriliikenne tavoitteisesti ja mikä valitettavinta täydellä -Eduskunnan hyväksynnällä.

Saaristo liikenne, päästökauppa **huoltovarmuus, energian kulutus, vähärikkisyys liikenteessä vaihtoehdot Reittiliikenne linjat ja tuet**	Varmistetaan toimiva saaristoliikenne, jolla tarkoitetaan sekä maantielauttoja ja -losseja että yhteysaluksia	ok. Jälleen esimerkki valiktun liikennepoliittisen linjan mukaisten yksityiskohtien tuomisen hallitusohelmaan : vrt Järvi Suomen sisävesien tavaraliikenne tavoitteet ,strategiat, merenkulun määritelmät ja niiden puutteet.
Digitaalisuus	Digitaalisuuden kehittäminen on hieno asia.	Se että kehittämistä toteutetaan valitun liikennepoliittisen linjan mukaisesti ei tarkoita että kehitetään menetelmiä joilla voidaan optimaalisesti toteuttaa intermodaali liikennettä, koska Suomesta puuttuu yhden liikennemuodon kokonaisvaltainen tutkiminen ja tutkimusten soveltaminen digitaalisen liikenteen palvelujen kehittämisiin eri liikennemuodoille optimoitua intermodaali liikennettä tehostamaan..

SUOMEN SISÄVESILIIKENTEEN KEHITTÄMIS MALLIN KOLME TAVOITETASOA

1) **FAKTINEN LIIKENNEVERKKO**
2) **DIGITALISAATIO**
3) **VIHREÄN ENERGIAN LIIKENNEVERKKO**



EDELLYTYKSIÄ VIIDENNEN LIIKENNEMUODON MAHDOLLISUUKSISTA INTERMODAALI LIIKENTEESEEN .

SISÄVESIALUE INNOVATIIVISELLE INTERMODAALILIIKENTEELLE

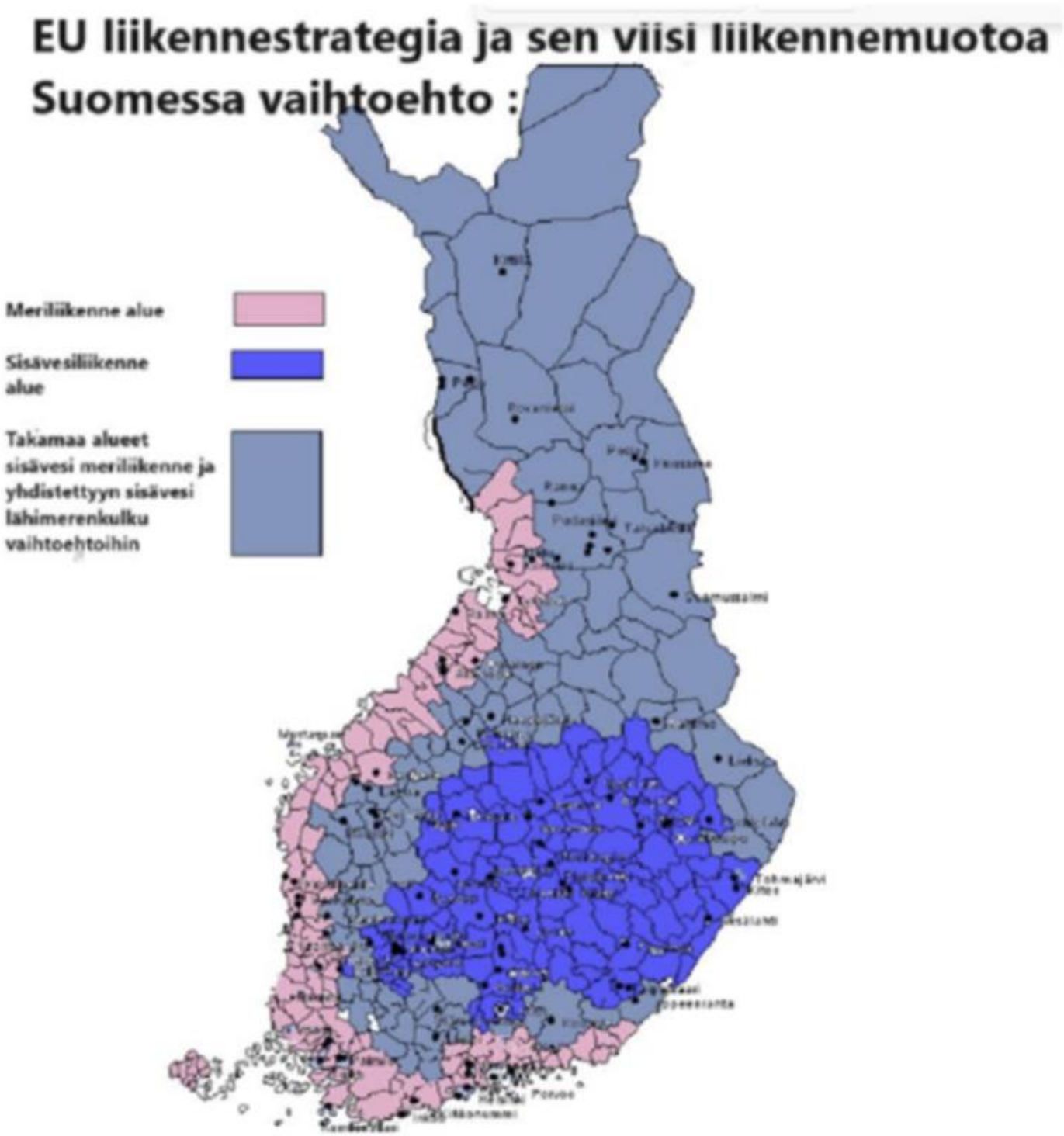
Yhdistettyjä kuljetuksia koskeva direktiivi[12] vuodelta 1992 on ainoa EU:n säädös, joka koskee erityisesti intermodaalista tavaraliikennettä. Yhdistetty kuljetus on intermodaalinen kuljetusmuoto, mutta sen yhteydessä sovelletaan sallittua kuljetusyksikkötyyppiä ja maantieosuuden enimmäispituutta koskevia rajoituksia. Direktiivi kattaa kaikki rajat ylittävän liikenteen intermodaaliset liikennevirrat, paitsi jos ne ylittävät rajan EU:n ulkopuolisen maan kanssa. Puhtaasti kansalliset liikennevirrat eivät vielä kuulu direktiivin soveltamisalaan. Direktiivissä säädetään sääntelyyn liittyvistä ja taloudellisista kannustimista, kuten ajoneuvoverovapautuksista yhdistetyissä kuljetuksissa.

Kaavio 4 – Tavaraliikenteen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt liikennemuodoittain

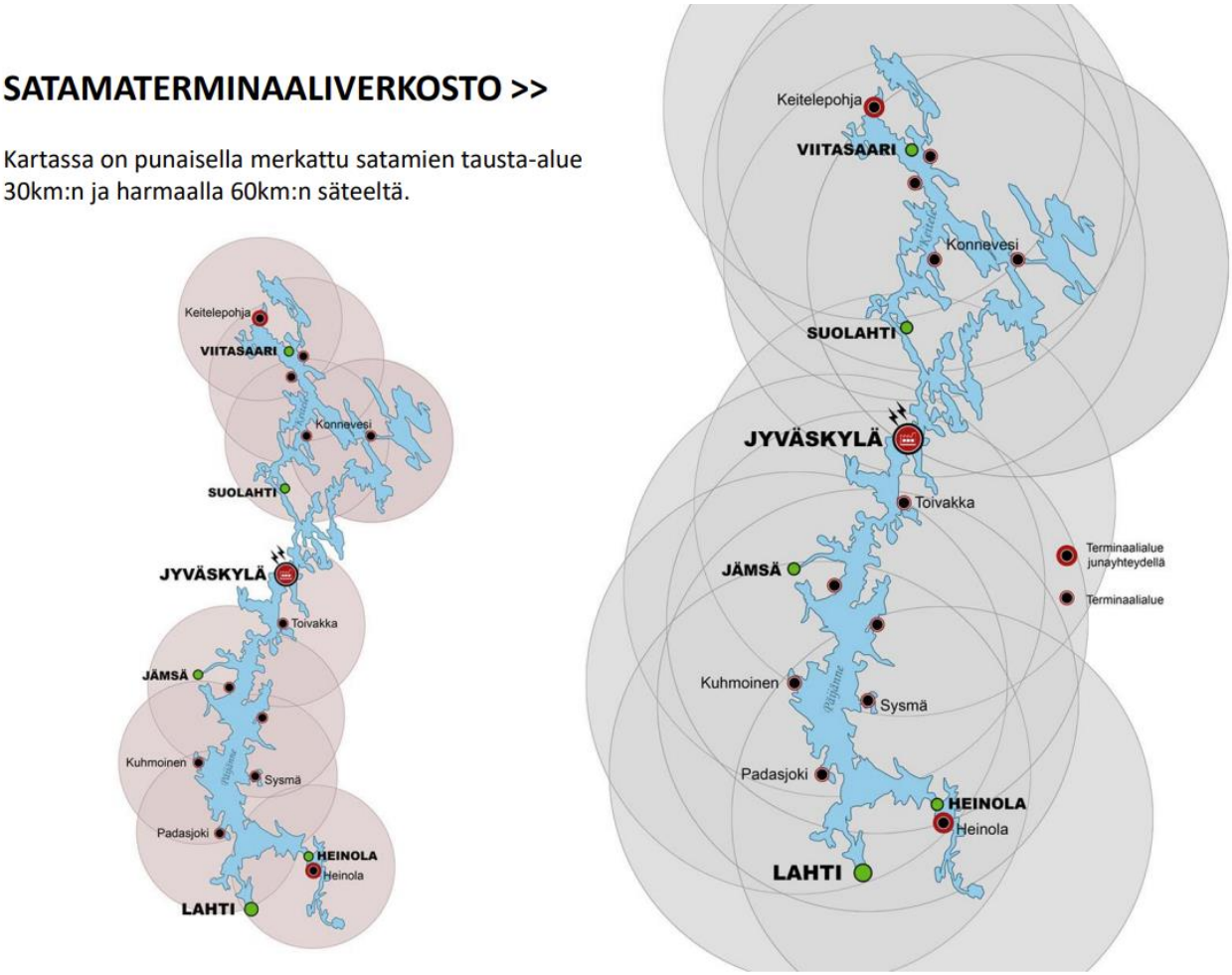


Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin Euroopan ympäristökeskuksen vuoden 2018 tietojen perusteella.

SUOMEN SISÄVESI ALUE JA INTERMODAALI LIIKENNE
jossa valmiita väyliä 8000km



jossa terminaaleja pienillä kunnostuksilla satoja - niin bioenergian kuin konttien käsittelyyn ja laivakuljetuksiin, joissa rekat lastataan ja puretaan minilaitureissa lyhimmällä mahdollisella maantie kuljetuksilla lähettäjältä vastaanottajalle laivan omilla lastinkäsittely laitteilla. Esimerkki Keitele Päijänteeltä.



SATAMA ENERGIA INTEGROIDUSTA ENERGIA BIOENERGIA/UUSIUTUVAN ENERGIAN SATAMASTA VERKOSTOSTA KEITELE PÄIJÄNTEELLE, johon jokaiseen laituripaikkaan voidaan toteuttaa myös intermodaalista kontti liikennettä suora liikenteenä eurooppaan tai syöttö ja jakeluliikenteenä lähimeriliikenne valittuun satamaan heti kun meri yhteys on rakennettu.

INTERMODAALI SATAMAN EU TUKI EDELLYTYS

on palvella tasapuolisesti kaikkia alueen toimijoita



METSÄSTÄ SUORAAN LAIVAAN TERMINAALI



INTERMODAALI LIIKENTEEN ULKOISTEN KUSTANNUSTEN LASKENTA ESIMERKKI 1

ulkoisten kustannusten säästöistä EU :n ja Suomen välisessä intermodaali liikenteessä, jossa yhdistetty sisävesi lähimerenkulun liikenne ja uudet laivamallit ovat mukana

jossa

aihe	Kuorma auto	Sisävesilaiva
Likenteen Ulkoiset kiinteät kustannukset valtiolle	0,088 €/tkm	0,022€tkm
Ympäristön suojelu	4 x sisävesikustannukset	1
Äänisaaste	0,0079 €tkm	0
Sosiaaliset kustannukset/ 100km	0,429 E/100tkm	0,03€/100tkm
Yhteenveto	Vesiliikenne keskimäärin 83% halvempaa mitä kuorma auto	

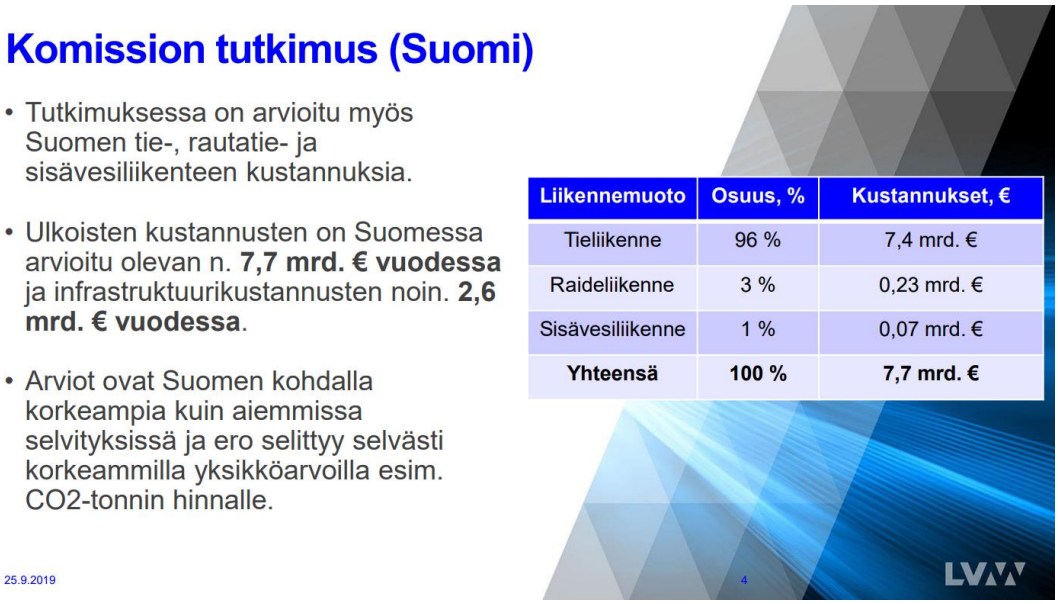
Operatiivisesti ongelmana ovat laivojen paluulastit mutta karkeasti voidaan sanoa Että laiva on sisävesillä 30-80 halvempaa mitä kuorma auto,riippuu liikenteestä

Viitteet tämän sivun tiedoille löytyy :

(Rohács & Simongáti / TRANSPORT – 2007, Vol XXII, No 3, 150–151.)

(Economical and Ecological Comparison of Transport Modes: Road, Railways, Inland Waterways, 14.)

ULKOISTEN KUSTANNUSTEN LASKENTA ESIMERKKI 2 LVM



Kirjoita tähän esityksen otsikko tai väliotsikko (paikallisliikenneliitto.fi)

volyymi vuonna 2018 olivat trafin mukaan

Maantieliikenne	25969 miljoonaa tonnikilometriä. = 0,296 euroa/tonnikm.
Raideliikenne	7086 miljoonaa tonnikilometriä= 0,03 euroa /tonnikm
Sisävesiliikenne	3010 miljoonaa tonnikilometriä= 0,02 euroa/tonnikm.

EU tavoite on vuodesta 2011 alkaen ollut rekka liikenne volyymien puolittaminen jota Suomessa ei ole vielä aloitettu tutkimaan. Nyt direktiivi muutos edellyttää valtion tekevän ja tuottavan laskemia suunnitelmien perustaksi.

Tässä yksi näyttö siitä että mikäli Suomessa kyetään puolittamaan rekka liikenne volyymit sisävesiliikenteen avulla, tarkoittaa se vuotuisia säästöjä valtion ulkoisissa kustannuksissa noin minimissään 1,5-2 miljardia euroa vuodessa.

Tähän voi jo esittää seuraavien innovaatioiden ja hankesuunnitelmien jo vuonna 2009 valtiolle esitettyjen hankkeiden uudelleen arviointeja ja käynnistämisiä EU tukitoimien avulla.

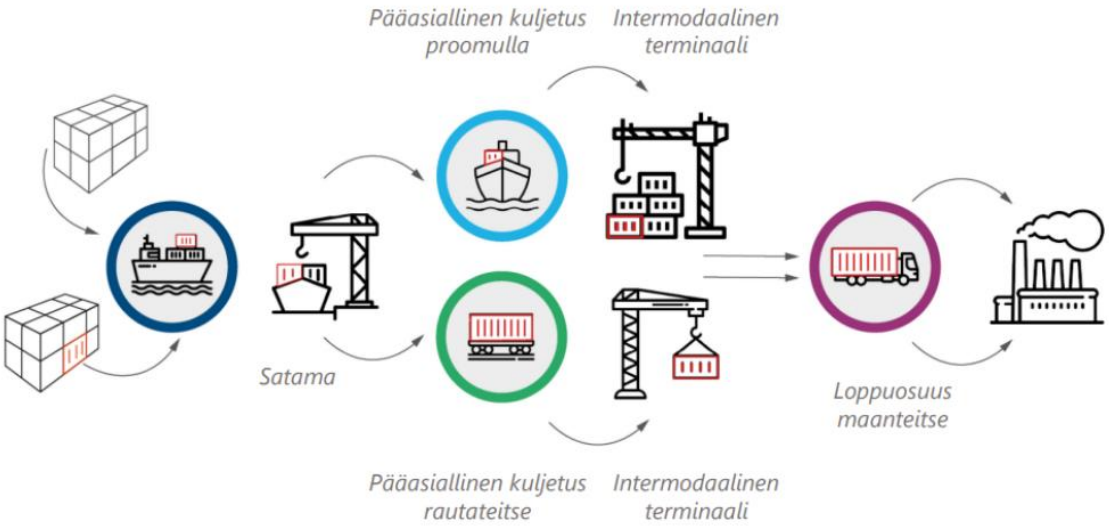


EU KONVENTIONAALINEN INTERMODAALI LIIKENNE

EU

konventionaalinen logistiikkaketju

Kaavio 1 – Esimerkki intermodaalisen tavaraliikenteen logistiikkaketjusta

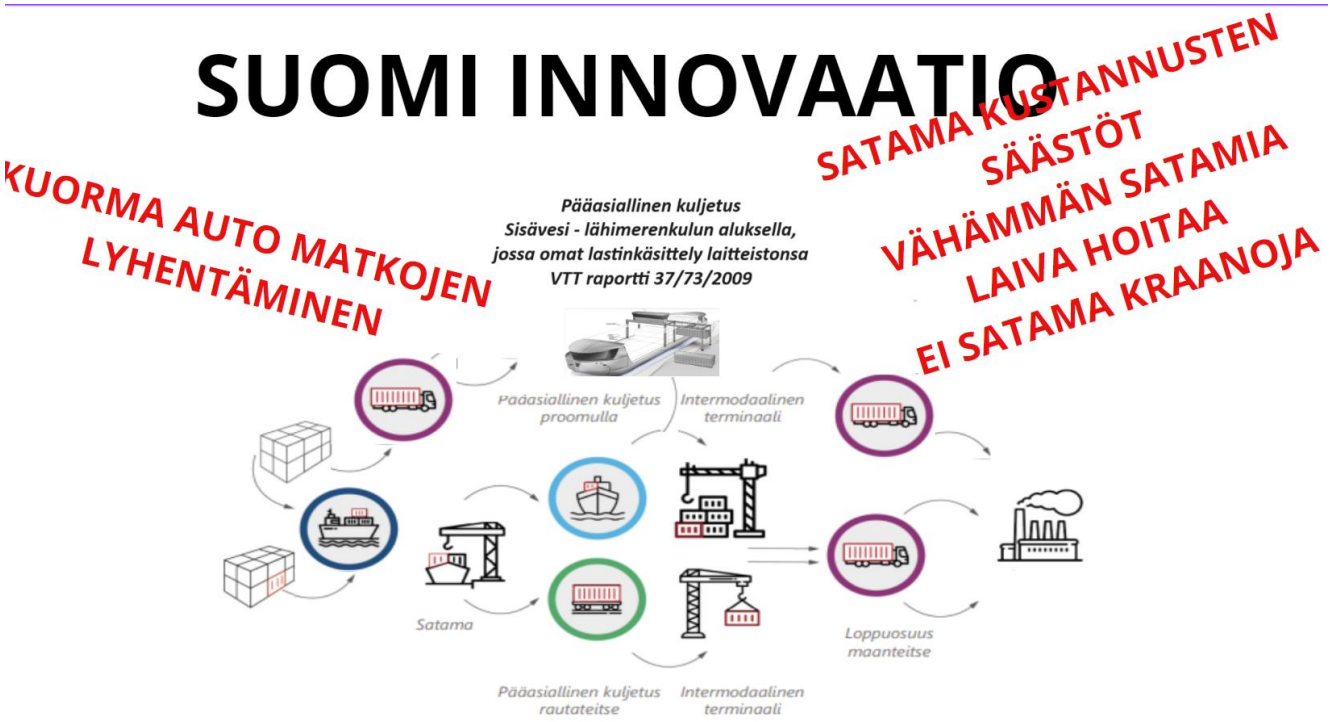


Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin.

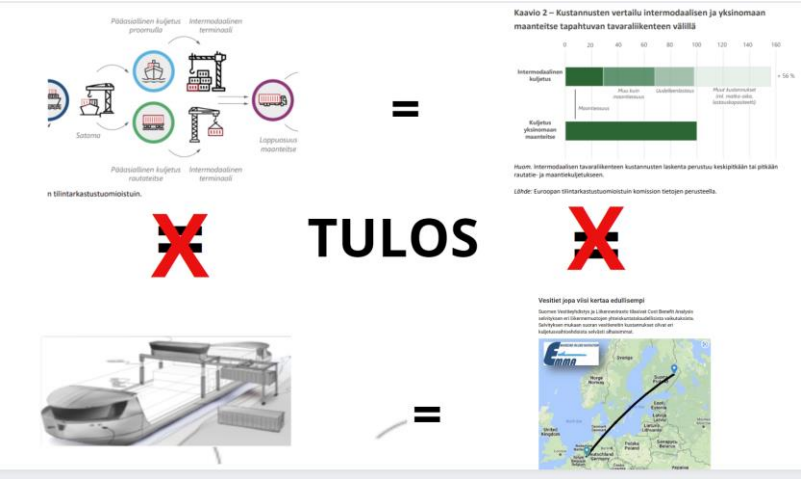
LAIVAINNOVAATIO MAHDOLLISTAA ,

Jopa kaksi kolme satamakäyntiä vähemmän mitä konventionaalisessa käytössä olevassa Järvi Suomi EUROOPPA intermodaali liikenteessä.

Uusi malli perustuun laivanrakennus innovaatioon , millä mahdollistetaan Suomen intermodaali liikenteen tehokkuus .



Tulos Järvi Suomen viennille ja tuonnille **jopa yhteen viidesosaan pudonneet kuljetus kustannukset**. esimerkki laskelma Joensuu Dusseldorf



Laivamall sarja i yhdistettyyn itämeri/sisävesi liikenteeseen ; mallisuojattu Suomessa

VTT TUKEE LAIVAINNOVAATION JATKOKEHITTÄMISTÄ

Minkä realistisuuden on mm VTT todennut suositellessaan valtion innovaatio tukea intermodaali sellaisen intermodaali liikenteen aloittamisiin jolla poistetaan vuosittain 4miljoonaa m3 hake liikennettä maanteiltä . Eli kaksinkertainen volyymi mitä Saimaan kanava viimeisinä toimintavuosinaan

Yhteenveto

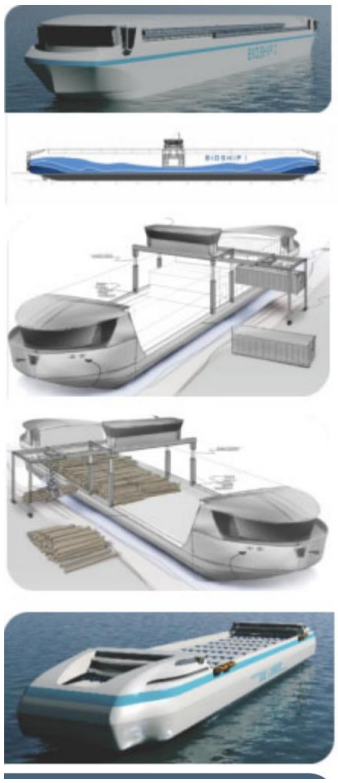
Laffcomp OY:n alusprojektin suurin innovatiivisuusarvo on kokonaan uuden kuljetusjärjestelmän luominen, jolla on mahdollista korvata kumipyöräkuljetukset puuraaka-aineen kuljettamiseksi voimalan polttoaineeksi. Alusratkaisu tekee mahdolliseksi ympärivuotisen liikenteen sekä matalien luonnonsatamien käytön, joihin ei tarvita lastausinfrastruktuuria, koska lastauslaitteisto kulkee laivan mukana. Laffcomp Oy:n hakemuksen liitteessä A esitetyt uutuuspiirteet 0, 1, 2 ja 6 täyttävät innovaatiotuen myöntämiselle esitetyt kriteerit vaatimusten osalta. Uutuuspiirteet 2, 3, 4, 5, ja 7 eivät varsinaisesti sellaisenaan ole uusia, mutta niiden soveltaminen kyseiseen kokonaiskonseptiin tuo innovatiivisuusarvon.

Haettu tukisumma perustuu aluskonseptin innovatiivisten osioiden kustannusarvioon, mutta hyväksyttävän ylärajan ollessa 150 € kompensoitua bruttorekisteritonnia kohti, tuen enimmäismäärä suunnittelun tämän hetkisellä tarkkuudella on 818 100 €

Espoo 30.1.2009

Harri Soininen

Asiakasjohtaja, TkT



Hyötysuhde

Binnenschiffahrt ZfB nr.8

Siltojen nosto	H/K = 7,60
Siltojen nosto + alueterminaalit	H/K = 4,22

Valkean kirjan arvoilla hyötykustannus olisi:

Siltojen nosto	H/K = 13,9
Siltojen nosto + alueterminaalit	H/K = 7,8

Ulkoisten kustannusten säästöt (4,5 M€/v)	77,8 M€
Työllisyyden lisäys (6,5 M€/v)	112,3 M€
Hyödyt yhteensä	190,1 M€

Vastaavat luvut Valkoisen kirjan arvoilla

Ulkoisten kustannusten säästöt (13,7 M€/v)	236,8 M€
Työllisyyden lisäys (6,5 M€/v)	112,3 M€
Hyödyt yhteensä	349,1 M€

Rakentamiskustannukset

Siltojen korottaminen ja talviliikenteen vaatimat toimet	25,00 M€
Alueterminaalien perustaminen 10-12 kpl	20,00 M€
Kokonaiskustannus	45,00 M€

ovat selkeimmin laskettavis- joonaa irtokuntiota kuution

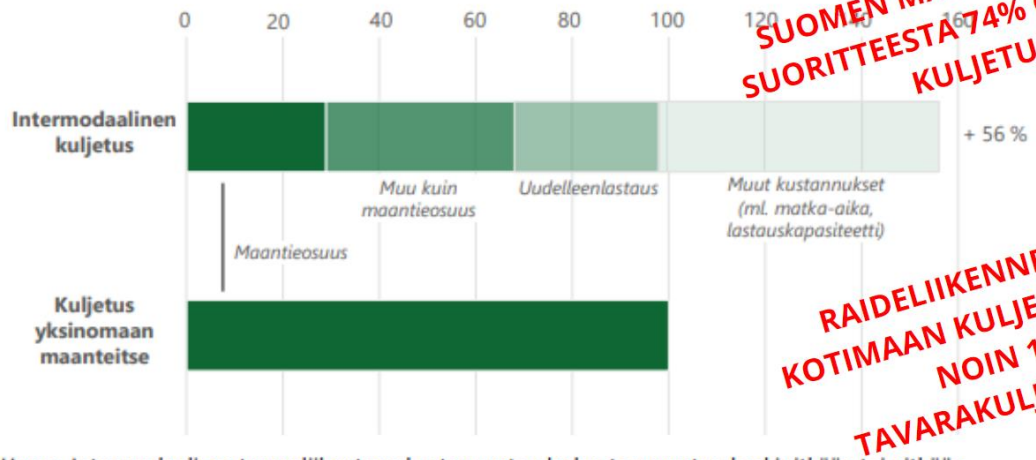
EU TUKEE INTERMODAALI SIIRTYMÄÄ LÄHES KAIKISSA TAPAUKSISSA

liikenteeseen siirtymistä vaikka kustannukset olisivat intermodaali liikenteessä suuremmat mitä suorassa rekka liikenteessä.

Meillä Suomessa tiheän sisävesiliikenne väylästön ja innovatiivisen lastaus/purkaus menetelmien avulla voidaan useasti saavuttaa sisävesiliikenteessä VTT :n toteamalla ympärivuotisesti suoritettavalla laivalikenteellä halvempi kuljetuskustannus asiakkaalle mitä maantie kuljetus on.

ks kuva .kaavio 2

Kaavio 2 – Kustannusten vertailu intermodaalisen ja yksinomaan maanteitse tapahtuvan tavaraliikenteen välillä



SUOMEN MAANTIELIIKENTEEN SUORITTEESTA 74% OLI YLI 150 KM KULJETUKSIA

RAIDELIIKENNE SUORITE KOTIMAAN KULJETUKSISSA ON NOIN 18 % TAVARAKULJETUKSISTA

Huom. Intermodaalisen tavaraliikenteen kustannusten laskenta perustuu keskipitkään tai pitkään rautatie- ja maantiekuljetukseen.

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin komission tietojen perusteella.

Eu tavoite on ollut vuodesta 2011 selkeä; Tavoite on ollut siirtää liikennettä maanteiltä raiteille ja vesille

Meillä Suomessa suunta on ollut hyvin selkeästi päinvastainen

eli

ollaan toimittu tietoisesti vastoin EU ssa sovittua siirto tavoitteita maantieliikenne volyymien siirroista raiteille ja vesiliikenteeseen. On kasvatettu tietoisesti maanteitten valmiuksia ja mahdollisuuksia niin että virta on ollut tavoitteiden vastaisia kun ei ole huolehdittu lainkaan samanaikaisista sisävesiliikenteen kehittämistavoitteista .

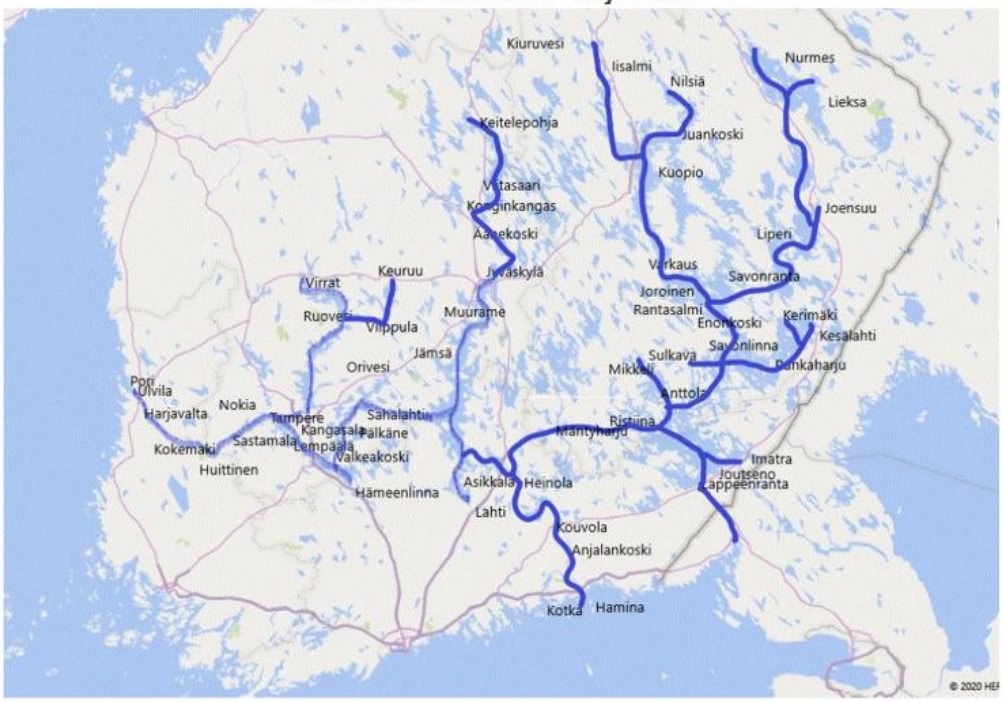
Maanteitten tavaraliikenne eri matkoilla vv2011-2019 ja EU:ssa sovitut tavoitteet

km	kuljetussuorite tonnikm 2011	kuljetussuorite tonnikm 2019	ero %	EU tavoite vuodelle 2050 vuodelta 2011 raiteille ja vesiliikenteeseen	EU tavoite vuodelle 2050 vuodelta 2019 raiteille ja vesiliikenteeseen
1-150	6968	6124	- 14%	voi kasvaa	
151-300	6961	5810	-20%	-50 %	-75 %
301-700	6864	9937	+31%	-50 %	-75 %
701-	566	1656	+65%	-50 %	-75 %

JÄRVI SUOMEN VÄYLÄSTÖN LÄHTÖKOHTAINEN VALMIUS INTERMODAALIIN

sisävesiliikenteen intermodaali liikenteen aloittamisiin ja kehittämisiin EU direktiivin mukaisin toimenpitein.

jossa todellisen yli 7000 km kaupalliseen merenkulkuun sovelias koko Järvi Suomen kattava väylästö



LIIKENNE VERKKOJEN TILANNE KATSAUS 20.02.2024

