Lausunto hallituksen esityksestä HE 178 2024 vp

Suomen Sisävesiliitto ry

Asiamies Veikko Hintsanen

Hiirenkirkontie 60

29420 Purola

Email : veikko.hintsanen@outlook.com

Sisällysluettelo

Lausunto hallituksen esityksestä HE 178 2024 vp 1

Suomen Sisävesiliitto ry 1

Sisällysluettelo 2

1. Johdanto 3

Hallituksen esitys 3

Pääasiallinen huolenaihe 3

2. Nykyinen liikennemalli tilanne 8

Kauppamerenkulun väylämääritykset ja sisävesiliikenne 8

3. Liikenne järjestelmämme osaoptimointi ja sen vaikutukset 9

4. EU:n liikennejärjestelmätavoitteista luopuminen 10

5. Poikkeamat EU-tavoitteista Suomessa 11

6. Hallinnon rakenteet ja osa-optimointi 12

7. Sisävesiliikenteen mahdollisuudet liikenteen päästöjen pienentämisissä 13

Kehityksessä Ilahduttavaa on se että: 13

8. Poikkeamat EU-tavoitteista Suomessa 14

9. Suositukset 15

10. Suuri liikenne-ympäristö- ja aluepoliittinen haitta 16

11. Päätelmä 17

1. Johdanto

Arvoisa valiokunta,

Suomen Sisävesiliitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto.

Hallituksen esitys

"Hallituksen esityksellä on tarkoitus muuttaa IMO/Marpol-tavoitteisesti meriliikenteen ympäristölainsäädäntöä ja soveltaa sitä sisävesiliikenteeseen siellä, missä mahdollista. Kokonaisuudesta tuli lausunnolle 523 sivun paketti."

1) merenkulun ympäristönsuojelulakia,
2) aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettua lakia,
3) alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia,
4) jätelakia,
5) ympäristönsuojelulakia ja sakon täytäntöönpanosta annettua lakia

Pääasiallinen huolenaihe

Suomen Sisävesiliitto korostaa ja pitää hyvänä, että valtiovalta huolehtii merenkulun kehittämisestä.

Kuitenkin liitto on erittäin huolestunut siitä, että Suomen merenkulkua hallitaan ja koko liikennejärjestelmäämme ohjataan yksinomaan meriliikenteen ja sen kansainvälisten sopimusten mukaisesti. Tämän seurauksena "Suomalaisesta merenkulun kehittämisestä on karsittu mm. kaikki merenkulun toisen osan tieteellinen tutkimus, suurimman potentiaalisen päästöjen poistamisen alueelta ja samalta eli Järvi-Suomen alueelta 9 maakunnan osalta sisävesiliikenteen alueellinen hallinto. Näillä valtion toteuttamilla toimilla on kasvatettu päästöjä ja tehty mahdottomaksi saavuttaa EU:ssa sovittuja liikenteen päästötavoitteita.

"Suomen Sisävesiliiton suuri huoli on kuitenkin, että Suomessa käytännön liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja toteutuksessa on eduskunnan hyväksynnällä jätetty yksi suurimmista EU:n liikennestrategian tavoitteista - myös päästöjen pienentämisen osalta - kokonaan toteuttamatta: EU:n tavoite siirtää vähintään puolet rekkaliikenteen volyymeistä raiteille ja vesiliikenteeseen vuoteen 2050 mennessä

Tämä päätös jättää EU:n liikennestrategian tavoitteet sisävesiliikenteen osalta toteuttamatta ja se tehtiin jo lähes viisitoista vuotta sitten, kun tavaraliikenteen sallittiin toteuttaa EU:n tavoitteista poikkeava lähestymistapa: Suomi ei toteuta maantieliikennevolyymien siirtoja raiteille ja vesille.

Kotimaassa kuljetetut tonnit

	2011		2022		Muutos	
	Mill tons	%	Mill tons	%	Mill tons	%
Maantie	311	90	241	88,7	**-70**	**-22,5**
Raide	23,5	6,8	24,2	8,9	0,7	3,0
Vesiliikenne	11	3,2	6,4	2,4	**-4,6**	**41,8**
Yhteensä	**345,5**	100	271,6	100	**-73,9**	**-21,4**

"Kuten Trafin tilastoista voidaan lukea, vaikka liikenteen tonnimääräiset volyymit ovat pienentyneet (kotimaassa kuljetetut tonnit), kuljetuksiin tarvittava kuljetussuorite on kasvanut, kun valtion liikennejärjestelmätavoittein ja tukitoimin on siirretty laivaliikennettä rekoille ja raiteille, eli täysin päinvastoin kuin EU-direktiiveillä tavoitellaan. **Suomen liikennejärjestelmä suunnittelussa toteutuksessa ja hallinnon auditoinneissa on tietoisesti jätetty käyttämättä liikennejärjestelmän kehittämisestä EU ssa sovittuja malleja ja perustoimia, joilla olisi suuri päästöjä pienentävä merkitys**

Kuljetussuorite tonnikilometrejä

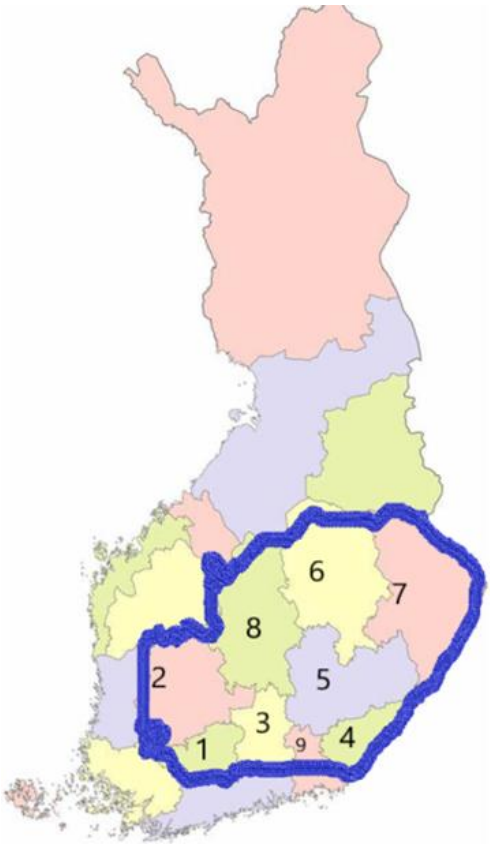
	2011		2022		Muutos	
	Mill tonnikm	%	Mill tonnikm	%	Mill tonnikm	%
Maantie	23770	69,3	29004	74,0	5234	22
Raide	6797	19,5	7370	18,8	573	8,4
Vesiliikenne	4240	12,2	2842	7,2	**-1398**	**-33,0**
Yhteensä	**34807**	100	39216	100	4409	12,7

Hallitus ei näe tarvetta ottaa esille lainsäädäntöön selkeästi kahta merenkulun liikennemuotoa, vain meriliikenne liikennemuotona mainitaan - sisävesiliikennettä ei, vaan hallitus esittelee merenkulun ympäristösuojalain muutosta meriliikenteeseen ja veneilyyn toteutettavaksi :

"Merenkulun ympäristönsuojelulaki (1672/2009) on meriliikenteen ja veneilyn aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskeva yleislaki."

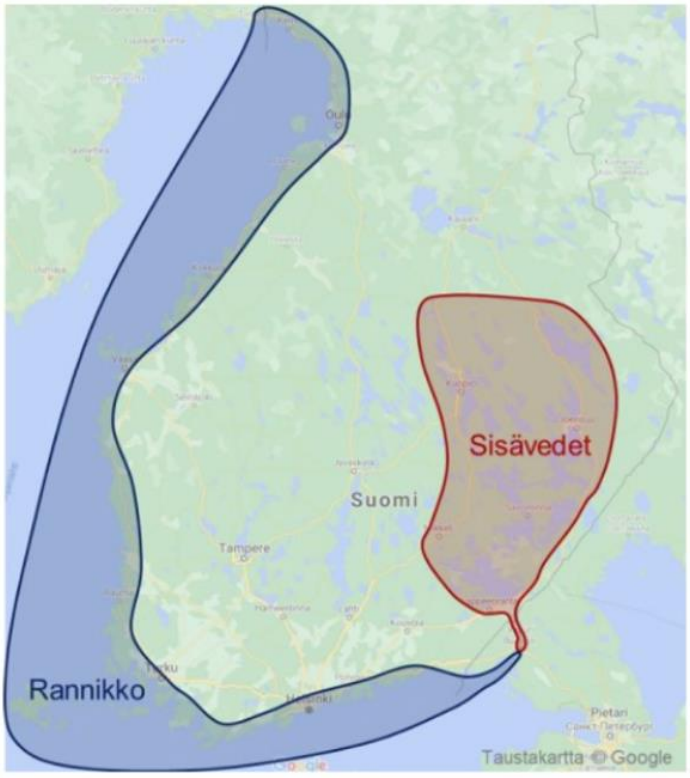
Edellä mainittu lause tarkoittaa, että järjestelmään ja lainsäädäntään, josta on tietoisesti hävitetty sisävesiliikenne: Mielikuvat merenkulusta ja sen hallinnasta ja hallinnosta perustetaan selkeästi meriliikenteen ja sisävesille toteutetun pelkän veneilyn varaan.

Vuonna 2006 valtio lakkautti Järvi Suomen alueelta 9 maakunnan vaikutuspiiristä Järvi Suomen merenkulkupiirin, mikä käytännössä luovutettiin vuonna 2011 liikennerevoluutiossa pelkästään raide ja maantieliikenne kehittämistavoitteille ilman, että kukaan olisi kymmeneen vuoteen ottanut esille sisävesiliikenteen EU hallinnolle edellyttämiä tavoitteita.



Nyt ollaan edellä mainitun kehittämisen tavoitteen osalta päätyneet vuonna 2024 kulminaatio pisteeseen, jossa koko sisävesialueen kauppamerenkulun edellytykset ovat poistetut.

Valtio on lainsäädännällä poistanut virkamiesten velvollisuutta huomioida liikennejärjestelmää EU tavoitteisesti Järvi Suomessa. Alueet sisävesiliikenteen osalta on kutistettu pelkkään Saimaan syväväylä osuuteen meriliikenne määrityksin huomioitavaksi



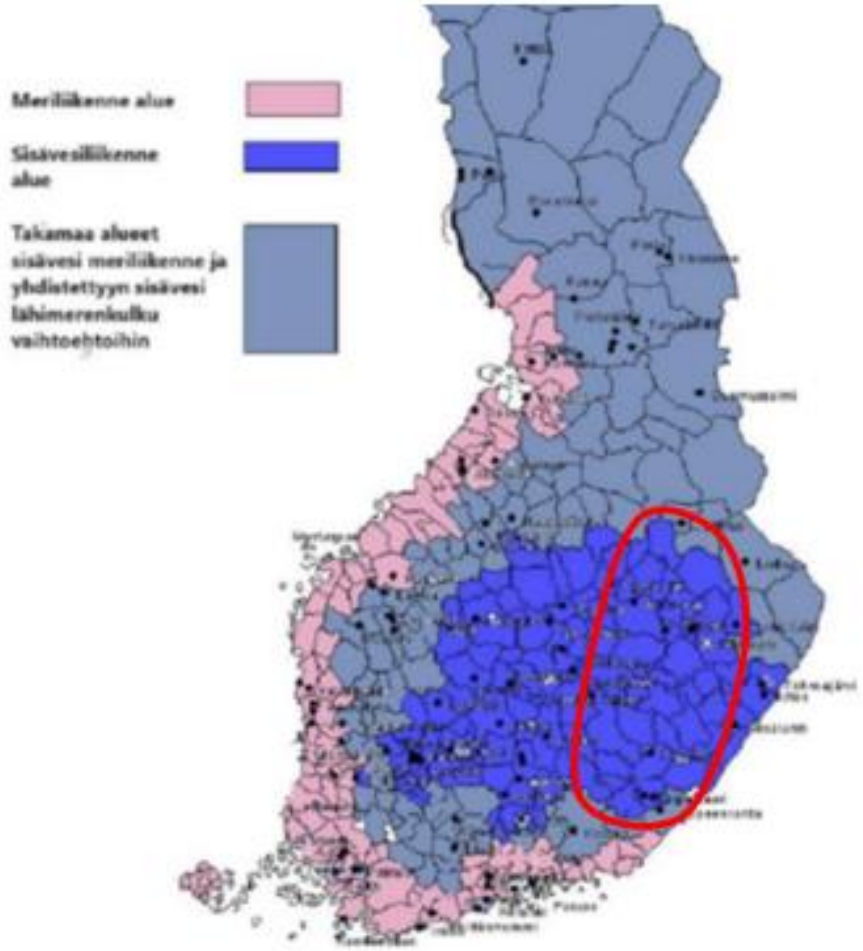
Kuva 3 Suomen vesi- ja merialueet

Vastoin EU liikennestrategia tavoitteita ja taloudellisten ympärivuotisesti toimivan sisävesiliikenteen kehittäminen meriyhteyksillä , sijaan kehitetty Saimaan kanavaa minkä toiminta loppui vuonna 2022 .

Mutta hallinto puuhaa vieläkin sisävesille 30 vuotta jatkuneen Venäjä Suomi EU tavoitteista piittaamatonta toimintamallia, Saimaan meriliikenne perusteista syväväyläliikenteen kehittämistä mikä perustuu ja mitä toteutetaan edelleen vuodesta 2014 vuoden 2022 alkuun asti yhteisin Venäjä Suomi tieteellis-teknisin tutkimuksin joilla tavoite oli harmonisoida Suomen ja Venäjän vesiliikenne lainsäädäntä , jossa olisi jätetty 90% sisävesiväylistämme ilman kauppamerenkulun tarvitsemaa ylläpitoa, uuden suunnittelua ja pelkkään veneilyyn- myös ympäristölainsäädännän avulla toteutettavaksi.

Liikennemaantieteellisesti voisimme alla olevasta oheisesta kuvasta, parantamaan liikenteen optimointia ja samalla pienentämään sisävesiliikenteellä maamme liikenteen päästöjen kokonaismäärää .

Kuvassa meri ja sisävesialueet ovat selkeästi rajattu ja sillä voidaan palata sillä 2000 luvun vaihteessa tehtyihin suunnitelmiin sisävesiemme taloudellisesta käytöstä **jolla "sivutuotteena" vaikutamme vahvasti liikenteemme sekä kokonaispäästöjen että valtion liikenteestä johtuviin ulkoisten kulujen pienentämisiin.**



Suomen liikennemaantieteeseen perustuvat kolme merenkulun optimaalisen toteuttamisen liikenne aluetta (vrt edellisen sivun Trafi määritykset) , päästöjen pienentämisten optimointi intermodaali ja multimodaali liikenteen toteuttamiseksi EU direktiivi tavoitteisesti:

1. Rannikko satamien ja niiden mahdollistamien laiva liikenteen alueet (Punainen)
2. Sisävesiliikenne alueet (Sininen)
3. Merenkulun optimaalisen järjestämisen takamaa alueet (Harmaa)

2. Nykyinen liikennemalli tilanne

Kauppamerenkulun väylämääritykset ja sisävesiliikenne

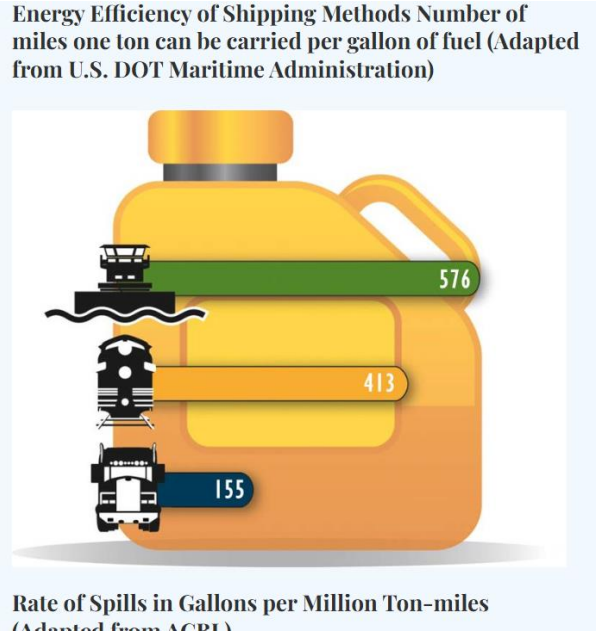
On totta, että kauppamerenkulun väylämääritykset on perinteisesti tehty meriliikenteen perusteisesti, mikä ei aina ota huomioon sisävesiliikenteen potentiaalia. Tässä on muutamia keskeisiä seikkoja:

Meriliikenteen Painotus: Sisävesiliikenteen kehittämistä ja ylläpitoa ohjaa edelleen meriliikenteen tarpeet ja vaatimukset, mikä johtaa suoraan liikennevolyymien optimoinnin puutteeseen sisämaan tavaraliikenteen osalta.

Väylästö: Nykyisellään lainsäädännössä huomioitu alle 800 km sisävesiväylästö on merkittävästi alimitoitettu verrattuna todelliseen noin 8000 km väylästön potentiaaliin Järvi-Suomessa.

Modernit Laivat: Modernit sisävesi-/Itämeri-tyypin laivat voisivat mahdollistaa ympärivuotisen kauppamerenkulun Järvi-Suomen alueella, mikä auttaisi saavuttamaan EU:n päästövähennystavoitteet tehokkaammin.

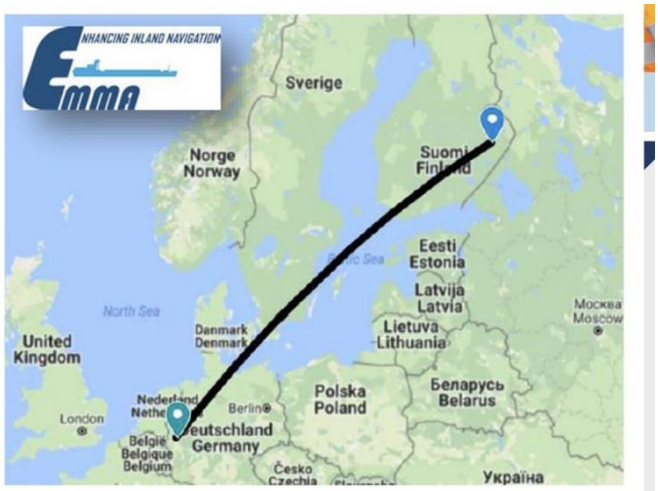
Lainsäädännön Uudistaminen: Tarvitaan lainsäädännön päivityksiä ja strategisia linjauksia, jotka tunnistavat ja hyödyntävät sisävesiliikenteen mahdollisuudet niin raakapuun kuin konttiliikenteen sisävesikuljetuksiin pienentämään teollisuudelle kaupalla ja valtiolle rekka liikenteen aiheuttamia kustannuksia ja päästöjä



3. Liikenne järjestelmämme osaoptimointi ja sen vaikutukset

Liikenteen osa optimoinnilla tarkoitetaan Suomessa ns Suomi on Saari liikennemallia jossa rannikoilta suoritetulle meriliikenteelle optimoidaan maksimikokoiset alukset huomiomatta kokonaiskustannuksia, päästöjä ja alueellisia kehittämistavoitteita , joita voitaisiin saada toimintamallilla jossa suoralaivaliikennettä Järvi Suomen 8000 km väylästön satojen laitureiden ja EU kauppakumppaneiden välisessä tavaraliikenteessä voidaan käyttää lähi ja transit satama verkostona optimoimaan tarvittavaa energiaa ja kestävää kehitystä .

- **Osa-optimoinnin Tulokset:** Valitettavasti Käytössä oleva Suomi on Saari sisämaan tavaraliikennelogistiikan osa-optimointi on siirretty myös muuhun lainsäädäntöön, kuten ympäristölainsäädäntöön, joka jättää mainitsematta sisävesien hyötykäytön ja maantieliikennevolyymien siirtotavoitteet.
- **Ympäristön ja Aluetalouden Vaikutukset:** Tämän seurauksena kärsivät niin ympäristön suojelu kuin aluetaloudet Järvi-Suomessa, koska sisävesiliikenne mielletään lainsäätäjän mielessä vain veneilyksi.



Selvityksessä verrattiin maantie-, rautatie- ja vesitiekuljetuksia reitillä Joensuu, Suomi – Duss
modaalikuljetuksista ja lastina valitulla reitillä oli 200 000 tonnia selluloosaa. Hanke on saan
Selvityksen toteutti ruotsalainen asiantuntijayritys M4Traffic AB.
Suomessa ei ole aiemmin tehty julkisia selvityksiä eri liikennemuotojen yhteiskuntataloudelli
ja rahtikustannukset, infrastruktuurin ylläpitokustannukset, päästöt sekä onnettomuuskustar

4. EU:n liikennejärjestelmätavoitteista luopuminen

- **Luopuminen EU:n Kokonaistavoitteista:** EU:n liikennejärjestelmän tavoitteista, päästöjen pienentämismallista rekka liikenne volyymien siirrot ovat jätetty Suomessa toteuttamatta, mikä on johtanut siihen, että vesiliikenteeseen siirrettävät rekkaliikennevolyymit on jätetty tutkimatta ja EU tukimenettelyt asian hoitamiseksi normaalijärjestyksessä kokonaisuudessaan jätetty käyttämättä.
- **Sisävesiliikenteen Kehittämättömyys:** EU:n sisävesiliikennestrategian tavoitteiden laiminlyönti estää tehokkaan liikennemuotokäyttöjen optimoinnin ja päästöjen vähentämisen.

On selvää, että sisävesiliikenteen merkitys ja mahdollisuudet tulee tunnistaa ja sisällyttää paremmin kansalliseen ja EU-tasoiseen liikennestrategiaan ja lainsäädäntöön, jotta voidaan saavuttaa kokonaisvaltaiset päästövähennystavoitteet ja optimoida liikenteen ympäristövaikutukset.

Vuonna 2008 oltiin tilanteessa, jossa odotettiin EU päätöksiä merenkulkulaitoksella. Laitos lakkautettiin ja kaikki sisävesiliikenne aiheet kehittämisvaihtoehdot “tuhottiin “

Verkoston suomat mahdollisuudet

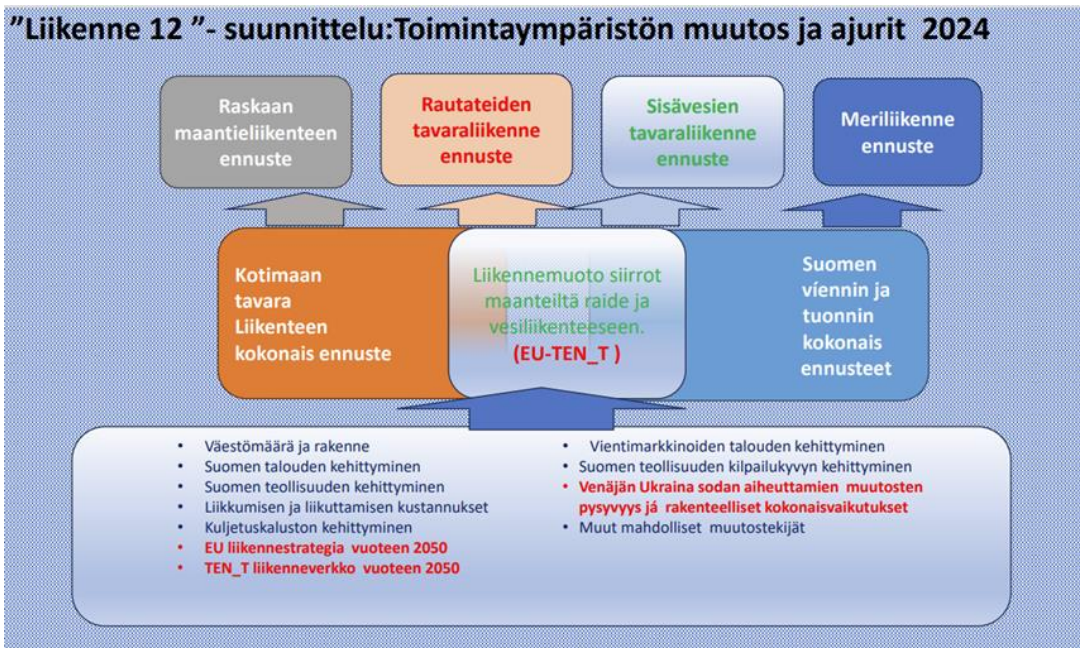
- **Sisävesiliikenteen potentiaaleja tutkitaan parhaillaan MKL:n toimesta**
- **Valmis väyläverkosto odottaa liikennettä**
- **Kun liikenne lähtee kasvuun ja kehitystarpeita ilmenee, on rahoituksen saaminen helpompaa**
- **Tarpeen ja liikenteen tulee syntyä kentällä**
- **Lähes mitä tahansa voidaan kuljettaa, ei dimensiorajoituksia**



5. Poikkeamat EU-tavoitteista Suomessa

On havaittavissa useita poikkeamia EU-tavoitteista, jotka ovat vaikuttaneet sisävesiliikenteen kehitykseen Suomessa. Seuraavassa on esitetty muutamia keskeisiä poikkeamia:

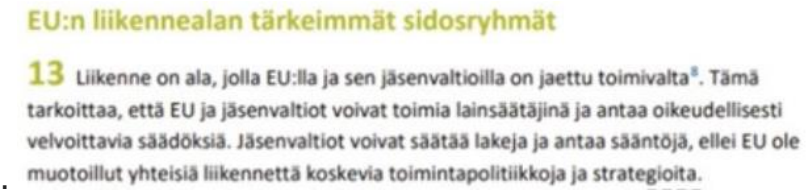
- **TEN_T-alueellisen Saavutettavuuden Liikenneverkot:**
  - Sisävesiliikenteen osalta suunnittelematta ja toteuttamatta.
- **Rekkaliikenteen Siirtäminen Vesiliikenteeseen:**
  - EU-liikennestrategian mukainen tavoite siirtää rekkaliikennettä vesiliikenteeseen on jäänyt toteuttamatta.
- **Intermodaalin Liikenteen Tavoite:**
  - Direktiivin 92/106/ETY mukainen intermodaalin liikenteen tavoite on jäänyt toteuttamatta.
- **Valtiontukimenettelyjen Yhdistäminen:**
  - Komission ehdottama valtiontukimenettelyjen yhdistäminen sisävesiliikenteen ja raideliikenteen osalta on jäänyt toteuttamatta. Hallitus esitti, ettei tätä sovelleta raideliikenteen tavaraliikenneosuuteen, vaan raideliikenteen tuet pidettäisiin suurempina kuin sisävesiliikenteelle myönnettävät tuet (päätös tehty 1.10.2024 valiokuntakäsittelyssä).



6. Hallinnon rakenteet ja osa-optimointi

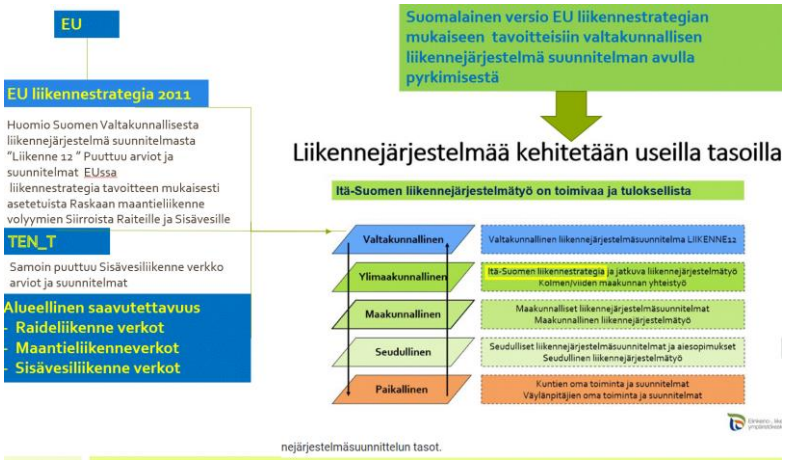
Hallinnon osa-optimointi: Hallinto on rakennettu kansallisesti siten, että liikennejärjestelmää ja sen suunnittelussa ei tarvitse huolehtia EU tavoitteisesta viiden liikennemuoden edellyttämästä infra ja kalusto optimoinnista kokonaisvaltaisesti.

Tämä osa-optimointi ilmenee ja näkyynerityisesti ympäristölainsäädännössä, jossa painopiste on raide- ja maantieliikenteessä, jättäen sisävesiliikenteen huomioimatta. Vaikka EU yksiselitteisesti edellyttää sen liikennestrategian huomioimista kansallisessa lainsäädännässä



Sisävesiliikenne alistettu meriliikennetavoitteille: Suomessa Sisävesiliikenne on alistettu meriliikennetavoitteille, mikä vähentää sen merkitystä ja mahdollisuuksia ympärivuotisessa liikenteessä. Tämä on johtanut siihen, että sisävesiliikenteen potentiaalia päästöjen vähentämisessä ja liikenteen tehostamisessa ei ole hyödynnetty täysimääräisesti.

Tämän seurauksena kärsivät niin ympäristön suojelu kuin aluetaloudet Järvi-Suomessa, koska sisävesiliikenne mielletään vain veneilyksi. Jotta sisävesiliikenteen potentiaali voidaan hyödyntää täysimääräisesti, tarvitaan kattavaa strategista suunnittelua ja ei ainoastaan lainsäädännön vaan koko liikenteen erityisesti aluehallinnon rakenteellista uudistamista niin että sisävesiliikenne tulee aluehallinnon arviointeihin raide ja maantieliikenteiden tapaan.



7. Sisävesiliikenteen mahdollisuudet liikenteen päästöjen pienentämisissä

Suomen Sisävesiliiton Näkökulma: Suomen Sisävesiliitto on korostanut, että valtiovalta keskittyy pelkästään vesiliikenteen meriliikennetavoitteisiin, kuten IMO:n ja Marpolin sääntöihin, ottamatta riittävästi huomioon EU-tavoitteisia liikennestrategiassa edellytettyjä laki muutoksia ja mahdollisuuksia, joita sisävesiliikenne voisi tarjota päästöjen kokonaisvähentämisessä.

Kehityksessä Ilahduttavaa on se että:

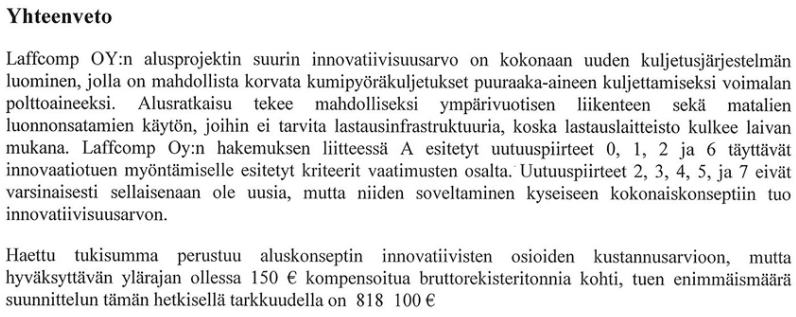
Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on päättänyt selvittää sisävesiliikenteen mahdollisuudet, ja tutkimus saa rahoituspäätöksen lähitulevaisuudessa.

Tämä on merkittävä askel kohti sisävesiliikenteen potentiaalin täysimääräistä hyödyntämistä, jota mm **Eduskunnan tulevaisuus valiokunta on arvioinut omassa raportissaan vuonna 2018**

Lähde: Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan raportti (sivu 264). **quote**

> Sisävesillä vapaan kulkuveden syväys määrää ratkaisevammin laivan tehokkuuden kuin meriliikenteessä. Sisävesiliikenteen taloudellisuus ja sen kehittäminen maantieliikenteen korvaajaksi riippuvat lastaus ja purkumahdollisuuksista, laivan automaattisista kiinnityksistä niin laituriin kuin sulkuihin, sekä painolastin erityisvaatimuksista sisävesillä ja jääajoissa. Myös vapaa alikulkukorkeus(sillat) on sisävesiolosuhteissa rajoitettu.

Unquote : Arvio oli tehty pitkälti VTT raportin 37/73/2009 perusteella, jossa VTT arvio Suomessa EU tuella suunnitellun mallisuojatun mallisuoja no kevytrakenteisen satamalaitteita tarvitsemattoman, itselastaavan ja purkaavan, jäissäkulkevan sisävesi/itämeri liikenteen aluksella toteutetut pienoismallit, laskelmat ja logistiset suunnitelmat jotka osoittivat, että hanke voidaan Suomessa toteuttaa silloisten EU tukimenettelyjen puitteissa.



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 €

8. Poikkeamat EU-tavoitteista Suomessa

On havaittavissa useita poikkeamia EU-tavoitteista, jotka ovat vaikuttaneet sisävesiliikenteen kehitykseen Suomessa. Seuraavassa on esitetty muutamia keskeisiä poikkeamia:

- **TEN_T-alueellisen Saavutettavuuden Liikenneverkot:**
    - Sisävesiliikenteen osalta suunnittelematta ja toteuttamatta.



- **Rekkaliikenteen Siirtäminen Vesiliikenteeseen:**
    - EU-liikennestrategian mukainen tavoite vuodelta 2011 siirtää rekkaliikennettä vesiliikenteeseen on jäänyt toteuttamatta.

- **Intermodaalin Liikenteen Tavoite:**
    - Direktiivin 92/106/ETY mukainen intermodaalin liikenteen tavoite on jäänyt toteuttamatta.

- **Valtiontukimenettelyjen Yhdistäminen tulee uudelleen arvioida**
    - Komission ehdottamaa valtiontukimenettelyjen yhdistämistä sisävesiliikenteen ja raideliikenteen osalta hallitus on edellyttänyt että raideliikenne tuet pidetään ylisuurina edelleen , esittämälle komission ehdotusta sovelleta raideliikenteen tavaraliikenneosuuteen, vaan raideliikenteen tuet pidettäisiin suurempina kuin sisävesiliikenteelle myönnettävät tuet (päätös tehty 1.10.2024 valiokuntakäsittelyssä).

9. Suositukset

1. **TEN_T-suunnitelmat:** Laadittava ja toteutettava kattavat suunnitelmat TEN_T-alueellisen saavutettavuuden parantamiseksi sisävesiliikenteelle koko Järvi Suomen aluetta koskevana, meriyhteydellä itä tai/ja selkämereen, jolla pystytään päästöjen pienentämisiin liikennemuoto siirroilla.
2. **Rekkaliikenteen siirrot vesille:** Toteutettava toimenpiteitä, joilla siirretään rekkaliikennettä vesiliikenteeseen EU-liikennestrategian mukaisesti kuten

   – A 50% shift of medium distance intercity passenger and freight journeys from road to rail and waterborne transport.

   – All of which will contribute to a 60% cut in transport emissions by the middle of the century.

3. **Intermodaaliliikenteen edistäminen:** Toteutettava direktiivin 92/106/ETY mukaiset tavoitteet intermodaali liikenteen osalta.

Eduskunnan liikenne ja viestintävaliokunnan lausunto perustelut kohta 4

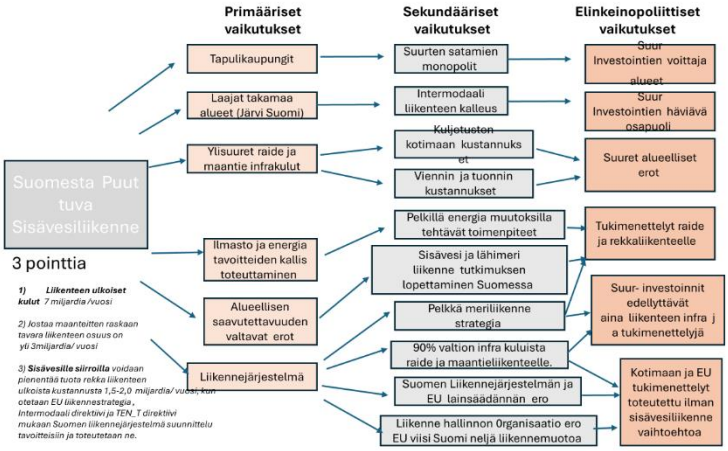


4. **Valtiontukien Tasapuolinen Jakaminen:** Varattava tasapuolisesti valtion tuet EU komission ehdotuksen mukaisesti raide ja sisävesiliikenteen yhdistelyllä lainsäädännällä valtion tukimenettelyissä .

Tavoitteiden saavuttaminen vaatii vahvaa poliittista sitoutumista, riittävää rahoitusta ja strategista suunnittelua, jotta sisävesiliikenteen potentiaali voidaan hyödyntää tehokkaasti.

10. Suuri liikenne-ympäristö- ja aluepoliittinen haitta

Suomen suurimpana liikennepoliittisena ongelmana nähdään ylisuuri rekkaliikenne, joka johtaa kasvaviin päästöihin ja ylimääräisiin vuotuisiin liikenteen ulkoisiin kustannuksiin, alueelliseen eriarvoisuuteen ja heikompien alueiden teollisen kilpailukyvyn menetyksiin:



Optimaalinen ratkaisu olisi intermodaalisen ja multimodaalisen tavaraliikenteen toteuttaminen sekä vastaavien liikennevirtojen arviointi0

. Näiden ratkaisujen vaikutus teollisuuden kuljetuksiin, liikennejärjestelmän kustannuksiin ja optimointiin tarvittava infrastruktuuri ja kalustouudistukset tulisi arvioida huolellisesti.

Näiden uudistusten toteuttamiseen tarvittaisiin valtion ja EU:n tuki, jotka edesauttaisivat EU:n liikenne- ja päästötavoitteiden saavuttamista. Näin voitaisiin samanaikaisesti vähentää valtion liikenteestä johtuvia ulkoisia kustannuksia ja päästöjä. Ja liittyä vertaisvaltioiden kuten Ruotsi ja Hollanti tapaan hoitaa sisävesiliikenteellä niin päästöpienentämisiä kuin valtakunnan teollisuuden ja kaupan kilpailukykyä

MARKKINAVERTAILU



11. Päätelmä

Sisävesiliikenne tarjoaa Suomessa erityisen merkittäviä mahdollisuuksia päästöjen vähentämiseen ja logististen hyötyjen saavuttamiseen. Pelkästään valtion ulkoisten kulujen säästö voisi olla jopa 1,5-20 miljardia vuodessa mikäli kyetään siirtämään puolet rekka liikenteestä EU tavoitteisesti ja EU tukimenettelyin raiteille ja vesiliikenteeseen

- Tutkimuksessa on arvioitu myös Suomen tie-, rautatie- ja sisävesiliikenteen kustannuksia.
- Ulkoisten kustannusten on Suomessa arvioitu olevan n. **7,7 mrd. € vuodessa** ja infrastruktuurikustannusten noin. **2,6 mrd. € vuodessa**.
- Arviot ovat Suomen kohdalla korkeampia kuin aiemmissa selvityksissä ja ero selittyy selvästi korkeammilla yksikköarvoilla esim. CO2-tonnin hinnalle.

Liikennemuoto	Osuus, %	Kustannukset, €
Tieliikenne	96 %	7,4 mrd. €
Raideliikenne	3 %	0,23 mrd. €
Sisävesiliikenne	1 %	0,07 mrd. €
Yhteensä	**100 %**	**7,7 mrd. €**

On tärkeää, että Suomen lainsäädäntö ja liikennepolitiikka huomioivat nämä mahdollisuudet ja sisällyttävät ne kokonaisvaltaiseen strategiaan EU:n tavoitteiden mukaisesti.

Sisävesiliikenteen mukaanotto valtion liikennestrategiaan itsenäisenä liikennemuotoa EU tavoitteisesti edellyttää selkeitä linjauksia

Venäjä tavoitteisen Saimaan aluekehittämisen hyödyn, Saimaan vesiliikenteen Venäjä yhteyksien kehittämismahdollisuuden loppu on faktaa ja vain EU tavoitteisella liikennepolitiikalla turvataan alueellinen tavaraliikenne saavuttavuus johon riittävää rahoitusta ja vahvaa poliittista tahtoa tulee kehittää ja EU tavoitteisten tukien ja sisävesiliikenteen potentiaalia tulee voida aloittaa kehittämään täysimääräisesti

Tilanne vv 2014-2024 on ollut poikkeuksellinen : EU n vuosittain myöntämiä sisävesiliikenteen tukia em kehittämistavoitteisiin ei ole edes Suomen hallituksen toimesta anottu ks kuva seuraavalta sivulta.

.

Suomen muut CEF hankkeet löytyy sivustolta: https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country ,

Yhteenveto kaikista Suomen saamista tukirahoista löytyy kyseisilta sivuilta ei Suomen, vaan Ranskan lippua napsauttamalla (15.9.2022) .

Josta löytyy mm seuraava kuva hankkeista. ylin numero on hankkeista tuettu osa (miljoonia euroja) ja suluissa tuettujen hankkeiden määrä (kpl)

