Veikko Hintsanen

Lausunto

04.02.2025 3/2024

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) on valmis, mutta siinä on olemassa merkittäviä puutteita ja virheitä, jotka estävät sen täysimääräisen vastavuoroisuuden EU:n liikennestrategian kanssa. Tässä on muutamat keskeiset asiat:

1. **Sisävesiliikenne**: Suunnitelma ei huomioi sisävesiliikennettä, vaikka se olisi monessa tapauksessa tehokas ja kestävä liikennemuoto. Tämä on merkittävä puute, sillä sisävesiliikenne voisi vähentää maanteiden ja raideiikenteen kuormitusta, niistä aiheutuvia liikenteen ulkoisia kuluja ja tarvittavia infra panostuksia, sekä Järvi Suomen alueen 9 maakunnan teollisuuden vienti ja tuonti kustannuksia, ja edistää liikennemuoto siirroilla ja uusituilla multi ja intermodaali liikennevaihtoehdoilla maamme liikenteen päästöjen ratkaisevaa pienentämismahdollisuutta

2. **EU:n tavoitteiden toteutuminen**: Suomessa on keskitytty vahvasti raideliikenteen kehittämiseen, jättäen sisävesi- ja lähimeriliikenteen kehittämisen huomioimatta. Tämä on virheellinen linjaus, sillä EU:n liikennestrategia pyrkii vähentämään raskaan maantieliikenteen volyymia ja edistämään kestävää liikennettä.

3. **Venäjän hyökkäyksen vaikutukset**: Venäjän hyökkäys Ukrainaan on tuonut esiin Suomen haavoittuvuuden vaihtoehtoisten väylien puutteen osalta. Kymi kanavaa ei rakennettu, vaan haluttiin maksimoida Itämeren laivaliikenne ilman sisävesi- ja lähimeriliikenteen mukaan ottoa. Tämä on osoittautunut virheelliseksi, sillä sisävesi- ja lähimeriliikenne olisi monessa tapauksessa halvin inter- tai multimodaali ratkaisu, jolla vältetään useat varastoinnit ja liikennevälineiden vaihdot satamissa.

4. **Vaikutusarviointi**: Liikennejärjestelmä on vaikutus arvioitu ainoastaan Sova menettelyin, joissa ei otettu huomioon EU:n viisi liikennemuotoa ja rekka liikenteen volyymien siiirtotavoitteita sisävesiliikenteeseen. Tämä on merkittävä puute, sillä sisävesiliikenne olisi monessa tapauksessa tehokas ja kestävä liikennemuoto.

5. **Virheet ja puutteet**: Vuoden 2021 raportissa kun Likenne 12 järjestelmää rakennettiin, löydettiin yhteensä 19 suoranaista virhettä ja puutetta Liikenne 12 suunnitelmassa. Tämä osoittaa, että suunnitelma ei täysin vastaa EU:n liikennestrategian tavoitteita.

vuonna 2015 ministeri Risikko edellytti LVM valmistelemaan EU tavoitteisen vaikutus arvioinnin toteuttamistta. Sen valmistuminen julkistettiin LVM:n toimesta 28.1.2025 mutta tätä suunnittelmaa seuraavalle 12 vuodelle vaan tämäkin arviointi perustuu sova lainsäädäntään eikä tavoiteltavaan EU liikennestrategia vaihtoehdon liikennemuotokohtaisiin vertailuihin

https://lvm.fi/-/risikko-liikenneinvestointien-vaikutusarviointi-uudistetaan-795977.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Johdanto

Liikenne 12 -suunnitelmaa kuvataan kolmelle eri kategorialle jaoteltuna ja priorisoituna: Toimivuus, Turvallisuus ja Kestävyys. Tarkastelen seuraavaksi näitä kategorioita, tuoden esiin suunnitelman ongelmat ja niihin ehdotetut ratkaisut.

Toimivuus

Liikenne 12 -suunnitelman toimivuuden parantamiseksi tulisi huomioida EU:n tavoite siirtää vähintään puolet raskaan liikenteen maantievolyymista raiteille ja vesille. Tämä edellyttää investointeja raide- ja vesiliikenteen infrastruktuuriin sekä sisävesiliikenteen kehittämistä. Sisävesiliikenteen potentiaali on suuri, ja sen hyödyntäminen voisi parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja vähentää maanteiden ruuhkia.

Turvallisuus

Turvallisuuden parantamiseksi on tärkeää varmistaa, että kaikki liikennemuodot ovat optimaalisessa käytössä. Tämä edellyttää tavaraliikenneketjujen tehokkuutta sekä turvallisuutta ja luotettavuutta. Investoinnit ovat tarpeellisia erityisesti TEN-T-sisävesiliikenteen alueellisen saavutettavuuden rakentamiseksi sekä sisävesiliikenteen ydinverkon uudelleenarvioimiseksi, koska Saimaan kanava on tuntemattoman ajan poissa käytöstä eikä vastaa ympärivuotisen sisävesiliikenteen tarpeeseen. Vain kaikkien liikennemuotojen tutkiminen mahdollistaa optimaalisen tulevaisuuden väylien parantamisen, korjaamisen ja hoidon sekä liikenteen palvelujen parantamisen. Lisäksi on tärkeää kehittää liikenteen ohjausjärjestelmiä ja hyödyntää uusia teknologioita, kuten automaattista liikenteenvalvontaa ja älyliikenteen ratkaisuja kaikille liikennemuodoille.

Kestävyys

Kestävyyden parantamiseksi on tärkeää vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä ja siirtyä kestäviin ja uusiutuviin polttoaineisiin. Tämä edellyttää investointeja uusiin teknologioihin ja energiatehokkuuden parantamiseen sekä liikennemuotosiirtoja EU-tavoitteiden mukaisesti. Lisäksi on tärkeää kehittää liikennejärjestelmää siten, että se sopeutuu ilmastonmuutoksen tuomiin haasteisiin, kuten lämpötilan vaihteluihin, sateisiin ja myrskyihin. Unohtamatta, että Järvi-Suomen jääpeite on ohentunut vuosi vuodelta, ja mahdollistaa yhä pienemmillä hevosvoimamäärillä toteutettavat ympärivuotiset sisävesiliikennevaihtoehdot, jotka korvaavat raskaan maantieliikenteen volyymejä EU-tavoitteiden mukaisesti.

Hallinnon ja Lainsäädännön Muutokset

Suomessa hallinto ja lainsäädäntö on muutettu ja sopeutettu mahdollistamaan EU:n tavoitteiden vastainen raskaan maantieliikenteen kehittäminen ilman liikennemuotojen siirtoja. Tämä on johtanut siihen, että valtiovalta on onnistunut kehittämään raide - ja maantieliikennettä, mutta samalla laiminlyönyt vesiliikenteen kehittämisen.

Tarkat Huomiot ja Muutosehdotukset

- **EU:n Tavoitteiden Huomiotta Jättäminen**: EU:n liikennestrategia edellyttää, että vähintään puolet raskaan liikenteen maantievolyymista siirretään raiteille ja vesille vuoteen 2050 mennessä. Suomessa ei ole tehty merkittäviä toimenpiteitä tämän tavoitteen saavuttamiseksi, mikä voi johtaa ristiriitoihin EU:n liikennepolitiikan kanssa.

- **Sisävesiliikenteen Kehittämisen Puute**: Suomi on Euroopan mittakaavassa tiheä vesiliikenneväylästö, mutta tavaraliikenne perustuu silti pääasiassa rekkaliikenteeseen.

Sisävesiliikenteen kehittämistä ei ole huomioitu riittävästi, vaikka se voisi tarjota ympäristöystävällisemmän vaihtoehdon rekkaliikenteelle.

- **Alueelliset Painotukset**: Suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat aluekohtaiset painotukset, mutta ne eivät välttämättä huomioi riittävästi eri alueiden erityispiirteitä ja tarpeita. Tämä voi johtaa epätasapainoon liikennejärjestelmän kehittämisessä eri puolilla Suomea. Epätasapaino on erityisen suurta Järvi Suomen 9 maakunnan alueella josta sisämaan merenkulkupiiri poistettiin vuonna 2006 ja Järvi Suomen sisävesialue on jaettu kolmeen eri maakunnalliseen liikenteen yhteismaakunnallisiin "hoitoalueisiin joilla ei ole sisävesiliikenteen kehittämismahdollisuuksia Liikenne 12 järjestelmässä eikä maakunnallisissa hallinto organisaatioissaan.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoituksen Painopiste

Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelmassa perusväylänpidon rahoitustasoa esitetään korotettavan merkittävästi, mutta väyläverkon kehittämiseen suunnataan vain noin 6 miljardia euroa. Tämä voi rajoittaa mahdollisuuksia investoida EU-tavoitteiden mukaisesti multi- ja intermodaaliin liikenteeseen vuoden 2024 eduskunnassa käsiteltyjen komission ehdotusten mukaisesti, mikäli raideliikenne infra muutokset ilman niiden vaikutusta multi ja intermodaali liikenteen saamiseksi eivät täytä ilman sisävesiliikenteen huomioimista rekka liikenne volyymien siirto tarvetta EU liikennestrategia tavoitteisesti toteutettavan.

Vesiliikenteen Kehittämisen Puute

Erityisesti vesiliikenne on jäänyt kokonaan ilman kehittämishankkeita vuoden 2024 budjetissa, eikä sen korjausvelkaa ole arvioitu samoin perustein kuin muiden liikennemuotojen kohdalla. Vesiliikenteen kehittäminen olisi kuitenkin tärkeää, sillä se voisi tarjota ympäristöystävällisemmän ja kustannustehokkaamman vaihtoehdon raskaalle maantieliikenteelle.

Raideliikenteen Ylläpitokustannukset

Raideliikenteen vuosittaiset ylläpitokustannukset tulee huomioida, kun valtion tuki menettelyjä on mm. komissio ehdottanut syksyllä 2024 toteutettavaksi multimodaali liikenteen kehittämisessä tasavertaisesti sisävesiliikenneinvestointi- ja toteuttamishankkeissa. Tämä edellyttää pitkäjänteistä

suunnittelua ja rahoituksen kohdentamista siten, että kaikki liikennemuodot saavat tarvitsemansa resurssit. perustutkimus tulisi suorittaa eduskunnan liikenne ja viestintävaliokunnan lausunnossa 5/2024 edellytetyn mukaisesti .

EU-Tavoitteet ja Investointitarpeet

EU:n liikennestrategia edellyttää, että vähintään puolet raskaan liikenteen maantievolyymista siirretään raiteille ja vesille vuoteen 2050 mennessä. Suomi on tähän mennessä investoinut vahvasti raiteisiin, mutta vesiliikenteen kehittämisessä on vielä paljon tehtävää. Investointien kohdentaminen multi- ja intermodaalin liikenteen kehittämiseen on välttämätöntä, jotta EU:n tavoitteet voidaan saavuttaa ja Suomen liikennejärjestelmästä saadaan tehokkaampi ja kestävämpi.

Yhteenveto

Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelmassa on selkeitä puutteita, jotka voivat rajoittaa mahdollisuuksia investoida EU-tavoitteiden mukaisesti multi- ja intermodaaliin liikenteeseen. Vesiliikenteen kehittämiseen tarvitaan lisää resursseja, jotta se voisi tarjota ympäristöystävällisemmän vaihtoehdon raskaalle maantieliikenteelle. Lisäksi raideliikenteen ylläpitokustannukset ja multimodaali liikenteen kehittäminen on otettava huomioon rahoituksen kohdentamisessa. Vain näiden edellä mainittujen toimenpiteiden avulla voidaan varmistaa, että Suomen liikennejärjestelmä vastaa tulevaisuuden tarpeisiin ja EU:n liikennestrategian tavoitteisiin.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Suunnitelmaluonnoksen Vaikutusarviointi ja SOVA Sisävesiliikenteen Kehittämisen Näkökulmasta

Sisävesiliikenteen Alasajo

Sisävesiliikenteen alasajo alkoi käytännössä vuonna 1990, kun sisävesien öljykuljetukset siirrettiin suoritettavaksi rannikolta sisämaahan raiteilla ja rekoilla valtion tuella. Tämän jälkeen sisävesiliikenteen kehittäminen on jäänyt vähäiseksi, vaikka EU on painottanut sen tärkeyttä.

Vaikutukset ja Väyläverkoston Kehitys

Vuosaareen rakennettu merisatama, jonka rakentamisella karsittiin Kymi-joen suluttaminen Järvi-Suomen yhteydeksi mereen, on jatkanut käytännössä sisävesiliikenteen alasajoa. Sisävesien kauppamerenkulun väylästöä on rajoitettu -8000 kilometristä pelkkään Saimaan meriliikennevaatimukset täyttävään 800 km väylästöön. Tämä tarkoittaa käytännössä Kymi- ja Kokemäenjoen eristämistä ja niiden mahdollisuuksien rajoittamista EU-tavoitteisen sisävesiliikenteen osalta.

Liikennerevoluutio ja Venäjän Hyökkäys

Vuonna 2010 aloitettu liikennerevoluutio virallisesti painotti sisävesiliikenteen "kehittämistä" pelkästään meriliikennetavoitteisesti. Venäjän hyökkäys Ukrainaan katkaisi Saimaan kanavan yhteyden, mikä toi esiin sisävesiliikenteen riittämättömyyden Järvi-Suomessa.

Vaikutusarvioiden Ongelmia

Kaikki vaikutusarviot on toteutettu EU-tavoitteita vastaan harjoitetun toteutuksen myötä:

- **EU:n Liikennestrategian Toteuttamatta Jättäminen**: Keskushallinto on jättänyt toteuttamatta raskaan maantieliikenteen volyymien siirrot vesiliikenteeseen. Tämä "Suomi on Saari" -liikennemalli tarkoittaa, että kaikki kotimaan liikenne, tavaraliikenne mukaan luettuna, suoritetaan raide- ja maantieliikenteenä. Vienti ja tuonti tapahtuvat rannikkosatamaväliitteisesti, joista suurimmista on kasvatettu tukien ja Järvi-Suomen logistisen takamaa-aseman avulla todellisia tapulikaupunkeja kehittämisetuineen.

- **Rekkaliikenteen Kasvu**: Rekkaliikenteen suoritteet ovat valtakunnassa kasvaneet, vaikka niitä olisi pitänyt pienentää raide- ja sisävesiliikenteen hub-kehittämisten avulla EU-liikennestrategian mukaisesti.

- **Ulkoiset Kulut**: Valtakunnan liikenteen ulkoiset kulut ovat kasvaneet noin 7,7 miljardiin euroon, joista 96 % johtuu maantieliikenteestä. Raskaan liikenteen osuuteen ei ole haluttu puuttua EU:n vuoden 2011 liikennestrategian tavoitteiden mukaisesti.

- **Sisävesiliikenteen Jättäminen Huomiotta**: Valtakunnan 8000 km valmiita vesiliikenneväyliä ei ole haluttu sisällyttää liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Vuodesta 2014 alkaen sisävesiliikenteen tutkiminen on toteutettu EU-tavoitteiden sijaan Venäjä-yhteistyönä, eikä EU-tukien hakuja ole tehty sisävesiliikenteelle vuoden 2014 jälkeen muiden liikennemuotojen tapaan, vaikka sisävesiliikenne on EU:ssa samanarvoinen itsenäinen liikennemuoto muiden liikennemuotojen kanssa.

Muut huomiot?

Tässä yhteenveto sisävesiliikenteen huomioon otosta /huomioon ottamattomuudesta liikennepoliittisia päätöksiä valmisteltaessa ja niistä päätettäessä vuonna 2024

löytyy netistä

https://puheenvuoro.uusisuomi.fi/bionavigaattori/hallituksen-teemavuosi-2024-vesi-hyvinvoinnin-turvan-ja-rauhan-elementtina/

Vuoden 2024 Akateeminen vesistrategia tutkimus

Vuonna 2024 Akatemia nimesi vesistrategian tutkimuksen yhdeksi keskeisistä teemoista. Valtioneuvosto julisti joulukuussa 2023, että Akatemian vuosi 2024 tulee olemaan ”Vesi hyvinvoinnin, turvan ja rauhan elementtinä” -teemavuosi1. Tavoitteena oli tutkia vesivarojen ja vesiväylien merkitystä yhteiskunnalle sekä kansallisesti että globaalisti1.

Akatemia valitsi 14 tutkimusta lähempään tarkasteluun, joista viisi valittiin lopullisesti tuettaviksi hankkeiksi2. Näihin kuului muun muassa meriliikenteen ja vesien globaalien yhteyksien tutkimus2. On huomionarvoista, että sisävesiliikenteen tutkimukset jätettiin Akatemiassa pois tutkittavien listalta, vaikka Suomella on noin 20% EU:n sisävesiväylistä käytettävissään2. Tämä herättää kysymyksiä Akatemian halusta tehdä puolueetonta tutkimusta.

Intermodaali liikenne eduskunnassa

Valtioneuvosto antoi helmikuussa 2024 U-kirjelmän eduskunnan käsittelyyn, jossa ehdotettiin rautatie-, lähimerenkulku- ja sisävesiliikenteen osuuden lisäämistä tavaraliikenteessä3. Tavoitteena oli vähentää tavaraliikenteen ulkoisia kustannuksia ja energiankulutusta sekä laajentaa yhdistettyjen kuljetusten tukikehystä4. Valiokunta käsitteli kirjeen ja tuki ajatusta, mutta korosti resurssitehokkuuden tutkimisen tärkeyttä5. Valiokunta totesi, että sisävesiliikenteen osuuden kasvattaminen Suomessa ei ole helppoa nykyisellä infrastruktuurilla6. Valiokunta piti tarpeellisena, että sisävesiliikenteen kehittämistä arvioidaan perusteellisesti kansallisessa 12-vuotisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa6. Edelleen valiokunta edellytti, että perusteellinen tutkimus sisävesiliikenteen mahdollisuudesta intermodaaliliikenteessä tutkitaan EU-tavoitteiden mukaisesti6.

Multimodaali liikenne eduskunnassa

Lokakuussa 2024 liikenne- ja viestintävaliokunta käsitteli U-kirjelmää, jossa komissio edellytti raide- ja sisävesiliikenteen valtiontukimenettelyjen yhtenäistämistä7. EU:n sisävesiväylien verkko ulottuu yli 25 jäsenvaltioon, ja niiden kautta kulkee vuosittain noin 150 miljardia tonnikilometriä rahtia8. Suomessa sisävesien eli Järvi-Suomen kokonaivolyymi ulkomaankaupastamme on noin 30% eli noin

30 miljoonaa tonnia vuodessa9. Valtiovalta vetosi multimodaalisen raideliikenteen kehittämisen puolesta ja edellytti komission ehdotuksen hylkäämistä yhtenäisistä valtiontukimenettelyistä raide- ja vesiliikenteelle10. Tämä päätös perustui Suomessa tutkimattomaan väitteeseen, että sisävesiliikenteen taloudellisuus ei ole vielä kilpailukykyistä muiden liikennemuotojen kanssa11. Erityisesti siksi, että sisävesiliikennettä ei voitaisi toteuttaa ympärivuotisesti11. Tämän myytin on murtanut jo vuonna 2009 VTT:n raportti 37/73/200911.

Parlamentaarinen liikenne 12 suunnittelu vuonna 2024

Vuonna 2019 Rinteen Marinin hallituskaudella Suomessa siirryttiin parlamentaarisesti ohjattuun 12-vuotiseen liikenteen suunnitteluun, jossa jokaisen hallituskauden aikana suunnitellaan seuraavalle 12-vuotiskaudelle halutut muutokset12. Tämä järjestelmä perustuu vuonna 2010 hyväksyttyyn liikennerevoluutioon, jossa mahdollistettiin Suomen liikennejärjestelmää kehittävä ja ylläpitävä organisaatio ja lakimuutokset, joilla voidaan tukea Suomen liikennerevoluutiolla tavoiteltavaa poikkeavuutta EU:n vuoden 2011 liikennestrategiasta13. Vuonna 2024 sisävesiliikennettä on edelleen tulkittu parlamentaarisessa Liikenne 12 -työryhmässä virheellisesti, pelkästään liikennerevoluutio perusteisesti14. Tämä poliittinen valinta on johtanut siihen, että rekka- ja raideliikenteen monopoli saa jatkua ilman EU-tavoitteisten suunnitelmien mukaan ottamista14.

Yhteenveto

Suomi on kehittänyt taitoa ja toimintamallia peittääkseen EU-tavoitteiden toteuttamisen liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Tämä suunnittelu on edellyttänyt sen, että medialle voidaan esittää EU:n liikennejärjestelmäsuunnittelun ja kestävän kehittämisen tavoitteista poikkeamisen olevan mahdollista Suomen maantieteellisen sijainnin vuoksi.

Todellisuudessa kyse on kuitenkin poliittisesti ajetusta ja toteutetusta liikennejärjestelmäsuunnittelun rakenteellisesta erosta EU:n ja Suomen välillä2. Suomessa lain ja setusten suomien valtuuksien avulla pyritään jatkamaan rekka- ja raideliikenteen monopolia ilman valtion talouden, liikennemaantieteen, liikenteen energiankulutuksen tai liikenteen ilmastotavoite

tutkimusten tuomien tai EU ssa sovittujen sopimus faktojen perusteella edellytettyjä tavoitteiden toteuttamista..

Tämä kaksois toiminta ja sen “hiominen “ tapahtuu koko valtion koneiston voimalla, pyrkien jatkamaan Venäjän kaupan kulta-aikaan toteutettua rekka- ja raideliikenteen monopolia ja niiden saamia valtion tukia. On valitulle strategialle tarpeellista että se voidaan toteuttaa ilman EU-tavoitteiden tuomia vaikutusarvioita tai vaihtoehtojen tutkimuksia

Liitteet:

EU liikennestrategia tavoitteet:

https://transport.ec.europa.eu/white-paper-2011_en

EU tavoitteen tila EU tilintarkastustuomioistuimen raportin 8/2023 mukaan.

https://www.eca.europa.eu/fi/publications/SR-2023-08

Valtion tuottamia dokumentaatiota ja perusteluja siitä miksi Suomi ei halua toteuttaa EU liikennestrategian tavoitetta siirtää rekka liikenne volyymejä pois maanteiltä, eikä toteuttaa TEN_T alueellisen saavutettavuuden edellyttämää sisävesiliikenteen liikenneverkkoja Suomeen :

1: Valtioneuvosto julisti vuoden 2024 teemavuodeksi 2: Akatemia valitsi 14 tutkimusta lähempään tarkasteluun 3: Meriliikenne tutkimus 4: Vesien globaalit yhteydet tutkimus 5: Sisävesiliikenteen tutkimukset jätettiin pois 6: Valtioneuvosto antoi U-kirjelmän eduskunnan käsittelyyn 7: Ehdotuksen pääasiallisena tavoitteena on lisätä rautatie-, lähimerenkulku- ja sisävesiliikenteen osuutta tavaraliikenteessä 8: Valiokunta käsitteli kirjeen ja tuki ajatusta 9: Sisävesiliikenteen osuuden kasvattaminen Suomessa ei ole helppoa nykyisellä infrastruktuurilla 10: Liikenne- ja viestintävaliokunta käsitteli U-kirjelmää 11: EU:n sisävesiväylien verkko ulottuu yli 25 jäsenvaltioon 12: Valtiovalta vetosi raideliikenteen kehittämisen puolesta 13: Sisävesiliikenteen taloudellisuus ei ole vielä kilpailukykyistä muiden liikennemuotojen kanssa 14: Vuonna 2019 Suomessa siirryttiin parlamentaarisesti ohjattuun 12-vuotiseen liikenteen suunnitteluun 15: Liikennerevoluutio, joka poikkeaa EU:n vuoden 2011 liikennestrategiasta 16: Sisävesiliikennettä on edelleen tulkittu virheellisesti meriliikennetavoitteisesti 18: Suomi on kehittänyt taitoa ja toimintamallia peittääkseen

EU-tavoitteiden toteuttamisen liikennejärjestelmäsuunnittelussa 19: Poliittisesti ajettu ja toteutettu liikennejärjestelmäsuunnittelun rakenteellinen ero EU:n ja Suomen välillä 17: Rekka- ja raideliikenteen monopolin jatkaminen ilman vaikutusarvioita tai vaihtoehtojen tutkimuksia

Veikko Hintsanen
Suomen Sisävesiliitto ry .Asiamies