

Veikko Hintsanen

Lausunto

11.01.2021

Asia: VN/15033/2019-LVM-90

Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

LAUSUNTO diarinumero : VN/15033/2019-LVM-90

Lausunnon antaja: Suomen Sisävesiliitto ry.

+++

Lausuntopyynnössä oli diaarinumeron mukainen asia esitetty kolmella eri dokumentilla.

Lainsäädäntö- ja toimenpidesuunnitelma lausuntoversio lopullinen 201202.pdf -

Muistio automaatio-suunnitelman tavoitteet 201202.pdf -

lausuntopyyntö suunnitelma lopullinen 201202.pdf –

++++

Pyydämme, tuodaksemme asian selkeästi kannaltamme esiin, saada kirjoittaa luettavaksenne kommentit päinvastaisessa järjestyksessä ensin kohta 3 sitten 2 ja lopuksi 1:

Kommentit dokumenttiin ”Lausuntopyyntö V/N 15033/2019 ” 2.12.2020 7 sivua.

Dokumentissa esitetään pyrkimys kokonaisvaltaisen käsityksen luomisesta, joihin liikenteen automaation tulisi voida vastata niin kotimaisen kuin kansainvälisen kehityksen valossa.

Edelleen em. otsikon dokumentissa väitetään, että hankkeessa on tarkasteltu niin automaatiokehityksen nykyistä tilaa infraa kuin jopa satamien tilaa vesiliikenne automaatiokehityksen kannalta.

Lausuntopyynnössä väitetään/edellytetään, että ” Laaditaan yhteistyössä alan toimijoiden kanssa toimialakohtaiset tiekartat vähähiilisyteen, jotka sovitetaan yhteen uusien ilmastotoimien kanssa. ” sivu 2/(7)

Mutta, kun tarkastelee lausunnon antajia eli dokumentissa esiintuotuja 64 eri instanssia, jotka olivat olleet mukana luomassa kehittämistarpeesta ja aiempia suunnitelmia. niin

Valitettavasti omina huomioina havaitsimme, että näiden 64 toimijan joukossa ei ollut yhtä ainoaa sisävesiliikenne asiantuntijaa tai lobbaria mukana – Tarkoittaa, että dokumentti laadittiin neljälle liikennemuodolle.

EU: ssa on jaoteltu kuitenkin viisi liikennemuotoa, joiden avulla jäsenvaltioiden liikennejärjestelmiä tulee kehittää EU liikenne strategiassa sovituin keinoin ja tavoittein.

Kuitenkin tämäkin dokumentti on kokonaisuudessaan tuotettu ikään kuin meillä Suomessa olisi vain neljä liikennemuotoa.

Lisänä -poikkeuksena tähän yleiseen neljään erilliseen liikennemuotoon otetaan joskus joihisuunnitelmiin mukaan Saimaan kanavan mahdollistama sisävesiliikenne meriliikenteen ja siten merenkulun alaviitteenä. viite: LVM ja sen alaisten laitosten toiminta vv 2005-2020 2. SUOMEN LIIKENNEPOLITIKA VS LVM KONSERNISTRATEGIA – Sisävesi.fi (sisavesi.fi)

2 Tavoitteet liikenteen automaatiassa /LVM / 2.12.2020

Käsittelen kyseisestä dokumentista alla ainoastaan sivuilla 3/(6) ja 4(6) esitettyä vesiliikenteen automaatiota

Muistio puhuu vesiliikenteen automaatiosta:

” Vesiliikenteessä automaatio etenee aluksen eri järjestelmissä aina navigoinnista konehuoneeseen. Kaikkien toimintojen suhteen täysin autonominen ja miehittämätön alus on vielä kaukaisessa tulevaisuudessa.”

Vesiliikenne tieteen termipankin mukaan = Vesiliikenteellä tarkoitetaan vakiintuneen määritelmän mukaisesti vesi- tai merialueella tapahtuvaa liikkumista vesikulkuneuvolla.

EU jakaa kaikessa liikennettä koskevassa raportoinnissa ja tulevaisuuden suunnittelussa vesiliikenteen kahteen eri osioon.

Meriliikenne ja Sisävesiliikenne

Sen mukaan suunnitelmassa (Tavoitteet liikenteen automaatiassa /LVM / 2.12.2020)

sivulla 2/7 ilmoitettu tavoite : ”Laaditaan yhteistyössä alan toimijoiden kanssa toimialakohtaiset tiekartat vähähiilisyteen, jotka sovitetaan yhteen uusien ilmastotoimien kanssa. ”

Vesiliikenne määritelmän ja EU:ssa harjoitetun käytännön ja jopa EU ilmasto tavoitteiden toteuttamisen sulattaminen näihin tavoitteisiin edellyttää sekä meri että sisävesiliikenne toimialojen omat tiekarttansa, muistiossa esitetyn ja tavoitellun vesiliikenteen yhteisen tiekartan sijaan. Alla linkissä, esimerkki meriliikenteen ja sisävesiliikenteen erilaisista tavoitteista: Vesiliikenne ajurit (sisavesi.fi)

Edellä mainittujen; kohdissa 2 ja 3 esitettyjen määritelmä puutosten takia, tässä itse raportti luonnoksessa on edetty suoraviivaisesti.

Sisällysluettelossa on heti sivulla 2/176 jätetty jo koko vesiliikennekin nimenä otsikoista pois ja keskitytty vain ja ainoastaan meriliikenteen avulla tehtävään vesiliikenteen automaatioon-

+++

Kaikkeen edellä mainittuun vedoten Suomen Sisävesiliitto ry. edellyttää raportin uudelleen arvioinnin kokonaisuudessaan kaikkien viiden EU: ssa hyväksytyt ja tunnustetun liikennemuodon avulla suoritettavaksi ja tuotettavaksi-

Niin, että mukana arvioissa ja suunnittelussa on ainakin seuraavat peruslähtökohdat mm

- rekka liikenteen 50% EU liikennestrategiassa vuodelta 2011 määriteltyjen volyymien siirrot raiteille ja vesiliikenteeseen,

Ja em. tavoitteiden toteuttamisesta johtuvien muutosten vaikutukset valtakunnan tason infraan ja sen tulevaisuuden kehittämisiin kuten ,

automaatioon

-liikenne volyymeihin eri liikennemuodoilla (5 liikennemuotoa)

-liikenteen päästöihin ja

-kestävän kehityksen mukaiseen kehitykseen vaikuttavien tekijöiden tutkimisiin mukaan lukien

-sisävesiliikenne väylästön korjausvelka arviot korjausvelka vastaavilla muun liikenne infrasta tuotetun korjausvelka määritelmien mukaisesti suoritettuina.

-niiden mukaiset arviot mahdollistaa sisävesiliikenne infran kehittämisen esteistä ja niiden poistamismahdollisuuksista EUU liikenne strategiassa lueteltujen tukien avulla, joiden tekemisen ja yleisen sisävesiliikenne kehittämisen puutteesta mm EU tilintarkastustuomioistuin on jäsenvaltiota muistuttanut jo vuonna 2015.

Veikko Hintsanen
Suomen Sisävesiliitto ry /asiamies