

Asia: VN/18780/2023

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta

Lausunnonantajan lausunto

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Valitettavasti on heti alkuun todettava, että maamme liikennerevoluutio menetelmin tehdyssä Liikennejärjestelmä suunnittelussa, sen alkumetreistä lähtien vv 2017-2021 on jätetty -lukuisista vastakkaisista lausunnoita huolimatta, - järjestelmään perustavaa laatua olevia rakenteellisia puutteita.

Suunnittelun lähtökohdan tulisi EU jäsenvaltion liikennejärjestelmä suunnittelussa olla, että valtakunnan kaikki alueet esitetään kunkin alueen omine liikennemaantieteellisinä vahvuuksineen - liikennejärjestelmä suunnitelmaan - EU liikennestrategian peruslähtöasetelmissä esitetyn viiden liikennemuodon mukaisesti. Ainakin nämä esitettäisiin ja suunnittelijat ne kirjaisivat huomioituiksi EU tavoitteiksi, vaihtoehtoiksi, joita sitten päättäjät joko hyväksyvät tai eivät.

Sitä ei ole Suomessa tehty, vaan meillä aloitettiin suunnittelu ikään kuin liikennemaantieteellisesti olisi mahdollista jakaa Suomi neljään liikenteellisesti samaan kategoriaan luokiteltavaan osaan (itä länsi etelä ja pohjoinen.) Joihin kaikkiin alueisiin voidaan soveltaa yhtenäistä raide ja maantieliikenteeseen perustuvaa tavaraliikennettä. Ja näin tehtiin. Saimaa erotettiin mutta sille laitettiin sisävesiliikenteestä ainoastaan nimi toteutus suoritettiin täysin meriliikenne tavoittein ja jopa väylämitoituksissa käytettiin kauppamerenkulku nimitystä ja sen meriliikenne laivoille minimivaatimusta. Ei EU ssa sovituin sisävesiväylämitoitusten mukaisesti.

Ei, vaikka maassamme on suuri 1/3 maamme asukkaista ja alueesta koostuva maantieteellinen vesiliikenne alue Järvi Suomi, johon tulisi alusta alkaen soveltaa maksimaalista vesiliikenteeseen perustuvaa sisämaan tavaraliikenne ja väylämitoituksesta sisävesille EU ssa sovituttua vaihtoehtoa.

Kun tämä perusta suunnittelulle on tehty se samalla edellyttäisi valtakunnan alueellisen liikennehallinnon vastaavan jaon liikennemaantieteellisin perustein:

- 1) Rannikko alueet,
- 2) Järvi Suomi ja
- 3) Koillis- ja Pohjois Suomen alueet em. kahden muun vaikutus alueen ulkopuolella ,

Joille kullekin alueelle on tyypillisesti oma liikennemoodi vahvuus jakonsa, joiden mukaisesti kullekin alueelle voidaan toteuttaa omilla vahvuuksillaan optimoidut kestävän kehityksen liikennemuoto kuljetusketjut (viisi liikennemuotoa) joilla kuljetettavat volyymit kullekin väylästäälle parhaiten kestävän kehityksen mukaisesti rakennettavine väylästöineen.

Nyt tehty "Liikenne 12" Itä Länsi Pohjoinen Etelä-Suomi jaoilla olettaa, ja toteuttaa strategiaa, jossa kaikki valtakunnan eri alueiden liikenneoptimoinnit voidaan parhaiten ratkaista kehittämällä pelkästään raide ja maantie kuljetuksia viennin ja tuonnin tarvitseman meriliikenteen lisäksi. Jossa kokonaisuutena jätetään sisävesiliikenne huomioimatta totaalisesti.

Tälle mallille tehty "Liikenne 12 " liikennejärjestelmä perustuu puhtaasti kotimaan lakeihin, joista puuttuu kaksi EU liikennejärjestelmän peruspilareiden kokonaisvaltaista huomioon ottoa seuraavalta osin joista kumpuaa monet muut ongelmat joista kohta 3 on esimerkki.

- 1) TEN_T verkoista on jätetty sisävesiliikenteen alueellinen saavutettavuus sille muun liikenteen mukaisesti rakennettava liikenneverkko ja sen tuomat edut huomiotta
- 2) TEN_T verkkojen puutteellisuuden takia, EU liikennestrategian vuodelta 2011 lähtökohdaksi muodostettiin strategiasta poiketen, että kaikki raskaan maantieliikenne volyymit vesiliikenne siirto tavoitteista jätettiin, toteuttamatta vaikka VTT:n mukaan sen raportti no 37/73/2009 selkeästi toteaa, että niin Saimaalla kuin Päijänteellä kyetään ympärivuotisessa liikenteessä raskasta maantieliikenne volyyimia siirtää vesiliikenteeseen.
- 3) Vuonna 2022 paljastuneet Venäjän politiikasta ja toimista - Suomessa tehtyjen riskianalyyysien virheellisyyksien määrä,joissa liikennestrategian sisävesiliikenteen puutteellisuus oli yksi. . Virheellisesti ja puutteellisesti Järvi Suomen viennin ja tuonnin suoraliikenne yhteyksiin valmistautuneena Suomi on tällä hetkellä kokonaan ilman EU ssa sovittuja - a) sisävesiliikenteen ydinverkkoa, yhteyttä lähimerenkulun avulla muihin jäsenvaltioihin sekä johdannaisena samoin

ilman - jo aiemmin tehtyjen poliittisten valintojen takia (v.1997) - b) sisävesiliikenteen (8000km) yhdistävää alueellisen kattavuuden liikenneverkkoa.

Ja vuodelle 2024 tehdyn budjetin mukaan edelleenkin Suomessa ei ole kokonaisvaltaista kuvaa siitä, mitä liikenteen kustannuksia voitaisiin halpuuttaa niin teollisuudelle kaupalle kuin valtiolle siirtymällä EU liikennestrategiassa sovittuun kestävä kehityksen liikennejärjestelmä malliin - "Suomi on Saari " liikennemallista.

Maksimissaan säästö pelkästään valtiolle olisi käytännössä luokkaa 800 miljoonaa/vuosi euroa mikäli 30% nyky rekka liikenteestä voitaisiin siirtää vesille. EU tavoite on 50-75 % (viite <http://www.sisavesi.fi/wp-content/uploads/2018/04/15.2-Kotka-logistics-2.11.2016.pdf> sivut 6-8

Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi? (Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman sivut 10-11).

Virkamiesten yhteistyönä valmisteltu " liikenne 2030 " visio vuodelta 2008 sivulla 31 seuraavan huomion:

" Rautatie- ja vesiliikenteen kilpailukykyä kehitetään niiden kuljetusosuuden lisäämiseksi. Tämä edellyttää tehokkaita, monen kuljetusmuodon yhteisiä terminaaleja ja uusia kuormaus- ja kuormatilaratkaisuja sekä panostusta liikenteen ohjaus- ja hallintajärjestelmiin"

Tästä visiosta vuosien saatossa hävitettiin Sitra /LVM liikennerevoluutiomallilla ja LVM:n toteuttamalla yksipuolisilla pelkästään meri liikenteen tutkimuksilla, eduskunnan päätöksillä ja valituilla kotimaan tukitoimilla sekä EU sta sisävesiliikenteelle hakemattomilla avustuksilla -kaikki sisävesiliikenteen mahdollisuudet kehittää, muuta kuin nyt loppunutta - Saimaan alueen vienti ja tuonti liikenteeseen meriliikenne tavoitteisesti kehitettyä pelkkää vesiliikennettä - ei sisävesiliikennettä

Esimerkkeinä aiempien hallitusten tietoisesta sisävesiliikenteen totaalista hävityksestä ovat niin Kymi kanava kehittämisen kielteiset päätökset kuin Jyväskylän energian tavoitteet ja EU Martec projektissa tuotetut VTT hyväksymät ja tukiehdottamat, Suomen valtion hylkäämät sisävesi /lähimerenkulun kehittämis hankkeet. vv 2007--2023. Tutkimuksen puolella taas kaikki Trafin ja väyläviraston tutkimukset ja LVM.n suunnittelutoteutukset . Kaiken huippuna on merenkulun tutkimuskeskuksen nimeä kantanut Brahea keskus, joka jätti vv 2014-2023 kaiken lähimerenkulun ja sisävesiliikenteen sekä erilliset että niiden yhteisvaikutus tutkimukset tekemättä ja tutki ainoastaan meriliikennettä -merenkulun tutkimus nimikkeellä.

Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?

Mikäli valtakunnassa ei olisi vuoden 2010 liikennerevoluution tuloksena tehtyjä puutteellisia (tutkimuksia, joissa ei sisävesi eikä lähimerenkulkua tutkita lainkaan / Brahea tutkimuskeskus) merenkulun tutkimuslaitoksen tuloksia, kotimaan rajoitteita kauppamerenkulun kehittämiseksi (EU tason sisävesiväylästäön /1,6 metrin syvyyden omaavat väylät lasketaan kauppamerenkulun piiriin EU ssa , kun Suomessa rajoitus on 4,35 m) niin se toisi vaikutus arvioihin täysin uuden mahdollisuuden - em sisävesiliikenteen tuoman energian- , väylästäön infra kustannusten valtavan säästön ja liikenteen päästöjen säästämiset mukaan .

Suomen sisävesiliitto edellyttää, että

Suomen liikennejärjestelmä vaikutus arviomenetelmien perusteella kehittämistavoitteita asetettaessa niihin tulee ottaa

- 1) EU liikennestrategia ja
- 2) TEN_T sisävesiliikenne sopimukset ja
- 3) EU tilintarkastustuomioistuimen sisävesiliikenteestä antamat pullonkaulojen poistamis- vaateet,

Alkuperäisten TEN_T vuoden 1997 tavoitteiden mukaisesti, edelleen huomioiden vuoden 2011 liikennestrategiassa asetetut - kaikki tavoitteet koskemaan koko 8000 km sisävesiväylästäön käyttö mahdollisuutta.

-Puhtaalta pöydältä -kestävään taloudelliseen kotimaan liikennejärjestelmä kehittämisiin pyrittäessä.

.

Veikko Hintsanen
Suomen Sisävesiliitto ry - asiamies.