

Asia: VN/26278/2020

Valtioneuvoston periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää erittäin tärkeänä, että Saimaan alueen sisävesiliikenne ja sisävesillä tapahtuva kauppamerenkulku on huomioitu periaatepäätöksessä meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto kiinnittää huomiota periaatepäätöksessä huomioita seuraaviin seikkoihin erityisesti Saimaan alueen kauppamerenkulun osalta:

- Tehtävät toimet eivät saa vaarantaa sisävesiliikenteen osalta modaalisiirtymää kohti kestävämpiä ja puhtaampia kuljetusmuotoja, joka jo nykytiedon valossa on menossa kohti lisääntyvää maantieliikennettä
- Meri- ja sisävesiliikenteen tukia tulee jatkossa tarkastella myös päästö ja energiatehokkuus perusteisesti sitoen valtion tuet päästöihin (mm. lastialustuki, kuljetustuki, kauppa-alustuki sekä investointituet ja valtion takaukset)
- Itämeristrategia ja Suomen nykyinen meripolitiikka eivät mielestämme huomioi riittävästi sisävesillä tapahtuvaa kauppamerenkulkua, joten lähtötiedot eivät ole mielestämme kokonaiskuvan kannalta riittävät
- Painolastivesiasetuksen ja Saimaan kanavan sulkujen pidentämisen mahdollisesti aikaansaama alusinvestointien käynnistyminen tulee ohjata investointisykliä vähäisyyden vuoksi heti ohjata voimakkaasti vähäpäästöisiin ja päästöttömiin ratkaisuihin tai vähintään niin että kaluston elinkaaren aikana päästöttömyys on saavutettavissa.
- Cesni lakien alaista eurooppalaista sisävesilainsäädäntöä tulee ainakin päästövähennysmielessä tarkastella osana kotimaista sisävesiliikenteessä tehtäviä päästövähennystoimenpiteitä

- Vaihtoehtoisten polttoaineiden hyödyntämiseen puhtaasti kotimaisen sisävesiliikenteen osalta tulee keskustella nykyisten kuljetuksia sisävesillä suorittavien yritysten kanssa. Tässä mielessä yksi tankkauspiste, jonka sijainti on Saimaan kanavalla ei palvele pelkästään sisävesillä operoivia aluksia. Toisaalta myöskään Saimaan ja Itämeren välillä kulkevat kauppamerenkulun alukset myöskin bunkraavat vain erityistapauksissa Suomen aluevesien sisäpuolella, joten tämäkin kehitysidea tulee keskustella nykyisten toimijoiden kanssa.
- Merenkulun energiatehokkuuden parantaminen on sinänsä kannatettava ajatus, mutta se ei voi perustua pelkkään aluskoon kasvattamiseen. Tällaisen kehityssuunnan riskinä on se, ettei enää rakenneta Saimaan kanavan mittoihin soveltuvaa kalustoa. Tässä kohtaa tulee huomioida mahdollinen sisämaan kuljetusmuotosiirtymä osaratkaisuna päästövähennystavoitteita
- Sivu 10/15 Vesibussiyhteyksiä tulee kehittää myös sisävesillä osana muuta liikennejärjestelmää mm. yhtenevien lipputuotteiden ja aikataulujen osalta.
- Jäänmurto on vahvasti suomalaista erikoisosaamista, jolla on kysyntää ilmastonmuutoksen myös useilla valtioilla. Maanpuolustus ja huoltovarmuus mielessä nyt Saimaalle saapunut jäätämurtava irtokeula tulee CEF ja Military mobility tukien avulla monistaa hyödyttämään koko Itämeren ja eurooppalaisia valtioita.
- Sivu 10/15 Sisävesillä sijaitsevat maantielautat tulee ensisijaisesti päästöjen vähentämiseksi ja kustannusten minimoimiseksi muuttamalla lossiyhteydet silloiksi. Toissijaisena vaihtoehtona on pilotoida vaihtoehtoisin käyttövoimin toimivaa lossia, jonka toiminta olisi autonomista.
- Sivun 10/15 kuvaukset yhteysalusliikenteen osalta soveltuvat varsin hyvin kuvaamaan myös puhtaasti sisävesillä operoivia aluksia.
- Sivu 15/15 SEURANTA: Periaatepäätöksen seurannassa tulee olla edustaja myös koskien sisävesiliikennettä.

Lisäksi Pohjois-Karjalan maakuntaliitto esittää, että hallitusohjelman kirjaus sisävesistrategian laatimisesta tulisi päästövähennysmielessä saada pikaisesti liikkeelle ja strategian sisällöstä tulisi keskustella myös Itä-Suomen maakuntaliittojen kanssa. Sisävesien kauppamerenkulku on myös tulevaisuudessa tärkeä osa Itä-Suomen maakuntien kestävämpää liikennejärjestelmää ja liikenteen päästövähennystavoitteita.

Muita kommentteja laajemmin koko kauppamerenkulun osalta:

- Meri- ja sisävesiliikenteessä on meneillään murros etenkin lähimerenkulussa, jossa tulee nyt hyödyntää maksimaalisesti suomalainen laivanrakennus ja teknologiaosaaminen. Tavoite aikatauluun on matkaa yksi investointisykli, joten toimet on aloitettava välittömästi, jotta vältetään ylimääräiset korjaustoimenpiteet käytettävän kaluston muutostyöt niiden elinkaaren aikana
- Rahti- ja matkustajaliikenteen yhdistäminen on tuonut tehokkuutta ja kustannushyötyjä rahdinantajille. Suomen liikennejärjestelmälle ja yhteiskunnalle näistä muodostuviin kustannuksiin sillä on ollut päinvastainen vaikutus. mm. yhteiskunnalle aiheutuvat kustannukset vahvasti tuetun

aikataulutetun matkustaja-autolauttaliikenteen aluksille ennen ja varsinkin korona-aikana. Tämä toimintamalli itsessään lisää takamaan osalta tukeutumista kumipyöräliikenteeseen, jonka kulkumuoto-osuutta tulisi EU:ssa päätetyin toimin vähentää.

- Toimenpiteeksi tulee sisällyttää varustamoiden, satamien ja meriklusterin kanssa aloitettavat keskustelut tulevaisuudessa käytettävien polttoaineidenjakelun osalta sisältäen selvitykset jakeluinfran ja saatavuuden osalta suomalaisissa satamissa. Tästä kokonaisuudesta tulee aikaansaada kansallinen strategia
- Sivun 9/15 sanamuodot ”halutessaan” tai että valtio vain ”rohkaisee” rahdinantajia, jättää heikon kuvan valtion mahdollisuuksista aidosti saavuttaa päästövähennystavoitteitaan liikennejärjestelmätasolla ja muodostaa kuvan, että ”vapaamatkustus” kansallisesti on vielä mahdollista.
- Toimenpide 25: Merenkulun päästövähennystoimet, jotka rajataan alustyyppikohtaisesti eivät ole riittävän kunnianhimoisia varsinkaan silloin kun keskitytään alustyyppiltään kuljetustehottoman ja suhteessa paljon päästöjä

aiheuttavien Itämeren aikataulutetussa linjaliikenteessä olevien nopeasti etenevien matkustaja-autolauttojen aiheuttamiin päästöihin.

Vartiainen-Lehikoinen Minna
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto - Liikenneasiantuntija Jyrki Suorsa