

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Sisävesiliitto Ry:n huomiot ja toimenpidesuositukset lausuntopyyntöön.

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA - VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Periaatepäätös luonnos

Suomi on sitoutunut hiilineutraaliuteen vuoteen 2035 mennessä. Suomen Sisävesiliitto Ry toteaa Fossiilittomaan liikenteen periaatepäätöksestä, että Hallitus on oikealla tiellä, kun se etsii tuleville toimenpiteilleen laajaa konsensusta ministeriön muun hallinnon, sekä liikenteen eri osapuolien välillä.

Yleiskäsitys tehdyn työn laadusta ja sen puutteista

Hallitus toteaa mm seuraavaa :

”Tiekartassa ehdotettavat toimet koskevat erityisesti tieliikennettä, jonka osuus liikenteen päästöistä on yli 90 prosenttia. Tiekartta on laadittu fossiilittoman liikenteen työryhmän suositusten sekä vaikutusarviointien pohjalta.”

Suomen Sisävesiliitto joutuu toteamaan heti aluksi, että tavoitetta ei ole valitettavasti tutkittu virkamiesten toimesta niin, että kaikki vaihtoehdot olisivat esitetyt

Osapuolten tekemä työ periaatepäätöksestä on suurelta osin tehty huolellisesti ja osapuolia kuunnellen, sekä työhön tehtyjä tieteellistä dokumentaatiota huomioiden. Suomen Sisävesiliitto ry huomauttaa kuitenkin, että maahamme on usean eri hallituksen ja hallituskoalition, sekä lukuisten LVM keskushallinnon ja alueorganisaatio muutosten toimesta vuodesta 2007 alkaen aloitettu tietoisesti hyvin vahva ns ” Suomi on Saari ”liikennemallin kehittäminen. Tämä on tullut erityisesti esille Helsingin Vuosaaren sataman valmistuttua. Tällöin liikennejärjestelmän suunnittelun ja sen kehittämisen kokonaisuudesta on jätetty pois Sisävesiliikenteen kokonaisvaltainen tutkimus. Tämä näkyy tässäkin hallituksen periaatepäätöksen luonnoksessa.

Kansainväliset tavoitteet ja sopimukset vs Fossiilittomaan liikenteeseen pyrkiminen Suomessa

Suomen Sisävesiliitto Ry toteaa, että missään valtion liikennejärjestelmän tutkimusten ja suunnittelujen toimissa ei ole huomioitu vuodesta 2011 alkaen EU liikennestrategian tavoitteita rekkaliikenteen volyymien siirroista vesiliikenteeseen. On valitettavaa, että Fossiiliton liikennetavoitteeseen pyritään EU:n ja kansainvälisiä ilmastopöytäkirjoja noudattaen vain niiltä osin, mitkä eivät edellytä Sisävesiliikenteen mahdollista tutkimustarvetta ja sen kehittämistä.

Puutteellinen tutkimus

Edellinen tarkoittaa puutteellista tutkimusta ja huomion kiinnittämistä EU liikennestrategian toteuttamiseen ja erityisesti TEN-T verkot ja niistä tehtyihin sopimuksiin ja sen toteuttamisiin. Tästä EU on huomauttanut Suomea Tilintarkastustuomioistuimen raporteissa niin vuonna 2015, kuin myös 2020. Oikeuskansleri on vuonna 2014 huomauttanut LVM:n alaista Liikennevirastoa puutteellisista budjettivalmisteluista, ja havainto on ettei suunnittelu tai tutkimuslinjassa ei ole tehty muutosta. Tämän johdosta mm. vuonna 2012 tehdyt liikennepoliittisen selonteon perustat hallitukselle ja eduskunnalle ovat olleet harhaanjohtavia.

TEN-T verkon laajentaminen laivanrakennustekniikan mahdollistamien uusien laivamallien takia

TEN-T verkko Suomen osalta lyötiin lukkoon LVM:n virkamiestoiminnan tuloksena 90- luvulla tehtyjen suunnitelmien ja liikennemuotoarvioiden perusteella. Sen jälkeen mm Sisävesien laivakalusto on kehittynyt niin, että matala syväyksisillä rahtilaivoilla voidaan ajaa suurimmalla osalla maamme sisävesiä ympärivuotisesti. Tästä mm VTT on raportoinut valtiota jo vuonna 2010.

TEN-T verkostoa kehitetään välittämättä em. kehityksestä ja sisävesiliikenneverkon kehittämistavoitteista. Tästä eräänä esimerkkinä mm Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan raportti 1/ 2018 sivulta 263 alkaen. Edellä mainittu tarkoitti käytännössä yli kymmenen vuoden jaksoa, jolloin sisävesiliikenteen tutkiminen ja sen ottaminen kokonaisvaltaisesti EU:ssa sovituksi viidenneksi liikennemuodoksi jätettiin tekemättä.

Sisävesiliikenteen mukaan ottamisen jäädyttäminen merkitsi, että estettiin kaikki EU:ssa sovitut mahdollisuudet, jolla edistetään sisävesiliikenteen fossiilittomaan liikennejärjestelmään siirtymistä sovitun mukaisesti. Esto kohdistui mm. väylämitoituksiin, päätyen EU tukien hakemisiin muualle, kuin Saimaan sisävesialueen syväväylän kehittämiseen. Lopputulos on, että LVM on tuottanut tämänkin tiekartan neljän liikennemuodon, eli Suomi on Saari- liikennemalli perusteisesti, jolloin Sisävesiliikenne on jäänyt pois.

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA - VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ –

Tässä luonnoksessa ei ole voitu huomioida vasta 1

a)tämän luonnoksen tuottaminen vs b) sisävesiliikenteen fossiilittomaan liikenteeseen kohdistuvat lausunnot, koska:

Tiekartta suunnitelma

Tämä suunnitelma laitettiin LVM:n toimesta lausunnoille 15.01.2021 ja lausunnon antaminen päättyy 19.02.2021

Tiekarttaan johtava sisävesiliikenne osa raportti:

Meri- ja Sisävesiliikenteen osuus laitettiin lausunnoille 31.11.2020 LVM:n päivämällä kirjeellä 84 osapuolelle. Lausuntoja tuli lausuntopalveluun 15.1.2021 mennessä yhteensä 42 kappaletta.

Meri ja Vesiliikenne yleisesti

Raporteissa 36 käsiteltiin laivojen energian ja energiamuotojen vaikutusta ja tarvittavia toimia fossiilittomaan liikenteeseen siirryttäessä. Raporteissa 37 käsiteltiin Hallinnon tehtäviä, veroja tukia jne. Raporteissa 4 käsitteli TEN-T verkkoa, 15 Satamia ja 6 multimodaali liikenteeseen tarvittavia toimia.

Sisävesiliikenne omana liikennemuotona

Toimijoista 2 kunnallista/valtiollista käsitteli sekä sisävesiväylien merkitystä, että rekka liikenteen EU:ssa sovittua liikennemuodon siirtoa vesille. Yhdistyksistä vastaavaan huomioon ylsi 3 toimijaa, joiden mukaan väyliä ja liikennemuotosiirtymiä sisävesillä tulisi tutkia ja sisävesiliikenne ottaa mukaan suunnitelmiin EU tavoitteiden mukaisesti.

Tästä seuraa, että sisävesihuomioita ei voitu käytännössä käsitellä nyt luonnostellussa tiekartassa, koska lausuntojen antamisajat olivat asetetut niin, että meri ja sisävesilausunnot eivät ehtineet kokonaisuuteen lainkaan mukaan.

Uuden tieteelliseen tutkimukseen ja EU sopimukseen perustuvan tavoitteen asettamisvaade

Suomen Sisävesiliitto Ry edellyttää pikaisesti aloitettavan tarpeelliset tutkimukset, joilla voidaan mahdollisimman pian korjata puutteellisesti tehtyjen ja tuotettujen (vain neljään liikennemuotoon rajattujen) tulosten aiheuttamat vääristymät.

Alla Suomen Sisävesiliitto Ry:n pääasialliset yksittäiset muut huomiot raportista, joiden perusteella kyseiseen lausuntoon on päädytty.

Huomiot Skenaarioista: (Lausuntopyyntö luonnos sivu 2/33)

Skenaarioista on jätetty arvioimatta EU liikennestrategiassa mainittu rekkaliikenteen volyymien siirtotavoite raide ja vesiliikenteeseen.

Tämä puute löytyy vasta usean tieteellisesti tuotetun dokumentin perusteista, jotka ovat mainitut

- 1) PITKO JA PITKO-jatko skenaariot perustuvat WEM tutkimuksiin
- 2) WEM tutkimukset perustuvat Lipasto liikennetutkimusten antamiin ennusteisiin
- 3) Lipasto tutkimukset perustuvat LVM:n eri virastojen antamiin tulevaisuuden liikenne arvioihin eri liikennemuodoille, perusteina nykyinen ja tavoiteltu neljälle liikennemuodolle + Saimaan alueen sisävesiliikenteen kehittämislle.

Edellä mainittu tutkimusten ketjuttaminen on häivyttänyt peruspuutteen. Tuotetussa dokumentaatioissa EU:n liikennestrategiassa sovittu tavoite rekkaliikenteen volyymien siirroista sisävesiliikenteeseen ei tule esiin. Tällöin koko Järvi- Suomen sisävesien useiden tuhansien kilometrien volyymi on kuitattu Saimaan noin 10% väylästösudella (Huomioita ilmoitetuista toimista hallitusohjelmassa, sivu 2).

Huomioita laaja alaisten vaikutus arvioiden tuottamisista olemassa olevan tutkimuskirjallisuuden perusteella: (Lausuntopyyntö luonnos sivu 2/33)

- ajoneuvojen käyttövoimien uudistaminen
- ajoneuvokannan asteittainen päästöttömyys
- kestävästi tuotettuja nestemäisiä biopolttoaineita erityisesti raskaan liikenteen ja lentoliikenteen käyttöön
- arvioidaan kestävästi tuotettujen biopolttoaineiden riittävyys maantieliikenteessä
- kehittää päästömittaristoja esim. verotuksen pohjaksi

Edellä mainitun kohdan Skenaario - tutkimuspuutteiden takia ei raskaan liikenteen volyymisiirtojen vaikutusta ole arvioitu lainkaan. Tällöin voidaan todeta, että EU- komission antama Sisävesiliikenne- ja Natura 2000 ohje jätetään kokonaan arvioimatta. Siinä mainitaan, että infrastruktuurin ja luonnon tarpeita tarkastellaan yhdessä vesistöjen muiden käyttötärpeiden kanssa, sekä otetaan kokonaisuus huomioon jo hankkeen varhaisvaiheessa. Fossiilittomaan liikenteeseen pyritään liikennevälineiden teknistä kehittämistä edistämällä, sekä verotusta ja liikennemuotojen sisäistä logistiikka parantamalla. EU:n liikennestrategian tavoite on myös rekkaliikenteen volyymien siirto vesiliikenteeseen.

Huomioita tutkimuskirjallisuudesta 1 : (Lausuntopyyntö luonnos sivu 2/33)

LVM on koko 2010 luvun pidättäytynyt sisävesiliikenteen tutkimuksen suorittamisista. Vuosina 2010-2017 (lähde:LVM /liikennevirasto tilastot) LVM:n rahoituksella toteutettiin:

- 133 maantieliikenne tutkimusta
- 110 raideliikenne tutkimusta
- 11 meriliikenne tutkimusta
- ei yhtään sisävesiliikenne tutkimusta.

Edelleen ELY ja nyt myös LVM:n kanssa Maakuntien liitot tuottavat yhteistyössä Suomi on Saari-liikennemalliin mukaisesti maantie- ja raideliikenne tietoa, sekä suunnitelmia.

Vain Saimaan kanavan syväväylä (757 km) vaikutus alueella tuotetaan sisävesien kehittämistutkimusta (vain vajaa 10% koko sisävesiväylistä).

Sisävesien kokonaisväylämäärä on LVM tiedon vuodelta 2014 mukaan 12505 km kun raideliikenteen vastaava luku on 5944 km.

Vaikka sisävesiväylät muodostavat yli kaksinkertaisen väyläkilometrien määrän verrattaessa raideliikenne väyliin, niin kehittämistä ja hyötykäyttöön (fossiiliton liikenne) ottoa ei tutkita, eikä tueta lainkaan, vaikka EU:ssa olemme toisin sopineet.

Esimerkiksi Järvi- Suomen sisävesien vaikutusalueeseen kuuluu yli sata kuntaa ja noin 1,6 miljoonaa asukasta, sekä noin kolmannes Suomen ulkomaankaupan kuljetettavasta tavaraliikenne volyymista.

Huomioita tutkimuskirjallisuudesta 2, (huomiot liikenneinfrastruktuurin kehittämisistä ja ylläpidosta) :

(Lausuntopyyntö luonnos sivu 3/33)

Edellä mainitun lähdekirjallisuuden takia keskustelu fossiilittomaan liikenteeseen siirtymisestä, sekä liikennejärjestelmän kehittämisyrittämisistä on tehty liikenteen energiatehokkuuden osalta täysin ilman sisävesiliikennettä ja sen antamia mahdollisuuksia. Esimerkin voi ottaa netistä löytyvästä työryhmän kokousmuistiosta 4.5.2020, viite: Fossiilittoman liikenteen tiekartta ,henkilö ja tavaraliikenne : Skype kokous, jossa 37 jäsentä :

Muistion otsikko : Liikennejärjestelmän energia tehokkuus (sivu 3/4)

- 1) Raskaassa liikenteessä perusennuste ennustaa kuorma-autojen suoritteiden kääntyvän laskuun vuoden 2039 jälkeen.
- 2) Raskaassa liikenteessä arvioitiin olevan potentiaalista asettaa jonkinlainen tavoite raiteille siirrettävien kuljetusten määrästä.
- 3) Yhdistettyjen kuljetusten uudelleenkäynnistämiseen vaikuttaa liittyvän haasteita, mutta erityisesti uusien tuotantolaitosten sijoittuminen olisi hyvä miettiä raideyhteyksien äärelle esim. moottoriteiden sijaan

Infrastruktuurin kehittämisen ja ylläpidon päästövähennysvaikutukset ovat suoraan riippuvaisia käytettävissä olevan rahoituksen tasosta.

(Lausuntopyyntö luonnos sivu 3/33)

Rahoituksen taso on riippuvainen siitä mitä kansanedustajat päättävät ja mistä kansanedustajat saadaan kiinnostumaan.

Vuosina 2007- 2020 Valtion hallinto teki organisatoriset ratkaisut niin, että ELY kentältä tuli ainoastaan maantieliikenteen investointi tarpeiden ehdotuksia (poikkeus Saimaa ja saaristoliikenne). Sisävesiliikenteen tutkimukset lopetettiin, jolloin viimeinen kokonaisvaltainen esitys oli ilmeisesti MKH:n 6.5.2008 Suomen sisävesi väylästä pitämä tulevaisuuteen tähtäävä nykytilan katsaus ja samalla kehittämisaloe.

Tilanne nyt

- LVM keskittyy pelkkään - Suomi on Saari - liikennemallin toteuttamiseen kaikin käytettävissä olevin keinoin.
- Ajankohtainen korjausvelka-arvio puuttuu esimerkiksi siitä, miten nykyistä sisävesi väylästä tulisi ajanmukaistaa, jotta uusilla innovatiivisilla jäissä kulkevilla ja Suomessa kehitetyillä ultra keveillä aluksissa voitaisiin matalakulkuisissa (2,4 m syväys) väylissä siirtää rekkaliikenteen volyymejä EU tavoitteen mukaisesti sisävesi ja sisävesi-itämeri liikenteeseen
- Media toistaa ilman kritiikkiä kaikki LVM-ELY ja asiaa lobbaavat ja tukevat tiedotteet.
- Maakunnat, kunnat ja ELY järjestelmä tuottavat perustiedot liikenteestä kansanedustajille, jotka toimivat saamansa tiedon perusteella.
- Liikenne ja viestintävaliokuntien, sekä valtiovarainvaliokunnan liikennejaoksen nykyiset jäsenet ovat tehneet omina kansanedustaja aikoina (1-4 kautta) aloitteita 374 kappaletta (31.01.2020 mennessä) joista 43 % liikenteestä . Heidän liikenne aloitteet jakautuvat seuraavasti:
 - o Maanteille aloitteita ovat Valiokunnan jäsenet tehneet 79 % aloitteista ja valtiovarainvaliokunnan liikennejaoksessa 86%
 - o raideliikenne vastaavasti 14% / 10%
 - o meriliikenne 1,9 % / 0
 - o sisävesiliikenne 2,5 % / 0,6
 - o Ilmailu 5% / 03,2

:jos keksimme täällä kustannustehokkaita ja vientikelpoisia ratkaisuja, palveluita ja teknologioita päästöjen vähentämiseksi.

(Lausuntopyyntö luonnos sivu 3/33)

Suomen Sisävesiliitto Ry:n mielestä ongelma ei ole tulevat sisävesiliikenne innovaatiot, vaan jo jäädytetyt ja EU:ssa tuetut, sekä VTT:n hyväksi toteamat innovaatiot. Ne on tuotettu kahden yliopiston kanssa yhteistyönä, mutta niitä ei toteuteta ja edelleen kehitetä, eikä oteta käytäntöön jo valitun liikennejärjestelmämallin (Suomi on saari)takia.

viite: liikenneministeriön julkaisu 3/2010

julkaisun 3/ 2010 referaatti:

” Uudentyyppiselle biopolttoaineita kuljettavalle alukselle ei ole taloudellisia edellytyksiä Keiteleen ja Päijänteen alueella, koska alusliikenteelle ei synny riittävää kysyntää lyhyehköjen kuljetusmatkojen ja hankinta-alueen suuntautumisen vuoksi. Siten Keiteleen kanavan parantamiselle ei tällä hetkellä ole osoitettavissa yhteiskuntataloudellista kannattavuutta. ”

Suomen Sisävesiliitto Ry:n kommentti edellisestä referaatista:

- Uudentyyppinen sisävesi alus suunniteltiin vuosina 2007-2010 yhdessä start up yhtiön toimesta, sekä yhteistyössä Aalto yliopiston ,Saksalaisen Fraunhofer instituutin ja Lappeenrannan yliopiston kanssa. Laivan runkosuunnittelun teki start up yhtiön ohjeiden mukaisesti ILS insinööritoimisto.
- Laiva sai mallisuojan vuonna 2008 ja se on yhä voimassa.
- Vuonna 2009 VTT totesi laivamallin kykenevä ympärivuotisiin sisävesi -ja yhdistettyyn Itämeri -sisävesialue matalakulkuisilla vesillä (2,4 m) ja siten mahdollistaa rekkaliikenteen volyymien siirron vesiliikenteeseen.
- Lappeenrannan yliopisto teki laivaliikenne logistiikan mallinnuksen, jolla korvattiin rekkaliikennettä vesiliikenteellä logistisin menetelmin ympärivuotisessa liikenteessä Keitele Päijänteellä.
- Aalto yliopiston laivarakennus tutkimuksen mukaan vielä vuodelta 2018 on todettu edelleen lastaus ja purkausjärjestelmien olevan maailman edistyksellisimpien joukossa.
- Sama suunnittelyyhtiö ILS laivasuunnittelu on suunnitellut kymmenen vuotta edellisen sisävesi jäitä murtavan laivasuunnittelun jälkeen Saimaalle uudenmallisen jäätä murtavan irtokeulan. Jääkeulaa ei tarvittaisi lainkaan edellä mainitun mallisuojatun laivamallin käytössä sisävesillä.

Kaikkeen yllämainittuun vedoten voimme vain todeta, että kyse sisävesiliikenteen kehittämisissä ei ole innovaatioiden puute, vaan valtion totaalinen haluttomuus ja vastustus aloittaa sisävesiliikenteen käyttö ja väylästön kehittäminen erityisesti rekka liikenne volyymien liikennemuotosiirtojen toteuttamiseksi EU: ssa sovitun liikennestrategian´(2011) ja sen toteuttamisiin tarvittavien liikenne tutkimusten ja rakennemuutoksiin oikeuttavien tukien ja muiden ehtojen mukaisesti.

Veikko Hintsanen
Suomen Sisävesiliitto ry.