

Suomen Sisävesiliitto kiittää mahdollisuudesta saada esittää huomionsa ehdotettuun

Liikenteen ja liikenteestä päättävien tahojen arvioitavaksi tarkoitettu kohta on määritelty seuraavasti :

”Esityksessä ehdotetaan myös säädettäväksi vastaavista hygieniavaatimuksista sekä tarvittaessa viranomaispääöksellä toteutettavasta matkustajamäärien rajoittamisesta henkilöliikenteessä.

Liikenteen terveysturvallisuutta koskeva liikenteen palveluntarjoajiin kohdistuva valtakunnallinen päätöksenteko keskitettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle. ”

Suomen Sisävesiliitto ry toteaa, että Sisävesiliikenteen osalta henkilöliikenne on pitkälti turismiliikennettä ja yhtyy lausuntoon kaikilta osin.

Suomen Sisävesiliitto toteaa, että olemme ainoa yksinomaan Sisävesiliikenteen kehittämiseen keskittyvä rekisteröity valtakunnallinen järjestö. Tämä on meidän ensimmäinen eduskuntatasolle suunnattu lausunto. Suomen Sisävesiliitto haluaa tuoda esiin tässä yhteydessä Liikenne ja viestintävaliokunnalle tuoduista laki- ja tuki asioista seuraavat huomiot:

- Ehdotuksessa ei käsitellä maamme tavaraliikenteelle tehtyä liikennejärjestelmää kokonaisuudessaan, eikä erityisesti sitä, mitä tavaraliikenteelle EU:ssa sovitut tavoitteet merkitsevät henkilöliikenteelle.

- Henkilöliikenteen osuutta ja sille tehtäviä muutoksia käsitellään erillisinä tavaraliikenteestä poikkeavana yksikkönä, vaikka Henkilö ja tavaraliikenne käyttävät samoja liikenneinfra palveluja. Kääntäen edellä mainittu merkitsee sitä, että henkilö liikennepalvelujen varjolla on maahamme päätetty infrainvestointeja ilman vaihtoehtoisten infra rakentamisten tutkimisia ja tavaraliikenne volyymien siirron merkitysten arviointeja henkilöliikenteen infrarakentamisen tarpeeseen. Erityisesti tutkimusta vailla on vaikutukset kuljetuskustannuksiin ja siitä johtuen valtion vuotuisen kustannustasoon (muu infra). (viite : EU liikennestrategia vuodelta 2011)

- Edellä mainitusta johtuen lain laatijat eivät ole nähneet selkeää puutetta, jota tulisi korjata lainsäädännöllä. Tämän vuoksi eduskunnassa on tehty arvovalintoja pikatukien muodossa vahvistamaan liikenteelle rakennettua nykyjärjestelmää Suomi on Saari mallin mukaisesti.

- Edellä mainittu on liikennemalli, jossa rekkaliikenne vastaa suuresta osuudesta viennin ja tuonnin tavaraliikennevirroista rannikoille ja vain pieni osuus (noin 10-15) raideliikenteellä.

- Mainittua liikennemallia ja sen osuutta on tuettu valtion toimesta hyvin suurin panostuksin Suomen ja Ruotsin, kuin myös Suomen ja Viron välisessä lauttaliikenteessä nyt kriisiaikana.

- Mainittua liikennemallia on yleisesti pidetty hyväksyttävänä tapana toimia, koska sisävesiliikenteen vaihtoehtoista mallia ei ole tutkittu..

- Liikenne ja Viestintäministeriö on tullut ennen joulua vahvasti julkisuuteen tiedon merkityksestä kaiken päätöksenteon pohjana. Liikenne ja viestintäministeriö on kuitenkin itse jättänyt tutkimatta ja siten tuomatta esiin päättäjätasolle sen, mitä hyötyjä sisävesiliikenteestä voisi koitua valtiovallalle, sekä Suomen huoltovarmuudelle ja kriisiajan tartuntojen estämisille.

- Edellä mainittu tarkoittaa, että maamme tulisi selvitysten perusteella siirtää rekkaliikenteen volyymejä sisävesivesille, sekä Suomen sisävesialueilta Itämeri- Venäjä suoralaivaliikenteeseen EU:ssa jo vuonna 2011 sovituin keinoin ja tavoin. Tämä toimenpide tulisi tehdä niin rekkaliikenteeseen, kuin myös rekka- lautta liikenteeseen niihin suunnattujen tukimenettelyjen sijaan.

Veikko Hintsanen

asiamies

Suomen Sisävesiliitto ry.

<http://sisavesiliitto.simplesite.com/>

veikko.hintsanen@hotmail.com