

Taksonomia

Lausunto E 132/2021 vp

*Suomen Sisävesiliitto ry
Veikko Hintsanen
09.02.2022*

Suomen Sisävesiliitto ry

kiittää mahdollisuudesta antaa koskien Taksonomia kehittämisiin.

Suomen Sisävesiliitto jakaa lausuntonsa alla olevan mukaisesti neljään eri osaan :

- 1) Hallituksen esityksessä oleva tuettava ja kannatettava osuus
- 2) Hallituksen esityksessä oleva rakennevirhe
- 3) Toimenpiteet esityksessä olevan rakennevirheen korjaaminen
- 4) Mitä jos ?

1. Hallituksen esityksessä oleva tuettava osuus

Suomen sisävesiliitto yhtyy hallituksen alustavien ennakkolinjaus vaikutusten arviointeihin siltä osin mitä ne koskevat sivu 2/20 [Valtiovarainministeriö PERUSMUISTIO VM2021-00707 \(vnk.fi\)](#)

:

” ... taksonomian teknisten arviointikriteerien pitäisi täyttää niille taksonomia-asetuksessa asetetut vaatimukset koskien esimerkiksi ympäristötavoitteiden merkittävää edistämistä ja teknologianeutraaliusperiaatteen toteutumista.

Lisäksi Suomi katsoo, että teknisten arviokriteereiden tulisi olla tarkoituksenmukaisia, helpokäyttöisiä, ymmärrettäviä, yksitulkintaisia ja tieteelliseen tutkimustietoon perustuvia. Suomi korostaa, että teknisten arviointikriteerien osalta on tarve huomioida olemassa oleva EU[1]lainsäädäntö ja -kehikot mahdollisimman kattavasti.

Tekniset arviointikriteerit eivät saisi johtaa EU-oikeuden sisäisiin ristiriitoihin eri politiikkasektoreilla-”

sekä sivulla 13/20 **toteamukseen että**

”Vesiliikenteen teknisissä arviointikriteereissä on paljon operatiivisia vaatimuksia.”

2. Hallituksen esityksessä oleva rakennevirhe

”Todennäköisesti 8.5- ja 8.6-toimintojen vaatimuksia ei sovellettaisi Suomessa, koska Suomessa sisävesillä sovelletaan lähtökohtaisesti meriliikenteen vaatimuksia eikä Suomessa sovelleta EU:n sisävesilainsäädäntöä.”

Tähän edellä mainittu hallituksen ajama periaate jota Suomessa on toteutettu ja vahvistettu lainsäädäntään ei perustu tieteellisiin ei taloudellisiin eikä EU:ssa sovittujen ympäristöpoliittisten tavoitteiden tarkasteluun, vaan toteutetun ns ”Suomi on Saari” liikennemallin erillisten osien (maantie-,raide-ja meriliikenne) tavoitteiden poliittiseen päätäntävoimaan, jolla sisävesien mahdollisuudet omien vahvuuksien toteuttamisiin on totaalisesti jäädytetty.

Rakennevirheen historia !

Juontaa ajatusmallista, jossa myytinomaisesti - ilman perusteluja- on selvää, että

- 1) Koko toisen maailman sodan jälkeisen ajan aina 1990 luvulle Suomi kehitti merenkulkuaan ns Suomi on Saari mallilla jossa maan sisäinen vientiin ja tuonnin tavaraliikenne hoidettiin rautateitse ja myöhemmin rekka liikenne sai ylivallan.
- 2) 1990 luvulla alkanutta maailmanlaajuisen merenkulun meriliikenne osuuden muutosta ei valtiovalta ole vieläkään ottanut huomioon eikä teollisuus ole metsäteollisuuden johdolla katsonut aiheelliseksi tutkia tai muuttaa hyvin toimivaa metsäteollisuuden raaka aine hankinnan monopoli asemaa,jota valtio tukee tukemalla nykymallin liikennejärjestelmän edelleen kehittämistä.
- 3) Tästä johtuen myytiksi jääneet aiheet ovat voitu pitää virkamiesten toimesta niin eduskunnan kuin median käsittelyistä pois ,piilossa kuten ,että Suomen sisävedet ovat matalavetisiä ja nykyaikaisille (1950-90) luvun rahtilaivoille liian pieniä ja
- 4) Suomen sisävedet ovat talvimerenkulkuun sopimattomia. ja että vain
- 5) Saimaa / Saimaan kanava on ainoa vaihtoehto sisävesien kehittämisiin.
- 6) Puutteelliset arvioinnit sisävesiliikenteen merkityksestä. mm liikennemuoto siirtymätavoite jätetty systemaattisesti tekemättä vielä niinkin myöhään kuin vuonna 215 trafil eduskunnalle tekemä arvio: jossa trafi arvio sisävesien kehittämismahdollisuuksia ja jätti niistä kokonaisuudessaan liikennemuotosiirtymät käsittelemättä [EDK-2015-AK-6635.pdf \(eduskunta.fi\)](#) ja [Liikenteen mahdolliset ilmastotoimet 20160830.pdf](#) ja

ja samoin esim Keski Suomen alueen logistiikka tutkitaan maantie ja raide liikenteen osalta ammattilaisten toimesta jossa sisävesiliikenteen osuutta vanhanaikaisten menetelmien ja mutu tutkimusten avulla arviolidaan [KESKI-SUOMEN BIOMASSAKULJETUSTEN LOGISTIIKKA - PDF Free Download \(docplayer.fi\)](#) ja

vastaavat sisävesi tutkimukset, joissa uudet innovaatiot ovat mukana jätetään huomiotta valtion instansseissa. [Slide 1 \(sisavesi.fi\)](#)

Valtion toimesta mahdollisuuksia arvioidaan niin että niitä tehdään pelkästään Saimaan osalta [SAIMAAN VESILIIKENTEEN TULEVAISUUDEN NÄKYMÄ - PDF Ilmainen lataus \(docplayer.fi\)](#)

joissa kaksi vastaavaa Järvi Suomen vesistöä jätetään pois arvioista.

Viimeinen julkaisu näistä kahdesta on ehken Merenkulkuhallituksen aikoinaan tekemä: [Sisävesiliikenne ja -väylät näkymät ja mahdollisuudet \(sisavesi.fi\)](#) jossa oli vielä kaikki Järvi Suomen sisävesiliikenne mahdollisuudet punnittu.

Rakennevirheen todentaminen vv 2000-2020

- 1) Suomessa on tutkittu, ja todettu, että sisävesille ja sen suoraliikenteeseen Euroopan välille tarvitaan noin 5000m³ lastaava alus, että se olisi kannattava .
- 2) Kyseinen alus on suunniteltu ja VTT:n ja raportin [Microsoft Word - 3-2010.doc \(valtioneuvosto.fi\)](#) mukaan täysin kykenevä EU:ssa jo vuonna 2011 sovittuihin, tarvittaviin
- 3) Liikennemuotosiirtoihin joissa kestävän kehityksen ja EU sopimusten mukaisesti siirretään maanteiden raskasta liikennettä vesille.
- 4) Suomessa on kaksi muuta vesistöä , joissa on Saimaata vastaavat sisävesiväylästä mahdollisia ja joiden keskinäinen yhdistäminen edistäisi ja mahdollistaisi EU:ssa sovitut sisävesiliikenteen kehittämiset myös Suomessa.
- 5) Valtiolta ei ole aloittanut em. raportin vuonna 2010 edellyttämiä tutkimuksia tarvittavien väyläinvestointien tekemiseksi, vaan
- 6) Valtiolta on siirtynyt täysmittaiseen väylästä, liikenne infran ja laiva kaluston kehittämisen tukemisiin ilman sisävesiliikenne muodon mukaan ottoa.
- 7) Tämä poikkeaminen EU:ssa sovituista sisävesiliikenne tavoitteista aloitettiin vuonna 1997 kun Suomi päätti esittää EU:ssa sovittuun multimodaali liikennedirektiiviin TEN_T verkkoihin vesiliikenteen osalta ainoastaan sovittua ydinverkkoa, mikä käsitti Vuoksen vesistön syväväylä osuuden, josta Saimaan kanavan kautta sovittiin kehitettävän vuoteen 2030 valmiiksi tavoiteltava vesiteitten ydinverkko yhteys muuhun TEN_T ydinverkko käytäviin. TEN_T verkkojen alueellisen saavutettavuuden kehittämistä kattavan alueellista saavutettavuutta parantavan verkon osalta ei ole vesiliikenteen osalta aloitettu edes tutkimaan.
- 8) Valitettavasti on todettava, että EU säännösten puutteellinen toteuttaminen erityisesti sisävesiliikenteen tutkiminen ja pelkästä meriliikenteen tehokkuudesta huolehtiminen(ks yllä) , on johtanut pitkällä aikavälillä maamme liikenne infran avulla tehtyihin ristiriitoihin , ei vähiten em operatiivisten sisävesiliikenne vaatimusten meriliikenteestä poikkeavilta osin vaan niin ristiriitoihin ja tutkimattomuuteen EU:ssa sovittujen

maantiiliikenne volyymien siirroissa vesiliikenteeseen kuin siitä johtuvien /tavoiteltavien vesiliikenne infran muutospaineitten havaitsemisiin.

- 9) Nämä ongelmat ovat tuodut yksityiskohtaisesti esille liikenne ja viestintävaliokunnalle 17.11.2021 [LiVP 51/2021 vp - Pöytäkirja \[PDF\] \(eduskunta.fi\)](#) kohdassa 9 Suomen sisävesiliikenteen lausunnossa. Lausunnossa esitetyt puutteet ja EU liikennestrategian (vuodelta 2011) ja jopa vuoden 1997 yhdistettyjen kuljetusten direktiivin, sen liikenne muoto siirtymien Suomen osuuden maantiekuljetusten osalta toteuttamatta jättämisissä, ovat suoraan kytköksissä sisävesiliikenteen kehittämistavoitteisiin ja tulevien EU tavoitteiden ensin 25% ja sittemmin 50% sisävesiliikenne volyymi lisäämisen toteuttamisissa mm taksonomia säännöstöjä hyväksikäyttäen. Mikäli muutosta periaatteeseen, että sisävesiliikennettä koskevat päätökset tehdään meriliikenne tutkimuksilla , niin on selvää että sisävesiliikennettä ei kyetä kehittämään .

Yleisten kulkuväylien kokonaispituudet (km) väyläluokittain 2012

Liikenneviraston väylät (LIV)
Muiden väyläpitäjien väylät (Muut)

Väyläluokka	Rannikko		Sisävedet		Yhteensä	
	LIV	Muut	LIV	Muut	LIV	Muut
VL1	2 172	111	0	0	2 172	111
VL2	1 023	81	757	8	1 780	89
VL1 - VL2	3 195	192	757	8	3 952	200
VL3	2 642	84	2 071	7	4 713	91
VL4	892	68	284	3	1 176	71
VL5	876	565	3 077	17	3 953	582
VL6	643	932	1 817	1 765	2 460	2 697
VL3 - VL6	5 058	1 652	7 245	1 778	12 302	3 441
Kaikki VL1 - VL6	8 231 km	1 848 km	8 005 km	1 786 km	16 234 km	3 641 km

10)

JÄRVI SUOMEN VESISTÖT VS SUOMI NUMEROINA

	Vuoksen vesistö		Kymijoen vesistö		Kokemäen joen vesistö		3 vesistöä yhteensä		
		%		%		%	yhteensä	Suomi	%
Vesialue km2	11291,8	32,7	5413,8	15,7	2053,93	5,9	18759,7	34544	54,3
Maa alue km2	44733,1	14,7	25325,1	8,3	14327,64	4,7	84385,9	303891	27,8
Yhteensä km2	56025,0	16,6	30739,0	9,1	16381,57	4,8	103145,6	338435	30,5
Vesialue %	20,2		17,6		12,5		18,2	10,2	
Kuntia/kaup.	39	12,6	35	11,3	23	7,4	97,0	310	31,3
Asukkaita	594 155	10,8	611 063	11,1	444837	8,1	1 650 055,0	5 525 292	29,9

3. Rakenne virheen korjaaminen

Suomen Sisävesiliitto ry toistaa Naiades III esitetyn , että Liikenne ja viestintävaliokunta esittää sisävesiliikenteen kokonaisvaltaista uutta tutkimusta esim. Sisävesiliiton esittämällä tavalla ([JÄSENKIRJEET - www.sisavesiliitto.fi](http://JÄSENKIRJEET-www.sisavesiliitto.fi) , ennen EU poliittisten suurten liikennejärjestelmä linjapäätösten siunaamista hallituksen esittämällä, puutteellisiin sisävesiliikenteen kehittämistietoihin perustuvilla tavoilla.

Merenkulku on sekä meri- että sisävesiliikennettä

Naiades I;II;III :ssa esitettyjen sisävesiliikenteen kehittämistavoitteiden huomioiminen edellyttää muutosta seuraavissa valtiojohtoisissa toimissa:

1. On tehtävä ja sovittava sellainen **vesiliikennestrategia**, jossa on erilliset itsenäiset **meri- ja sisävesiliikenne osionsa**. Liikennemuotojen väliset **siirtymätavoitteet raskaan maantieliikenteen osalta** on otettava mukaan liikennejärjestelmäsuunnitteluun.
2. Valtion hallintaa on muutettava **viiden liikennemuodon** mukaiseen liikennejärjestelmään. Nykyisen neljän liikennemuodon ja Saimaan kanavan syväväylähallinta järjestelmästä puuttuu valtakunnantason **sisävesiliikennemuodon kokonaisvaltainen** huomiointi.
3. **Väyläluokitus on** muutettava vastaamaan EU:n sisävesille sovittua nimistöä ja vaatimuksia. Sisävesi- ja meriliikenneväylien suunnittelu ja luokitustavat tulisi erottaa erillisiksi säännöikseen vastaamaan EU:n **alueellisten merkityksen ja kansainvälisen liikenteen** väylänimityksiä. Nykyinen nimistö, kuten **matalat vesiväylät** ja **kauppalaivaliikenteelle soveltuvat väylät**, ovat johtaneet siihen, että alueellisen merkityksen väyliä ei ole huomioitu liikennejärjestelmä suunnittelussa.
4. **TEN_T kattava(alueellisen merkityksen)verkko** on arvioitava uuden EU:ssa sovitun sisävesiväylistä tehdyn luokitustavan mukaisesti. Suomessa väyläluokituksen mukainen **TEN_T alueellisen merkityksen –kattava sisävesiliikenneverkko** on jätetty arvioimatta, suunnittelematta ja toteuttamatta.
5. Suomessa merenkulun tutkimuksesta puuttuu kokonaisuudessaan sisävesiliikenteen tutkimus. **Sisävesiliikenteen tutkimus- ja koulutuskeskuksen pikaista perustamista tulisi harkita** esimerkiksi Savonlinnaan.

jossa muutos tutkimuksessa on otettava huomioon kolmen alueen(Kymijoen liikenteellinen vaikutus alue. Vuoksen ja Kokemäen vesistöjen vastaavat vaikutusalueet) ja viidellä liikennemuodolla saavutettava maan sisäisen ulkoisen tavaraliikenteen maksimi tehokkuus .ympäristön kuormittavuus ,energian kulutukset ja valtion uusi kustannus kokonaisuus. jota on kehitetty tähän saakka ilman sisävesiliikenteen, 2000 luvulla tuotettuun nykytietoon ja tekniikkaan perustuvaa tutkimusta

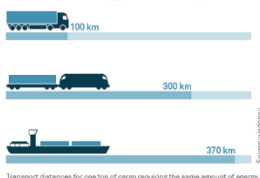
Tutkimuksessa on Sisävesiliiton mukaan huomioitava samalla aikamittarilla kaikkien kolmen liikennemuodon kustannukset ja mahdollisuudet kun sisävesiliikenteen omat (huom meriliikenteestä erilliset)

Suomessa tutkimatta jätetyt sisävesiliikenteen erilliset kehittämis ajurit ovat EU sisävesijärjestöjen mukaan seuraavat :

Driver 1: Sustainability in freight transport

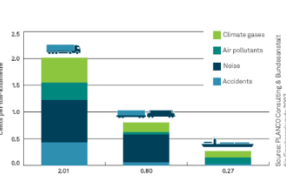
Inland navigation as a sustainable means of transport Sustainability in freight transport

Specific energy consumption



An inland vessel can transport a tonne of cargo almost four times as far as a truck with the same energy consumption

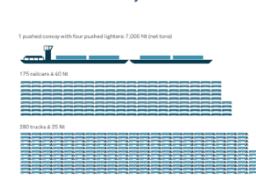
External costs



Inland vessels cause the lowest costs in terms of accidents, noise, pollution and climate

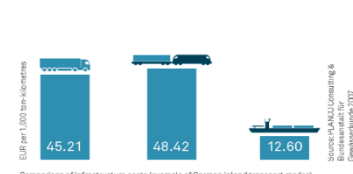
Inland navigation as a sustainable means of transport Sustainability in freight transport

Mass efficiency



Largest transport capacity: One pushed convoy with 4 pushed barges = 175 train wagons = 280 trucks = 20 km truck convoy

Infrastructure costs



Improving the infrastructure of the Danube as a whole would cost around EUR 1.2 billion this corresponds to the construction costs of ONLY about 50 road kilometres

Driver 2: Digitalisation/networking of logistics

Excursus: River Information Services (RIS)

- Support for freight transport, passenger shipping and traffic and transport-related tasks

- Improving the:
 - security,
 - profitability,
 - reliability and
 - planability of the transports



- Use of advances in logistics on waterways
- in Austria DoRIS: www.doris.bmvit.gv.at

Fintraffic VTS lyhyesti
Fintraffic VTS:n strategia
Alusliikennepalvelut V
Turvallisuusradio
Kansainvälisten merialueiden valvonta
Radionavigointipalvelut
Master's Guide
Keskuksat
Hankkeet ja kehittäminen V

ETUSIVU / FINTRAFFICIN MERILIIKENTEENOHJAUS- TURVALLISTA MERILIIKENNETTÄ

Master's Guide

Alusliikennepalveluun osallistuminen

Alukset, joiden suurin pituus on vähintään 24 metriä, ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun. Liikkuessaan VTS-alueella alusten on ylläpidettävä jatkuvaa päivitystä alusen työskentelykanavalla sekä noudatettava VTS-alueella tapahtuvaa liikennöintiä koskevia sääntöjä. Myös muita aluksia, jotka liikkuvat VTS-alueella, mutta eivät ole velvollisia osallistumaan VTS-palveluun, suositellaan kuuntelemaan kyseisen VTS-alueen tai -sektorin työskentelykanavaa.

Tarkemmat VTS-alueohjeet löydät ohjeita alla olevasta Master's Guidesta.

Driver 3:**Individualisation and increasing complexity of logistics**

- Customer demand for shorter delivery times ultimately leads to an increasing complexity of logistics chains
- Caused by the increasing importance of online trade, especially in the B2C sector
- Increasing number of online shops
- Increasing demand for individualised goods new requirements for speed, adherence to delivery dates, flexibility and quality
- Increasing complexity of transport processes Increasingly individual transport services reduce the possibilities of transport bundling

Driver 4:**Cooperation in the logistics sector****Horizontal:**

- Development of new geographical markets Offer of international transport services
- Use of economies of scale; efficient utilisation of means of transport; realisation of cost savings
- Offer of various logistics services

Vertical:

- Offering specific services Competitive advantages
- Enabling rationalisation gains
- Realisation through increased settlement of companies near the port

- Horizontal or vertical cooperation (also in an international context) can be

- increase the competitiveness of inland navigation,
- Enable economies of scale and thus generate an efficient utilisation of the inland waterway vessel,
- and to facilitate the development of new markets.

- Cooperation on a vertical level can be simplified by increasing the number of companies settling near the port. This could promote greater integration of inland navigation into the transport chain.



Summary

- The current development trends have arisen in the following areas:
 - Sustainability
 - Digitalisation/Networking
 - Individualisation and increasing complexity
 - Cooperation
- New development trends may favour an increased integration of inland navigation in multimodal transport systems.

Source: pixabay

Ylläolevalla Euroopassa toteutetulla EU tuetulla mallilla tulisi vertailla tutkia ja suunnitella samoin kaikki Järvi Suomen alueen sisävesiliikennemahdollisuudet.

Nyt tilanne näyttää tosi surkealta kun **Järvi Suomi tunnustetaan poliittisesti matkailun muttei liikenteen eikä liikennejärjestelmien osalta yhtenäiseksi alueeksi .**



» To the website: Do business with Finland » Asiointipalvelu EN | SV 🔍

TIEDOTE 06.09.2019

JÄRVI-SUOMESTA LAAJASTI TUNNETTU JA VETOVOIMAINEN LOMAKOHDE



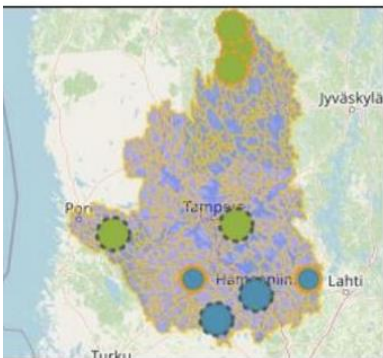
Järvi-Suomen yhdeksän maakunnan maakuntajohtajat ja matkailutoimijat kokoontuivat syyskuussa Helsinkiin sopimaan Visit Finlandin ja Järvi-Suomen suuralueyhteistyöstä kansainvälisillä markkinoilla. Tilaisuudessa toimijat allekirjoittivat myös virallisen yhteistyösopimuksen.

Järvi Suomi ja sen liikenne alueet ja verkot

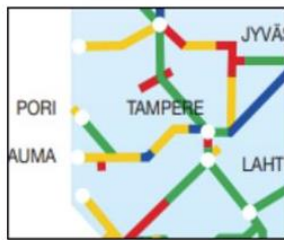
Järvi Suomen alueellisten liikenneväylä verkkojen (TEN_T) yhteenvedo.

Havaitsemme selkeästi sen, että jokaisella valtion tunnustamalla vesivaikutus alueella on niin raide kuin maantie liikenne verkot kehittyneitä, mutta koko alueellinen EU TEN_T verkon kattava osuus – alueellinen sisävesiliikenne verkko totaalisesti tutkimatta, suunnittelematta ja rakentamatta. Tarkoittaa että yksi liikennemuoto on jätetty poliittisten päätösten ei liikennemaantieteellisten faktojen perusteella kehittämättä nyt erityisesti EU hun liittymisen jälkeiseltä ajalta eli lähes kolmenkymmenen vuoden ajalta.

KOKEMÄENJOEN ALUE



Raideinfra



Maantiet



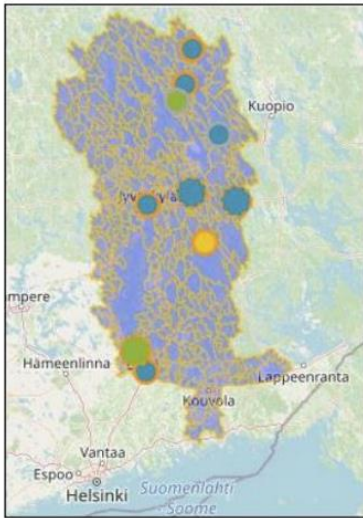
Vesiväylät



KOKEMÄENJOEN alue on sekä Raideliikenneverkon, että maantieliikenneverkon valmista osaa, joista selkeät valmiiksi rakennetut liikenne yhteydet sekä Järvi Suomen, että koko valtakunnan muihin vastaaviin liikenneverkkoihin

Yhteydet PUUTTUVAT
Mereen, Vuoksen ja
Kymijoen vesistöihin

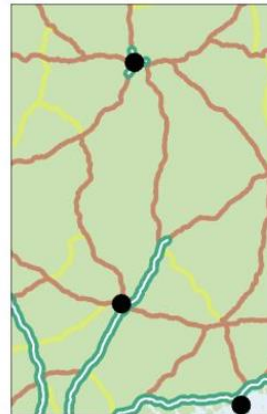
KYMIJOEN ALUE



Raideinfra



Maantiet



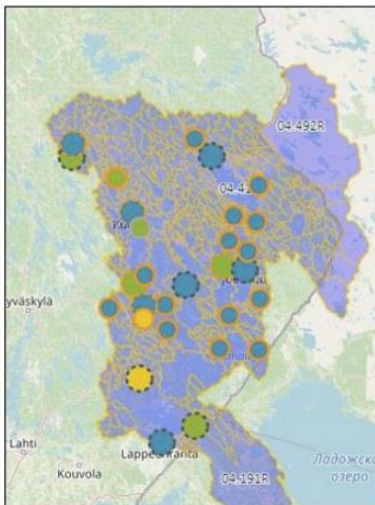
Vesiväylät



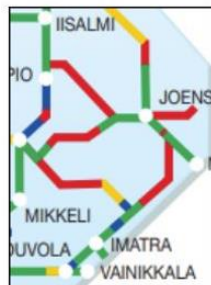
Kymijoen alue on sekä Raideliikenneverkon että maantieliikenneverkon osa jostaselkeät rakennetut osat yhteydet sekä Järvi Suomen että koko valtakunnan muihin vastaaviin liikenneverkkoihin

Yhteydet PUUTTUVAT Mereen, Vuoksen ja Kokemäenjoen vesistöihin

VUOKSEN ALUE



Raideinfra



Maantiet



Vesiväylät



Vuoksen alue on kotimaan liikenteessä sekä raideliikenteen että maantieliikenneverkon osa, joista selkeät rakennetut liikenne yhteydet sekä Järvi Suomen, että koko valtakunnan muihin vastaaviin liikenneverkkoihin

Kotimaan liikenne yhteydet muihin vesistöihin PUUTTUVAT, lisäksi Saimaan kanava mitoitus on liian pieni kansainväliseen -sisävesi-itämeri-eurooppa-venäjä jokiliikenteeseen

4. Mitä jos ei muuteta mitään, vaan mennään hallituksen esittämällä tavalla ?

Mikäli päätökset tehdään hallituksen esittämällä tavalla, mitkä ovat vaihtoehdot käytännön toiminnaissa ?

Suomessa jatketaan mallilla, jossa sisävesiliikenteen aluksille ei anneta mahdollisteta hallinnon eikä talouselämän supistamalla taksonomia tavoitteilla sisävesien väylästä ei muun infran eikä kaluston kehittämisiin luokiteltuja kehittämis- ja innovaatio mahdollisuuksia.

Tarkoittaa että Suomalaisen sisävesiliikenteen kehittämisen jäädyttäminen jatkuu ja uudistuksiin kykenevien merenkulun yritykset toimivat ulkomailla muiden EU satama/sisävesiliikenteen kehittämisiksi, kuten esim. Wärtsilä tekee:

quote:



Koti Energia ▼ Merijalkaväen sotilas ▼ Oivalluksia Yritys ▼ 🔍 🌐 WÄRTSILÄ

[Media](#) > [Uutinen](#) > Wärtsilä kehittää autonomisen päästöttömän proomun Rotterdamin satamaan

listätiedotteet ja uutiset ▼

keleita

apankki

ot

astit

Wärtsilä kehittää autonomisen päästöttömän proomun Rotterdamin satamaan

Wärtsilä Oyj Abp, Lehdistötiedote, 27.5.2021 klo 11.15 UTC+2

ja Suomessa valtion tahtotilan avulla sama yhtiö kehittää kehitetään edelleen vain meriliikenteeseen sopivaa infraa ja kalustoa

google ec.europa.eu/dgs/s... internationaltransp... inland navigation m... www.ccr-zkr.org/fil...

Wärtsilältä kunnianhimoinen tutkimus- ja kehityshanke

Wärtsilä käynnistää maailmanluokan tutkimus-, kehitys- ja innovaatiohankkeen nollapäästöisen merenkulun edistämiseksi yhdessä lähes 200 toimijan kanssa. Business Finland on myöntänyt hankkeelle 20 miljoonan euron rahoituksen veturiyritysten haastekilpailussa.



Kuva: Wärtsilä

Wärtsilän johtaman nelivuotisen "Zero Emission Marine" -yhteistyöhankkeen tavoitteena on mahdollistaa nollapäästöinen meriliikenne-ekosysteemi, joka kehittää kestäviä

Vaihtoehto

Mikäli halutaan kestävä kehityksen kokonaisvaltaisesti kehitettävä liikenneverkko ja sille optimoitu liikenne, aloitetaan myös Suomessa tutkia miten EU:ssa sovitut primääriset tavoitteet siitä että sisävesien liikennevolyymejä tulisi kasvattaa ensin 25% ja vuoteen 2050 mennessä 50% voidaan toteuttaa ja samaan aikaan siirtää raskasta maantieliikennettä vesille,

Tarkoittaa yksinkertaisesti sitä että maan sisäistä alueellista liikenteen saavutettavuutta on aloitettava kohentamaan tässä lausunnossa esitettyjen mallien, EU sopimusten ja tavoitteiden mukaisesti

+++

Mikäli sisävesiä ei saateta EU liikennestrategiassa mainittujen tavoitteiden mukaisiksi, ajaudumme edelleen yhä kauemmaksi maahamme hallituksen esittämästä, EU:ssa sovitusta, ilmasto ja tavoiteltavasta kestävä kehityksen mukaisesta liikennejärjestelmästä jota Suomen hallitukset ovat - koko 2000-luvun olemassa oleviin dokumentteihin tukeutuen -, kehittäneet ja toimineet poliittisten puolueiden yhteisymmärryksessä ja siten on luotu tilanne jossa elämme nyt ja vastoin tavoiteltavaa tilannetta

: Tekniset arviointikriteerit eivät saisi johtaa EU-oikeuden sisäisiin ristiriitoihin eri politiikkasektoreilla-

Liikennepolitiikassa elämme todeksi tilannetta jossa on sovittu EU:ssa viiden liikennemuodon kehittämistä, ja toteutamme Suomessa sopimusta neljän liikennemuodon osa-optimoinneilla.

Suomen Sisävesiliitto ry.

Veikko Hintsanen

Asiamies

Hiirenkirkontie 60

49240 Purola

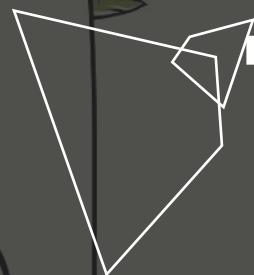
veikko.hintsanen@outlook.com

www.sisavesi.fi

SISÄVESI ALUE - sisavesiliitto.simplesite.com

<https://puheenvuoro.uusisuomi.fi/author/bionavigaattori/>

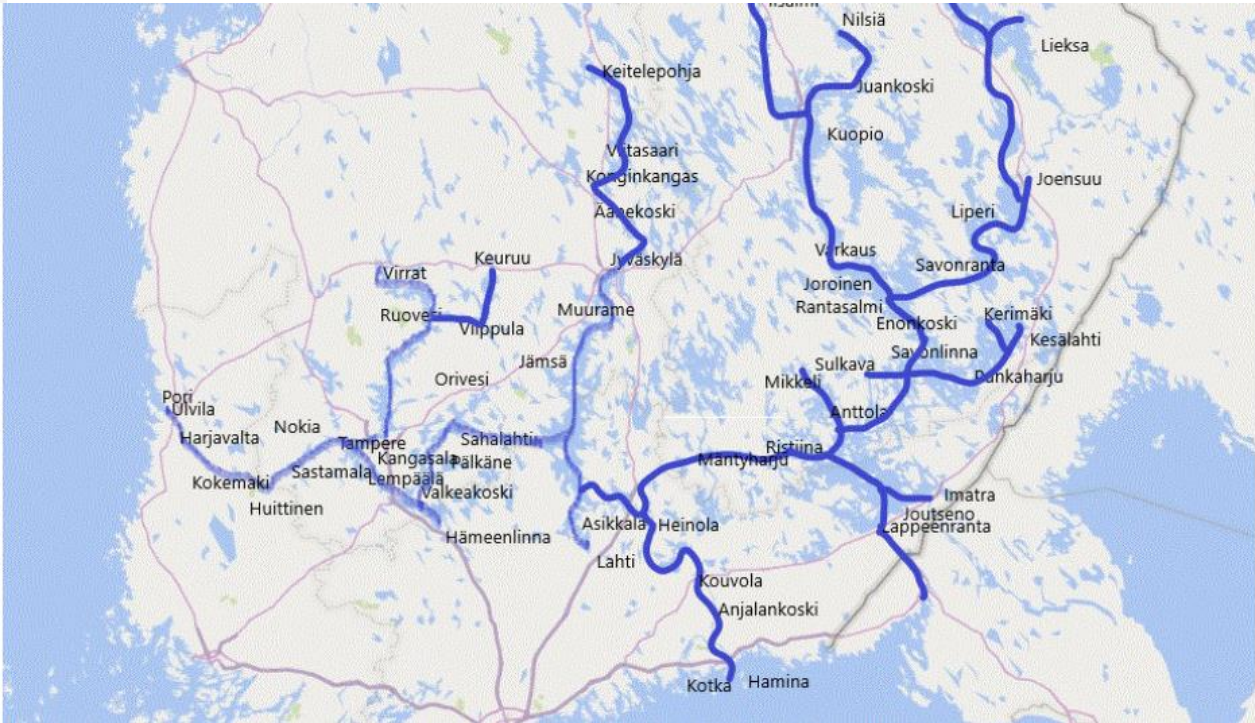
[Sisävesiliikenteen Eurooppa \(inlandnavigation.eu\)](http://Sisävesiliikenteen Eurooppa (inlandnavigation.eu))



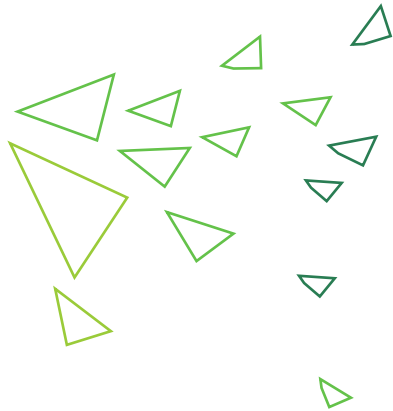
TAKSONOMIAN TAUSTOITUSTA

Suomen
Sisävesi
liitto ry.

Vesiliikenteen yhteistä kehittämistä erilaisiin
tarpeisiin merellä ja sisävesillä



Taksonomian taustoitusta



Suomen Sisävesiliitto ry

Y-tunnus 3134072-9

Merenkulku

On meri ja sisävesiliikennettä.

JOHDANTO

Suomessa meriliikenne on saanut ylivallan merenkulun kehittämisissä koko 2000 luvun ajan. On kuitenkin selvää , että Suomen sisävesistä, joita on kaikkiaan noin 12500 km, tulevaisuudessa yhä enenevä osa voidaan saada hyötykäyttöön kansainvälisesti sovittujen ilmastotavoitteiden mukaisesti. Tämä merkitsee liikenteen päästöjen pienemistä ja energian säästöjä.

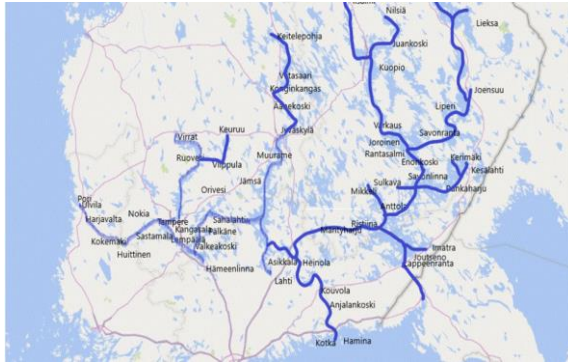
Uudet laivanrakennusmateriaalit ja menetelmät muuttavat, sekä mahdollistavat erityisesti sisävesiliikenteen mahdollisuuksia korvata maaliikennettä Valtion väyläpolitiikkaa muuttamalla. TEN_T alueellisen verkon rakentamisilla voidaan aloittaa suoraliikenteet Suomen sisävesialueelta Euroopan jokiverkon ja valtameriliikenteen hubien (satamakeskittymien) kanssa.

Uusilla tekniikoilla ja innovaatioilla muokataan, sekä muutetaan parhaillaan merenkulkua totaalisesti uuteen uskoon. Tekoälyä voidaan käyttää järjestelmissä, laivan eri tekniikoissa ja toiminnoissa, sekä logistiikan hallinnassa aina itseohjautuviin laivoihin saakka. Tästä sisävesiliikenteen mahdollisesta mullistuksesta tehtiin jo vuonna 2018 hyvin selkeät arvioit mm Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan tulevaisuusraportissa.

Tässä esityksessä Suomen Sisävesiliitto ry tuo esille, miksi Suomessa tulee harjoittaa yhteistyötä sisävesiliikenteen ja meriliikenteen kehittämisen kanssa, Sen tulee olla sellaista, jota edistetään myös taksonomian keinoin.

Taksonomian määrittely

Jotta käytäntöön ei siirry ongelmia, on taksonomian määrittelyssä vesiliikennemuodot erotettava omikseen, eli meriliikenne ja sisävesiliikenne.



(Ultra Light VESsels)
Construction



LWW



Liikenteen päästöjen puolittaminen
2030 mennessä on mahdollista
kansallisin keinoin ja EU:n toimin

TIEDOTE 25.01.2022 11.03 fi sv en

Kansallinen tavoite liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä on saavutettavissa. Tavoitteen toteutuminen edellyttää sitä, että fossiilittoman liikenteen tiekartan tuet ja kannustimet toteutetaan täysimääräisesti.

Maaliikenne ja merenkulku

Merenkulussa sisävesiliikenne kilpailee maaliikenne volyymien kuljetuksissa Järvi alueilla kun taas meriliikenne "Suomi on Saari" mallilla maksimoi yhteistyön maaliikenteen kanssa samalla alueella.

Satamatoimet ja laivojen kehittäminen

Sisävesiliikenne laivojen kehittäminen mahdollistaa sisävesisatamiin tarvittavien infrojen minimoinnin jopa pelkkään laituripaikkaan.

Digitalisointi ja vesiliikenteen kehittäminen

Yhteisiä tavoitteita on olemassa meri- ja sisävesiliikenteessä. Ne tulee sovittaa erilaisilla drivereilla, suoritteilla ja yhteistyökumppaneilla, kuin mitä meriliikenteen vastaavissa tutkimuksissa.

Kestävä kehitys energiakulutus ja päästöt

Energian vähäisempi käyttö lastien kuljetettua tonninkm kohden ei tarkoita ainoastaan laivojen kehittämistä, vaan vertailuja siitä, mitä voidaan kokonaisketjussa milläkin kuljetusratkaisulla saavuttaa .

Valtion toimet

Valtion tulee huomioida tässä raportissa mainitut faktat, mikäli halutaan toimia EUssa sovitun ja tuetun kestävän kehityksen mukaisesti.

Suomen Sisävesiliitto ry





Yara Birkeland, maailman ensimmäinen täyssähköinen ja autonominen konttialus, on kiinnitetty Oslon, Norjaan 19.11.2021. REUTERS/Victoria Kleist

Yara debytoi Yara Birkelandin, maailman ensimmäisen autonomisen ja päästöttömän konttialuksen

Mike Schuler

Katselukertoja yhteensä: 12418 🔥

19. marraskuuta 2021

4k
Classical



2.2k



116



510



Norjalainen lannoitevalmistaja Yara on esitellyt kauan odotetun Yara Birkelandin, maailman ensimmäisen sähköisen ja

Ole ensimmäinen,
joka tietää

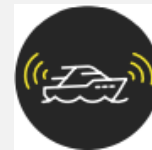
Liity uutiskirjeemme saajaan 76 184 jäsenen joukko

sähköposti

Onko sinulla uutisvinkkiä? Kerro meille.

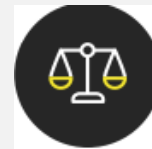
Esimerkkejä 1.

Yhteisiä tarpeita meri- ja sisävesitutkimuksissa



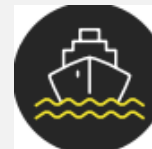
Kohteet

Kohteiden havainnointi ja niiden huomioiminen



Meriteiden säännöt, COLREG

Yhteentörmäysten välttäminen ja henkilöstön pätevyys



Autonomiset laivat

Sensoreiden toimintamallit, varmuus ja ylikuormat

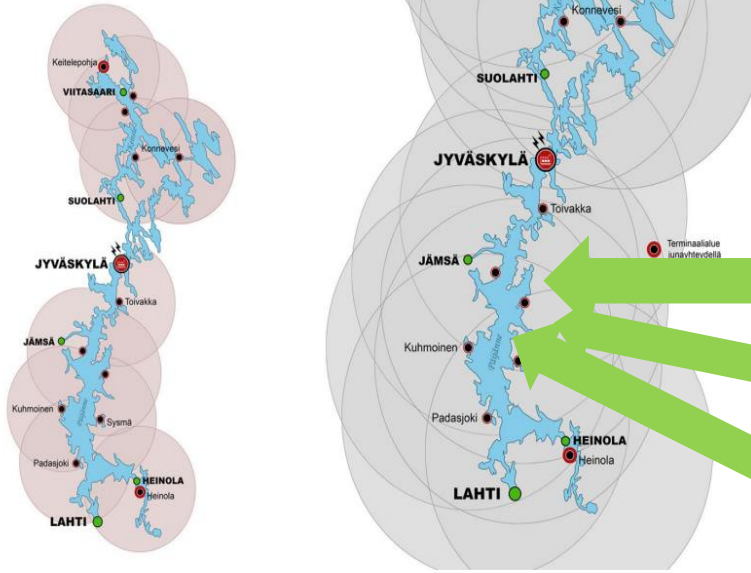


Suomen Sisävesiliitto ry



SATAMATERMINAALIVERKOSTO >>

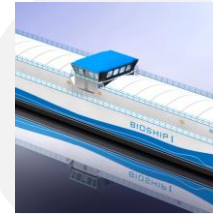
Kartassa on punaisella merkattu satamien tausta-alue 30km:n ja harmaalla 60km:n säteeltä.



Suomen satamien takamaatutkimus

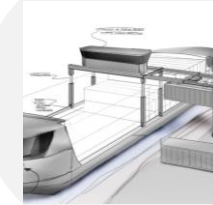
Esimerkkejä 2.

Kaksi erilaista takamaa selvitystä. Valtion tekemä meriliikenteen selvitys, sekä sisävesiliikenteen kehittäjien sisävesiliikenteen selvitys.



Takamaa- ja väylä tarpeet

Mitä suurempi laiva on, sitä suurempi takamaa/ tai rahtivolyymi, sekä syvempi väylä. Kuvassa ylhäällä Kymijoen vesistön sisävesi terminaalit ja alla Suomi on Saari merijärjestelmän — vastaava, jota edelleen kehitetään



Maaliikenne yhteistyö

Mitä lähempänä laivalaituri on tuotantoa, tai loppukäyttäjää, sitä vähemmän tonninkm volyymia maaliikenteeseen jää



Satama yhteistyö

Sisävesiliikenteessä voidaan minimoida ja poistaa satama laitureiden, sekä terminaalien laitteiden tarve. Sen mahdollistaa uudet laivassa olevat suoralastauslaitteet ja liikenteen hallinta.

Suomen Sisävesiliitto ry

Meriliikenne ei voi määrätä Sisävesiliikenteen kehittämistä!

Meriklusteri Suomessa on erittäin vahva ja on Valtion erillisessä suojauksessa. Meriklusteri ohjaa nyt myös Sisävesiliikenteen kehittämistä, jolloin asetelma on nurinkurinen.

Meriklusterille on kehitetty omat takausjärjestelmänsä ja tuloksena kymmenien tuhansien työpaikat Suomessa ja ulkomailla.

Samaan aikaan on jätetty täysin kokonaan tuottamatta Sisävesiliikenteen tutkiminen ja laivojen kehittämisten tuet. Erityisesti tämä koskee sisävesiliikenteen mahdollisuuksia korvata raskaan liikenteen maantievolyymejä EU:ssa jo vuonna 2011 sovitun mukaisesti

Kuten edellä olleessa kuvassa näimme, ovat eroavaisuudet perusteissa. Meriliikenne lähtökohdat ja tavoitteet, sekä erityisesti kilpailijat ovat erilaiset, mitä Sisävesiliikenteen. Mikä ratkaisevinta, niin Meriliikenne itse ja sen kaikki lastiin ja liikutteluun tarvittavat yhteistyökumppanit muuttuvatkin sisävesien suoraliikenne vaihtoehdossa Sisävesiliikenteen kilpailijoiksi. Mitä enemmän lasteja siirtyy Sisävesiliikenteen kautta suoraliikenteen piiriin, niin se merkitsee sitä, että ne kaikki ovat pois rannikkosatamilta, rautateiltä, huolintayhtiöiltä, jolloin rekkaliikenteen matkat vähintään puolittuvat. Tämä jos mikä, vastaa EU:n päästötavoitteisiin ja toteuttaa sitä, mitä EU:ssa on sovittu jo vuonna 2011.

Edellä kuvattu asetelma avaa selkeästi sen, miksi vahvassa suojauksessa oleva meriklusteri ei ole kiinnostunut Sisävesiliikenteen kehittämisestä. Tämän johdosta Meriliikenne ja Sisävesiliikenne tulee erottaa omaksi kehittämisalueeksi kuitenkin siten, että niillä olisi vahva synergia ja yhteen sovittaminen erilaisilla drivereilla, suoritteilla ja yhteistyökumppaneilla.

Ratkaisu = EU malliin siirtyminen



Meri



Sisävesiliikenteen

Erilliset väylä ja logistiikka tutkimukset

Noudatetaan meriliikenteen osalta omia ja sisävesiliikenteen osalta

EU:ssa sovittuja sisävesiliikenteen omia normeja, tavoitteita, tutkimus, suunnittelu ja tuki menettelyjä

Yhteiset ja erilliset teknologia tutkimukset

Logistiikka, väylä ja takamaa alueiden, sekä satamien käyttömahdollisuuksien tutkimusten perusteella eroavilta osin sovellettavia ja kehitettyjä teknologioita.

Erilliset ja yhteiset Hallinnot

Liikennemuotojen mukaiset erillishallinnot EU:ssa sovitun mallin mukaisesti. Yhteisissä rekistereissä sisävesi ja meriliikenteen määrät, suoritteet ja kalustot erillisesti ilmaistuna EU määritelmien mukaisesti.



European Commission

EN Englanti

Etsiä

Liikkuvuus ja liikenne

Koti

Liikennemuotojen

Liikenteen teemat

Median kulma

Faktat ja rahoitus

Tietoja meistä

Euroopan komissio > Liikkuvuus ja liikenne > Liikennemuotojen

Liikennemuotojen



Ilma



Tie



Kisko



Meri



Sisävesiliikenteen

Suomen Sisävesiliitto ry

Yhteenveto

1. Itsenäisesti **omina liikennemuotoina** määritellyt **meri- ja sisävesiliikenne tulevat huomioiduiksi myös taksonomiassa** . Ei yhtenä liikennemuotona vaan erillisinä omina liikennemuotoinaan, kuten EU:ssa on liikennemuodoista sovittu.

2. Kaikissa valtion tuottamissa tukemissa ja määrittelemissä liikennejärjestelmissä, tutkimuksissa, innovaatioissa ja infran kehittämisissä taksonomian avulla tulee huomioida EU:ssa sovitut liikennemuotojen väliset **siirtymätavoitteet joista tärkein ja suurin merkityksiltään on raskaan maantieliikenteen volyymien siirrot vesille**. Näiden siirtymätavoitteet ovat arvioita ennen taksonomia päätöksiä ja ne on otettava mukaan niin taksonomiaan, kuin valtion sisäiseen liikennejärjestelmäsuunniteluun erillisinä liikennemuotosiirtymä tavoitteinaan niin maantie, raide, meri, kuin sisävesiliikenteisiin. Ei niin kuten nyt, jolloin niitä tutkitaan, tavoitellaan ja toteutetaan, sekä sovelletaan pelkästään meriliikenteen tavoitteilla ja tutkimuksilla.

3. On ymmärrettävää, että kattavan sisävesiliikenteen verkon jättäminen pois TEN-T:stä ja EU - liikenne strategiasta ja liikenneväylien kehittämistavoitteiden asettelusta Suomessa, johtuu 1990-luvun silloisen tekniikan tasosta.

Nyt 2000-luvulla laivanrakennusmateriaalit ja tekniikka, sekä automaatio ohjauksessa ja lastauksessa mahdollistavat sisävesien tavaraliikenteen kehittämisen ja samalla valtavan jopa 800 miljoonan euron vuosittaisen säästön liikenteen ulkoisissa kustannuksissa, mikäli EU:ssa sovitut maksimisiirrot vesille onnistutaan tekemään. Viite : [Koulutusesitys \(sisavesi.fi\)](https://sisavesi.fi)

4. Edellisistä seuraa, että pelkästään meriliikenne tutkimusten perusteella kehitetyn liikennejärjestelmän vinoutumat voidaan poistaa uuden Sisävesiliikenteen tutkimuskeskuksen perustamisella. Suomen Sisävesiliitto esittää Sisävesiliikenteen tutkimus ja koulutuskeskuksen pikaista perustamista esimerkiksi Savonlinnaan, jonka sijainti on keskeinen koko kehittämisalue huomioiden.

Sisävesiliikenne kiittää

