

Suomen Sisävesiliiton lausunto U37/2024 vp

LIIKENNE JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN TIETOOON

VEIKKO HINTSANEN-SUOMEN SISÄVESILIITTO RY ASIAMIES 1.10.2024

Asia: U 37/2024 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta maa- ja multimodaaliliikennettä koskevien valtioneuvoston suuntaviivoiksi ja ehdotuksesta komission asetukseksi tiettyjen raide-, sisävesi- ja multimodaalisen liikenteen alan tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan mukaisesti.

Tiivistelmä

Liikennepolitiikan Suunta Suomessa

Suomi ei ole kyennyt siirtämään maantieliikenteen volyymeja raiteille tai sisävesille EU:n vuoden 2011 liikennestrategian tavoitteiden mukaisesti. Valtakunnan liikennepolitiikan pääpaino on ollut täysin päinvastainen, rekka-liikennettä sekä sen osuutta on tietoisesti kasvatettu vastoin EU:ssa sovittua.

Rekka-liikenteen Kasvu vs volyymien siirto raiteille ja vesille

Trafi-tiedostoista koottu katsaus -sivulla 10 -osoittaa, että rekoilla on kuljetettu entistä kauempana olevia lasteja laivoille, raiteille, satamiin ja satamista teollisuudelle ja kaupalle.

Tämä tarkoittaa, että Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM), Väylävirasto sekä Trafi ovat kaikessa liikennesuunnittelussa ja vaikutusarvioinneissa ja esityksissä hallitukselle ja eduskunnalle, jättäneet huomioimatta sekä EU:n että Suomen hallituksen vuonna 2008 kirjaamat toimenpiteet, joissa edellytettiin yhteisiä raide- ja sisävesiliikenteen toimia molempien liikennemuotojen ja kuljetusosuuksien kasvattamiseksi¹.

Multimodaali Liikenne vs. Intermodaali Liikenne

Määritelmät ja Eroavaisuudet

Multimodaali liikenne on liikennemuoto, jossa käytetään useampaa kuljetusmuotoa, kuten maantie-, rautatie-, meri- ja lentokuljetuksia.

Se on muuten yhtäläinen intermodaaliliikenteen kanssa, mutta eroaa siinä, että multimodaalikuljetuksissa käytetään useampaa kuljetusmuotoa ilman, että lastia tarvitsee purkaa ja lastata uudelleen kuljetusmuodon vaihtuessa².

Tukien Vaikutusarviointi

Multimodaaliliikenteelle kohdistettavat tuet tulee aina arvioida intermodaaliliikenteen vastaaviin tukiin nähden, koska tuet käsittävät samoja teollisuuden ja kaupan liikennetarpeita.

Multimodaaliliikenteessä käsitellään lastit ja tuotteet bulkkina koska niitä ei voida tai kannata kuljettaa jäsenvaltioiden välisessä intermodaali- eli konttiliikenteessä.

Suomessa näitä lasteja ovat lähinnä kemian-, metsä- ja öljyteollisuuden raaka-aineet³.

*Valtion ,Teollisuuden ja Kaupan Kustannussäästöt

Teollisuus ja kauppa pyrkivät intermodaaliliikenteen avulla vähentämään omia kustannuksiaan erityisesti satamatoimintojen halpuuttamisilla, kun konttia ei tarvitse liikennemuodon siirron yhteydessä purkaa ja lastata uudelleen, kuten bulk-tuotteiden tapaan⁴. Valtion suurimmat säästöt syntyvät kun liikenteen ulkoisia kuluja voidaan multi ja intermodaali liikenteillä radikaalisti vähentää verrattuna sisämaan rekka liikenteeseen.

Laskelma on vuodelta 2010 sen aikaisilla alemmilla arvoilla (sekä kustannukset että päästöt) laskettu vrt Komission laskelmat.



The diagram shows a forest on the left with a log loader loading logs onto a truck. The truck is shown in the middle, and a ship labeled 'BTOSHIP 1' is shown below it. On the right, a port facility is shown with a truck unloading logs.

HAKKEEN KULJETTAMINEN >>

Terminaaleista valmis tuotantoon menevä haketettu materiaali kuljetetaan käyttöpaikalle joko laivalla tai autolla. Laivakuljetukset ovat jo nykyhintatasolla taloudellisimpia yli 50 km etäisyyksillä. Terminaalit on sijoitettu siten, että etäisyydet pääkäyttökohteisiin ovat yli 50 km. Ainoastaan joitain puskurivarastoja sijoitetaan lähelle käyttökohteita. Näistä voidaan kuljettaa materiaali käyttökohteisiin myös hankalissa sääolosuhteissa ja ne toimivat samalla myös varmuusvarastoina.

REKKA VS LAIVA >>

5,0 milj. m³ kuljettamiseen tarvitaan noin 42 000 rekkakuormaa ja vastaavasti noin 600 laivalastia. Ulkoisten kustannusten laskennan mukaan säästö yhteiskunnalle laivakuljetuksia käytettäessä olisi noin 10 M€/v

Komission Maaliikennetavoite:

Tavoitteena on uudistaa, kehittää ja laajentaa rautatieliikenteen kestävä kehityksen mukaisten suuntaviivojen soveltamisalaa koskemaan myös sisävesiliikenteen avulla toteutettua multimodaaliliikennettä.

Tällä muutoksella tukimenettelyihin voidaan edistää EU:n tavoitetta siirtää raskasta maantieliikennevolyymiä raideliikenteen lisäksi myös sisävesiliikenteeseen

Sisävesiliikenne on perinteisesti Suomessa luokiteltu merenkulkuun, vesiliikenteen osana,

Sisävesiliikenteelle ei ole tehty valtion toimenpiteitten omaa toimintastrategiaa kuten vesiliikenteen toiselle osapuolelle : meriliikenteelle jolle on luotu 2000 luvun alussa meriliikenne strategia jota jatkuvasti hallituskausittain päivitetään ja toteutetaan.

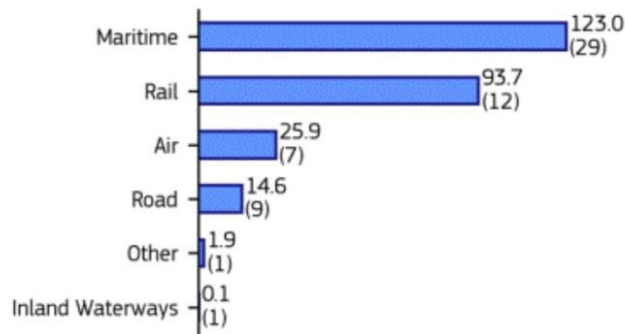
Valtion dokumentaatiossa ja toimintapiirissä on vesiliikenne , mikä sisävesiliikenteen osalta – erityisesti vuoden 2006 jälkeen keskittyneet pelkästään Saimaan syväväylä osuuden ylläpitoon ja kehittämisiin.

Vuonna 2006 lakkautettiin Järvi Suomen merenkulkupiiri

Tuloksena Suomeen on rakentunut liikennepoliittinen tilanne,

a) jossa vesiliikenteen järjestelmä tutkimisissa ja järjestelmän kekehittämisissä on tuettu ainoastaan sen meriliikenne osuutta kaikissa EU:n ja valtion tukimenettelyissä, . Menettely on jättänyt Suomen sisävesiliikenteen EU tavoitteiset hankkeet toteuttamatta ja kokonaan ilman tukia vuosina 2014-2024.

Ei ainoatakaan CEF sisävesiliikenne hanke tuki esitystä valtiolta vv. 2014–2024
Kun muille liikennemuodoille haetut tuet olivat etusijalla.



tukeminen ei ole ollut kiinni puuttuvista sisävesiliikenne vaihtoehdoista, vaan valitusta poliittisesta linjasta. VTT raportti /lausunto valtioneuvostolle: 30.01.2009 Dnro 37/73/2009

- b) **jossa syystä maamme liikenteen ulkoiset kulut ovat 96% maaliikenne vetoisia**, josta 96% voidaan allokoida noin 50% raskaalle maantieliikenteelle.
Mikä edelleen merkitsee ja tarkoittaa vuosittain n noin 3,5-4 miljardin euron kulutasoa valtiolle.
- c) **Jota helpottamaan EU on nyt muuttamassa multi ja intermodaali tukimenttelyä** . Tavoite on että uusien tukimenettelyjen avulla päästään vuonna 2011 aloitetun liikennestrategian parempaan toteutukseen vuoteen 2050 mennessä , Suomessa toteuttaminen tarkoittaisi puolittamalla rekka liikenteen kuljettamat volyymit voitaisiin valtion vuosittaisia liikenteen kuluja alentaa 1,5-2 miljardia euroa.

[Kirjoita tähän esityksen otsikko tai väliotsikko \(paikallisliikenneliitto.fi\)](#)

Komission tutkimus (Suomi)

- Tutkimuksessa on arvioitu myös Suomen tie-, rautatie- ja sisävesiliikenteen kustannuksia.
- Ulkoisten kustannusten on Suomessa arvioitu olevan n. **7,7 mrd. € vuodessa** ja infrastruktuurikustannusten noin. **2,6 mrd. € vuodessa**.
- Arviot ovat Suomen kohdalla korkeampia kuin aiemmissa selvityksissä ja ero selittyy selvästi korkeammilla yksikköarvoilla esim. CO2-tonnin hinnalle.

Liikennemuoto	Osuus, %	Kustannukset, €
Tieliikenne	96 %	7,4 mrd. €
Raideliikenne	3 %	0,23 mrd. €
Sisävesiliikenne	1 %	0,07 mrd. €
Yhteensä	100 %	7,7 mrd. €

Esimerkki Sisävesiliikenteen hylätystä vaihtoehdosta rakentaa sisävesiväyliä joilla korvataan rekka liikennevolyymejä vanhan tukimenettely mallin aikana, jossa , VTT suosittelee järjestelmän kehittämistä, nyt komission esittämään muodossa.

Yhteenveto

Laffcomp OY:n alusprojektin suurin innovatiivisuusarvo on kokonaan uuden kuljetusjärjestelmän luominen, jolla on mahdollista korvata kumipyöräkuljetukset puuraaka-aineen kuljettamiseksi voimalan polttoaineeksi. Alusratkaisu tekee mahdolliseksi ympärivuotisen liikenteen sekä matalien luonnonsatamien käytön, joihin ei tarvita lastausinfrastruktuuria, koska lastauslaitteisto kulkee laivan mukana. Laffcomp Oy:n hakemuksen liitteessä A esitetyt uutuuspiirteet 0, 1, 2 ja 6 täyttävät innovaatiotuen myöntämiseksi esitetyt kriteerit vaatimusten osalta. Uutuuspiirteet 2, 3, 4, 5, ja 7 eivät varsinaisesti sellaisenaan ole uusia, mutta niiden soveltaminen kyseiseen kokonaiskonseptiin tuo innovatiivisuusarvon.

Haettu tukisumma perustuu aluskonseptin innovatiivisten osioiden kustannusarvioon, mutta hyväksyttävän ylärajan ollessa 150 € kompensoitua bruttorekisteritonnia kohti, tuen enimmäismäärä suunnittelun tämän hetkellä tarkkuudella on 818 100 €

Espoo 30.1.2009



Harri Soininen

Asiakasjohtaja, TkT

Koneet ja kuljetusvälineet

Raide ja maantieliikenteitten Laajennettu malli sisältää sisävesiliikenteen

Komission ehdotus tarkoittaa edelleen, että maaliikenteen käyttö laajennetaan koskemaan Järvi-Suomen koko 8000 km:n sisävesiliikennettä. Kehittäminen täytyy perustua tutkimuksiin, joissa selvitetään multi- ja intermodaalisen liikenteen edellyttämät optimaaliset väylien käytöt tavoitteiden, kuten liikenteen ulkoisten kulujen pienentämisen, saavuttamiseksi.

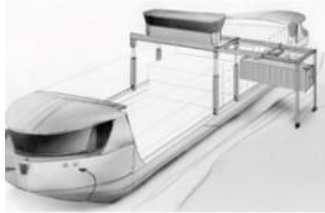
Tulevaisuuden Väyläverkosto

Tuloksena Suomeen tulee luoda väyläverkosto, jolla on kalustoa sekä lastaus- ja purkauspaikkoja, jotta sisävesiliikenne voi kilpailla tasavertaisesti valtion rakentaman raideliikenteen ja sen 6000 km väylistä rakennetun liikenneverkon kanssa.

Tukimenettelyt

Esityksen mukainen kehittäminen mahdollistetaan myöntämällä sisävesiliikenteelle samat tukimenettelyt kuin EU:n määrittämät raideliikenteen valtion kehittämistuet.

- Valtion ulkoisten kustannusten pienentämisiin johtavissa hankkeissa Uusien kaupallisten
- yhteyksien muodostamisiin tarvittavat tuet Sisävesiliikenteen rakenteiden rakentamisiin (väylät ja TEN-T-verkkojen rakentaminen) Sisävesiliikenteen saattamiseksi multimodaaliliikennelogistiseen rakenteen osatoimijaksi
- Sisävesilaivahankintoihin Multimodaaliliikenteen parantamis- ja kehittämistoimiin
- Sisävesiliikenteen yhteentoimivuuden parantamisiin tarkoitettu tuki Esimerkki joka ei ole
- saanut toteuttamistukea-vielä

	Tuotenimike Sisävesialus	Etuoikeuspäivä –	Hakemispäivä 18.12.2008
	Hakemusnumero M20080212	Nykyinen tila Kansallinen; Rekisteröity	Tavaraluokat 12-06
	Rekisterinumero 24596	Haltija Veikko Hintsanen	

Multimodaali liikenteen tukimallin toteuttamisiin tarvittavat rakenteelliset muutokset:

Muutos on rakenteellisesti merkittävä ja edellyttää suuria muutoksia valtion vuonna 2010 hyväksyttyyn liikennerevoluutioon ja revolutio perusteiseen parlamentaarisesti hallituskausien yli toteutettuun liikennejärjestelmä suunnitteluun, vaikutus arviointiin , hallintoon ja käytännön valtion budjetti perusteiseen toteutukseen

Valtion Liikenne- ja Viestintäministeriössä

Valtion liikenne- ja viestintäministeriö on tuottanut voimassa olevat kaikki sisävesiliikenteen tavoitteet ja valtion budjetit ja tutkimukset, mukaan lukien kauppalaivaliikenteen väylästä vesiliikenne nimellä meriliikenne tavoitteisesti

. Ministeriö käsittelee sisävesiliikennettä vesiliikenteen osana, johon sovelletaan meriliikenteen logistiikkaa ja tutkimusta.

Komission Ehdotus tarkoittaa käytännössä täyttää käännöstä ministeriön toimintatapoihin:

Siten että kun sisävesiliikenne rinnastetaan maaliikenteeseen, niin hallinnon käyttämästä meriliikenne vetoisesta vesiliikenne rinnastuksesta luovutaan. kaikki dokumentaatio budjettikäsittelyjä myöden muutetaan vastaamaan multimodaali liikenne tukimenettelyjen edellyttämää maaliikenteen käsittelyä.

Komission ehdotus multimodaali- ja raideliikenteelle myönnettävien tukien myöntämiseksi

edellyttää, että sisävesiliikenne otetaan tasavertaisesti huomioon vaihtoehtona pelkille raideliikenneinvestointien voimassa oleville multimodaali liikennejärjestelmän lukuun tehtäville valtion kehittämis tuille.

Komission ehdotus

Sisävesiliikenteen maaliikenteeseen rinnastamisen Edellytykset

Yhtenäinen Suunnittelu ja Hallinto: Uuden liikennemuoto rinnastamisen tuloksellisuuden edellytyksenä on, että sisävesien meriliikenteen tavoitteellinen suunnittelu, hallinto ja infrarakentaminen muutetaan yhtenäiseksi maaliikenne vertailuksi ja siten vertailukelpoiseksi raideliikenneinfralle tuotettujen vaikutus arvioiden, toimintojen ja tukimenettelyjen kanssa.

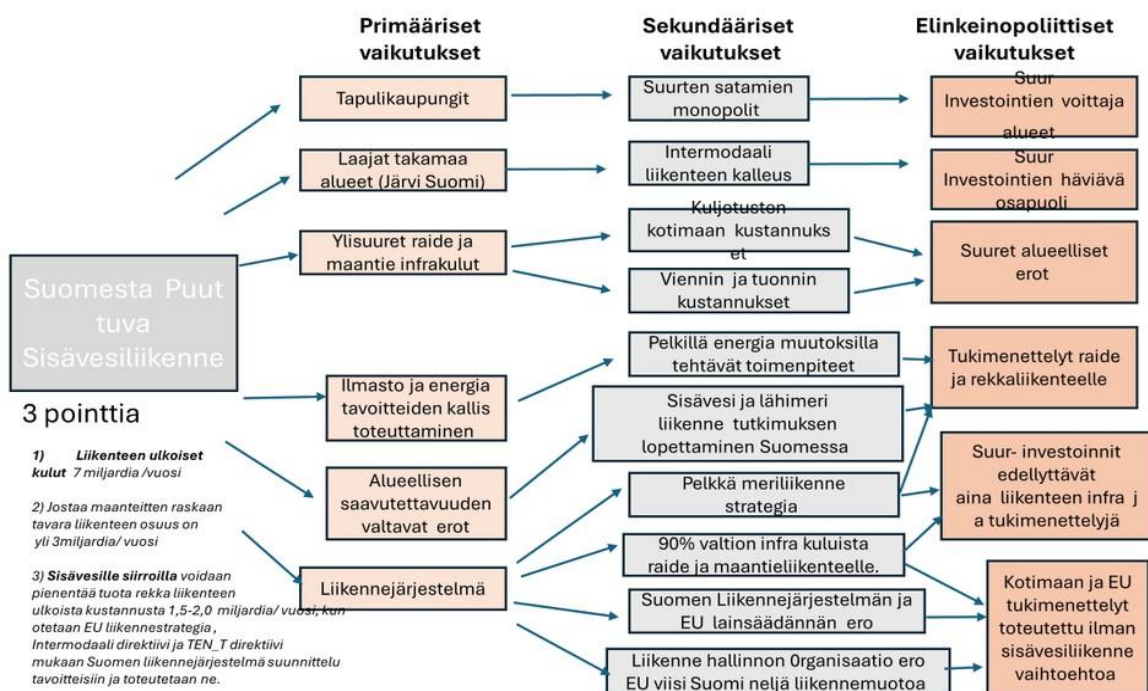
Multimodaali liikenteen perus tutkimus, suunnittelu ja vaikutus arviointi : Tämä edellyttää sisävesiliikenteen perusteellista tutkimusta, kuten liikenne- ja viestintävaliokunta on edellyttänyt intermodaaliliikenteen vastaavassa käsittelyssä (Llv 5/2024 vp).

Multimodaaliliikenteen suunnittelu nyt ja tällä hetkellä : Tällä hetkellä voimassa olevien päätösten mukaisesti multimodaaliliikenteen suunnittelu on puutteellista ja ei EU sisävesiliikenne eikä intermodaali liikenteen tavoitteita huomioiva .

Liikennehallinnon alueellinen organisaatio, suunnittelu ja alueellinen maakuntien välinen yhteistyö

Vain edellä mainitun tavoitteen toteuttamisen avulla voidaan aloittaa multimodaaliliikenteen suunnittelu, jossa sisävesiliikenteen mahdollisuuksia tarkastellaan sen omilla vahvuuksilla alueellisen hallinnon (ELY-keskukset), maakuntien ja keskushallinnon yhteistyönä, perustuen tutkimuksiin, liikennemaantiedon ja sisävesi/lähimerenkulun viimeisimpään tekniseen kehittämiseen. Ks mm [tuvj_1+2018.pdf \(eduskunta.fi\)](#) sivu 263

Järvi-Suomen Maakunnat: Hallinnon osalta muutos tarkoittaa, että Järvi-Suomen yhdeksän maakunnan panos ja väylästä otetaan aktiiviseen vaikutusarviointiin ja suunnitteluun mukaan raideliikenteen tavoin.



Esimerkki jossa sisävesiliikenteen kehittämistä jarrutetaan hallinnon toimesta pelkän meriliikennetavoite vaatimusten toteuttamiseksi.

a) Valtion jättäytyi sisävesiliikenteen EU-tavoitteisen NAIADES III -sisävesien yhteisestä kehittämisestä EU-tavoitteisesti:

[DEM874A.tmp.xml \(eduskunta.fi\)](#) sivu 3 ote:

“Suomi pyrkii vahvasti siihen, että Suomen sisävesiliikenteessä voitaisiin soveltaa jatkossakin merenkulun kanssa yhteneväisiä sääntöjä.”

Lisätietoa

NAIADES III –sisävesiliikenteen EU tason toimintasuunnitelma, jonka Suomi hylkäsi :

Lisätietona, NAIADES III -toimintasuunnitelma on Euroopan komission vuonna 2021 esittämä 35-kohtainen toimintasuunnitelma, jonka tavoitteena on lisätä sisävesiliikenteen roolia Euroopan liikenne- ja logistiikkajärjestelmissä. Tavoitteena on siirtää enemmän rahtia Euroopan jokien ja kanavien kautta sekä edistää siirtymistä nollapäästöisiin aluksiin vuoteen 2050 mennessä.

- NAIADES III action plan - European Commission
- Boosting future-proof European inland waterway transport NAIADES III

b) Suomi toteutti em EU direktiiveissä asetettujen tavoitteiden sijaan, omaa Venäjä vetoista sisävesien tutkimista vv 2014-2022 , olemalla osa infuture tutkimusta.

INFUTURE – Merikotka

Ongelmat Sisävesiliikenteen Kehittämistavoitteissa

Sisävesiliikenteen kehittämistavoitteiden ongelmana on, että valtiovalta ei ole asettanut JärviSuomen sisävesien 90 % osuutta korjausvelka-arviointeihin samalla tavalla kuin raide- ja maantieliikenteen osalta.

Kauppamerenkulkuväylästä tehdyin meriliikenneperusteisen väylämäärityksen vuoksi matalakulkuisten sisävesilaivaliikenteen väyliä ei lueta kauppamerenkulun väyliksi. Siksi väylät ja niille toteutettava liikenne on suljettu muun kuin Saimaan syväväylät -osalta pois sisävesien kauppamerenkulusta ja samalla korjausvelka arvioinneista.

Edellyttää muutosta ja korjausvelka arviointia sisävesiliikenteen saamiseksi muun maaliikenne toimenpiteiden kanssa yhtäläiseksi liikennemuodoksi .

Sisävesiliikenteen Tutkimus ja siitä seuraavat toimenpiteet

Vasta perusteellisen tutkimuksen jälkeen, joka koskee sisävesien 8000 km väylästön mahdollisuuksia multimodaaliliikenteen avulla, voidaan valita optimoidut toimenpiteet siitä mitä raide ja sisävesiliikenne hankkeita valtion on syytä priorisoida.

Vain näin valituilla toimenpiteillä voidaan vaikuttaa Suomen valtion liikenteestä johtuviin ulkoisiin kustannuksiin, jotka ovat arviolta 7,7 miljardia euroa vuodessa, josta 96 % johtuu maantieliikenteestä¹

Raskaan Liikenteen Osuus

Arvion mukaan noin puolet näistä volyymeista ja kustannuksista on raskaan liikenteen osuutta. EU on systemaattisesti vuodesta 1992 alkaen pyrkinyt vähentämään raskaan liikenteen osuutta intermodaalilainsäädännön ja tukimenettelyjen avulla².

Multimodaalitukimenettely

Nyt käsittelyssä oleva multimodaalitukimenettely on jatkoa keväällä eduskunnan käsittelemälle intermodaaliliikenteen edelleen kehittämiseksi, jonka tavoitteena on edistää maantieliikenteen siirtoja raiteille ja vesille³.

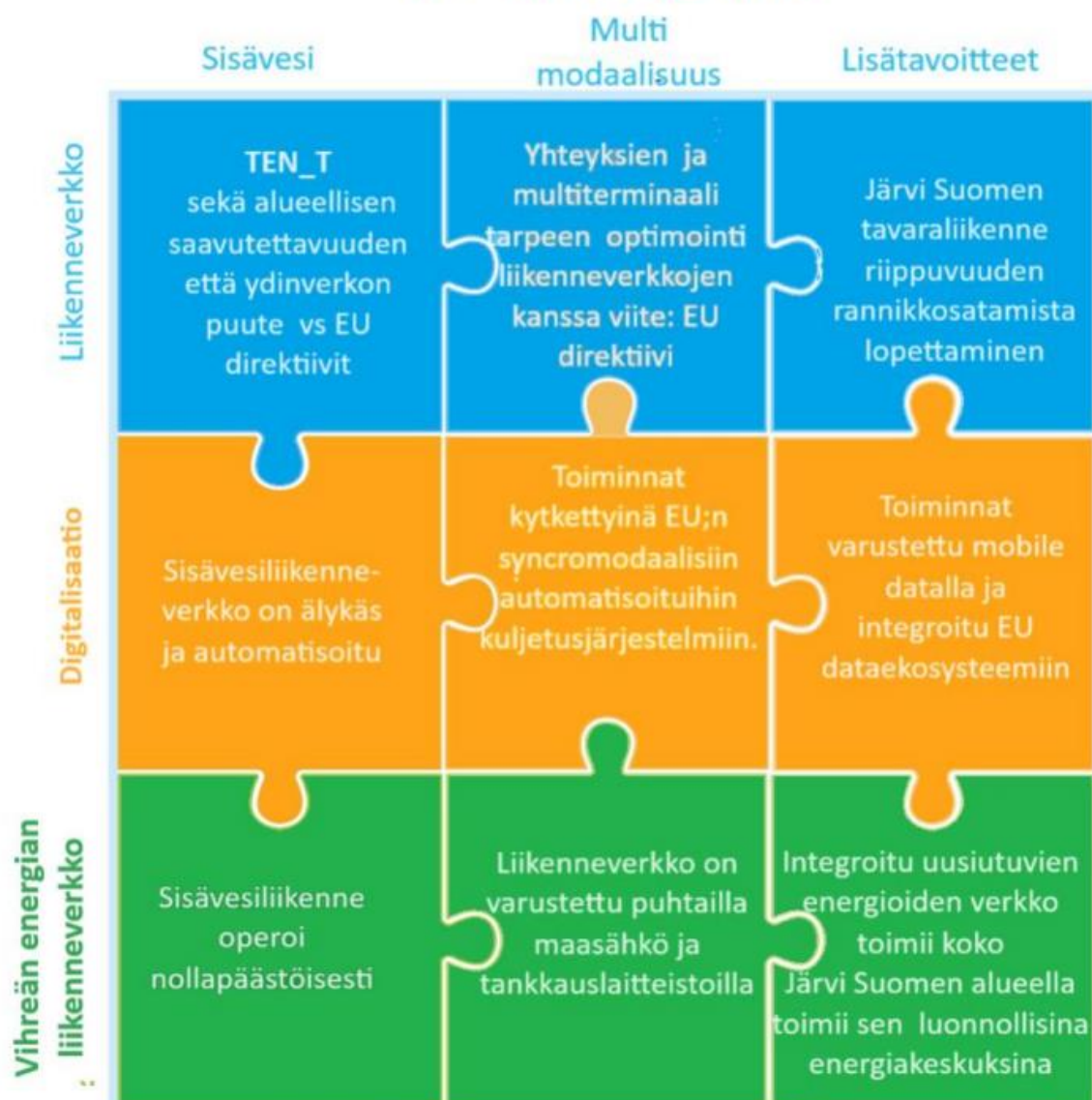
Erityishuomio

Liikennepolitiikan Suunta Suomessa

Suomi ei ole kyennyt siirtämään maantieliikenteen volyymeja raiteille tai sisävesille EU:n vuoden 2011 liikennestrategian tavoitteiden mukaisesti. Valtakunnan liikennepolitiikan pääpaino on ollut täysin päinvastainen, jossa rekka-liikennettä sekä sen osuutta on tietoisesti kasvatettu vastoin EU:ssa sovittua.

Tarkoittaa että Suomen sisävesiliikenteen kehittäminen on hyvin kaukana EU tavoitteisesta sisävesiliikennemallista.

Suomen sisävesiliikenteen kehittäminen EU - kontekstissa



Sisävesiliikenteen kehittämisen vastaan ottaa rekka liikenne volyymeja EU liikennestrategiassa sovitusti, sijaan Suomessa on kasvatettu kaikin käytettävissä olevin keinoin Rekka-liikenteen suoritteita :

Kuljetussuorite tonnakilometrejä



	2011		2022		Muutos	
	Mill tonnikm	%	Mill tonnikm	%	Mill tonnikm	%
Maantie	23770	69,3	29004	74,0	5234	22
Raide	6797	19,5	7370	18,8	573	8,4
Vesiliikenne	4240	12,2	2842	7,2	-1398	-33,0
Yhteensä	34807	100	39216	100	4409	12,7

Trafi-tiedostoista koottu katsaus osoittaa, että rekoilla on kuljetettu entistä kauempana olevia lasteja laivoille, raiteille, satamiin ja satamista teollisuudelle ja kaupalle. jossa kuljetettavana ollut tavaramäärä pienenee noin 20% MUTTA rekka kuljetukset maanteillä lisääntyvät 20+ % kun kuljetussuorite tulisi vuoteen 2050 puolittua. Tätä puolittamis tavoittoa yritetään kaikin EU keinoin kuten näillä valtion takuilla Naides sisävesiliikenne tutkimuksiin , ja intermodaali jäsenvaltioita sitovilla direktiiveillä toteuttaa.

Kotimaassa kuljetetut tonnit



	2011		2022		Muutos	
	Mill tons	%	Mill tons	%	Mill tons	%
Maantie	311	90	241	88,7	-70	-22,5
Raide	23,5	6,8	24,2	8,9	0,7	3,0
Vesiliikenne	11	3,2	6,4	2,4	-4,6	-41,8
Yhteensä	345,5	100	271,6	100	-73,9	-21,4

Edellä esitetyt taulukot tarkoittavat, että Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM), Väylävirasto sekä Trafi ovat kaikessa liikennesuunnittelussa ja vaikutusarvioinneissa jättäneet huomioimatta sekä EU:n että Suomen hallituksen vuonna 2008 kirjaamat toimenpiteet, joissa edellytettiin yhteisiä raide- ja sisävesiliikenteen toimia molempien liikennemuotovolyymien ja kuljetusosuuksien kasvattamiseksi1.

Multimodaali Liikenne vs. Intermodaali Liikenne

Määritelmät ja Eroavaisuudet

Multimodaali liikenne on liikennemuoto, jossa käytetään useampaa kuljetusmuotoa, kuten maantie-, rautatie-, meri- ja lentokuljetuksia. Se on yhtäläinen intermodaaliliikenteen kanssa, mutta eroaa siinä, että multimodaalikuljetuksissa käytetään useampaa kuljetusmuotoa ilman, että lastia tarvitsee purkaa ja lastata uudelleen kuljetusmuodon vaihtuessa².

Tukien Vaikutusarviointi

Multimodaaliliikenteelle kohdistettavat tuet tulee aina arvioida intermodaaliliikenteen vastaaviin tukiin nähden, koska tuet käsittävät samoja teollisuuden ja kaupan liikennetarpeita.

Multimodaaliliikenteessä käsitellään lastit ja tuotteet, joita ei voida tai kannata kuljettaa jäsenvaltioiden välisessä intermodaali- eli konttiliikenteessä.

Suomessa näitä lasteja ovat lähinnä kemian-, metsä- ja öljyteollisuuden raaka-aineet³.

Teollisuuden ja Kaupan Kustannussäästöt

Teollisuus ja kauppa pyrkivät intermodaaliliikenteen avulla vähentämään omia kustannuksiaan erityisesti satamatoimintojen halpuuttamisilla, kun konttia ei tarvitse liikennemuodon siirron yhteydessä purkaa ja lastata uudelleen, kuten bulk-tuotteiden tapaan⁴.



Multimodaaliliikenteen valtion tukimenettely toteuttamisen SWOT

SWOT-analyysi

Vahvuudet

- **Laaja Vesiväyläverkosto**: Suomen noin 8000 km sisävesiväyliä kolmessa vesistössä voidaan ottaa tasavertaisesti raideliikenteen kanssa vaikutusarviointiin ja tukimenettelyihin mukaan¹.
- **Uusi Tukijärjestelmä**: Uusi multimodaali liikenne tukijärjestelmä mahdollistaa sisävesiväylien tehokkaan hyödyntämisen ja kehittämisen².
- **Lainsäädännön Muutokset**: Uusi maaliikenteen liikennemuotoryhmä Suomen lainsäädännössä tarjoaa merkittävän potentiaalin sisävesiliikenteen kehittämiselle³. **Ympäri vuotinen Infrastrukturi**: Multimodaali liikenne, kuten Ruotsissa, mahdollistaa öljyn ja konttien jakelun sekä keräilyn ympärivuotisesti, mikä on suuri etu tehokkaan ja ympäristöystävällisen liikenteen kehittämisessä⁴.
- Liikenteen ulkoisten kulujen pienetäminen
- Alueellisen kehittämisen perustojen tavaraliikenteen vahvistaminen
- Rannikkoseutujen takamaa asema poisto
- Teollisuuden investointi mahdollisuuksien paranaaminen Järvi Suomen alueelle
- Järvi Suomen tavaraliikenteen kustannustason huomattava lasku
- Valtion mahdollisuudet toteuttaa EU liikennestrategian ilmasto tavoitteita halpenee huomattavasti Kotimaan telakkatoiminnan uusi mahdollisuus sisävesiliikenne laivasuunnittelu ja toteutus
- **Liikenne- ja Viestintävaliokunta**: Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on jo havainnut sisävesiliikenteen tärkeyden ja pyytänyt Liikenne 12 -työryhmää tutkimaan sisävesien liikennemahdollisuuksia intermodaali liikenteessä⁵.
- **EU:n Strategiset Tavoitteet**: Intermodaali liikenteen tavoitteet ja tukimenetelmät ovat multimodaali liikenteen EU liikennestrategian edellytys jäsenvaltioiden välisen tavaravaihdon optimaaliseksi kehittämiseksi⁶.

Alueellinen Saavutettavuus

- **Multimodaaliliikenteen Parantaminen**: Multimodaaliliikenteen suorilla Järvi-Suomen vesialueen bulk-tavaroiden kuljetuksilla niin kotimaan kuin ulkomaan kauppamerenkulun liikenteessä voidaan parantaa alueellista saavutettavuutta ja tavaraliikenteen yhteyksiä jäsenvaltioiden välillä.
- **Yhdistetty Lähimeri- ja Sisävesiliikenne**: Yhdistetyn lähimeri- ja sisävesiliikenteen avulla voidaan saavuttaa U-kirjeessä U 94/2023 vp mainitut tavoitteet myös multimodaali liikenteen ei-kontitetuissa tavaroissa, jotka edellyttävät välilastauksia sekä raide- että laivaliikenteen lastaus- ja purkausalueilla ja sisävesien satamissa.

Heikkoudet

- **Multimodaaliliikenteen Painotus:** Mikäli valitaan multimodaaliliikenteen tukeminen Ukirjeen mukaisesti pelkällä raideliikenteen kehittämällä, jossa intermodaaliliikenteestä annettuja jäsenvaltioiden välisen liikenteen kehittämistukimalleja ja vaikutusarvioita ei toteuteta eikä niitä huomioida infrarakentamispäätöksissä, vahvistetaan ”Suomi on saari” liikennemallin kehittämistä ilman sisävesiliikenteen kehittämistä.
- **Historialliset Esteet:** Aiemmat päätökset, kuten Saimaan kanavan öljyliikennekielto, Vuosaaren Sataman rakentaminen, samanaikaisesti Kymi kanavan kielteinen rakentamispäätös, Keitele Päijänne kanavointi hankkeen keskeneräiseksi rahtilaivaliikenteelle sulut rakennettiin muttei nostettu siltoja rahtilaivaliikennelaivojen alikulku minimiin eli 10m. jätettiin liikenne alueet EU:n intermodaalidirektiivi toteutuksen ulkopuolelle jo vuonna 1992 ilman sisävesien alueellisen saavutettavuuden liikenneverkkosuunnittelua, Järvi-Suomen merenkulkupiirin lakkautus 2006, liikennerevoluutio 2010 ja Liikenne 12 -järjestelmä toteutus ilman sisävesiliikenteen kehittämistä, ovat estäneet hallinnon rakenteellisilla päätöksillä sisävesiliikenteen EU tavoitteista kehittämistä jo viimeisen 30 vuoden ajan

Mahdollisuudet

- **EU-tavoitteiden Saavuttaminen:** Toteuttamalla tämän lausunnon mukaiset toimenpiteet ja muutokset voidaan saavuttaa sisävesiliikenteen kehittäminen, jolla autetaan Suomea saavuttamaan EU:n asettamia multimodaali liikenteen kestävä kehityksen tavoitteita, mukaan lukien liikenteen ulkoisten kulujen merkittävä vähentäminen ja alueellinen kehittäminen Järvi-Suomen alueella.
- **Taloudelliset Hyödyt:** Multimodaali- ja intermodaaliliikenteen kehittäminen voi säästää Suomen valtiolta 1,5-2 miljardia euroa vuosittain ylimääräisissä liikennekustannuksissa. Tämä johtuu siitä, että sisävesiliikenne, erityisesti suoralaivaliikenne jäsenvaltioiden ja Järvi-Suomen välillä, on useimmissa tapauksissa kustannustehokkaampaa kuin raide- ja maantieliikenteeseen sidotut multimodaalikuljetukset rannikkosatamien kautta.
- **Järvi-Suomen Alueellinen Kehittäminen:** Sisävesiliikenteen valjastaminen EU-tavoitteisiin muuttaa Järvi-Suomen liikenteellisen aseman rannikkojen satamatoimintojen maksajasta itsenäiseksi Euroopan jäsenvaltioiden alueelliseksi toimijaksi suoralaivaliikenteen ansiosta. Tämä lopettaa rannikkojen tapulikaupunki/Järvi-Suomi takamaa liikennejärjestelmän kehittämisen ja vahvistaa Järvi-Suomen asemaa.

Uhat

- **”Suomi on Saari” -liikennemalli:** Tämä liikennemalli, jossa sisävesilaivaliikenne on jätetty toteuttamatta, estää sisävesiliikenteen kehittämisen ja painottaa pelkästään raide- ja rekkaliikenteisiin sidottuja inter- ja multimodaaliliikenteitä. Kaikkein heikoimmassa tapauksessa sisävesiliikenteen potentiaali voidaan jättää käyttämättä ja hyödyntämättä. Tämä voi johtaa nykymallin jatkamiseen ja siihen, että sisävesiliikenteen kehittämistä ei oteta huomioon liikennejärjestelmän suunnittelussa eikä vaikutusarvioissa.
- **Poliittinen Vastustus:** Sisävesiliikenteen kehittämistä ovat vastustaneet tahot, jotka ovat aktiivisesti kehittäneet ja edelleen ylläpitävät ja hyötyvät valtion vahvasti tukemasta nykyisestä konventionaalisesta ”Suomi on Saari” -liikennemallista, kuten liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, VR-Yhtymä Oy, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Varustamot ry. Tämä vaikeuttaa sisävesiliikenteen kehittämistä ja hidastaa EU-direktiivien toteuttamista ja sisävesiliikenteen edistämistä.

Viitteet SWOT-analyysiin

Yksityiskohtaisia perusteita ja kuvauksia edellä kuvatusta SWOT-analyysistä ja Suomessa EUTavoitteiden vastaisesti toteutetuista liikennepoliittisista toimista vuosina 2019-2024 löytyy seuraavilta sivustoilta:

- www.Sisävesiliitto.fi
- [Tekijä: bionavigaattori | Uusi Suomi Puheenvuoro](#)
- [\(2\) Sisävesiliitto | Facebook](#)

Suomen Sisävesiliiton Ehdotukset

Suomen Sisävesiliitto edellyttää,

että liikenne- ja viestintävaliokunnan tavoite keväältä 2024 tutkia perusteellisesti Suomen sisävesiliikenteen mahdollisuudet intermodaali liikenne perusteisiksi laajennetaan koskemaan myös multimodaali liikennettä.

Sisävesiliitto oheistaa tekemänsä ehdotuksen kohdan 1 mukaisten tutkimusten suorittamiseksi oheistettujen projektisuunnitelmien mukaisesti poistamaan tietovajetta sisävesiliikenteen tarjoamista vaihtoehtoista.

Toimenpide	Liikenneviraston suorittamat tutkimukset vv. 2010 -2015 eri liikennemuodoista.						
Liikenneviraston toimenkuvaan kuuluu liikenteen kehittäminen, sitä ylläpitääkseen virasto tutkii analysoi ja tuottaa tietoa itse ja tilaa ulkopuolelta		maantie liikenne	raideliikenne	ilmaliikenne	meriliikenne	sisävesiliikenne	yhteensä
	2010	16	21	0	3	0	11
	2011	19	22	0	2	0	17
	2012	15	12	0	1	0	22
	2013	24	21	0	1	0	12
	2014	25	14	0	4	0	12
	2015	34	20	0	0	0	19
	yhteensä	133	110	0	11	0	93
	%	38,3	31,7	0,0	3,2	0,0	26,8
							100
http://www.liikennevirasto.fi/liikennevirasto							
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf7/lts_julkaisuluettelo_web.pdf							