



SUOMEN SISÄVESIEN KÄYTTÖNOTON POHDINTAA INTERMODAALI KULJETUKSISSA

Suomen Sisävesiliitto ry

Veikko Hintsanen

20.02.2024

Pohdinnan tulos



Suomen Sisävesiliitto tukee hallituksen esitystä hyväksyä EU komission ehdotus direktiivin **92/106/EEC** intermodaali liikenteen kehittämiseksi [EUR-Lex - 52023PC0702 - FI - EUR-Lex \(europa.eu\)](#) toteamalla tavalla., **lausunto raportin sivulla 6** pohdintaa syistä sivut 3-5



Muutosehdotusten tuki toimet ovat oleellinen osa intermodaali liikenteen kehittämiseksi. EU tavoitteisen tukitoiminnan [resource.html \(europa.eu\)](#) kohdissa 1 ja 2 mainittuihin Sisävesiliikennettä koskeviin yksityiskohtiin on tarkemmat kommentit raportin **sivuilla 8-11**

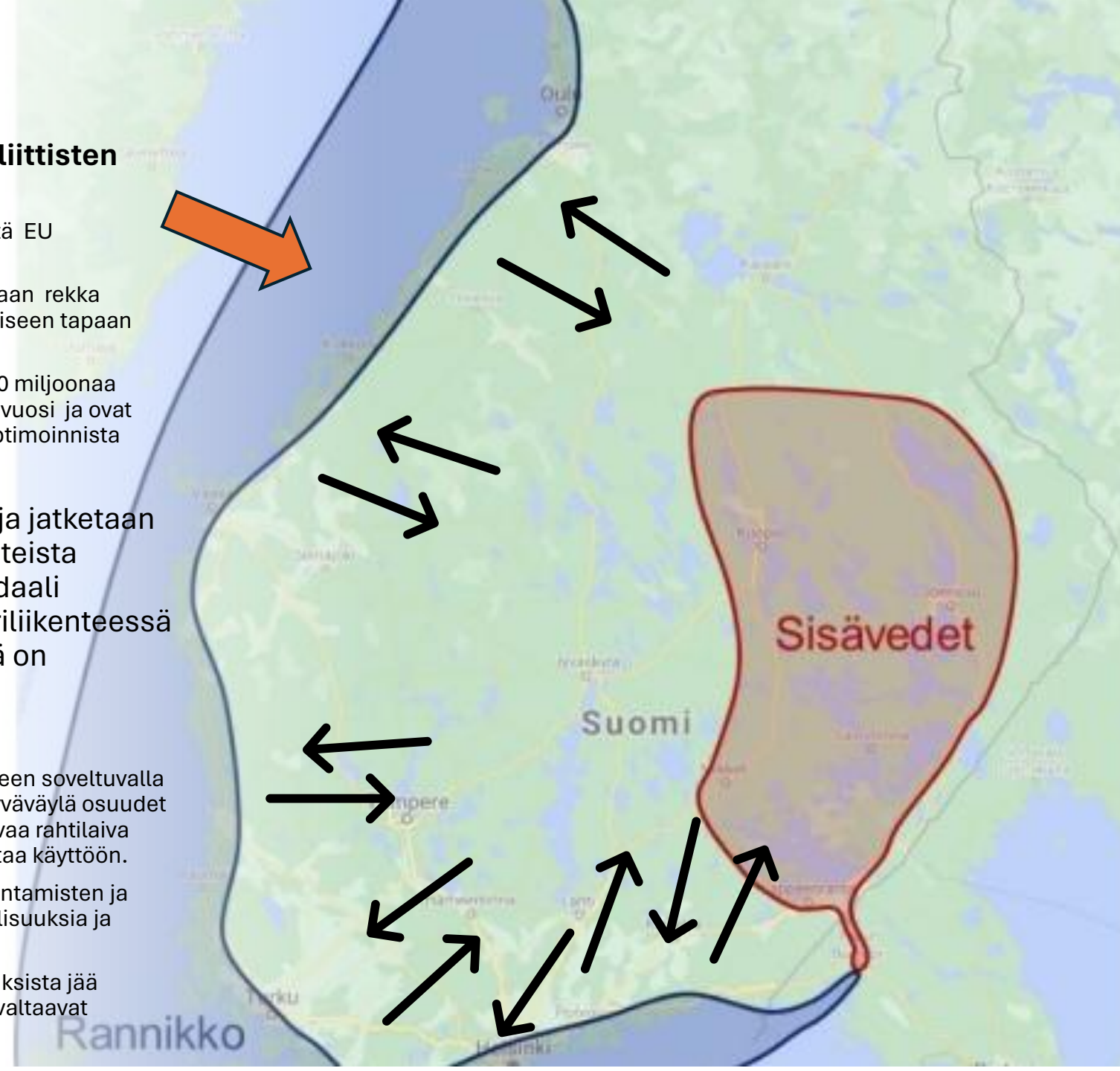
• Skenaariot 1 ja 2

1) Jatketaan Liikenne 12 ja Orpon liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti jolloin :

- Intermodaali liikenteen edut jäävät, Suomessa käyttämättä EU jäsenvaltioiden välisessä tavaraliikenteessä sivut 3-5
- Intermodaali liikenne muutoksia nykyyn malliin ei tapahdu vaan rekka liikenne volyymit jatkuvat rannikkosatamiin sisävesiltä entiseen tapaan sivut 3-5 ja 12-16 ja sivu 30
- Rekka ja raideliikenne Volyymit säilyvät entisinä eli noin 30 miljoonaa tonnia /v = 400 000 rekka lastia + 100 000 junavaunua / vuosi ja ovat poissa intermodaali liikenteessä saavutettavien etujen optimoinnista

2) Toteutetaan Kymi- Mäntyharju kanavointi, ja jatketaan eduskunnassa hyväksyttyä meriliikenne perusteista sisävesiliikenteen kehittämistä ,jossa intermodaali liikenteen harjoittamista sisävesillä ja lähimeriliikenteessä EU jäsenvaltioiden välisessä tavaraliikenteessä on rajoitettavat mahdollisuudet toteutua Sivu 29

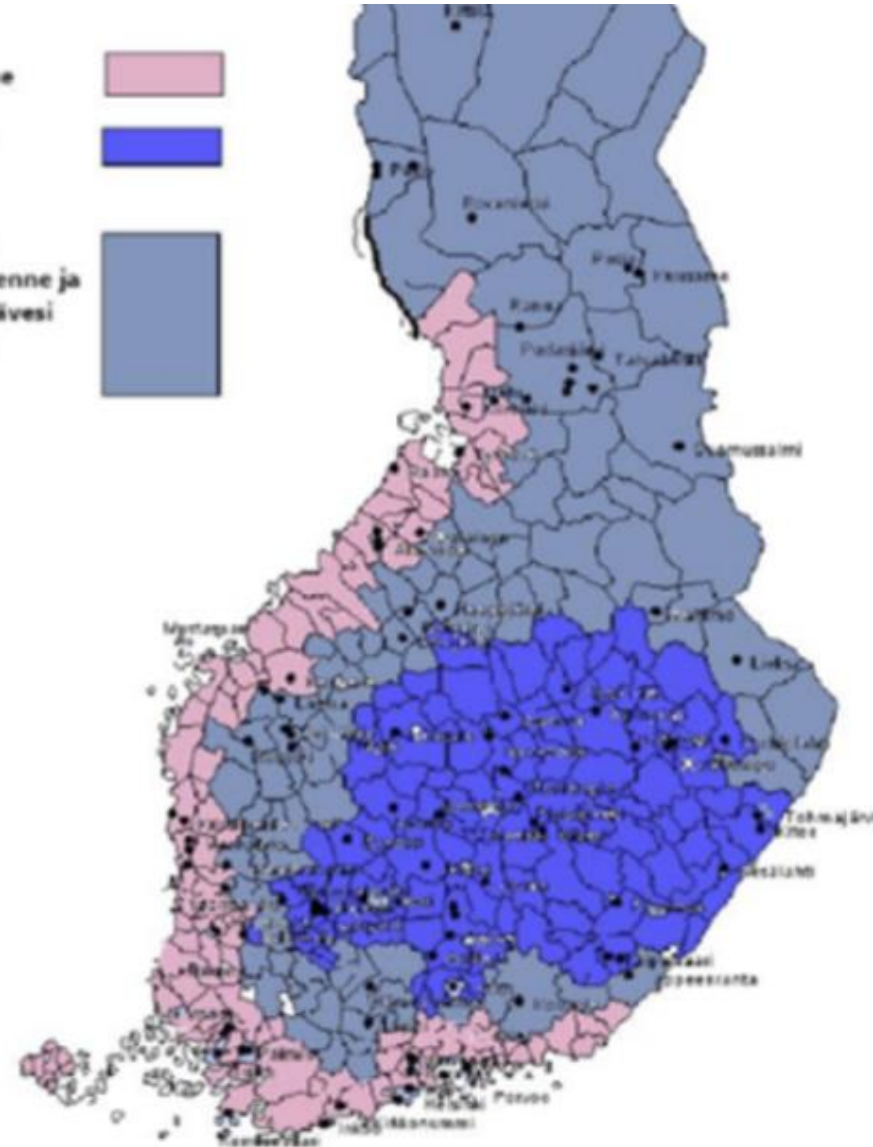
- Tarkoittaa hyvin rajoitettua liikennealuetta meriliikenteeseen soveltuvalla kalustolla . Vaikutus arvioissa mm sitä että vain alueen syväväylä osuudet lasketaan kauppamerenkulkuun, siksi sisävesille soveltuvaa rahtilaiva liikenteelle mahdollisista väylästä vain osa voidaan ottaa käyttöön.
- Laivaliikenteen vaatimien multimodaali terminaalien rakentamisen ja käytön ja ylläpidon kalleus vähentävät liikenteen mahdollisuuksia ja edellyttävät valtiolta huomattavia tuki menettelyjä .
- Suurin osa sisävesiliikenteen kehittämistuki mahdollisuuksista jää käyttämättä ,ja on oletettavaa, että EU sisävesioperioijat valtaavat Suomen sisävesiliikenne markkinat.



JÄRVI SUOMEN ULKOMAAN KAUPAN TAVARALIIKENNE rekka vs laiva .

- Komission saamat suositukset EU tilintarkastustuomioistuimelta
- vs
- Suomen Sisävesiliiton huomiot Eduskunnan viestintä ja liikennevaliokunnalle sivut 7 ja 8
- Kustannuslaskentaa sivut 3, 21-22
- Suomen hallitus ohjelmassa olevat hidasteet intermodaali liikenteen soveltamiseksi Suomen Sisävesiliikenteeseen sivut 12-16
- Suomen Sisävesiliiton näkemys EU tavoitteisen liikennestrategian sisävesiosuudesta Suomessa. Sivu 17 , 24 - 29

Meriliikenne alue
Sisävesiliikenne alue
Takamaa alueet sisävesi meriliikenne ja yhdistettyyn sisävesi lähimerenkulku vaihtoehtoihin





EUROOPAN TILINTARKASTUSTUOMIOISTUIN / report

Erityiskertomus 08/2023: Intermodaalinen tavaraliikenne: Tavaraliikenteen poistamiseen tieliikenteestä on EU:ssa vielä pitkä matka

27/03/2023

Energia, ympäristö ja ilmastotoimet

Liikenne ja liikkuvuus

Aluepolitiikka ja koheesio

Skenaario 3

- Suomi tuottaa ja aloittaa käytännön toimet Intermodaali liikenteen aloittamiseen komission ehdotuksen mukaisesti kehittämispäätöksiin tarvittavien kotimaan liikenteen vaikutus arviointien, hyötylaskentojen ja Naiades III - sisävesiliikenteen ja sen 8000 sisävesien väyläkm hyötykäytön mukaan otosta. Jolloin:

- Rakennetaan Järvi Suomen kolmen vesistö alueen sisävesien TEN_T alueellisen saavutettavuuden ja ydinverkko vaatimukset täyttävät liikenneyhteydet intermodaali liikenteen maksimaaliselle käytölle, - tarkoittaa että Suomella

Mahdollisuus Intermodaali Liikenne optimoinnin tuottamiin maksimaalsiin hyötyihin Järvi Suomen alueella

- Suomen vienti ja tuonti kuljetusten halpuuttaminen –**jopa viides osaan nykykustannuksista**
- Järvi ja erityisesti Itä Suomen alueellisen kehittämisen, puolustuksen ja huoltovarnuuden esteenä ollut rannikko alueiden takamaa aseman poistuminen, kun rekka liikenteen ja kalliiden rannikkosatama toiminto palvelujen ostamisen sijaan laivaliikenteen tarvitsemat palvelut tuotetaan Järvi Suomen omissa kunnissa ja kaupungeissa. **Vaikutus useita satoja miljoonia /v.**
- Suomen liikenteen ulkoisten kokonais kustannusten noin 7 miljardia / v raskaan tavaraliikenteen osuus on minimissään 40% sen EU tavoite 2050 - puolittaminen on mahdollista ainoastaan laivaliikenteen mukaan otosta skenaarion kolme vaihtoehdolla. **Vaikutus 1-2 miljardin vuosittainen ulkoisten kustannusten pieneneminen**
- -Ultra keveiden sisävesien kontti ja bulk liikenteeseen suunniteltujen mallisuojuuttujen EU intermodaali tukimenettelyt mahdollistavat uudenmallisten jäissä kulkevien ultra keveiden Sisävesilaivojen rakentamisen ja niiden edelleen kehittämisen Suomessa . **Vaikutus min satoja miljoonia vuodessa**