

Valittaja : Veikko Hintsanen

Merikapteeni,EMLog

Hiirenkirkontie 60

49240 Purola

veikko.hintsanen@hotmail.com

Etusivu + 16 sivua

Allekirjoitus etusivun erillisellä liitteellä / Veikko Hintsanen

Veikko Hintsanen

Vaasan hallinto-oikeus

Asia: Muutoksen haku Itä Suomen AVI ympäristölupa päätökseen no 14/2017/1 Dnro ISAVI 1171/2016

VEIKKO HINTSANEN

Vaadittu muutos:

Päätöksen purkaminen ja uudelleen käsittely, jossa huomioidaan valtion alueellisten ELY keskusten organisaation muuttaminen ja tietotaidon lisääminen aluehallintoon, niin, että liikenteen aiheuttamien ilmastopäästöjen EU:ssa sovittu pienentäminen maantieliikennettä siirtämällä vesiliikenteeseen tulee asiantuntevasti käsitellyksi ja neuvotuksi teollisuudelle ja kaupalle muukaan luettuina vesiliikenteen hyödyt ja mahdollisuudet ilmastopäästöjen suhteen huomioon ottaen huomioon EU liikennestrategian mukaiset ilmasto tavoitteet liikenteen osalta vuoteen 2050 mennessä . Päätöksessä tulee samoin huomioida kaikki vuoden 2011 jälkeen tehtyjen ympäristöpäätösten puutteelliset käsittelyt ja velvoittaa niitä samoihin toimintoihin mitä Finnpulp ja Kuopion AVI .

Edelleen tehtaan valmiiden tuotteiden osalta tulee valmistella esitys maantieliikenteen päästöjen pienentämisistä. Päästöjen laskentamalli tulee olla Eurooppa taso. em tarkoittaa sitä että päästöt tulee laskea koko matkalta tehtaalta loppukäyttäjälle. Ei ainoastaan Suomen alueen maantiekuljetukset , vaan se miten esim. Kuopiosta tuotteet viedään Saksan jokialueella kaikkein vähiten päästöjä aiheuttaen sisävesiliikennettä jo suunniteluilla ekologisilla ultra keveillä laivoilla maksimaalisesti hyödyntäen niin että kokonaiskuljetus matkassa otetaan huomioon EU liikennestrategian ja kestävän kehityksen mukaiset mahdollisuudet 60% ilmastopäästöjen pienentämisiin nykytasosta.

Perusteet

EU:n vuonna 2011 hyväksytyssä liikennestrategiassa esitetään että raskaan maantie liikenteen päästöjä pudotetaan 60%, vuoteen 2050 mennessä.

Suomessa poliittisesti on vuonna 2012 eduskunnassa hyväksytty liikennepoliittinen selonteko, minkä perusteena ei ole huomioitu em EU tavoitetta siirtää maantieliikennettä raiteille ja vesille EU tavoitteiden mukaisesti.

Tätä tavoitetta ja sopimusta ei LVM ole viestittänyt eteenpäin eikä siirtänyt tarvittavia tehtäviä aluehallintoon, ei ympäristöministeriöön ,ei TEMmiin eikä ole tehnyt eikä tuonut tarvittavia laskelmia eduskuntaan edelleen pohdittavaksi.

Mainitusta poliittisesta linjasta ja LVM:ssa ja sen alaisissa virastoissa tehdyistä liikennepoliittisista päätöksistä on mm oikeuskansleri maininnut seuraavaa:

: ” Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksen mukaan seurauksena liikennepoliittisen selonteon hankelistan tällaisesta ministeriön näkemyksen mukaan epäasianmukaisesta valmistelusta oli ollut, että hallitus oli tehnyt vaalikauden liikennettä koskevat politiikkapäätöksensä keväällä 2012 epäselvien tietojen perusteella ”

<http://www.finlex.fi/fi/viranomaiset/foka/2014/20142083>

Valtion taholta poliittinen toiminta on ollut selkeää ja em vuoden 2012 liikennepoliittista selontekoa tukeva jo ennakoita kun :

Elinkeino, Liikenne ja Ympäristön aluehallinnat yhdistettiin vuonna 2010 ELY keskuksiin. Niihin liikenteen osalta keskitettiin ainoastaan maantieliikenteen asiantuntijuus. <https://www.ely-keskus.fi/web/ely/aiheet>

Edellä mainituista syistä

Ympäristövirasto ei ole ottanut em päätöksessään lainkaan huomioon, eikä annetun päätöksen perusteissa maininnut sitä, että se ennen päätöstä olisi arvioinut, tutkinut tai verrannut hankintalogistiikkaan käytetyn maantieliikennelogistiikkaan tukeutuvan liikenteen mahdollisten ympäristöhaittojen pienentämistä siirtämällä liikennettä ilmastopoliittista tavoitetta toteuttavan EU liikennestrategian (v 2011) edellyttämän tavoiteohjelman mukaisesti Maanteiltä raide tai vesiliikenteeseen http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en

Muutoksen tarve:

Ympäristö viraston tulee ottaa huomioon päätöksessään myös liikenteen aiheuttamat ilmasto päästöt muiden päästöjen tapaan , kaikesta tehtaalle kuljetettavasta raaka aineesta tehtaalle ja arvioida tehtyjen logististen päätösten vaikutus ilmastopäästöihin EU liikennestrategian edellyttämällä tavalla.

Selkeä Suomalainen ongelma ELY keskusten tekemissä liikenteen ilmastopäästöjen määrittelyissä;

Suomen eduskunnalle esitetty ja sen vuonna 2012 hyväksymä EU liikennestrategian vastainen ainoastaan 4 liikennemuotoon ja niiden kehittämisiin keskittyvä liikennepoliittinen selonteko , ja jo vuonna 2010 em neljälle liikennemuodolle rakennettu puutteellinen ELY keskusten verkosto , mitkä ovat miehityt ainoastaan maantieliikenne asiantuntijoilla ja maantieliikenteen arvioimis-, kehittämis ja ylläpito henkilöstöllä, jotka mm.virkansa puolesta jo ohjaavat tehtaita ympäristö hakemusten tekemisissä käyttämään hallitusohjelman mukaisesti vain neljää liikennemuotoa. https://ec.europa.eu/transport/modes_en

Toteuttamista ei ole aloitettu vaikka

EU tilintarkastustuomioistuin huomautusta liikenteen suunnittelusta <http://www.eca.europa.eu/fi/Pages/DocItem.aspx?did=31393>

sitä että em tilintarkastustuomioistuimen huomautuksen jälkeen liikenneministeri huomautti tiedonannossaan suunnittelijoita että

"Myös kansainvälinen ulottuvuus tulee olla tarpeen mukaan arvioinnissa mukana" ja kansainvälinen ulottuvuus on juuri sitä mitä valtio on sopinut EU:ssa

<https://www.lvm.fi/-/risikko-liikenneinvestointien-vaikutusarviointi-uudistetaan-795977>

Tätä kansainvälisyyttä – EU liikennestrategiaa ei ole otettu mukaan mihinkään vuodesta 2011 jälkeen LVM:n julkaistuissa raporteissa.

Viimeisempänä esimerkkinä voi mainita Jälleen 26.4.2017 julkaistussa raportissa

<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79795/Raportit%20Oja%20selvitykset%207-2017.pdf?sequence=1>

sivun 10; jossa EU liikennestrategiassa

https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en

sovittua maantieliikenne volyymin siirtoa raiteille ja vesille ei huomioida lainkaan, vaikka EU strategiassa se on oleellinen osa kun tavoitellaan 60% liikenteen päästöjen pienentämistä.

Vaan valtioneuvoston julkaisemassa raportissa todetaan puutteellisesti, että päästöjä voidaan pienentää Suomessa ainoastaan :

”Liikenteen päästövähennyksiä voidaan saavuttaa seuraavilla keinoilla:

- Liikennejärjestelmän energiatehokkuutta parantamalla (kävely, pyöräily, joukkoliikenne, liikenteen uudet palvelut, MaaS, digitalisaatio, tiedon hyödyntäminen jne.)
- Ajoneuvojen ja muiden liikennevälineiden energiatehokkuutta parantamalla
- Korvaamalla fossiilisia öljypohjaisia polttoaineita uusiutuvilla ja vähäpäästöisillä polttoaineilla ja käyttövoimilla kuten sähköllä, vedyllä, biopolttoaineilla sekä maakaasulla tai biokaasulla. ”

Tarkemmat muutosta puoltavat perustelut :

Ilmasto päästöjen muutoksen perustat ja tarve vuoteen 2050 mennessä /lähi historiaa

Suomen valtio on sopinut EU:ssa vuonna 2011 ilmasto politiikan toteutus strategian liikenteen osalta EU:n liikennepoliittisessa selonteossa.

Suomi alkoi EU:n liikennepoliittisen strategian vastaiset toimet, antamalla eduskunnalle ehdotuksen liikennepoliittiseksi selonteoksi vuonna 2012 joissa ei huomioitu lainkaan EU liikennestrategian vaatimuksia siirtää maantieliikennettä vesille.

Selonteko oli tehty neljälle liikennemuodolle, kun EU:ssa oli sovittu viidestä liikennemuodosta.

Suomi jätti omasta liikennepoliittisesta selonteosta ja vuodesta 2011 alkaen käytännössä sisävesiliikenteen kehittämisen pois liikenteen hallinnan organisaatioista, alueellisista ELY suunnittelusta, ylläpidosta, akateemisesta ja valtion tukemasta laivanrakennuksen ja logistiikan tutkimuksesta ja liikenne infra rakentamisen budjeteista.

Logistisesti Suomi voidaan jakaa käytännössä kolmeen eri osaan.

Rannikko Suomi jossa vienti tuonti ja muu kaupan liikenne tulee hoitaa laivoilla ja max 100 km etäisyydelle kuorma autoin.

Pohjois Suomi em rannikko alueiden itä ja koillis puolella raide liikenne alue jossa raskas liikenne tulee hoitaa perustuen raideliikenteen maksimikäyttöön kuorma auto liikenteen toimiessa täydentävänä lyhyillä liikenne matkoilla

Ja Järvi Suomen alue 100 km rannikoilta itään, käsittäen koko järvi suomen alueen. Jossa perinteisesti kaikki puunjalostustehtaat ovat jo rakennetut vesiliikenteen varsille, mutta jätetty kehittämättä erityisesti vuoden 2007 KTM raportin sivu 24 mukaan.

Josta voimme suoraan johtaa valtion päätöksiä niin liikenteen hallinnan tutkimisissa, kehittämissä ja seuraten maamme liikennepoliittinen selonteko oli jatkoa valtion jo 2000 luvun ensimmäisen vuosikymmen aikana paljastuneen metsäteollisuuden hankintakartellin jatkamistoimia metsäteollisuuden harjoittaman onnistuneen lobbaustoiminnan tulos, jossa valtion viranomaiset, eduskunta ja hallitus kyettiin saamaan metsäteollisuuden etuja huomioimaan liikennepoliittikan keinoin..

Metsäteollisuus ja ilmastopolitiikka erityisesti metsäteollisuuden raaka aine hankinnassa.

Metsäteollisuus on Suomelle elintärkeä.

Metsäteollisuus on rakentunut ja edellyttää edelleen valtavaa vedenkäyttöä.

Metsäteollisuus on rakentunut historiallisesti myös siksi vesistöjen varrelle että vesistöt olivat lähes ainoa keino saada suuria raaka aine massoja tehtaalle edullisesti, uitot olivat sata vuotta sitten metsäteollisuuden raaka aine hankinnan pääkuljetusmuoto.

Uitot korvautuivat pikku hiljaa viimeisen sadan vuoden aikana niin raideliikenteen kuin kuorma autojen kehittymisen myötä vesiliikenteestä maaliikenteen puolelle.

Maantieliikenteen haitat :korkeat poltto aine kustannukset ,suuret päästöt ja kalliit maantiet ovat asettaneet EU päättäjät uusien haasteiden eteen joissa vesiliikenteen kehittäminen on havaittu tarkoituksenmukaiseksi . Erityisesti on havaittu että sisävesiliikenteen kehittäminen on EU liikennestrategian yksi suuria tavoitteita johon myös EU panostaan korvamerkiten 10% kaikesta tuesta sisävesiliikenteen kehittämisiin. Suomessa tämä kehittämis ja tukimuoto on jätetty tietoisesti käyttämättä.

Eussa on kuitenkin sovittu jo vuonna 2011 strategia jolla maantieliikenteen suuria päästöjä (noin 150g /tonnikm) kohden siirretään vähempi päästöiseen (noin 30 g /tonnikm) kohden vähintään viisikymmentä (50%) prosenttia nykyisistä keski pitkän ja pitkän matkan volyymeistä.

Suomen valtion EU:lle ilmoittamat tilastot vuodelta 2011 ja 2014 näyttävät että tätä muutosta ei ole vielä aloitettu suorittamaan.

Erityistä huomiota on pantava siihen että EU on tilastoinut vuodesta 2011 alkaen jo edellä mainitun vuoden 2050 tavoiteohjelman mukaisia raskaan liikenteen suoritteita alla yhteenveto tonnikm tilastot 2016 .

<http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/7731525/KS-DK-16-001-EN-N.pdf/cc2b4de7-146c-4254-9521-dcbd6e6fafa6>

Suomen valtio on ilmoittanut em sivustoille omat raskaan liikenteen suoritteet EU liikennepoliittisen tavoitteen edellyttämällä tavalla.

Raskaan liikenteen matka	% osuus ilmoitetuista tonnikm. vuonna 2011 vuonna jolloin EU liikennestrategia astui voimaan	% vuonna 2014 EU:lle ilmoitetuista määristä
(Lyhyt)0-150 km	32,9	32,8
(Keskipitkät)151-299 km	25,8	26,6
pitkä 300 -999 km	35,7	35,2
Yli Pitkät matka yli 1000 km	5,6	5,40 %

Alla olevan laskelmaan Ja em VALTION EU:lle ilmoittamiin tilastoihin

vedoten voidaan todeta, että Finnulpin tehtaan hankintojen EU: liikenteen osalta sen ilmasto poliittisten tavoitteiden toteuttaminen merkitsisi sitä että tehtaan

1 . Kuljetussuorite maanteillä on välillä 400 – 700 miljoonaa tonnikm /vuosi ,kun koko Suomen 23,4 tarkoittaa tämän yksittäisen tehtaan osalta ,ennakko päätöstä siitä , että ilmasto poliittisia tavoitteita ei tarvitse ottaa liikenteessä huomioon vaikka tehdas vastaa yksinään noin 2-3 % koko maan raskaan liikenteen päästöistä, mikäli ympäristölupa hyväksytään ilman muutoksia.

2 . Noin **67,1 % tonnikm Finnulp tehtaalte tulevien raaka aine kuljetus suorite määristä voidaan ilmasto päästöt pudottaa 150 g:sta 30g tonnikm**

mikäli valtio edellyttäisi ympäristö luvassaan päästötalkoisiin myös tehtaitten osallistuvan. Em lisäksi tarvitaan pitkän aikavälin suunnitelma jossa valtio itse alkaisi vastoin juuri tämän teollisuuden haaran lobbauksen tavoitetta EU:ssa sovitut , vaadittavat toimenpiteet siitä , että infran ja logistiikan tarvitsemat muutokset aloitetaan nyt välittömästi vaikka niiden olisi tullut jo alkaa vuonna 2011.

(117) Allaolevat laskelmat perustuvat :
 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMA Finnpulp Oy Kesäkuu 2015 38

Copyright © Pöyry Finland Oy

Sivut 37 ja 38
Arviot ominaispainoista veikko Hintsanen

		Kuorma auto kuljetusmäärät (tonnia) eri ominaispainoilla syy puun eri kosteudet(kg/litra)			
		m3	0,5	0,7	0,8
Kuljetukset		6 700 000	3 350 000	2 345 000	5 360 000
80% -ka		5 360 000	2 680 000	3 752 000	4 288 000
a' 50m3 /paino tonneina	107200	kuorma autollista a'			
kuorma auton lastin paino eri ominaispainoilla			25	35	40

M3 muutokset tonneiksi kk viikko ja päivätasolle

	m3	k-autoja kun 50m3/auto kuorma	tonnia kun ominaispaino 0,5	tonnia kun ominaispaino 0,7	tonnia kun ominaispaino 0,8
kk	446 667	8 933	223 333	312 667	357 333
viikko	103 077	2 062	51 538	72 154	82 462
päivä	14 889	298	7 444	10 422	11 911

EM määrät tonnakilometreiksi muutettuina:

Kun käytetään edellä mainittuja tonnimääriä ja keskimääräisiä kuorma auto liikenteen kuljetusmatkoja (valtion EU:lle ilmoitettuja määriä ja matkojen keskiarvoja)

	%	osuudet min max eri			
		matkoilla		tonnikm min	tonnikm max
lyhyt	33	1 900 000	3 040 000	142500000	228000000
keskipitkä	26	500 000	800 000	112500000	180000000
pitkä	36	260 000	415 000	156000000	249000000
ylipitkä	5	22 000	35 000	22000000	35000000
yhteensä	100	2 682 000	4 290 000	433 000 000	692 000 000

Edellä mainittu laskelma CO päästöistä suunnitellussa raaka aine käyttömäärissä ja em liikennettä harjoittaen em merkitsee päästöjä puunpainosta riippuen välillä 65 000 tonnia- 104 000 tonnia vuodessa.

Vaihtoehtona on vesikuljetukset joissa päästöt olisivat välillä 13 000 - 20 000 tonnin välillä eli vain 1/5 osa maantieliikenteen päästöistä. Mikäli kuljetusmatkat /hankinta alueet pysyvät samoina molemmissa vaihtoehtoissa. viite: <https://www.slideshare.net/carolinevandeleur/platina-ff-general-14427068> sivu 3

Valtion toimet EU ilmastopoliitiikan toteuttamiseksi sovitun liikennestrategian avulla.

Valitettavasti LVM ja KTM /TEM ovat liittoutuneet metsäteollisuuden kanssa metsäteollisuuden etujen turvaamisiin ja jo vuonna 2007 aloittaneet pitkäjänteisen toiminnan asian maantieliikenne kehittämisen puolesta. KTM raportti 16/2007 sivu 24, niin että metsäteollisuuden hankinta varmuus on asetettu niin kilpailupoliittisten kuin ilmastopoliittisten eturistiriitojen ja lain säädännän, sekä hyvän hallintatavan yläpuolelle ja tavoittamattomiin.

Valtio on aloittanut jo vuonna 2007 hallinnon uuden järjestelyn niin että liikenteen avulla voidaan turvata metsäteollisuuden hankinta monopoli mm erittäin vahvalla panostuksella liikennestrategiassa edellytettyjen ajoneuvojen biopoltto aineiden valmistuksen tukemiseksi niin teollisuuden ajoneuvokehittämisten avulla jolloin voidaan helposti jättää liikenneinfran tarvitsemat kestävän kehityksen mukaiset rakenteelliset inframuutos faktat huomioimatta

Eli voidaan todeta mm Budjeteista ja tutkimuspanostuksista että Samaan aikaan(vuodesta 2007) valtio on tietoisesti jättänyt kaikki toimenpiteet suorittamatta vesiliikenne logistiikan, infran ja laivojen kehittämisen niin että EU liikennestrategian toista päälinjaa voitaisiin toteuttaa. Jopa niin että valtio on tietoisesti jättänyt jopa mm Ruotsin liikennevertailutilauksesta pois vesiliikenne vertailut Ruotsin ja Suomen välillä.(PTT v. 2015)

Alla vertailu EU liikennestrategiaa toteuttavien ns kilpailijamaitten liikennemalleista verrattuna Suomeen ,esimerkit otetut lehdistöstä ja Ruotsin

valtion ilmoitus sen viimeisestä ilmasto politiikan mukaisesta liikenteen moodi muutoksesta.

Eurooppalainen liikenne mallin tuottamaa tulosta Saksassa , ja sen edelleen kehittämistä

<http://www.infrastrukturnyheter.se/20161228/15830/varldens-storsta-insjohamn-okar-containerhanteringen>

Duisburgin sijainti :

<https://www.google.fi/maps/place/Duisburg,+Saksa/@51.4467387,6.4477852,10z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x47b8bef5a58b273b:0x427f281315473c0!8m2!3d51.4344079!4d6.7623293>

Ruotsin hallituksen valitsema liikenteen kehittämismalli :

<http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/03/eco-bonussystem-for-overflyttning-av-gods-fran-vag-till-sjofart/>

Ruotsin satamat em johdosta:

<https://www.searates.com/maritime/sweden.html> kartasta näette että Tukholman ja Fredrikstadin välillä on 14 sisävesisatamaan jotka ovat jo niin sisämaan liikenteen kuin ulkomaan liikenteen satamia. joihin useisiin pääsee jopa 9000 tonnin aluksilla.

vs

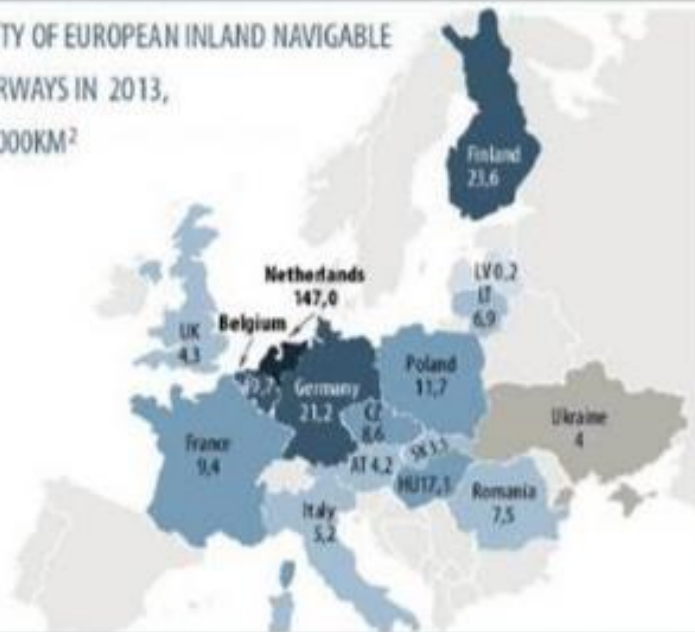
Suomalainen kehittämismalli jossa liikenteessä ei oteta huomioon ilmasto eikä energia kysymyksiä EU liikennestrategiassa sovitulla tavalla vaikka Suomessa on EU maista kolmanneksi tihein sisävesiväylästä,


[Role and means of river transportation in Europe](#)

Saksa vs Suomi sisävesitiheys ja liikenteen järjestäminen

<http://www.slideshare.net/ssuser2b2f7d/role-and-means-of-river-transportation-in-europe>

DENSITY OF EUROPEAN INLAND NAVIGABLE WATERWAYS IN 2013, KM/1000KM²



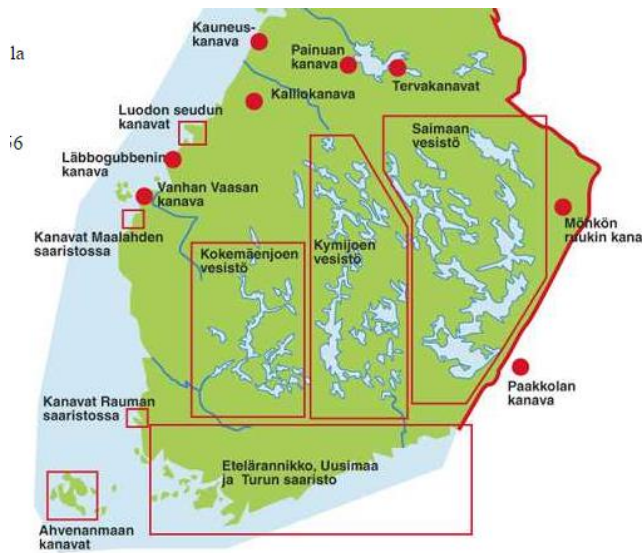
Country	Density
 Netherlands	147,0
 Belgium	49,7
 Germany	21,2
 Romania	7,5
 Ukraine	4

Väylästä meillä on enemmän mitä Saksassa mutta meiltä puuttuu väylien ja vesistöjen yhteen saattaminen koko maan kattavaksi verkostoksi, jolla voitaisiin kilpailla kuorma autoliikenteen kanssa, muuallakin kuin alueellisesti .

Vesitie verkosto on edellytys mitä tulisi kehittää erityisesti raskaan liikenteen harjoittamiseksi soveltuvaksi verkoksi niin että se kykenisi valtakunnan tasolla kilpailemaan rekka ja raideliikenteen kanssa.

Tämä vaihtoehto on tietoisesti jätetty analysoimatta, suunnittelematta ja toteuttamatta . Juuri metsäteollisuuden muista kuin liikenteellisistä tai ilmasto syistä, ja mitkä on kyetty pitkäjänteisellä poliittisella lobbauksella viemään valtion politiikaksi. KTM 16/2007 sivu 24. kun ei ole edes aloitettu alueen sisällä vesitieliikennettä kehittämään, niin ei ole tullut tarvetta kokonaisvaltaiseen verkostoon.

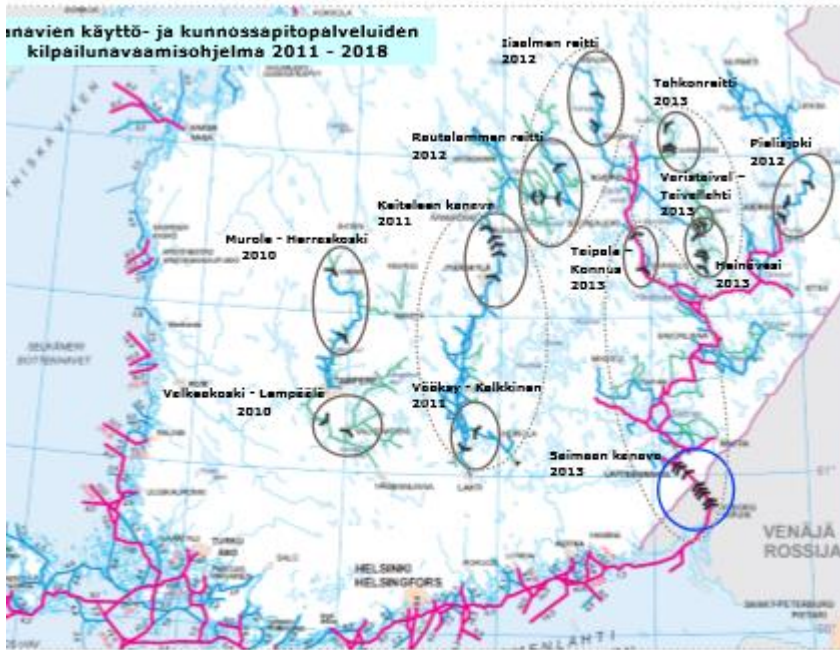
Kanavat



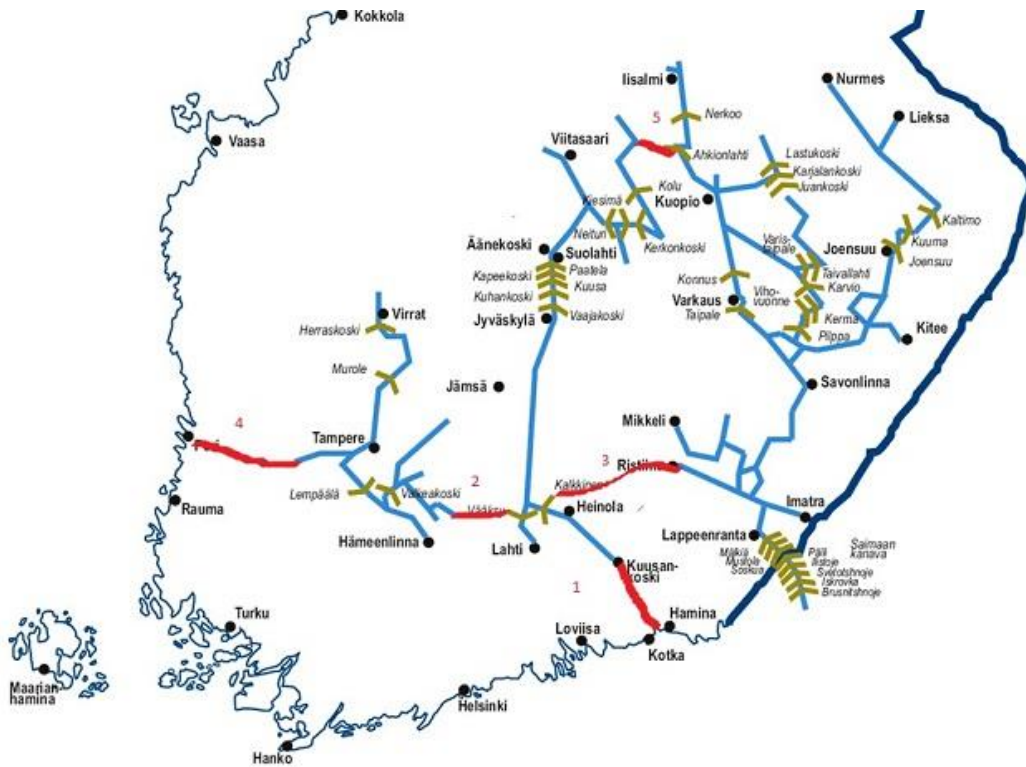
Kestävän kehityksen mukainen maantieteeseen perustuva liikenne verkko jako



Valtion ylläpito ja kehittämis Suunnitelma vuoteen 2018



Josta puuttuu täysin vs vuonna 2011 sovitun EU liikennestrategian(ilmasto ja kestävä kehitys) edellyttämä vesiliikenneverkko kehittämisen jolla mahdollistetaan maantieliikenteen päästöjen pienentäminen EU liikennestrategiassa edellytetyllä tavalla. (punaiset -kanavat



Edellä mainitun sijaan elämme logistisesti järjestelmässä jossa ainoastaan maantieliikennettä, buffataan kehitetään ja media huomioidaan.

<http://www.talouselama.fi/uutiset/suomen-tavaravirrat-valuvat-etelaan-6631366>

Metsäteollisuuden ajamassa liikenne verkossa tavaraliikenne Perustuu 80% maantieliikenteen avulla tapahtuvien volyymien siirtoon tehtaille ja rannikolle/rannikolta , jota EU:ssa on ilmastopoliittisesti päätetty vähentää 50% ,ja jota Suomen johtavat lobbarit metsäteollisuudessa eivät hyväksy ja ovat saaneet valtion mukaan, jopa niin että he ovat kyenneet lobbaamaan itselleen liikenneviraston pääjohtajan viran jossa em metsäteollisuuden strategia voidaan 100% toteuttaa ja jota on myös tehty ks alkaen 6.6.2013 annetulla asetuksella kuorma auto liikenteen kasvattamiseksi akselipainoja kasvattaen kompensoimaan rannikoille ja tehtaille tapahtuva liikenne.

Muutoshauun pitkän tähtäimen tavoite:

Ilmasto päästöjen suhteen EU:n ja faktoihin perustuvan kestävän kehityksen vastaisen linjan valinnut Suomen valtio tulisi velvoittaa pitkällä aikavälillä yhteistyössä teollisuuden kanssa suunnittelemaan ja toteuttamaan uusi liikenteen robotisaation ,digitalisaation ja uusien ultra keveitten laivamateriaalien avulla kestävän kehityksen EU liikennestrategian mukainen vesiliikenne infra / verkko niin Suomen metsäteollisuuden , energia ja muun teollisuuden ja kaupan tarpeisiin ,jo tehtyjen innovaatioiden käyttöön ottoon VTT:n jo vuonna 2009 antaman todistuksen raportissa mukaisesti

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 hetkiselällä tarkkuudella on 818 100 €

Espoo 30.1.2009



Harri Soininen

Asiakasjohtaja, TKT

Koneet ja kuljetusvälineet

Tätä tukea ei saatu koskaan läpi TEM:ssä, eikä laivanrakennusprojektia alkuun koska Valtiolla ei riittänyt tahtotilaa sille, vaikka jo 2000 luvun alusta alkaen oli tehty EU tutkimuksia vesiliikenteen kehittämistä metsä ja energiateollisuuden tarpeisiin, niin että ne huomioitaisiin asianmukaisesti myöhemmin voimaan saatetussa ilmasto ja kestävä kehityksen tukemiseen tehdyssä EU liikennestrategiassa.

Vuonna 2007-2012 EU tavoite oli selvittää sisävesiliikenteen mahdollisuudet korvata maantieliikennettä :

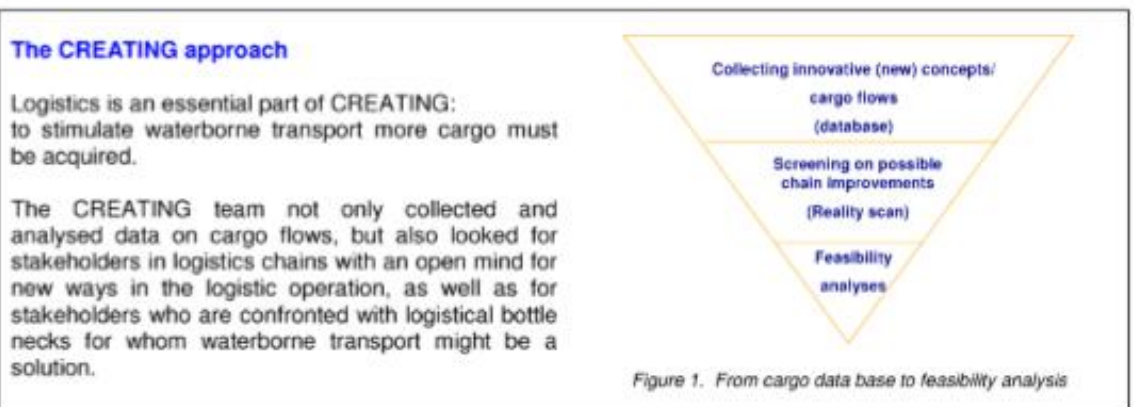
ote: Creating projektin STREP FP6-PLT – 506542 Creating sivulta 32/82

CREATING and NAIADES: a good team

In January 2006 the European Commission launched the multi-annual Action Programme NAIADES to foster transport by inland waterways, focusing on five strategic areas:

1. Creating favourable conditions for services and attracting new markets,
2. Stimulating fleet modernisation and innovation,
3. Attracting new workforce and increasing investment in human capital,
4. Promoting Inland Waterway Transport as a successful business partner through a promotional network
5. Providing an adequate inland waterway infrastructure.

The CREATING team highly welcomed this initiative, as their project goals are well in line with NAIADES. The project results will definitely contribute to implementation of this ambitious and important EC programme.



jossa Suomen sisävesiliikenteen soveltuvuutta metsäraaka aine kuljetuksiin tutkittiin seuraavasti :

CASE 1: BIOMASS HANDLING AND TRANSPORT

In Finland, the Jyväskylä Power Plant is preparing to build a new installation which will mainly be fuelled by wood chips and peat. Both biomass products are excellent fuel for power plants, though peat has a less favourable CO₂ balance.

The wooded area of Jyväskylä is characterized by long and relatively closely connected lakes over 400 km long stretches. The woods are of utmost importance for various industries. Wood products and peat generate an annual transport volume of about 5,5 million m³.

Wood chips and peat can be transported by trucks to the power plant. Truck transport only, however, would cause logistic bottlenecks. The project study aimed to determine whether it is feasible and beneficial to transport about 2 million m³ per large.

A CREATING team elaborated a special inland vessel with an advanced pneumatic loading and unloading installation, in view of the high energy demand in winter; the vessel has a special propulsion installation, enabling it also to navigate in ice conditions.

The feasibility study turned out that using such inland barges will save at least € 400,000 a year. As cost calculations were based on conservative estimates for nearly all factors that would benefit inland navigation, the actual benefit is expected to be significantly higher, possibly up to over € 1,000,000.

Dual use, twin profit

A very interesting option – not further elaborated in the study – would be to use the vessel for transporting wood chips to paper mills in summer. This would reduce transport costs considerably and prevent the vessels from lying idle during prolonged periods when energy demand from the power plant is low.



Figure 3. Loading stations and power plant location




Figure 4. Wood chip fuel (Source: www.ecoenergy.com)




Figure 5. Core element in CREATING logistic, the feasibility study

CONCLUSIONS CASE 1: BIOMASS HANDLING AND TRANSPORT

- Biomass transport by inland barges to the Jyväskylä power plant will save at least € 400,000 a year
- As conservative estimates were used for inland navigation aspects, the actual benefit is expected to be significantly higher
- Using the vessels for wood chips transport to paper mills during summer will probably lead to considerable further savings

ylläolevan VTT: puollon saanut suunnitteluprojekti vietiin loppuun EU </ ja Saksan valtion tuulla. Suomessa projekti ei ole edistynyt Valtion liikenne ja innovaatiopoliittisen tavoiteohjelman keskittyessä maanteliikenteen kehittämisiin.

Laiva oli jo vuonna 2007 Creating projektissa todettu kannattavaksi

CASE N°1: BIOMASS SUPPLIER FOR FINNISH LAKES

The main particulars were set up following restrictions imposed by the waterway. The minimal water depth within the area of operation, the existing bridge clearance and lock chamber dimensions determined the main ship dimensions as follows:

Length	106,0 m
Breadth	14,0 m
Draught	2,4 m
Air draught	5,5 m
Volume cargo capacity	5500 m ³

A very unfavourable fact is the uneven seasonal distribution of supply demand from the power plant. The peak demand is during winter months when ship operation is additionally affected by ice. Therefore the highest ship power demand is when navigating under ice conditions.

The big difference between the power needs for open water and for ice breaking navigation confirms the choice of diesel-electric concept and DAS principle. With electric post propulsion arrangement thrust can be generated almost equally in each direction. Another decisive reason for diesel-electric concept is the high power demands of the receiving system.

(DAS = Double Action Ship, meaning that the ship can efficiently operate sailing ahead in free water and astern in ice-breaking mode)

The total installed power of four main diesel generator sets and one auxiliary set is 2070 kW. This power is needed to propel the ship when operating in ice. The second largest power demand is for the pneumatic cargo handling installation. Other important equipment are spudrakes for keeping position during mooring, a vibrating device to facilitate sliding of peat and woodchips to the central conveyor belt and a 50 m long pneumatic arm.

CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS ON BIOMASS SUPPLIER CONCEPT

- The derived concept design of the wood chip supplier supports the model shift feasibility. The cargo volume can be increased if the present draught and air draught limitations can be relieved.
- Full utilization of the available power on board would enable the ship to reach a considerably higher speed than presently required.
- In case of further design developments, special attention should be paid to the ship operation in ice, the filling rate of the cargo hold and the ability of cargo gear to handle all sorts of woodchips under most severe weather conditions.

Ja Creating projektin jälkeen tutkimuksissa jotka Saksan valtio ja EU kustansivat kyettiin pienentämään laivan painoa uusilla keveillä materiaaleilla niin että tehokkuus kasvoi entisestään . tästä kehittämistyöstä alla kansainvälisiä linkkejä:

Linkejä sisävesiliikenteen kehittämisistä mitkä on jätetty tietoisesti tutkimuksen ,vertailun liikenneverkko budjetoinnin ja kokonaisuudessaan kaiken valtiollisen huomion ulkopuolella :

EU liikennestrategia jossa edellytetään 50% volyymin siirto kuorma auto liikenteestä raide ja vesiliikenteen piiriin. innovatiiviset ratkaisut luovat todella suuret markkinat.

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

Fraunhofer -VHintsanen yhteistyö jolla ultrakeveän jäissä kulkevan matalasyväyksisen laivan painoa voidaan pudottaa ratkaisevasti jotta saadaan uutta taloudellisuutta rajoitetuille kulkuvesille(sisävesille ja saaristoon)

http://www.youris.com/Mobility/Marine_transport/Sponge_Metal_Ships.kl

<http://www.youris.com/Mobility/Marine transport/A New Material To Cut Weight Of Ships By 30 Percent And Save On Fuel Consumption And CO2 Emissions.kl>

Mallioikeudet ultrakeveään konttilaivaan

: <http://mallioikeus.prh.fi/mallinet/mayksi.htx?maid=12960079&koko=1&hhlist=b12960079b12960155>

Mallioikeudet Shuttle railcarrier

<http://mallioikeus.prh.fi/mallinet/mayksi.htx?maid=12960155&koko=1&hhlist=b12960079b12960155>

Tulevan älyliikenteen perustat : VW - Fraunhofer- Laffcomp ULtrakevyt sisävesikontti laiva järjestelmä- ilman kalliita satamanostureita ja satamahenkilökuntaa suoraan laivajärjestelmästä laivahenkilökunnalla laiturille ja VW:n kuskin itsenäisellä järjestelmällä pakettiautoon minikontit älyliikenteen ja ultrakeveiden konttilaivojen avulla vuoteen 2050 mennessä. - esityöt tehty vv 2006-2010

<http://www.iff.fraunhofer.de/content/dam/iff/en/documents/publications/iffocus-2011-1-logistics-connects-fraunhofer-iff.pdf> ,

Yhteistyö Alumiinivaahdoteräs kansainvälinen laiva kehittämis Martec projekti vv 2008-2012 esittely

https://www.ptj.de/lw_resource/datapool/items/item_4243/statustagung20122311_internet. as from pages 169

economical & tehcnical bases

<https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/14034/isbn9789526058726.pdf?sequence=1> as from page 4

composite material development in shipbuilding dd 2007-2017 [http://e-](http://e-lass.eu.loopiadns.com/media/2016/08/05-Arctic-logistics-Shipdesign-and-Energy-efficiencie-in.pdf)

[lass.eu.loopiadns.com/media/2016/08/05-Arctic-logistics-Shipdesign-and-Energy-efficiencie-in.pdf](http://e-lass.eu.loopiadns.com/media/2016/08/05-Arctic-logistics-Shipdesign-and-Energy-efficiencie-in.pdf)

Sisävesiliikenteen taloudellisuus laskelmat valtion investointeihin kun maantieliikennettä siirretään vesille.

https://media.wix.com/ugd/9247af_ff6103e1f83646e8aa274a16336f0bbb.pdf sivulta 10

Sisävesiliikenteen kannattavuus metsäteollisuudelle, kun maantieliikennettä siirretään sisävesiliikenteeseen sivulta 18 .

https://media.wix.com/ugd/9247af_ff6103e1f83646e8aa274a16336f0bbb.pdf