

YHTEENVETO SUOMEN SISÄVESLIIKENNE RAPORTIT JA TEHDYT TOIMET VERSUS EU TAVOITTEET

sivu
1/11

VEIKKO.HINTSANEN@HOTMAIL.COM

24.5.2016

EU liikenne tavoitteet ja toimet tavoitteiden saavuttamiseksi versus Suomi

<i>EU</i>	<i>EU viite</i>	<i>Suomi</i>	<i>Suomi viite</i>
<p>Tavoite on Siirtää maantieliikennettä vesi ja raide liikenteeseen</p>	<p>EU liikennestrategia vuodelta 2011</p>	<p>Tavoite on Kasvattaa maantieliikennettä</p> <p>Liikennepoliittinen selonteko v 2012 (oikeuskanslerin selvitys : " 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 ").</p>	
	<p>http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm</p> <p>http://www.finlex.fi/fi/viranomaiset/foka/2014/20142083</p>		
	<i>EU viite</i>	<i>Suomi</i>	<i>Suomi viite</i>
<p>EU tilintarkastus tuomioistuimen toimenpiteet</p>	<p>Muistuttaa 4 vuotta liikennestrategian voimaan tulon jälkeen jäsenmaita että ne eivät ole toimineet sovitun strategian mukaisesti maaliskuu 2015</p>	<p>LVM ministeri Risikon toimenpiteet em tuomioistuimen huomautuksen jälkeen</p>	<p>edellyttää että kansainväliset sopimukset huomioidaan liikenne ministeriön alaisessa suunnittelussa huhtikuu 2015</p>
	<p>http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/INSR15_01/INSR15_01_Fl.pdf</p> <p>http://www.lvm.fi/-/risikko-liikenneinvestointien-vaikutusarviointi-uudistetaan-795977</p>		

**Koordinoida
TEN_T
rahoitustuella
liikenneverkkoje
n rakentamista
EU
liikennestrategia
n
toteuttamiseksi**

EU viite

Suomi

Suomi viite

josta 10% korvamerkitty sisävesille

TEN_T_käytetään Suomessa pelkästään "Suomi on saari" liikenne infra mallin mukaisesti -jossa rannikkosatamien ja Saimaan kanavan kautta toimiva liikenne on ainoa kehittämisen kohteena oleva tavaraliikennemalli

Liikennevirasto/LVM-strategiat - joissa em. puutteellisen tiedon varassa virheellisesti valitun liikennepoliittisen linjan mukainen Suomi on saari - liikenneinfra malli on EU:lle esitetty ja hyväksytty Suomen TEN_T verkoksi.

<http://www.inlandnavigation.eu/news/infrastructure/eu-funding-for-inland-waterways>

http://www.liikennevirasto.fi/uutinen/-/asset_publisher/SHHdKcU2jahL/content/suomi-hakee-useille-liikennehankkeille-eu-n-rahoitustukea#.VrQ_ZE_GqPM

Mitä alustavia toimia Suomessa on tehty ennen EU liikennestrategian voimaantuloa ja miten Suomi on niihin suhtautunut .

<i>EU Toimenpide</i>	<i>Viite</i>	<i>Valtion toimet</i>	<i>Viite</i>
"EU -Creating"	Vaihtoehtoisesti "Suomi on saari" strategialle jo v 2006 Creating projektissa suunniteltiin alustyyppi mikä soveltuu sekä Saimaalle että Päijänteelle metsäteollisuuden käyttöön ja sen alaprojektit : Kouvola region vesitieselvitykset ja Jyväskylän energia hanke. vv 2005-2010	Kun Suomalainen yksityisyritys sai suunniteltua kyseiset vaatimukset täyttävän laivan se ei saanutkaan valtion tukea monikansalliselle sisävesilaivan logistiikan kehittämiselle ja laivan kehitysprojektille. ,	LVM /TEM /Tekes /Finnvera/Nordea/Cursor päätökset ja yhteistoimet vv 2007-2010 hankkeen keskeyttämiseksi ja jäihin laittamiseksi alkaen siitä että TEM - ilmoitti laivanrakennus innovaatiotuen koskevan vain meriliikenteen aluksia ja edellytti VTT:ltä uutta raporttia jo tehdyille tukiraportille 37/73/2009
	http://admin.webstar.be/content/Ogilvy/ECCR/eMailing/13E3/CREATING_Inland_Navigation_-_Project_Fact_Sheet.pdf		

EU

viite

Suomi

Valtion toimet

sivu
3/11

EU
Laiivanrakennus
innovaatio tuki
vv 2008-2012

Kaikille toimijoille olisi tullut antaa mahdollisesta tuesta innovaation perusteella ennakkopäätökset ennen sopimusten tekemistä ja rakentamisen aloittamista

Suomessa asetuksessa kuitenkin edellytettiin vv 2008-2010 **ennakkotilausta** ennen tukipäätöstä .

Näiden virheellisten asetusten mukaan torjuttiin sisävesiliikenne laivoien kehittäminen .

Asetus muutettiin vastaamaan EU vaatimuksia vuonna 2012,mMutta sisävesilaiva kehittämistä ei otettu uudelleen käsittelyyn.

http://www.tem.fi/index.html?96107_m=92054&s=3407

<https://www.edilex.fi/lainnsaadanto/20080592.pdf>

<https://www.edilex.fi/saaduskokoelma/20120502.pdf>

EU Martec
projekti
vv 2009-2012

EU suositus monikansallisen sisävesiliikenneprojektin ULIVES I rahoittamiseksi ja Aalto Yliopiston mukaantulon hyväksyminen

TEM ei tukenut ei yrittäjää eikä samalla tahtonut Aalto yliopistoa mukaan projektiin uuden arktisen sisävesiliikenne aluksen kehittämiseen.

VTT puolto raportti 37/73/2009

https://www.ptj.de/lw_resource/datapool/items/item_4243/statustagung20122311_internet.pdf

Jyväskylän
energian
vesiliikenne
kehittäminen vv
2005-2010

Creating projekti jossa tutkittiin ja todettiin vesiliikenteen olevan kestävä kehityksen mukainen vaihtoehto Keitele Päijänne alueen maantiekuljetusten vaihtoehdoksi

Valtio ei nähnyt vesiliikenne kehittämistä lyhyellä tähtämellä kannattavaksi sijoitukseksi ja jätti 30 miljoonan euron siltojen nostot tekemättä jo 1990 luvulla tavoiteltuun tasoon

Raportissaan 3/2010 LVM edellytti että ennen vuoden 2015 jälkeen tehtäviä investointeja ,mikäli liikennemäärissä tapahtuu muutoksia tulee tehdä uusi tutkimus. sitä ei tehty vaan annettiin 158 miljoona maantie ja raideliikenne kehittämisiin ns Äänekoski projektille.

<http://www.lvm.fi/-/keiteleen-kanavan-kehittaminen-tyoryhman-mietinto-816993>

Muut toimet

<i>Toimenpide</i>	<i>Viite</i>	<i>Valtion toimet</i>	<i>Viite</i>
<i>EU liikenne moodi jako</i>	<p>EU:ssa selkeä hallinnollinen jako :</p> <p>Ilmaliikenne Maantieliikenne Raideliikenne Meriliikenne Sisävesiliikenne</p>	<p>Suomessa sisävesiliikenne käsitetään käytännössä Saimaan alueeksi ja meriliikenteen alahaaraksi ja siltä puuttuu oma strategiansa.</p>	<p>LVM budjetit ,raportit tutkimukset ja strategiat</p>
	<p>http://ec.europa.eu/transport/modes/index_en.htm</p> <p>http://www.lvm.fi/documents/20181/797516/Julkaisuja+9-2014/7144ca93-55db-4470-89c9-ae5a67587b84?version=1.0</p>		
<i>TENT_T</i>	<p>EU:ssa 18 miljardia korvamerkitty sisävesiliikenteen kehittämisiin</p>	<p>Suomessa TEN_T verkkoon liikennevirasto ei ole laittanut vesiliikenneverkkoa nettisivuilleen lainkaan. eikä merkintää EU:ssa sovitusta korvamerkitystä 18 miljardista.</p>	<p>Liikenneviraston selvitys TEN_T verkon vaikutuksesta ns Suomi käytävä 25.11.2014 , osa taustatutkimuksesta parlamentaarisen liikennekomitean raporttiin jossa vesiliikenne infralle ei havaittu olevan korjausvelkaa.</p>
	<p>http://www.inlandnavigation.eu/news/infrastructure/eu-funding-for-inland-waterways</p> <p>http://www.liikennevirasto.fi/liikennejarjestelma/ten-t#.V0QvNY9OLIU</p> <p>http://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/47221/Suomik%C3%A4yt%C3%A4v%C3%A4_raportti_25112014.pdf/a07aa267-fc19-42ea-b668-503049fef4d5</p>		
<i>Digitalisaatio ja robotisaatio v 2013</i>	<p>Vuonna 2013 Eduskunnan tulevaisuus valiokunnassa todettiin Suomen logistiikan olevan kaksi kertaa kalliimpaa mitä kilpailijamaitten.</p>		<p>Eduskunnan Tulevaisuus valiokunnan julkaisu 6/2013 sivu 19</p>
	<p>https://www.eduskunta.fi/FI/tietoeduskunnasta/julkaisut/Documents/tuvj_6+2013.pdf</p>		

Toimenpide	Valtion toimet	Viite
<p>sivu 5/11</p> <p>Digitalisaatio ja robotisaatio v2016</p>	<p>LVM aloittanut vahvan pelkän maantieliikenteen kehittämisiin tähtäävät digitalisaatio ja robotisaatio projektit vaikka juuri em. uusi vuodesta 2007 alkaen kehitetty laivamalli täyttää kaikki edellytykset niin digitalisaatiolle kuin robotisaatiolle ja kestäväälle kehittämiselle jossa korvataan maantieliikennettä vesiliikenteellä</p> <p>http://www.lvm.fi/digitalisaatio</p> <p>https://www.eduskunta.fi/FI/tietoeduskunnasta/julkaisut/Documents/tuvj_1+2016.pdf</p>	<p>Vrt :</p> <p>Eduskunnan Tulevaisuus valiokunnan julkaisu 1/2016 sivu 67 kohta (uusi) Vesiliikenteen radikaali kehitys (2.104)</p>

Toimenpide	Viite	Valtion toimet	Viite
<p>Meriliikenteen Rikkidirektiivi</p>	<p>Eu edellytti meriliikenteessä itämerilaivojen suuri rikkisten poltto-aineiden käyttö kieltoa</p>	<p>LVM /Suomi kompensoi rikkidirektiivin teollisuudelle kuorma autojen akselipaino lisäksi jolloin rekat voivat kuljettaa 27% suurempia kuormia.</p> <p>eli ei edes harkittu sisävesiliikenteen mahdollisuuksia joilla olisi voitu saada parempi kestävä kehityksen mukainen vaikutus</p>	<p>Lobbareitten ilmoitus noin 1,2 miljardin vuosittaisista lisä kustannuksista teollisuudelle</p> <p>Todellisuus oli kuitenkin että rikkidirektiivi ei aiheuttanut absoluuttista kustannuslisää merenkulun poltto aine kuluihin ensimmäisen dir voimassa olevan vuosineljänneksen aikana 2015 ja muita tutkimuksia ei ole saatavilla.</p> <p>http://www.lvm.fi/-/rikkidirektiivi-voimaan-2015-alussa-793490</p> <p>http://www.taloussanommat.fi/perusteollisuus/2012/09/07/mt-upm-uhkaa-leikata-suomessa-rikkidirektiivin-takia/201237307/12?pos=related</p> <p>http://www.taloussanommat.fi/ymparisto/2012/09/11/eu-parlamentti-hyvaksvi-rikkidirektiivin-suomelle-jopa-miljardin-lasku/201237563/12</p> <p>https://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/hankkeet/Documents/MKKRikkiselvitys_JK_S_R.pdf</p>

**vuoden 2007
vaihtoehdot
Suomen
liikennepoliittise
ksi linjaksi**

**LVM
/liikennevirasto
Henkilövalinnat
ja niiden mukana
tulleet toimet em
metsäteollisuuden
liikennestrategian
ylläpitämiseksi**

*Vuonna 2007 KTM(nykyisin TEM)
tutkimuksessa no 16/2007 sivulla 24 toteaa
että : "Biojalostamo on, tietyissä olosuhteissa,
uhka metsäteollisuuden raaka-ainehuollolle. Se
on uhka, mikäli sitä hallitaan metsäklusterin
arvoketjun ulkopuolelta ja mikäli Suomessa
murretaan metsäklusterin logistiikkaketju. "*

[http://ktm.elinar.fi/ktm_jur/ktmjur.nsf/All/8bacee3120d30840c22572ca0021cabd/\\$file/jul16elo_2007.pdf](http://ktm.elinar.fi/ktm_jur/ktmjur.nsf/All/8bacee3120d30840c22572ca0021cabd/$file/jul16elo_2007.pdf)

<http://www.lvm.fi/-/liikenne-2030-suuret-haasteet-uudet-linjat-824408>

Tervala

Liikenneviraston ensimmäiseksi johtajaksi valittiin organisaatio uudistuksesta vastannut **Juhani Tervala** .

Hänen johdollaan tehtiin ensinnäkin organisaatio jossa maakuntiin sijoitettiin maantieliikenne suunnittelu (ei raide ja vesiliikennettä) sekä omaksuttiin hallinnan osaksi merenkulusta ja

EU tulkinnasta eroava tulkinta että sisävesiliikenne olisi meriliikenteen alahaara (ks sivu 1/8) ja toimitettiin puutteellinen ,ilman EU liikennestrategiaa (sisävesiliikennettä) huomioon ottamaton ,perustieto eduskunnalle liikennepoliittisen selonteon perustaksi , josta oikeuskansleri huomautti

Vehviläinen

Ministeri Merja Kyllönen hyllytti Tervalan.

Hänen tilalleen valittiin Stora enson päälobbari **Antti Vehviläinen**, joka ajoi Tervalan kanssa samaa linjaa maantieliikenteen kehittämiseksi, edellämäinintun metsäteollisuuden KTM raportin 16 /2007 mukaisesti jota Vehviläinen itse jo lobbasi ollessaan liikenneviraston neuvottelukunnan hallituksen pj . ja loppu on maantie liikenteen kehittämishistoriaa

Jossa TENT_T toimia hakemuksia ja TEN_T verkon suunnittelua johtaa jo kertaalleen puutteellisista raporteista "tuomittu " Juhani Tervala , niin että sisävesiliikenne verkon kehittämistä ei edes tutkita tai sitten harkita tutkittavaksi liikennevirastossa sitten vuoden 2010 .

LVM strategia 1/2007 vuodelle 2030 sivu 31 edellytti että "rautatie ja vesiliikenteen kilpailukykyä parannetaan niiden kuljetusosuuden lisäämiseksi."

Pursiainen

Kansliapäällikkö **Pursiainen** on valittu vuonna 2007 jolloin vielä oli voimassa tasapuolinen liikenteen kehittämisen tunnustus, jossa oltiin EU:n kanssa samoilla linjoilla: edellytettiin vielä vesiliikenteen kehittämistä.

Hänen hyväksynnöillään on maantieliikenteen yksipuolinen kehittäminen ollut mahdollista.

<http://www.hs.fi/politiikka/a1392174029887>

http://www.skal.fi/ajankohtaista/sidosryhmien_uutiset/uutisarkisto/sidosryhmauutiset_2012/antti_vehvilainen_liikenneviraston_pajohtajaksi.8596.news

http://www.skal.fi/files/1185/KY1_07_netStripped.pdf

Toimenpiteet

Viite

Tulos

***Kansainvälisten
logistiikka
mittareiden
seuranta LVM:ssä***

World Bank LPI

Vuoden 2012 Suomen liikennepoliittisen selonteon sivulla 21 / todetaan että World bank lpi on valittu mittari. Jolla seurataan liikennepoliittisen ohjelman toteutumista

Suomen sijaluku on pudonnut vuoden 2012 sijalta 3 sijalle 24 World Bankin LPI (logistic performance index) ja kukaan ei tutki eikä vaadi ei eduskunnassa eikä mediassa selvitystä miksi näin on käynyt ja mitä tulee tehdä että sijalta 24 nousee jälleen topille..

<http://www.lvm.fi/documents/20181/812548/Kilpailukyky%C3%A4+ja+hyvinvointia+vastuullisell%C3%A4+liikenteell%C3%A4/15e50853-e7e5-4f14-a6d7-88b0fd28db45?version=1.0>

<http://lpi.worldbank.org/>

Liikenneviraston toimenkuvaan kuuluu liikenteen kehittäminen, sitä ylläpitääkseen virasto tutkii analysoi ja tuottaa tietoa itse ja tilaa ulkopuolelta

	maantie liikenne	raidelii kenne	ilmaliik enne	merilii kenne	sisävesi liikenn e	yleisiä	yhtee nsä
2010	16	21	0	3	0	11	51
2011	19	22	0	2	0	17	60
2012	15	12	0	1	0	22	50
2013	24	21	0	1	0	12	58
2014	25	14	0	4	0	12	55
2015	34	20	0	0	0	19	73
yhteensä	133	110	0	11	0	93	347
%	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

Liikennevirasto oli tilaajana lobbareitten kansa Ruotsi Suomi liikennevertailu tutkimuksessa.

Tilattiin ja tehtiin ilman vesiliikenne huomioita . Ruotsissa siirrytty mm Södertälje kanavan korjausten ja suurenusten kautta malliin jossa tavoitellaan strategiaa: " nearest port is best port " jopa niin että öljykuljetukset suoritetaan noin 9000 tonnin aluksilla sisämaahan. Suomessa samaan yhden laivan kuljetukseen tarvitaan noin 130 yli kuudenkymmen tonnin vetoista rekkaa. siinä ero meidän logistiikassa jota LVM / liikennevirasto eivät tahdo edes tutkia.

<http://ptt.fi/fi/prognosis/249-holm-p-hietala-j-ja-harmala-v-2015-liikenneverkko-ja-kansantalous-suomi-ruotsi-vertailua>

Liikennevirasto ei löytänyt sisävesiliikenteen korjausvelkaa parlamentaariseen liikenneinfraan korjausvelka toimikunnalle esitettäväksi

Toimenpide

LVM korjausvelka ja väylämäärät eri liikennelajeilla

Kysymys edellisiin

Vaikka kalusto on kehittynyt sitten Saimaan kanavan avautumisen jälkeen. Sisävesiliikenteeseen on kehitetty ympärivuotisesti liikkuvat alukset jotka täyttävät vuoden 2005 Creating / Aker Arctic asetetut vaatimukset liikenteen tehokkuudelle.

<http://www.e-lass.eu/en/Documents/SouthamptonJan2015/05%20Arctic%20logistics,%20Shipdesign%20and%20Energy%20efficiency%20in.pdf>

<http://www.lvm.fi/-/liikennevaylien-korjausvelan-vahentaminen-ja-uusien-rahoitusmallien-kaytto-parlamentaarisen-tyoryhman-raportti-841787>

	Väylämäärä *	Tonnikm/v – kotimaan liikenne *	Ulkomaan kauppa *	Korjausvelka **
Maantie	78 000 km	20,3 miljardia	Yhteensä 11 miljoonaa tonnia	1,014 miljardia
Rautatie	5 944 km	9,6 miljardia		1,115 miljardia
Vesiväylät	16 300 km	2,3 miljardia	96 miljoonaa tonnia	36 miljoonaa
Yhteensä		32,2 miljardia tkm		

Miten voi olla mahdollista että pääosin 1800-1900 luvuilla rakennettu vesitieverkostomme sisävesillä voi olla asianmukaisessa -nykypäivän liikenteen vaatimassa kunnossa kun vain osaa enää käytetään kauppamerenkulkuun .

Miten tämän voi tietää kun tutkimuksia ei tehdä , eikä käytännön panostuksia ole lainkaan tehty viimeisiin vuosiin :

LVM BUDJETIN 2016 MÄÄRÄRAHAVERTAILU

	väyläkm	%	väylänpito mill €	%	väylänpito kust.Euroa/km	investointi varaukset mill €	€/km	investointi vertailu luku kilometriä kohden
Maantiet	78 000	78	540	53	6 923	1 112	14 256	3
Raide	5 944	6	381	38	54 098	1 411	237 382	47
Vesitiet	16 300	16	95	9	5 828	82	5 031	1
Budjetin ulkop								
Äänekoski						158		
korjausvelka						600		
Yhteensä	100 244	100	1 016	100	10 135	3 363	256 669	

Noita lukuja katsellessa : Olisiko jo aika katsoa mikä maksaa ja miten paljon voidaan siirtää maanteiltä vesiliikenteen kehittäminen ja jättää siltä osin raide liikenne pois

*Arvio todellisesta
sisvesiliikenteen
korjausvelasta
2016*

SISÄVESILIIKENTEELLÄ ON MYÖS KORJAUSVELKA

Lappeenrannan yliopiston korjausvelka analyysi käsittely	VASTAUKSEN EM KYSYMYKSIIN.
tunnistaa, mikä projekti, kunnossapito ja korjauksia on lykätty.	Oikeuskanslerin 15.4.2015 raportin mukaan puutteellisin tiedoin tehty liikennepoliittinen selontekopäätös vuonna 2012. Ja sitä ennen tehdyn KTM raportin 16/2007 sivu 24 jossa edellytetään puunjalostusteollisuuden logistiikka kartellin jatkoa hoidettavan liikennepoliittisin keinoin..
tiedostaa ja ymmärtää ongelman suuruus	1) Kaksinkertaiset logistiset kustannukset verrattuna kilpailijamaihin. Ehduskunnan tulevaisuusraportti no 6/2013 2) Kuorma-autojen määrä Suomessa 96/1000 asukasta 3) Ruotsissa 58/1000 4) Saksassa 33/1000
määrittää sirtyneen kunnossapidon taloudellinen vaikutus eli korjausvelan suuruus.	Sisävesiväylien korjausvelka tarve 1,5-2 miljardia euroa / , tarkoittaa että sisävesi liikenneväylien saattaminen EU liikennestrategian vuodelle 2012 ja korjausvelka määritelmän mukaiseen kuntoon, jossa 2 merrityyttä järvi Suomesta itämerelle, joilla voidaan poistaa huomattava määrä sisämaan raide ja erityisesti maantielikennettä. Ja siten toteuttaa EU asa sovitun , kestävä kehityksen mukaista liikenteen volyymien siirtoa maanteiltä myös vesiliikenteeseen. EM investoinneille emme kuitenkaan pääse edes kuin ehkä puoleen väliin siitä sisävesiavakocosta millä Ruotsissa jo tällä hetkellä (= yksi laiva 9000 tonnia noin 150 kuorma autollista sisämaan liikenteessä esim. poltto aineita) liikennettä hoidetaan.
priorisoida projekteja ja kehittää strategia varmistukseen riittävä rahoitus korjausvelalle.	
tehdä ennustekehäisevä kunnossapito ja suorittaa korjaukset loppuun viipymättä välittämiseen velkaneutrauteeseen.	Yliä mainitun perusteella liikennevirasto ja LVM töihin.

kaikkein tärkeimpiä netti viitteitä

<http://www.inlandnavigation.eu/news/events/ine-vbw-banquet/>

EU:n 18 miljardin kehitys tuki sisävesiliikenteelle

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm
/maantielikenteen siirto strategia vesiliikenteeseen

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

ministerin huomautus että em tulee ottaa LVM suunnitteluun mukaan

<http://ipi.worldbank.org/international/global>

suomi pudonnut vv 2012-2014 21 sijaa alaspäin kansainvälisessä logistiikan vertailussa.

http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/INSR15_01/INSR15_01_FI.pdf , /
EU tilintarkastustuomioistuimen huomautus siitä että EU liikenne strategiset tavoitteet ovat huomioimatta

**Uusi liikennemalli -EU sisävedet -Itämeri-Suomi sisävedet suora-
kontti laivaukset** (mm Saksa-Suomi välillä noin 7 miljoonaa tonnia tavaraliikennettä mistä osa voitaisiin saada EU liikennestrategian mukaisesti maantie liikennettä pienentämään kun sisämaan matkat saataisiin vesiliikenteelle.)



Kotimaan liikennettä voitaisiin alkaa suunnittelemaan noin 80 miljoonan tonnin metsäteollisuuden kuljetusmäärästä, miten paljon siinä säästettäisiin varoja ja päästöjä EU :n tavoittelemaan vesiliikennekokonaisuuteen siirtymällä . Innovaatiot ovat olemassa jotka ovat jatkokehiteltyjä toteutukseen asti EU projekteissa vv 2007-2012vastaamaan alla olevaan kotimaan logistiikan sisävesikehittämis haasteeseen.

HAASTE

1. Tarve kuljettaa uudenlaista rahtia sisävesiteillä
2. Tarve pystyä liikennöimään ympärivuotisesti, myös vaikeissa jääolosuhteissa
3. Tarve lastata ja purkaa ilman satamalaitteita
4. Tarve lastata ja purkaa ilman apua maista
5. Tarve operoida olemassa olevilla uittoväylillä
6. Tarve kuljettaa taloudellisesti 150 – 50 km matkalla
7. Tarve olla kilpailukykyinen nyt ja tulevaisuudessa
8. Tarve toimia ympärivuotisesti
9. Tarve toimia ympäristöystävällisesti
10. Tuottaa omistajille voittoa

Laivan yleiskuvaus

Aluskonsepti on tarkoitettu kuljettamaan Pääjärven vesistöalueelta haketta Jyväskylän seudulle suunniteltuun puuraaka-ainetta käyttävään voimalaitokseen. Vertailukohteena ovat tällöin joka kumipyöräkuljetus tai proomu- ja hinaajakuljetus vesistöjä pitkin. Ehdotettu ratkaisu perustuu ympärivuotiseen liikenteeseen soveltuvasta itsenäisesti liikkuvasta aluksesta, joka matalan syväyhtensä perusteella pystyy käyttämään niitä luonnonsatamia, joita on aikaisemmin käytetty puutavaran nippu-aiton vesilietuskupaikkoina. Alus kuljettaa lisäksi mukanaan lastaukseen tarvittavan puumaattisen järjestelmän, joten mitään erityisiä lastauslaitteita ei tarvita maalle.

VTT kuvaus laivasta