

LIIKENNE VERKOT SUOMESSA JA NIIDEN KEHITTÄMINEN /

Lyhyt historia , nykytila sekä perustelut muutokseen

++++

Historiallinen tausta Suomi on Saari – toteutuksen mukaiselle liikenneverkolle

Taustan Suomen nykyiselle neljän liikennemuodon aktiiviselle kehittämiselle voidaan katsoa alkavan Vuosaaren satamahankkeen perusteluista.

https://www.vtv.fi/files/968/152001Vuosaaren_satamahanke.pdf

Puoltajat		
tavoite	esittäjä	esittäjän faktat
Vuosaareen siirretään Helsingin satamien tavaraliikenne	Helsingin kaupunki	Helsinki tarvitsee nykyiset satamatilat lähinnä asukkaiden asumiseen Vuosaari on valtakunnallinen hanke, johon valtion tulee osallistua. Uusi satama luo Helsingistä entisestään kilpailukykyisemmän vaihtoehdon muihin Suomen satamiin verrattuna.
Vastustajat		
tavoite	esittäjä	
satamaa ei tulisi rakentaa ensinkään.	luonnonsuojelijat	. Natura alue häiriintyy
Sörnäinen jatkaisi , länsisatama siirrettäisiin Pirkkalaan	Pirkkalan sataman kehittämistä puoltaneet	taloudelliset syyt

Hallituksen poliittinen päätös : Valtio lähti mukaan Vuosaaren rakentamiseen.

Samaan aikaan kehiteltiin maassamme toista suurta liikennehanketta :

http://vanha.verkkouutiset.fi/arkisto/Arkisto_2000/15.joulukuu/kyka5000.htm

Puoltajat		
tavoite	esittäjä	esittäjän faktat
Kymijoki -Mäntyharju kanavaparin rakentaminen niin että laivoilla voidaan 1) suorittaa rahtiliikennettä Kotkan kautta sekä Päijänteeltä että Saimaalta eurooppaan 2) Sisämaan matkustaja liikenteen elvyttäminen	LVM ja Eduskunnan ”kanava valtuutetut” Keskuskauppakamari ja alueiden kauppakamarit ja Savonlinnan alue ja matkailu	Vesiliikenne edullisempaa valtiolle niin rakentaa, ylläpitää ja operoida kuin raide ja maantieliikenne Kymijoki – Mäntyharju kanavalla avataan Saimaan alueen ympärivuotinen vesiliikenne. Kaksi vesistö aluetta ja rannikko liikenne mahdollisuus antaa suuremman mahdollisuuden kehittää vesiliikennettä erityisesti sisävesimatkailussa.
Vastustajat		
tavoite	esittäjä	
Kymijokea ei saa valjastaa kaupalliselle vesiliikenteelle.	Metsäteollisuus ja Luonnonsuojelijat	Metsäteollisuuden kustannuslaskelmat osoittavat että kannattavuutta ei saavuteta Kymi Mäntyharju kanavan rakentamiselle laskentaan otetuilla liikenne määrillä Ympäristövaurioiden riski kasvaa erityisesti kymijokeen kaupunkien ja metsäteollisuuden laskemien päästöjen ja myrkyjen takia. Maanteille Järvi Suomen alueen kuljetuksia ei saa kuitenkaan siirtää.

Poliittinen Hallituksen päätös joulukuussa 2000 oli, että Kymi Mäntyharju kanavaparia ei rakenneta.

+++

Nämä kaksi liikennehanketta olivat keskenään toistensa kilpailijoita. Kun niiden olisi tullut olla toistensa täydentäjiä, kuten Ruotsissa on tehty.

Kyseessä olivat perusratkaisut, jotka johtivat nykyiseen keskitetyn liikennelogistiikan vaihtoehtoon Suomi on Saari malliin. kun vaihtoehto olisi ollut ns Hajautetun liikennelogistiikan eli Ruotsin mallin mukaiseen ”Nearest port is Best port” mallin toteuttaminen:

Hajautettu, josta kehittyi sittemmin EU liikennestrategia ja sen ajamat ilmasto energia ja liikenteen ulkoisten kustannusten pienentämisen tavoitteet koskien koko liikenneketjua raaka aineesta tuottajalle ja tuottajalta kuluttajalle viiden liikennemoodin avulla.

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

tavoite	esittäjä	esittäjän faktat
maantieliikenne volyymien siirroilla vesiliikenteeseen pyritään tehostamaan liikennettä ja vähentämään päästöjä	EU komissio	ilmasto energia ja arktinen sisävesilaivarakentaminen

Helsinki keskeinen liikennemalli jossa etsitään Satamien harventamisten avulla satama ja meriliikenteen alusten koon kasvattamisilla tehokkuutta neljällä liikennemoodilla.

(<http://www.harc.vn.fi/upload/tulkaisut/17748/570671812912207.PDF>)

tavoite	esittäjä	esittäjien faktat
"Suomi on saari" liikennelogistiikan kehittäminen	Suomen valtio sen kaikki virastot, metsäteollisuus rannikkokaupungit yliopistot raideliikenne maantieliikenne ja näiden kaikki yhteistyökumppanit ja konsultit joilta tilataan liikenteen tai liikenneverkkojen tutkimuksia.	perustuvat kaikki siihen että jätetään huomioimatta EU:ssa sovitut ilmasto ja energia sopimukset

Kansainväliset ja Eduskunnan tekemät huomiot kyseisestä kehityksestä.

Suomi on em päätöksen jälkeen vahvistanut sisäisen logistiikkansa rakentamista ns Suomi on Saari strategialle, jossa on em päätöksen johdosta jatkettu Järvi Suomen alueella raide ja maantieliikenne verkon kehittämistä ja jätetty sisävesiliikenne pelkän Saimaan kanavan ja Vuoksen vesistön varaan.

Tuloksena on kolme merkittävää asiaa, joista voidaan asettaa kysymys miten paljon kyseinen poliittisesti valittu liikenne strateginen kehittäminen on vaikuttanut siihen että :

- 1) Suomi on pudonnut vuonna 2012 aloitetussa World Bank logistic performance indexissä sijalta 3 vuoden 2016 sijalle 15 <http://lpi.worldbank.org/international/global>
- 2) Suomen logistiset kustannukset ovat vuoden 2013 Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan raportin 6 sivun 19 mukaan kaksinkertaiset verrattuna kilpailijamaihin.
https://www.eduskunta.fi/FI/tietoaeduskunnasta/julkaisut/Documents/tuvj_6+2013.pdf
- 3) Suomen liikennepoliittisen selonteon mukaan edelleen vuoteen 2020 mennessä valtio ei muuta strategiaansa vaan kehittää ainoastaan raide, maantie, meri ja lentoliikennettä.
<http://www.hare.vn.fi/upload/Julkaisut/17748/670671812912207.PDF> ks liikenneverkon kehittämisohjelmat liitteistä 1 ja 2.

Aika ja ilmasto muutoksineen, energia säästö tavoitteineen on kuitenkin ajanut selvästi silloisen Kymi – Mäntyharju kanava vaatimusten ohi.

Uusia metsäteollisuuden hankkeita on perustettu ja perustetaan Järvi Suomeen niin että tehokkainta on järjestää sisävesiliikenne verkko meriyhteyteen Porin kautta edelleen eurooppaan.

peruseriaate, sisävedet yhteen ja meriyhteyteen, on edelleen voimassa ja tulee toteuttaa :

Valtion suurin liikenteen kehittämisvaje, puute tällä hetkellä on, että meillä ei ole sisävesiliikenne verkkoa, jossa ympärivuotista yhdistettyä sisävesi- itämeri -EU jokiliikennettä voitaisiin harjoittaa. Sen sijaan maamme teollisuuden tulee lastata Järvi Suomen alueella kaikki tuotteensa yhden -kahden lisäkerran verran verrattuna esim. Ruotsalasiin teollisuuskilpailijoihin, joita aktiivisesti valtion toimesta suunnitellaan, jo 2010 luvulla Ruotsin valtion (EU tuella) korjausvelka korjattuun ja uudelleen rakennettuun sisävesiverkkoon Tukholman ja Göteborgin 14 satamaan etsitään valtion tuella uusia kuorma autosta siirrettäviä lasteja tuleviin sisävesireittien laivoihin.

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

Perustelut muutokseen

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti helmikuussa 2017, parlamentaarisen työryhmän, jonka tehtävänä on määrittellä liikenneverkon ylläpitoon ja kehittämiseen tarvittavat keinot.

Komitean tulee ottaa huomioon liikenteen korjausvelan vähentäminen, kehittämisinvestoinnit, digitalisaatiokehitys päästövähennystavoitteet EU ilmasto tavoitteiden toteuttamiseksi laaditun liikennestrategian mukaisesti.

Ryhmän puheenjohtaja on liikenne- ja viestintäministeri **Anne Berner** (kesk.)

Mielestäni ryhmän tulisi ensin tehdä arvio, siitä onko meillä nyt sellainen sisävesi liikenneverkko jolla pystymme kilpailemaan vielä vuonna 2050 EU:ssa sovittujen ilmasto tavoitteiden mukaisesti ja samalla olla kilpailukykyisiä.

Tärkeää olisi havaita ja tehdä toimenpiteitä myös sen mukaan että: EU on korvamerkinnyt 10% kaikkien liikenneinvestointien rahoittamisen tuesta sisävesiliikenteen kehittämisiin. Mikäli Suomi olisi seurannut tätä mallia vuodesta 2011 -2017 meillä olisi ollut noin 500 miljoonaa euroa sisävesireittien yhdistämisiin ja meriyhteyksien luomisiin. ks liite:

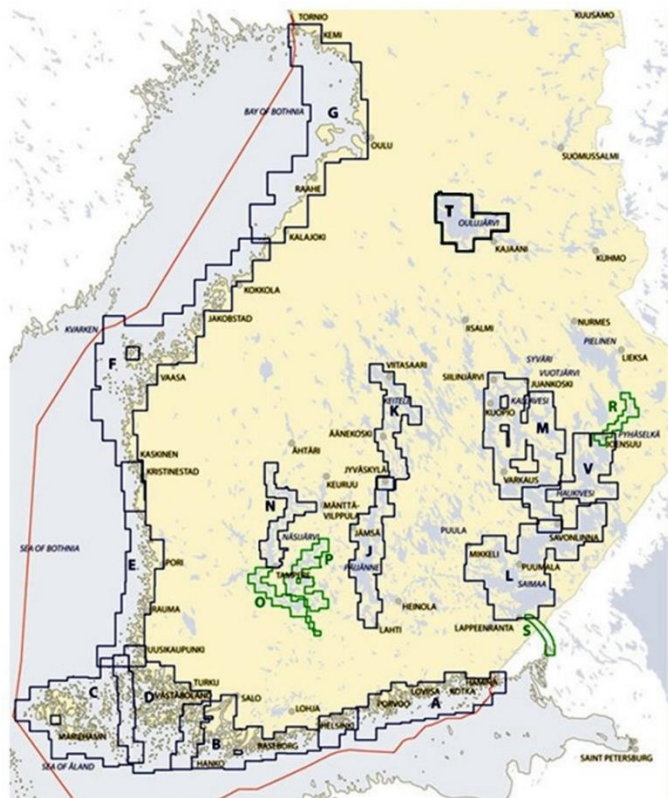
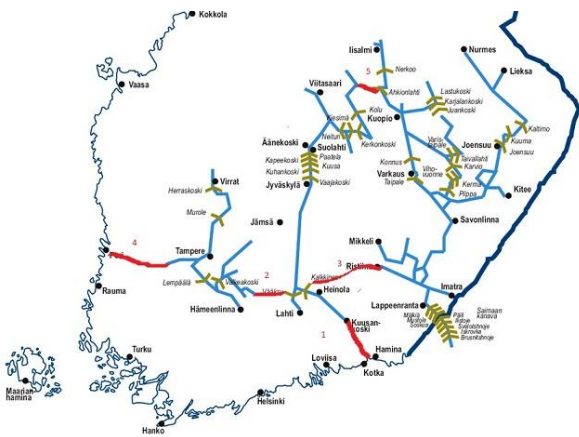
Järvi Suomen alueen yhteinen liikennevolyymi on noin 26 miljoonaa tonnia vuodessa. Se lähes kaikki (Saimaan pientä noin 1 miljoonan tonnin volyyymi pois laskettuna) menee Vaasa – Hamina satamiin. Joista erityisesti viimeaikaisen kehityksen takia suuri osa menee Helsingin kautta.

Em määrää voidaan hyvin käyttää laskennallisena volyyminä mikä voidaan siirtää rannikkosatamista Järvi Suomen sisävesisatamiin, mikäli meillä olisi siihen soveltuva liikenne verkko. vrt Ruotsin vastaava.

Mitä tulisi tehdä että kykenisimme siirtämään Ruotsin tavoin maantieliikennettä vesiliikenteeseen.

Sisävesiliikenneverkon rakentaminen ympärivuotiseen vesiliikenteeseen

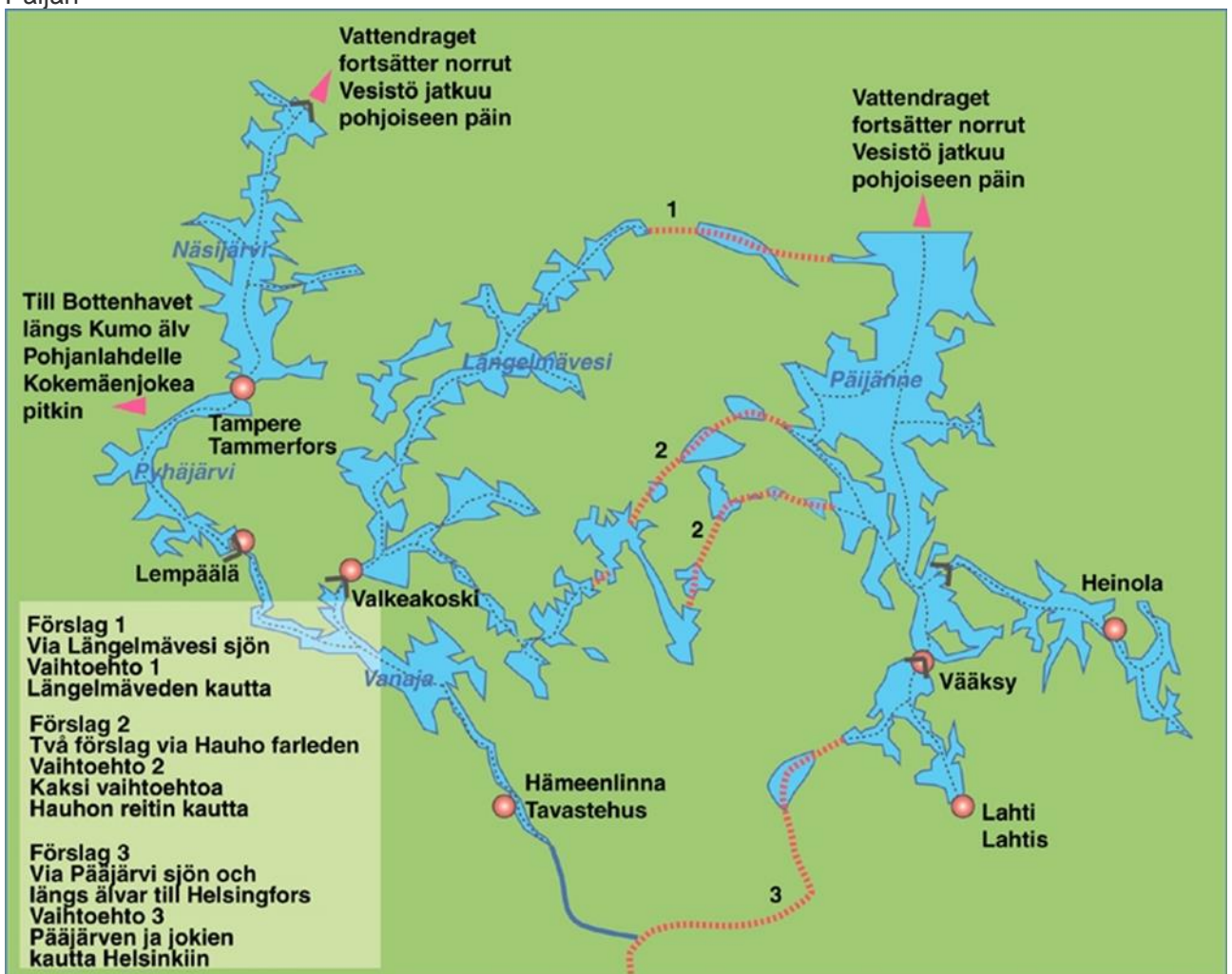
(<http://www.inlandnavigation.eu/home/> EU sisävesiliikenteen hyödyt - keskitetyt tiedot , faktat ja uutiset)



1. Mäntyharju kanavan tekeminen

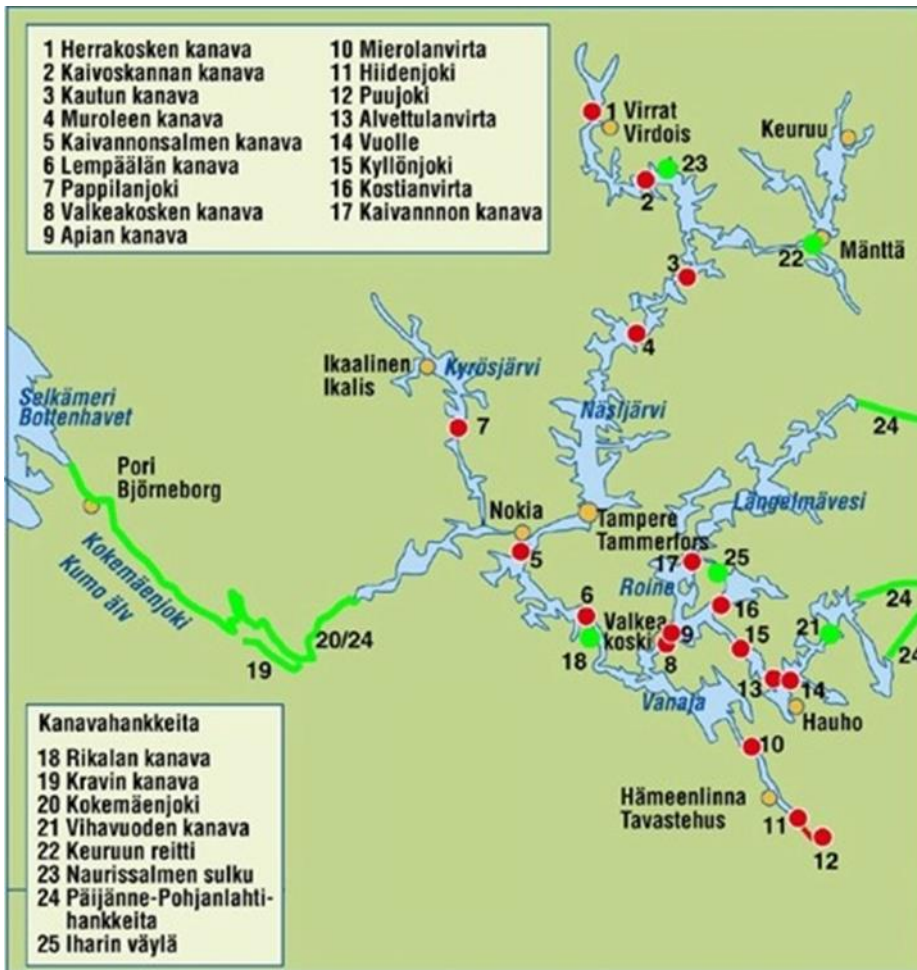


2. Päijän



ne Keiteleen yhdistäminen Kokemäen joen vesistöön.

3 Kokemäenjoen vesistön yhdistäminen mereen Porin kautta.



4) Ely keskuksiin sisävesiliikenne neuvonta ja kehittämis yksiköt maantieliikenne vs vesiliikenne vertailujen ja teollisuuden ja kaupan logistiikan kehittämis tehtäviin kuten maantielikenteessä tällä hetkellä

