



## POHJANMAAN LIITON KOMMENTIT TEN-T -ASETUKSEN U-KIRJETTÄ KOSKIEN

### Kattavan verkon tulee palvella tarkoituksen mukaisesti ydinverkkokäytävien laajenemista

Euroopan Unioni on päivittämässä ten-t -liikenneverkkoasetusta. Komissio antoi ehdotuksensa asetuksesta 14.12.2021. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut Suomen kantaa komission esitykseen.

Vientivetoisen, kilpailukykyiseen kuljetuslogistiikkaan perustuvan, maan liikennestrategiassa tulee paremmin nostaa esille kansainvälisten yhteyksien merkitys. Toimivalla tavara- ja henkilöliikenteellä on oleellinen vaikutus Suomen kansantalouden ja kilpailukyyn kannalta. Tämä koskettaa kaikkia liikennemuotoja.

Pääosin asetusehdotus sekä Suomen kanta ovat ten-t ydinverkkojen ja ydinverkkokäytävien osalta kannatettavia. Sen sijaan ***kattavan verkon osalta tavoitteet ja tiukennukset eivät ole Suomen edun mukaisia*** – maassa, joka on kaukaisen sijaintinsa, pitkien etäisyyksiensä sekä ohuiden tavaravirtojen takia erittäin riippuvainen toimivista logistisista yhteyksistä. Suomen kannanotto käytännössä sivuuttaa koko kattavan verkon käsittelyn maanteitä lukuun ottamatta. Tavaraliikenteen arvolla tai jalostusasteella ei näytä olevan mitään merkitystä, ***kun mittareina käytetään tonneja. Tämä ajattelutapa palvelee erityisesti sitä näkemystä, että pohjoisen Euroopan raaka-aineet tulisi vain kuljettaa Keski-Eurooppaan jalostettavaksi*** – eikä siis pyrkiä jalostamaan niitä lähtömaassa eli Suomessa.

### Satamat säilytettävä ten-t kattavassa verkossa

Satamat ovat Suomen kansantalouden toiminnan kannalta elintärkeitä. Suomen ja ulkomaiden välisistä kuljetuksista 90 % tapahtuu meriteitse. Satamat ovat keskeisiä solmukohtia Suomen ulkomaankaupan logistiikkaketjuissa.

Suomen viennin arvosta 40 % lähtee maailmalle läntisen Suomen satamien kautta. Länsirannikon satamat Kaskinen, Vaasa ja Pietarsaari palvelevat Suomen vahvimman vientiteollisuusvyöhykkeen tarpeita. Satamien roolit vaihtelevat suuresti sillä ne ovat profiloituneet ja erikoistuneet palvelemaan erilaisia teollisuuden aloja, eri laajuisia alueita, erilaisin palveluin. Kehitys ja erikoistuminen on tapahtunut markkinaehtoisesti kysynnän sekä elinkeino- ja yhdyskuntarakenteen kehityksen myötä.

Pohjanmaalla sijaitsevat Pietarsaaren, Vaasan ja Kaskisten satamat ovat keskeinen menestystekijä mittavassa vientiteollisuuden ekosysteemissä. Maakunnassa on menossa valtava elinkeinoelämän investointiaalto. Seuraavan viiden vuoden aikana teollisuus investoi alueelle yli kolme miljardia euroa. Investoinneilla rakennetaan kestävää akkuklusteria, puhdasta energiaa ja energiateollisuuden sovelluksia sekä tehostetaan eri alojen teollisuustuotantoa.

Kukin Pohjanmaan satamista on tulevana vuosina investoimassa useita kymmeniä miljoonia satamaan ja se logististen toimintojen tehostamiseen. Nyt tehtävillä ten-t -asetuksen linjauksilla evätään näiden satamien mahdollisuudet hakea rahoitusta EU:lta sekä suunnittelu- että toteutusvaiheisiin. Valtio näyttäisi U-kirjelmän mukaisesti sitoutuvan asetusta hyväksyessään toteuttamaan enneminkin EU:n liikennepolitiikkaa kuin on valmis kamppailemaan omien kansallisten satamiensa puolesta tai kehittämään niitä.



EU:n ehdottamat tavaravolyymin prosenttikriteeri (eli kattavaan verkkoon kuuluisivat satamat, joiden liikenne on yli 0,1 % EU:n tavaraliikenteen kokonaisvolyymistä) satamille ei ole mitenkään perusteltu Suomen kaltaiselle logistiikka-alueelle maantieteelliset ja taloudelliset näkökulmat huomioiden. Suomen tulee aktiivisesti ja määrätietoisesti vaikuttaa siihen, että **Suomen nykyiset kattavan verkon satamat vähintäänkin pysyvät ten-t kattavassa verkossa**. Lisäksi **Suomen tulisi myös esittää ten-t kattavaan verkon kohteita täydentämään laajentuvien ten-t ydinverkkokäytävien yhteyksiä** tarkoituksen mukaiseksi liikenneverkoksi.

### **Vaasa-Seinäjoki -yhteysvälin tulee täydentää ydinverkkokäytäviä**

Vaasan ja Seinäjoen välisen raideliikenteen matkustajamäärät ovat jatkaneet kasvua viimeisen 10 vuoden ajan. Vaasa-Seinäjoki radan suunnittelu on käynnissä (H/K-suhde yli 3) ja Seinäjoesta on kehittymässä merkittävä raideliikenteen solmukohta. **Vaasa-Seinäjoki rataosuuden lisääminen ten-t kattavaan verkkoon** mahdollistaisi rahoituksen hakemisen EU:sta.

Raideyhteyden kytkeminen Vaasan lentoasemalle sekä matkustajaliikenteen ulottaminen satamaan asti, ovat mahdollisia. Radan varteen (lentoaseman viereen) on myös kaavoitettu alaltaan yksi Euroopan suurimmista energiateollisuusalueista, GigaVaasan akkuteollisuusalue. Sähkölentämiseen liittyvän liikennöintikonseptin kehittäminen parhaillaan meneillään. Radan kytkeminen lentoasemaan ja matkustajaliikenteen ulottaminen satamaan mahdollistavat ympäristöystävälliset matkaketjut yli valtakunnan rajojen.

Vaasan sataman rahti- ja matkustajamäärä ovat kasvaneet viimeisen 10 vuoden ajan. Satamasta on uusi laivareitti Keski-Eurooppaan räätälöityjä energiateknologian korkean jalostusasteen vientitoimituksia varten. Vaasa-Uumaja matkustajaliikenteessä on aloittanut uusi ympäristöystävällinen laiva, joka osaltaan mahdollistaa matkustaja- ja tavaraliikenteen kysynnän lisäämisen. Laiva toimii myös energiateknologisenä testaus- ja tutkimuslaboratoriona.

Vaasan satamaan on myös valmistumassa energiateknologiakeskittymä ja logistiikkakeskus, joihin yritykset investoivat yli 200 M€. Kunnat ovat investoimassa 50 M€ sataman modernisointiin. Yritysten ja seudullisten toimijoiden sitoutuminen kehittämiseen on poikkeuksellisen vahvaa. **Vaasan sataman lisääminen ten-t kattavan verkon satamaksi** voi mahdollistaa jatkossa myös Motorways of the Seas (MoS) tasoisen meriliikenneväylän maailman pohjoisimmalle ympärivuoden liikennöidylle matkustajaliikenteen reitille. Vaasan satama on myös huoltovarmuussatama, millä on oma merkityksensä Suomen kriisitilanteiden valmiutta ajateltaessa. Mahdollisuuksia voisi olla EU-rahoitusten saaminen mm. sotilaallisen liikkuvuuden paketista.

Merenkurkun kohdalla, Suomen ja Ruotsin välillä, on jo vuosisatojen ajan ollut sosioekonomista kanssakäyntiä; vuorovaikutusta, tavaraliikennettä, kulttuurinvaihtoa, kielellinen yhteys, opiskelija-, työ- sekä perheperäistä pendelöintiä sekä matkustamista. Ydinverkkokäytävien (*Skandinavian-Mediterranean ja North Sea–Baltic*) laajentuessa, muodostaa Vaasa-Seinäjoki rata yhdessä Vaasan sataman laivaliikenteen kanssa poikittaisyhteyden, joka on arvokas lisä ten-t verkon liikenteellistä kattavuutta ajatellen. EU on investoinut näiden yhteyksien kehittämiseen (Midway Alignment), ja myös Suomen ja Ruotsin valtiot ovat olleet investoimassa laivaan ja raideliikenneyhteyksiin. Jatkossa alueelle perustettu ja yksi Euroopan laajimmista EAYY-alueista (Kvarken EGTC) voi tarjota uusia mahdollisuuksia EU-rahoitusta haettaessa ja toimita myös kumppanina hakuprosesseissa.



*Liikenne- ja viestintäministeriö on viimeisen kahden vuoden aikana viestinyt eri tilaisuuksissa, ettei Suomi ole poistamassa yhtään satamaa ten-t verkosta* (vaikka Euroopan satamaliiton viesti satamille onkin ollut toisen suuntainen). Asetusehdotuksen myötä *olisi vähintäänkin suotavaa, että Suomi myös pysyisi johdon mukaisesti tässä kannassaan*. Suomen kanta ei voi muuttua aina, kun henkilökunta ministeriössä vaihtuu.

*Pohjanmaan näkökulmasta ei ole mitenkään suotavaa, että se menettäisi kaikki ten-t verkon satamansa*. Mikäli Suomi ei puolusta satamiensa säilyttämistä ten-t verkossa, on se myös viesti siitä, ettei valtio ole sitoutumassa näiden satamien kehittämiseen. Valtio ottaa näin vahvan roolin aluekehittämisessä vaikuttaen maakuntien saavutettavuuteen, niiden kansainvälisiin yhteyksiin ja tulevaisuuden aluerakenteeseen. (13.8.2021/756, 17§)

Pohjanmaan liitto esittää, että Suomi sisällyttää kantaansa:

- ✓ Kaskisten satama säilyy ten-t kattavan verkon satamana
- ✓ Pietarsaaren satama säilyy ten-t kattavan verkon satamana
- ✓ Vaasan satama ja rata lisätään ten-t kattavaan verkkoon täydentämään ydinverkkokäytävien yhteyksiä

On koko Suomen etu, että näiden satamien toimintaedellytyksiä kehitetään ja ten-t -statukset ovat aivan keskeinen työkalu tässä. Ten-t kattavan ja ydinverkon statukset mahdollistavat myös suorat rahoitukset EU:lta satamien tuleviin investointeihin, joilla poistetaan olemassa olevia pullonkauloja, tehostetaan operointia ja vähennetään päästöjä.

Pohjanmaan liitto

Kaj Suomela  
maakuntajohtaja

Tero Voldi  
liikenneasiantuntija

*Lisätietoja:* Tero Voldi, Pohjanmaan liitto, [tero.voldi@obotnia.fi](mailto:tero.voldi@obotnia.fi), 044-320 6568.