

KOMMISSION ESITYS TEN-T ASETUKSEN UUDISTAMISEKSI AIHEUTTAA KOHTUUTTOMIA VAIKUTUKSIA JA VETOAMME HALLITUKSEN KOKONAISHARKINTAAN

Kunnioittaen pyydämme vielä kerran, että Suomen hallitus kannanotossaan tukisi alueidemme näkemyksiä koskien komission esitystä TEN-T -asetuksen uudistamiseksi.

Olemme aikaisemmassa kannanotossamme 4.2.2022 esittäneet, että asetusluonnos ei tue alueiden kestävästä kasvusta eikä edistä liikenneverkkojen pitkäjänteistä kehittämistä. Pohjanmaan, Etelä-Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakuntien yhteistyöalueen 15.2.2022 pidetyssä kokouksessa, kokosimme vielä kerran maakuntien yhteisen kannan.

Kiinnitämme erityisesti huomiota siihen, että maakunnissa on investoitu, ja tullaan investoimaan, kohteisiin sillä olettamuksella, että liikenneverkkojemme keskeiset osat kuuluvat TEN-T -verkkoon. Alueisiimme kohdistuu nyt kohtuuttomia ulkoisvaikutuksia, jos **Pietarsaaren ja Kaskisten satamat** poistetaan kattavasta verkosta. Pohjois-Suomessa ei ole ydinverkon satamaa, eikä Suomen kolmanneksi suurinta satamaa, **Kokkolan satamaa**, ole edes esitetty ydinverkkoon kuuluvaksi. Kehitysnäkymät ja investoinnit huomioiden tulisi **Seinäjoen kuulla kaupunki solmukohtana** (urban nodena) sekä **Vaasan radan ja sataman** TEN-T -kattavaan verkkoon. Maakunnissa investoidaan miljoonia Pohjoismaisen akkuklusterin muodostamiseksi ja viennin edistämiseksi. Miljardi-investoinnit Suomessa, Ruotissa ja Norjassa tulevat muuttamaan liikenne- ja materiaalivirtoja sekä työssäkäyntiä. Lisäämällä nämä puuttuvat linkit TEN-T liikenneverkkoon, on mahdollista yhdistää Skandinavia-Välimeri sekä Pohjanmeri- Balttia ydinverkkokäytävät toisiinsa tarkoituksen mukaisella tavalla, mikä palvelee samalla EU:n ilmasto- ja koheesiopolitiikkaa ja Suomen vientiä.

Infrastruktuurin investointipolitiikalta odotamme ennen kaikkea ennakoituvuutta, jotta voidaan varmistaa riittävät edellytykset sille, että investoinnit toteutetaan myös käytännössä. Alueilla on investoitu laajasti olemassa olevan TEN-T -verkkoon toimintaedellytyksiin, ja satamien poistaminen verkosta on siten ehdottoman kohtuutonta. Pitkäjänteisten investointien johdosta julkisen vallan on taattava asianomaisille luottamuksensuojaa tulevaisuuden toimintaa ajatellen. Kohteiden poistamiseen verkosta sovelletaan ns. 85 %:in kynnyksarvoa kyseessä olevasta kriteeristä (tavaraliikennevolyymien 3 vuoden keskiarvo).

Ehdotamme siksi, että kynnyksarvoja kohteiden poistamiseen verkosta sovellettaisiin suhteellisuusperiaatteella ja se tehtäisiin kokonaisharkinnan perusteella.

Suunnitellessaan ja kehittäessään TEN-T-verkkoa on otettava huomioon unionin eri osien erityisolosuhteet, ja alueellinen tasa-arvo. **Katsomme perustelluksi, että arktiset satamat syrjäisillä ja harvaan asutuilla alueilla, joissa on ankarat jäiset talviolosuhteet, otetaan paremmin huomioon, niin Ten-t -asetusluonnoksessa kuin Suomen omassa kannassa.**

Arktiset harvaan asutut alueet ovat sää ja ilmasto-olosuhteidensa sekä pitkien etäisyyksiensä takia eriarvoisessa asemassa verrattuna esim. Etelä- tai Keski-Eurooppaan. Samojen kriteereiden käyttäminen koko Euroopan laajuisesti, ei näin ollen ole perusteltua ilmasto- ja



Österbottens förbund
Pohjanmaan liitto



Etelä-Pohjanmaan liitto



KESKI-POHJANMAAN LIITTO
MELLERSTA ÖSTERBOTTENS FÖRBUND

16.2.2022
KANNANOTTO

koheesiopolitiikkakin huomioiden. Lisäksi Suomen viestiteollisuus tarvitsee laajaa satamaverkostoa toimintansa turvaamiseksi.

Ottaen huomioon komission asetusluonnoksen laajakantaiset ja kielteiset vaikutukset alueisiimme edellytämme hallitukselta suhteellisuusperiaatteen soveltamista ja kokonaisharkintaa Suomen kannan muodostamisessa.

POHJANMAAN LIITTO

Mats Brandt, vt. maakuntajohtaja

ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO

Heli Seppelvirta, vt. maakuntajohtaja

KESKI-POHJANMAAN LIITTO

Jyrki Kaiponen, maakuntajohtaja