

Itämeren liikenneyhteydet kuntoon

Kimmo Sasi

Vielä muutama vuosisata sitten meri yhdisti kansakuntia. Hansakaupungit muodostivat merkittävän kauppaverkoston. Ruotsi ja Suomi muodostavat yhteisen valtakunnan, koska Pohjanlahden ylitse on helppo liikkua.

200 vuotta sitten alkoivat maa- ja rautatieyhteydet kehittyä. Maareiteistä tuli kansakuntia yhdistävä ja meri oli erottava tekijä. Kaikkein syvin jako syntyi 70 vuotta sitten rautaesiripun laskeuduttua keskelle Itämerta.

Nyt meillä on mahdollisuus luoda jälleen Itämerestä yhdistävä tekijä. Se kuitenkin edellyttää, että meillä on tehokas meri-, maa- ja sisävesialueiden liikenne- ja viestintäverkosto. Itämerestä pitää tehdä merten moottoriteiden väylä. Itämeren alue voi olla pidemmälläkin tähtäimellä merkittävä eurooppalainen kasvualue. Ensi vaiheessa Baltian maat tavoittelevat länsieurooppalaisten maiden kehitystasoa. Kun yhteistyö Venäjän kanssa lisääntyy, tulee Pietarista seuraava merkittävä kasvualue, joka luo työtä sekä Suomeen että Baltian maihin.

Suomi on Itämerellä saaren kaltaisessa asemassa. Siksi meriyhteydet ovat Suomelle tärkeitä. Meille on tärkeää infrastruktuuri, jossa voimme kuljettaa tavaramme joko Tallinnan tai Tukholman kautta maanteitse Keski-Eurooppaan tai meriteitse suoraan Keski-Euroopan satamiin.

Baltian maat ovat nykyisin pääosin eristettyjä Euroopan liikenneverkosta. Sen vuoksi tie- ja junayhteyksiä Baltiasta Keski-Eurooppaan ja näiden reittien yhteen toimivuutta teknisten järjestelmien osalta on kehitettävä. Erityisen tärkeä on hanke rakentaa rautatiereitti Berliinistä Itämeren rannikolle.

Erityistä huomiota on kiinnitettävä satamien ja sisämaa-alueiden välisiin yhteyksiin. Tässä yhteydessä on pyrittävä parantamaan myös kulkua sisävesiväylien kautta. Kaiken kaikkiaan on korostettava tehokkaan, rajat ylittävän koordinaation ja yhteistyön tarvetta rautateiden, merisatamien, sisävesisatamien, sisämaan terminaalien ja logistiikan kesken kestävämmän intermodaalisen kuljetusjärjestelmän kehittämiseksi.

Rikkidirektiivi tulee aiheuttamaan huomattavat kustannukset Itämeren liikenteelle ja erityisesti Suomen kuljetukselle. Siksi onkin tärkeää, että IMO:n sopimusta voitaisiin vielä kehittää Suomen kannalta edullisemmaksi. Jotta sopeutumiskustannukset eivät nousisi kohtuuttomiksi, olisi rikkidirektiivin voimaantuloa voitava lykätä ainakin vuoteen 2020 asti.

Toisaalta Itämeren aluetta on syytä kehittää mallialueena, jolla ympäristöseikat ja turvallisuus otetaan poikkeuksellisen hyvin huomioon. Tässä suhteessa on pyrittävä löytämään uutta meriteknologiaa, jota voidaan käyttää mallina muille maailman merialueille, ja jonka tuotteiden valmistus tapahtuisi Suomessa. Itämeren neuvosto on tehokas Itämeren alueen toimien koordinoija. Kaikesta huolimatta sille tulisi kuitenkin antaa vielä enemmän poliittista painoarvoa.



Kimmo Sasi
Kansanedustaja
Kokoomuksen eduskuntaryhmä
etunimi.sukunimi @ eduskunta.fi

Haluatko PULLOPOSTIN sähköpostiisi?

Liity postituslistallemme: www.centrumbalticum.org/kolumni



Centrum Balticum

Vanha Suurtori 7

20500 Turku

puh. 020 775 1341

www.centrumbalticum.org

centrumbalticum@centrumbalticum.org