Lähettäjä: Sandberg Jonne <Jonne.Sandberg@kokkola.fi>

Lähetetty: torstai 3. maaliskuuta 2022 9.26

Vastaanottaja: Liikenne- ja viestintävaliokunta <Liikenne-javiestintavaliokunta@eduskunta.fi>

Kopio: Mattila Stina <Stina.Mattila@kokkola.fi>; torbjorn.witting@portofkokkola.fi

Aihe: VL: Liikenne- ja viestintävaliokunta perjantai 04.03.2022 klo 11.15 / U 16/2022 vp / Lausuntopyyntö

Hei!

Kokkolan Satama OY:n näkemys asiaan on seuraava:

Pidämme tärkeänä, että Suomii ryhtyy päättäväisesti vaikuttamaan siihen, että TEN-T-ydinverkon määrittämistä koskevaa metodologiaa kehitetään niin, että Suomen kaltaiset pienet jäsenmaat hyötyvät ydinverkosta suurempien jäsenmaiden lailla. Samalla varmistetaan Suomen vahvempi sitouttaminen ydinverkkoon tilanteessa, jossa esimerkiksi akku- ja mineraaliteollisuuden kuljetustarpeet kasvavat merkittävästi. Kokkolan satama täyttää TEN-T:n asetustason kriteerit ja on selkeästi suurin niistä suomalaisista satamista, jotka eivät tällä hetkellä kuulu TEN-T-ydinverkkoon.

Ehdotamme metodologiaa täydennettävän esimerkiksi seuraavan suuntaisella lisäyksellä. Pidämme kuitenkin tärkeänä huomioida Kokkolan sataman näkökulman lisäksi Suomen kokonaistarpeet ja määritellä Suomen tarkempi vaikuttamistavoite sen mukaisesti.

Kokkolassa 3.3.2022
Stina Mattila, Kaupunginjohtaja, Kokkolan Kaupunki
Torbjörn Witting, Toimitusjohtaja, Kokkolan Satama Oy

KOKKOLAN KAUPUNGIN JA KOKKOLAN SATAMAN YHTEINEN ESITYS MUUTOKSESTA TEN-T-ASETUKSEN YDINVERKON MÄÄRITTELYÄ KOSKEVAAN METODOLOGIAAN

Commission Staff Working Document on the planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T) (SWD(2021) 471)

1. MUUTOSESITYS

2.1. The main nodes of the core network

(b) Main nodes for freight traffic

B.3 (P)

The largest maritime port (in terms of transhipment volume) along each continuous coastline ("façade") of insular Member States and non-insular NUTS 1 regions with access to the sea where no ports are classified according to the criteria B.1 or B.2. This only applies to such façades or coastlines relevant at European scale (e.g. peninsulas longer and wider than 200 km), not taking into account detail coast shapes.

Uusi lisäys: "The largest maritime port along the coastline of each NUTS 2 region, provided that no ports are classified according to the criteria B.1 or B.2 or B.3(1) in that region or within 200 kilometers to each direction along the coastline within the same Member State. This only applies to maritime ports with an annual transhipment volume of at least 6 % of the total transhipment volume of all maritime ports in the same Member State."

2. VAIKUTUKSET

Sekä kattavan verkon että ydinverkon osalta keskeisin tavoite on varmistaa eurooppalaisen liikenneverkon koheesio, yhteensopivuus ja yhteistoimivuus sekä nopea pääsy keskeisille reiteille. Kattavan verkon ja ydinverkon hankkeille asetetut vaatimukset ovatkin pitkälti samankaltaisia.

Ydinverkkoon kuuluville satamille asetetaan kuitenkin osin tiukempia vaatimuksia kuin kattavaan verkkoon kuuluville satamille. Keskeinen vaatimus on, että jäsenvaltioilla on velvollisuus varmistaa, että ydinverkko on kokonaisuudessaan toiminnassa 2030. Toisin sanoen kaikki ydinverkkohankkeet tulee saada valmiiksi siihen mennessä. Kattavan verkon hankkeiden osalta toteutusaikaa on 2050 saakka. Jäsenvaltioiden on priorisoitava ydinverkkoon liittyvät liikennehankkeet.

Ydinverkkoon kuuluvien satamien ”viimeisen kilometrin” logistiikkaan kohdistuu tiettyjä vaatimuksia. Vastaavat vaatimukset tullaan myöhemmässä vaiheessa laajentamaan myös kattavan verkon hankkeisiin. EU:n tekemän vaikutustenarvion mukaan ydinverkkoon kuuluvien satamien vaatimat investoinnit tulevat halvemmiksi kuin kattavan verkon tapauksessa.

Tieliikenteen osalta tulee pyrkiä dekarbonisaatioon, ja myös satamissa tulee siksi varmistaa vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus. Kokkolan tapauksessa ratayhteys ydinverkkoon kuuluvalle pääradalle on dekarbonisaation näkökulmasta etu. Raideliikenteeltä vaaditaan satamayhteyden viimeisellä kilometrillä samaa kuin ydinverkon pääradoilla: 22,5 t akselipaino, 100 km/h linjanopeus tavaraliikenteessä sekä mahdollisuus ajaa junia, joiden pituus on 740 m. Kokkolan läpi kulkevan pääradan kuuluessa ydinverkkoon on loogista kehittää satamalogistiikan rautatieinfraa samojen periaatteiden mukaisesti.

Satamilta vaadittaneen myös raideyhteyttä, vesiväyläyhteyttä sekä laivoilla syntyvien jätteiden vastaanottolaitteita. Terminaalien ja satamalogistiikan digitalisaatioastetta tulee kasvattaa.

Osana sataman saattamista ydinverkkoon vaadittavalle tasolle tulee huolehtia myös riittävästä tuki-infrasta, johon kuuluvat mm. ympärivuotisen purjehduskelpoisuuden varmistaminen (jäänmurto), tieto- ja viestintäteknologia-alustat ja tietojärjestelmät kuten meriliikenteen hallinta ja sähköiset raportointijärjestelmät sekä hydrografiset tutkimukset.

Vaatimuksena on lisäksi esteettömän matkustajaliikenteen mahdollistaminen ja multimodaalisten terminaalien kehittäminen.

2.2 Tarvittavat investoinnit

EU:n ydinverkkoon liittyvät infrastruktuuri-investoinnit on määrä saada valmiiksi vuoteen 2030 mennessä ja siksi EU-rahoitus keskitetään lähivuosina voimakkaasti ydinverkkoon kuuluvien väylien ja terminaalien kehittämiseen. Vastaavasti myös jäsenvaltioiden edellytetään omissa liikennehankkeissaan priorisoivan ja toteuttavan ydinverkkoon linkittyviä investointeja.

Kokkolan satama sijoittuu Skandinavia-Välimeri ja Pohjanmeri-Itämeri-ydinverkkokäytävien väliin ja ydinverkkoon kuuluvan ratatieosuuden välittömään läheisyyteen, mikä pienentää tarvittavien investointien kokoluokkaa oleellisesti. Käytännössä investointitarpeeksi jää nk. ”viimeisen kilometrin” rataosuuden parantaminen Kokkolan satamasta rautatieaseman ratapihalle sekä sataman saattaminen TEN-T-regulaation edellyttämälle tasolle. Sataman kuuluessa kattavaan verkkoon, on vastaavat investoinnit joka tapauksessa tehtävä lähivuosikymmeninä.
Rautatieosuuden kuuluessa jo ydinverkkoon tarkoittaisi sataman ydinverkkoon liittäminen sitä, että rata- ja tieyhteys satamasta ydinverkkorautatielle kuuluisivat myös ydinverkkoon, mikä asettaa tälle välille vastaavat edellytykset kuin kohdistuvat ydinverkkoon kuuluvaan rautatiehen.

Investointien on oltava linjassa paitsi EU:n ympäristövaatimusten, myös Suomen oman ilmasto- ja energiastrategian kanssa.

EU-rahaa on saatavilla erityisesti priorisoituihin hankkeisiin. Vaikka Kokkolan satama hyväksyttäisiin ydinverkkoon, ei hankkeella välttämättä ole pääsyä priorisoiduille hankkeille osoitettuun rahoitukseen.

2.3 Rahoitus

EU-rahoituksen osalta TEN-T-asetus liittyy suoraan Verkkojen Eurooppa -välinettä (CEF) koskevaan asetukseen, sillä siinä määritellään hankkeet, jotka ovat tukikelpoisia CEF:n puitteissa. CEF:n kautta rahoitetaan hankkeita, joilla kehitetään Euroopan unionin energia-, liikenne- ja digitaalisia yhteyksiä. CEF II -rahoituskauden 2021–2027 budjetti on n. 30 miljardia euroa, josta liikennealan osuus on n. 23 miljardia euroa. EU:n enimmäistuki rakentamiseen on 30 % ja suunnitteluun 50 %. Kuluvalla rahoituskaudella hankekohtainen avustuksen määrä on muutamista sadoista tuhansista euroista kymmeniin miljooniin euroihin. Suomalaiset hankkeet voivat hakea rahoitusta yleiskuoresta, jossa CEF II rahoituskauden ensimmäisellä kierroksella on haussa 1,6 miljardia euroa. Noin 85 % rahoituksesta suunnataan ydinkäytävän kehittämiseen ja 15 % kattavan verkon kehittämiseen. Osana ydinverkkoa Kokkolan sataman mahdollisuudet saada CEF:n kautta suurempia avustuksia olisivat varmemmat.

Uutta TEN-T-asetusta käytetään referenssinä valmisteltaessa ehdotusta seuraavaksi Verkkojen Eurooppa -välineeksi (CEF III, vuoden 2027 jälkeinen ajanjakso). Samoin TEN-T-asetusta käytetään myös monien muiden (yksityisten) investointien referenssinä. Esimerkiksi pankkien päätökset rahoittaa satamaa voivat riippua siitä, että satama tunnistetaan osaksi TEN-T-ydinverkkoa. Se, että satama on TEN-T-verkossa, vakuuttaa pankille, että jäsenvaltio priorisoi multimodaalisen infrastruktuurin kehittämistä kyseiseen satamaan, ja on siten houkutteleva mm. laivayhtiöille. On kuitenkin selvää, että vastuu kokonaiskuvan rahoituksesta kohdistuu ennen kaikkea jäsenvaltoihin, jotka ovat myös pääasiallisia toimijoita monien hankkeiden suunnittelussa.

2.4 Taloudelliset hyödyt

Unionin liikennerahoitus keskitetään lähivuosina voimakkaasti ydinverkon kehittämiseen ja ydinverkon parannusta tuetaan erilaisin tukimekanismein. EU tavoittelee vuoteen 2050 mennessä merkittäviä parannuksia myös kattavaan verkkoon, mutta kattavan verkon kehitys tullaan suurilta osin kustantamaan jäsenvaltioiden budjetista. Vaikka vaatimukset ydinverkon osalta ovat jokseenkin tiukempia kuin kattavan verkon osalta, syntyisi Suomelle mahdollisen EU-rahoituksen myötä suoraa taloudellista hyötyä Kokkolan sataman liittämisestä ydinverkkoon.

Kokkolan satama on volyymiltaan Suomen kolmanneksi suurin satama ja tavaraliikennemäärällä mitattuna Suomen suurin bulk-satama. Sen merkitys strategisen viennin ja siten Suomen ja EU:n kilpailukyvyn kannalta on keskeinen. Kokkolassa sijaitsee myös Suomen ulkomaankaupan kannalta merkittävä Kokkola Industrial Park, joka on Pohjois-Euroopan suurin epäorgaanisen kemianteollisuuden keskittymä. KIP-alueen viennin arvo on 1,5 miljardia euroa vuodessa, ja Kokkolan sataman kautta kulkevan viennin arvo noin kolme miljardia euroa.

TEN-T:n tavoitteena on lisätä ihmis- ja tavaravirtojen liikkumisen sujuvuutta ja pääsyä sisämarkkinoille sekä kolmansiin maihin. Kokkolan sataman liittäminen ydinverkkoon parantaa suomalaisen akkukemikaaliteollisuuden kuljetusketjuja, mikä vahvistaa suomalaista ja eurooppalaista teollisuutta ja kilpailukykyä.

Kokkolan satama sijaitsee ydinverkkoon kuuluvan ratatien välittömässä läheisyydessä ja on luontevasti linkitettävissä osaksi EU-ydinverkkoa. Jos ydinverkko toimii suunnitellusti ohjaten volyymia ydinverkkokäytäviin, toisi sataman linkittäminen ydinverkkoon todennäköisesti myös lisävolyymia satamaan.

2.5 Ympäristöhyödyt

Green Dealin täytäntöönpano ja liikenteestä ja logistiikasta aiheutuvien ympäristö- ja ilmastohaittojen minimoiminen ovat TEN-T-regulaation keskeisiä tavoitteita. Kokkolan sataman liittäminen ydinverkkoon tukee komission ympäristötavoitteiden saavuttamista.

Komission tavoitteena on lisätä meriteitse kuljetettavan rahdin määrää oleellisesti, 25 % vuoteen 2030 mennessä ja 50 % vuoteen 2050 mennessä (2015 tasoon verrattuna). Pohjoisessa Suomessa sijaitsevan ydinverkkosataman ansiosta saadaan rahtia siirrettyä maanteiltä merille. Myös junarahdin yhteys merelle paranee.

Ydinverkkoprojektien tulee olla DNSH-periaatteiden mukaisia. Lisäksi hankkeilta edellytetään kattavaa LCA-arviota sekä ympäristövaikutusarviota. Kokkolan sataman panostettua voimakkaasti ympäristökestävyyteen jo nyt, on odotettavaa, että kehityshankkeet pärjäävät tarkastelussa verrattain hyvin. Kokkolan satamassa on suurennettu kuljetettavan rahdin yksikkökokoja 25 prosentilla ja siten kuljettamisen energiatehokkuutta väylän syventämisen jälkeen vuonna 2020. Näiden toimien avulla on saatu vähennettyä toiminnan ilmastojalanjälkeä oleellisesti

Pitämällä suomalaiset satamat vahvasti osana TEN-T-ydinverkkoa edistetään myös siirtymistä puhtaampaan, kestävämpään ja älykkäämpään liikkumiseen. Kokkolan satama palvelee esimerkiksi suomalaisen akkukemikaaliteollisuuden kuljetusketjuja, ja akkukemikaalien valmistuksella on merkittävä rooli vihreässä siirtymässä. Lisäksi teollisuudessa painotetaan entistä vahvemmin CO2-vapaita kuljetuskäytäviä, TEN-T-ydinverkkoon kuulumisen ollessa merkittävä osa näiden kuljetuskäytävien kehittämistä.

Kokkolalainen teollisuus voi lisäksi toimia Suomen ulkomaankaupan veturina ja tarjota arvokkaita ratkaisuja ilmastonmuutoksen hillintään. Epäorgaaninen kemianteollisuus tarjoaa tärkeitä ratkaisuja talouden uudistumiseen ja ilmastonmuutoksen hillintään meillä ja maailmalla, esim. uusiutuvat polttoaineet, vety, akut. Alan tukeminen logistiikan edellytyksiä parantamalla vahvistaa Suomen kilpailukykyä myös tulevaisuudessa.

2.6 Muut hyödyt

Suomen kaltaiset pienet jäsenvaltiot jäävät TEN-T-metodologiassa epäoikeudenmukaiseen asemaan verrattuna suurempiin jäsenvaltioihin. EU:n kehittämis- ja rahoituspanostuksien kohdentuessa erityisesti ydinverkon infrastruktuuriin, olisi alueellisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta perusteltua laventaa metodologiaa niin, että jäsenvaltiot voisivat nimetä strategisesti merkittäviä, mutta toistaiseksi ydinverkon katveessa olevia liikenneinfrastruktuurejaan ydinverkkoon. Näin voitaisiin varmistaa alueiden tasapuolinen kehitys, jäsenvaltioiden viennin yhdenvertainen edistäminen, verkossa nykyisellään olevien katvealueiden täyttäminen, sekä EU-rahan oikeudenmukaisempi jakautuminen alueille ja jäsenvaltioihin.
Suomessa ydinverkkoon tällä hetkellä kuuluvat satamat sijaitsevat eteläisessä Suomessa. Pohjois-Suomen teollisuus hyötyisi merkittävästi Kokkolan sataman liittämisestä ydinverkkoon, sillä satama voi osaltaan palvella koko pohjoisen teollisuuden logistiikkatarpeita.

Kokkolan satama palvelee erityisesti akku- ja mineraaliteollisuuden tarpeita alueella sijaitsevan merkittävän teollisuuskeskittymän vuoksi. On odotettavaa, että akku- ja mineraaliteollisuuden kuljetustarpeet kasvavat merkittävästi lähitulevaisuudessa vihreän siirtymän myötä. Merilogistiikka on merkittävässä osassa akku- ja mineraaliteollisuuden tuotteiden viennissä sisämarkkinoille ja kolmansiin maihin. Vientivolyymin kasvaessa on sekä Suomen että EU:n edun mukaista varmistaa mahdollisimman toimiva ja tehokas logistiikkainfrastruktuuri.

TEN-T-ydinverkon laajentamista puoltaa Kokkolan sataman strateginen rooli Suomen huoltovarmuudessa ja puolustuksessa. Meriteitse kulkevaan rahtiin tukeutuvana maana Suomen yleinen huoltovarmuus on riippuvainen harvalukuisesta joukosta kokoluokaltaan ja sijainniltaan merkittävistä satamista, johon Kokkolan satama kuuluu. Myös maan puolustuksellisen valmiuden ylläpitämisen kannalta Kokkolan satama on sijaintinsa ja infrastruktuurinsa ansiosta korvaamaton.

2.7 Vaikutukset ydinverkkoon

Ehdotettu muotoilu mahdollistaisi suomalaisista satamista ainoastaan Kokkolan sataman lisäämisen ydinverkkoon. Koko EU:n tasolla on mahdollista, että myös muut rannikkojäsenvaltiot tunnistavat yksittäisiä satamia, jotka Kokkolan tavoin ovat tällä hetkellä ydinverkon katveessa, mutta jotka saadaan vaivatta saatettua ydinverkon vaatimusten tasolle 2030 mennessä. Vaikutuksen arvioidaan kuitenkin ehdotetulla muotoilulla olevan vähäinen.

Stina Mattila
kaupunginjohtaja

Jonne Sandberg
kehitysjohtaja