

Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 05/2018 **"Maantieteelle**

emme voi mitään"

Euroopan laidalla oleva pieni maa on joutumassa ennakoimattomiin ongelmiin suuren naapurivaltion tekemien päätösten takia. Kyse ei ole Suomesta, vaan Irlannista, joka joutuu omalta osaltaan kantamaan Ison-Britannian brexit-äänestyksen seuraukset. Yhdistyneen kuningaskunnan EU:sta irtautumisesta kuullessaan irlantilaiset varmasti miettivät Paasikiveä mukailleen, että maantieteelle emme voi mitään.

Historiallisista ja maantieteellisistä syistä Iso-Britannia on yksi Irlannin tärkeimmistä kauppakumppaneista. 13 prosenttia vihreän saaren viennistä suuntautuu Britanniaan ja tuonnista 29 prosenttia tulee sieltä, puhumattakaan muualle suuntautuvasta tavaravirrasta, joka kulkee muun muassa Liverpoolin, Doverin, Southamptonin ja Lontoon satamien kautta.

Käytännön ongelmia aiheutuu myös jo lähes unholaan vaipuneesta Pohjois-Irlannin rajasta, joka halkoo saaren pohjoista osaa. Tällä hetkellä esimerkiksi rajan molemmin puolin toimivien kuljetusyritysten ajoneuvot saattavat ylittää rajan monta kertaa päivän aikana ja rajan sulkeutuminen olisikin katastrofi sekä alueella asuville ihmisille että yrityksille.

Verisen lähihistorian takia rajalla on myös vahva symbolinen merkitys. Ei ole siis ihme, että kyseinen raja on yksi suurimmista kompastuskivistä jopa farssimaisia piirteitä saaneissa brexit-neuvotteluissa.



Britannian EU-ero saattaa aiheuttaa logistisia ongelmia pohjoisen Euroopan Unionin läntisimpään valtioon, Irlantiin.

Suomikaan ei mahda maantieteelleen mitään, mutta aina voi yrittää ja apua voi hyvinkin hakea Britannian hylkäämästä EU:sta. Suomi on Irlannin tapaan maantieteellisesti haastavassa paikassa sijaitseva pieni talous, jonka pitää hyödyntää tarjolla olevat mahdollisuudet mahdollisimman tehokkaasti. Suomen on osattava ottaa hyötyn EU:n rahoitushankkeista infrastruktuurinsa kehittämisessä. Suomen pääväyliä joudutaan kehittämään joka tapauksessa, mutta EU:lta saatu avustus mahdollistaisi niiden toteutumisen nopeammin ja paremmin.

Yksi Suomea mahdollisesti hyödyttävä rahoitusinstrumentti on Verkkojen Eurooppa (CEF) -ohjelma, jonka kautta myönnetään unionin rahoitustukea liikenteen, energian ja televiestinnän infrastruktuurihankkeiden tukemiseksi.

Euroopan komissio on julkaissut esityksen seuraavasta CEF-ohjelmasta rahoituskaudelle 2021–2027. Suomen päärata oli esityksessä mukana osana Pohjanmeren ja Baltian välisen TEN-T ydinverkon laajennusta pohjoiseen. Verkkojen Eurooppa -välineen liikenteen alan investointeihin osoitetaan esityksen mukaan 30,6 miljardia euroa.

CEF-esitys menee seuraavaksi Euroopan parlamentin ja jäsenmaiden käsittelyyn. Suomen kannalta on tärkeää, että Suomen päärataa koskeva esitys löytyy lopullisesta päätöksestäkin.

EU satsaa Euroopan liikenneverkkojen kehittämiseen ja Suomen etuna on päästä hyötymään satsauksista mahdollisimman paljon.