



Auto, tekniikka ja kuljetuksen paljastettua mereenrakentamisen kansainvälisen huippuasiantuntijan **Esa Erannin** ja **Antti Talvitien** esiinnostaman Merenkurkun ylittävän Kvarckentie-suunnitelman (Auto, tekniikka ja kuljetus 5, 6 ja 7/2020), kulisseissa on käyty kovaa kuhinaa asiantuntijoiden kesken.

Nyt Esa Eranti ja Antti Talvitie

(ent. Maailmanpankin)

Senior Transport Specialist

ja New York State Universityn

Liikennetekniikan professori)

perustelevat Väyläviraston, LVM:n, VTT:n ja yliopistojen asiantuntijoille.

01.

Kvarckentie tukee Suomen

talouden kasvua

ja parantaa sen ja teollisuuden kansainvälistä kilpailukykyä paremman logistiikan, halvempien ja nopeampien tavarakuljetusten kautta. Kiinteä yhteys avaa uusia markkinoita kaikkiin EU maihin ja Norjan Atlantti- satamista myös USAhan.

Suomen

logistiset kustannukset ovat suuret, 11,4% BKTstä;

Ruotsin

7,3%;

Norjan

7,7% ja

Tanskan

6.3% BKTstä. (Lauri Ojala: Logistic Report 2014, University of Turku)

02.

Kvarckentie olisi työllisyysteko.

Se loisi uusia työpaikkoja nykyisissä ja uusissa elinkeinoissa. Alueet Tampereelta pohjoiseen tulisivat kilpailukykyisiksi Etelä-Suomen kanssa. Se lisäisi taloudellista toimintaa Pohjanmaalla,

Keski-Suomessa, Savossa, Kainuussa ja Lapissa. Se auttaisi säilyttämään asuntojen jakiinteistöjen ja vastaavasti vähentäisi asuntojen kustannuspainetta Helsingin seudulla.

Ilman kiinteää Kvarkentietä näitä prosentteja on lähes mahdoton muuttaa. Fehmarin tunnelilla Tanskan, Ruotsin ja Norjan logistinen etu entisestään paranee.

03.

Kvarkenvägen on halvempi rakentaa ja ylläpitää kuin ns tunnin junat.

Se palvelisi sekä tavara- että henkilöliikennettä. Riippuen linjauksesta, siltojen ja mahdollisen tunnelin pituudesta, kustannukset olisivat 3-5mrd€. Ympäristövaikutukset olisivat täysin hallittavissa koska rakentaminen tapahtusi pääosin merellä. Kvarkentie voidaan rakentaa 3-5 vuodessa kun lainmukainen lupaprosessi on käyty läpi.

04.

Kvarkentie on realistinen investointi

(vastakohtana väyläsuunnitelmille, jotka tarvitsisivat loputonta veronmaksajien tukea). Kvarkentie on halvempi kuin Fehmarn 19 km tunneli Tanskasta Saksaan (moottoritie ja junarata). Maailmassa on monia siltoja ja tunneleita jotka ovat pitempiä kuin Kvarkentien silta, joka on samaa luokkaa kuin suunnitteilla oleva Kattegatt-silta Aarhusista Samsön kautta Kalundborgiin Ison Beltin laivaväylän poikki Tanskassa.

05.

Kvarkenvägen ei ole riskialtis markkina-häiriöille,

kuten lakot, jäänmurto ja sen kustannukset, säätömiöt ja huoltovarmuus. Toisin kuin tunnin junat, tavaraliikenne maksaisi suuren osan Kvarkenvägen kustannuksista. On täysin mahdollista, että Kvarkenvägen tietullitulot (samaa luokkaa kuin Wasa Linen tariffi) kattaisivat muutaman vuoden sopeutumisen jälkeen lähes kaikki kustannukset.

06.

Ruotsi on tulossa mukaan
kustannusten jakoon

ja siten vähentäisi taloudellista riskiä. Myös liikenteen kysyntäriski on vähäinen, koska Kvarkentie loisi koko Skandinaviaa koskevan toimivan talousalueen ja markkinat. Tähän kuuluisi ei yksin tavaraliikenne vaan myös henkilöliikenne.

On mitä todennäköisintä

että EU tulisi mukaan

kustannuksiin 20%:n osuudella.

07. Käyttäjät maksaisivat suurimman osan kustannuksista. On otaksuttavissa että tarvittavat subventiot voisivat poistua muutaman vuoden kuluttua tien avaamisen jälkeen kun yhteiskunnat, talous ja teollisuus, erityisesti Suomessa ja Ruotsissa, ovat sopeutuneet uuteen liikenneympäristöön.

08

. Suomen taloudellinen ja

sosiaalinen hyvinvointi kasvaisi.

Kvarkenvägen vähentäisi tuontitavaroiden hintaa ja siten lisäisi kansalaisten hyvinvointia. Kvarkenvägen lisäisi ja suuntaisi taloudellista kasvua Tampereen pohjoispuolelle.

09.

Kvarkentien rakentaminen

lisäisi rakennusteollisuuden

työpaikkoja ja innovaatiohalukkuutta.

Se lisäisi Suomen teollisuuden, erityisesti teräksen ja myös muiden tuotantolaitosten tuotteiden kysyntää.

10.

Kvarkentiellä olisi monipuolisia

vaikutuksia mm. tuulienergian,

sähkökaapelien, kaasuputkien

kehittämiseksi.

Uudet, suuremmat markkinat loisivat uutta vientiteollisuutta, uusia tuotteita, innovaatioita, työpaikkoja ja uskoa parempaan tulevaisuuteen.

11.

**Kvarkentie lisääi Pohjanlahden
ja sen yli menevän
liikenteen ja kuljetusten luotettavuutta.**

Se ei vähentäisi esimerkiksi Vaasan ja Kokkolan satamientärkeyttä ja liikennettä. Toisin kuin rautateillä, joiden liikennehäiriöt heijastuvat lähes koko rataverkon liikenteeseen, satamat tarjoaisivat aina vaihtoehdon Kvarkentien kuljetuksille ja henkilöliikenteelle - ja päinvastoin.

12.

**Kvarkenvägen edistäisi Pohjoismaista
yhteistyötä**

ja olisi merkittävä aluepoliittinen investointi.

13.

**Kvarkenvägen avaisi uuden
liilennikäytävän Atlantilta myös
Venäjälle, Kiinaan ja Aasiaan.**

14.

**Hyöty-kustannuslaskelma
osoittaa Kvarkentie-Kvarkenvägen
olevan terveellä pohjalla.**

Jo varovaisen liikenne-ennusteen mukaan tarvitaan aluksi vähäistä veronmaksajien subventiotukea. Jos varovainen liikenne-ennuste tuplaantuisi, Kvarkentie-Kvarkenvägen toisi voittoa!

Antti Talvitie, Esa Eranti