



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Merenkurkun laivaliikenteen turvaamista koskevan strategia valmistelu

Työryhmän loppuraportti 11.10.2012

Liikenne- ja viestintäministeriön

visio

Hyvinvointia ja kilpailukykyä hyvillä yhteyksillä

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun nimi
Merenkurkun laivaliikenteen turvaamista koskeva strategian valmistelu. Työryhmän loppuraportti

Tekijät

Työryhmä, pj. Sirkka-Heleena Nyman

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä
Liikenne- ja viestintäministeriö 4.1.2012

Julkaisusarjan nimi ja numero

Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisuja 16/2012

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045
ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-317-6
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-317-6>
HARE-numero

Asiasanat

Merenkurkun liikenne, merenkulku, joukkoliikenne

Yhteyshenkilö

Sirkka-Heleena Nyman

Muut tiedot

Tiivistelmä

Työryhmän asettaminen perustuu hallitusohjelmaan ja sen tehtävänä on ollut tehdä ehdotus toimenpiteistä, jotka on välttämätöntä toteuttaa lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Toimenpiteet, jotka on toteuttava vuoden 2013 alkuun mennessä, työryhmä esitti väliraportissaan 10.5.2012. Pitkätäkätimen strategia ja toimenpide-ehdotukset henkilö- ja tavaraliikenteen turvaamiseksi Merenkurkussa työryhmän piti laatia syyskuun 2012 loppuun mennessä.

Työryhmä on käyttössään olleen materiaalin pohjalta vertaillut toimintavaihtoehtoja ja päätenyt siihen, että pitkälläkin aikavälillä Merenkurkun liikenteen turvaaminen vaatii julkista tukea.

Käytettävissä olevien selvitysten pohjalta työryhmä esittää, että Vaasan ja Uumajan välinen laivaliikenne ja sen kehittäminen nähtäisiin osana isompaa kokonaisuutta, Eurooppa-tie 12:n liikenneinfrastruktuuria. Osan tästä liikenneinfrastruktuurista muodostaisi asiakkaiden tarpeiden pohjalta liikenteeseen räätälöity, ympäristöystävällinen ja jäissä hyvin kulkeva alus.

Työryhmä esittää pitkän aikavälin tavoitteeksi uuden, Merenkurkun liikenteeseen suunnitellun aluksen hankintaa. Investoinnin rahoittamiseksi työryhmä esittää, että Vaasan ja Uumajan kaupungit ja Merenkurkun alueen toimijat tekevät yhteistyötä EU-tukien hakemiseksi. Työryhmä esittää myös, että hakemuksen laatimisen yhteydessä selvitetään Suomen ja Ruotsin valtioiden edellytykset tukea hanketta ja varautua osallistumaan sen kansalliseen rahoitukseen.

Lisäksi työryhmä esittää, että alueen toimijat sitoutuisivat osallistumaan investointiin ja vastaamaan liikenteen hoitamisesta ja toiminnan kuluista niin että nykyisestä joukkoliikennetuesta voidaan luopua.



Publiceringsdatum
11.10.2012

Publikation

Beredningen av en strategi för att trygga fartygstrafiken i Kvarken, arbetsgruppens slutrapport

Författare

Arbetsgruppen, ordf. Sirkka-Heleena Nyman

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet 4.1.2012

Publikationsseriens namn och nummer

Kommunikationsministeriets
publikationer 16/2012

ISSN (webbpublikation) 1795-4045
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-317-6
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-317-6>
HARE-nummer

Ämnesord

Kvarkentrafiken, sjöfart, kollektivtrafik

Kontaktperson

Sirkka-Heleena Nyman

Rapportens språk

Finska

Övriga uppgifter

Rapporten finns också på svenska (Kommunikationsministeriets publikationer 17/2012)

Sammandrag

Arbetsgruppen tillsattes på grundval av regeringsprogrammet med uppgiften att lägga fram ett förslag på åtgärder att genomföra på kort och lång sikt. De åtgärder som måste genomföras före år 2013 presenterade arbetsgruppen i en mellanrapport den 10 maj 2012. En långsiktig strategi med förslag till åtgärder för att trygga person- och godstrafiken i Kvarken skulle arbetsgruppen presentera före utgången av september 2012. Arbetsgruppen har granskat verksamhetsmodeller på basis av det material som arbetsgruppen har haft till sitt förfogande och kommit till den slutsatsen att tryggheten av Kvarkentrafiken kräver offentligt stöd även på lång sikt.

På basis av tillgängliga utredningar föreslår arbetsgruppen att fartygstrafiken mellan Vasa och Umeå och dess utveckling borde ses som en del av en större helhet, den transportinfrastruktur som Europaväg 12 bildar. En del av denna transportinfrastruktur föreslås bestå av ett miljövänligt och isgående fartyg som motsvarar kundernas behov. Enligt arbetsgruppen borde det långsiktiga målet vara att anskaffa ett nytt fartyg som är konstruerat för Kvarkentrafiken. För att finansiera investeringen föreslår arbetsgruppen att Vasa och Umeå städer och aktörerna i Kvarkenområdet ska samarbeta för att ansöka om EU-stöd. Arbetsgruppen föreslår också att man i samband med utarbetandet av ansökan ser över svenska och finska statens förutsättningar att stödja projektet och att förbereda sig för nationella finansieringsandelar.

Vidare föreslår arbetsgruppen att aktörerna i regionerna förbinder sig att delta i investeringen och tar ansvar för ordnandet av trafiken och för kostnaderna för verksamheten så att det nuvarande kollektivtrafikstödet kan slopas.

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 4. tammikuuta 2012 työryhmän, jonka tehtävänä on laatia ehdotus toimenpiteistä, joilla turvataan ympärivuotinen henkilö- ja tavaraliikenne Merenkurkussa. Työryhmän asettaminen perustuu hallitusohjelmaan, jonka mukaan *”hallitus tukee Merenkurkun liikenteen jatkamista ja laatii yhdessä Ruotsin ja Merenkurkun alueen edustajien kanssa yhteisen, pitkäjänteisen strategian, jolla turvataan ympärivuotinen henkilö- ja tavaraliikenne Merenkurkussa”*.

Työryhmän tehtävänä on ollut tehdä ehdotus toimenpiteistä, jotka on välttämätöntä toteuttaa lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Toimenpiteet, jotka on toteuttava vuoden 2013 alkuun mennessä, työryhmä esitti väliraportissaan 10.5.2012.

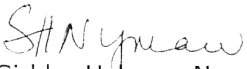
Pitkántähtäimen strategia ja toimenpide-ehdotukset henkilö- ja tavaraliikenteen turvaamiseksi Merenkurkussa työryhmän piti laatia syyskuun 2012 loppuun mennessä.

Työryhmässä on ollut edustus valtiovarainministeriöstä, työ- ja elinkeinoministeriöstä, Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta, Pohjanmaan liitosta, Västerbottenin aluehallinnosta, Merenkurkun neuvostosta, Vaasan ja Uumajan kaupungeista ja satamista. Työryhmä on kokoontunut seitsemän kertaa ja kuullut asiantuntijoita ja tällä hetkellä liikennettä hoitavaa konkurssipesää. Merenkurkun neuvosto teetti työryhmän käyttöön selvityksen Merenkurkun liikenteen nykytilasta. Merenkurkun neuvosto ja Vaasan ja Uumajan kaupungit selvittivät mahdollisuuksia EU-tukien saamiseen ja järjestivät tässä tarkoituksessa EU-komission edustajalle tutustumiskäynnin Vaasaan ja Uumajaan. Ruotsin elinkeinoministeriön edustaja tutustui myös liikenteen nykyiseen tilanteeseen Uumajassa.

Työryhmä on asiantuntijaselvitysten perusteella arvioinut vaihtoehtoja liikenteen pitkäjänteiseen turvaamiseen. Työryhmä esittää, että Vaasa – Uumaja yhteyttä tarkasteltaisiin osana liikenneinfrastruktuuria (Eurooppa tie 12) ja esittää, että osan tästä liikenneinfrastruktuurista muodostaisi asiakkaiden tarpeiden pohjalta liikenteeseen räätälöity, ympäristöystävällinen ja jäissä hyvin kulkeva alus. Työryhmä esittää pitkän aikavälin tavoitteeksi uuden, Merenkurkun liikenteeseen suunnitellun aluksen hankintaa. Investoinnin rahoittamiseksi työryhmä esittää, että Vaasan ja Uumajan kaupungit ja Merenkurkun alueen toimijat tekevät yhteistyötä EU-tukien hakemiseksi. Työryhmä esittää myös, että hakemuksen laatimisen yhteydessä selvitetään Suomen ja Ruotsin valtioiden edellytykset tukea hanketta ja varautua osallistumaan sen kansalliseen rahoitukseen.


Työryhmä luovuttaa kunnioittaen raporttinsa liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä 11. päivänä syyskuuta 2012.


Sirikka-Heleena Nyman
Liikenne- ja viestintäministeriö



Elina Selinheimo
Valtiovarainministeriö



Rauno Matintupa
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus


Ulla-Maj Wideröös
Pohjanmaan liitto

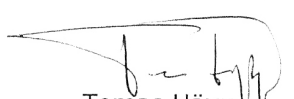

Viktoria Larsson
Uumajan satama

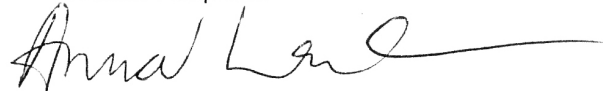

Teijo Seppelin
Vaasan satama


Matti Oivukkamäki
Työ- ja elinkeinoministeriö


Mathias Lindström
Merenkirkon neuvosto


Mikael Öhlund
Uumajan kunta


Tomas Häyry
Vaasan kaupunki


Anna Lassinanti
Västerbottenin aluehallinto

Sisällysluettelo

1. Johdanto

2. Merenkurkun liikenteen nykytila

- 2.1. Rahti- ja matkustajamäärät viime vuosina
- 2.2. Aluksen vuoritiheys ja palvelutaso
- 2.3. Rahti ja matkalipputulot ja niiden kehitys viime vuosina
- 2.4. Tuet ja niiden maksatus
- 2.5. Ongelmat laivaliikenteessä
- 2.6. Laivaliikenteen merkitys alueen talouselämälle
- 2.7. Laivaliikenteen kehitysnäkymiä

3. Merenkurkun liikenteen jatkumisen turvaaminen

- 3.1. Palvelun hankinta ja toimintatuki
- 3.2. Investointituki
- 3.3. Toimintamallit

4. Työryhmän ehdotus henkilöliikenteen turvaamiseksi lyhyellä aikavälillä

5. Työryhmän ehdotus henkilö- ja tavaraliikenteen turvaamiseksi pitkällä aikavälillä

Liite: Konsulttiraportti Merenkurkun liikenteestä

1. Johdanto

Merenkurkussa on liikennöinyt autolautta jo lähes 50 vuotta. EU-jäsenyyden myötä verovapaa myynti päättyi Merenkurkun liikenteessä vuonna 1999 ja se johti vuotuisen matkustajamäärän romahtamiseen noin miljoonasta nykyiseen noin 50 000 matkustajaan. Rahtiliikenteen kysyntä on pysytellyt viimeiset vuodet melko vakaana ollen noin tuhat rekkaa kuukaudessa. Merenkurkun lautta on osa E12-liikenneväylää, joka tarjoaa autoille 800 kilometriä lyhyemmän reitin kuin Perämeren pohjukan kiertävä maantie.

Vaasa-Uumaja reittiä on vuodesta 2000 lähtien liikennöinyt RG Line Oy Ab. Matkustajaliikenne on saanut yhteiskunnan tukea Suomen valtiolta sekä Pohjanmaan ja Västerbottenin aluehallintoviranomaisilta. Tuen oli tarkoitus olla väliaikaista ja se on pienentynyt koko ajan. Voimassa olevan sopimuksen mukaan liikenne saa vuosina 2010 – 2012 tukea 500 000 euroa vuodessa. Vuoden 2011 lopussa RG Line asetettiin konkurssiin. Konkurssipesä on jatkanut liikennettä, mutta lopettanee liikenteen syksyllä 2012. Vaasan ja Uumajan kaupungit ovat perustaneet yhtiön, joka voi ottaa liikenteen hoitaakseen sitten kun konkurssipesä sen lopettaa.

2. Merenkurkun liikenteen nykytilanne

2.1. Rahti- ja matkustajamäärät viime vuosina

Merenkurkussa on viime vuodet liikennöinyt alus on RG 1, jossa on 750 kaistametriä ja 300 matkustajapaikkaa.

Merenkurkun laivaliikenteessä vuoden aikana kuljetettu tavaramäärä kasvoi nopeasti vuodesta 2001 vuoteen 2006, jolloin rahtia kuljetettiin noin 290 000 tonnia. Tämän jälkeen kuljetettu tavaramäärä on ollut 200 – 250 tuhatta tonnia vuodessa.

RG Linen kuljettamien henkilöautojen määrä on vähentynyt tasaisesti vuoden 2003 jälkeen, jolloin se oli hieman yli 25 000. Viime vuonna Merenkurkun ylitti noin 13 000 henkilöautoa.

RG Linen matkustajamäärä Merenkurkun liikenteessä kasvoi vuoteen 2004 saakka, jolloin matkustajia oli 108 570. Tämän jälkeen matkustajamäärä on vähentynyt joka vuosi. Vuonna 2011 matkustajia oli 46 170, mikä on 11 026 vähemmän kuin vuonna 2010. Matkustajamäärä on viime vuodet ollut tavallisesti kahdesta neljään tuhatta kuukaudessa lukuun ottamatta kesän kysyntäpiikkiä. Vuonna 2011 matkustajia oli kesä- ja elokuussa kuutisen tuhatta ja heinäkuussa lähes 12 000.

Merenkurkun liikennettä hoitava konkurssipesä on laskenut lipunhintoja kysynnän kasvattamiseksi. Konkurssipesä on panostanut markkinointiin ja toteuttanut suoramarkkinointikampanjan Suomessa ja Ruotsissa. Strategia näyttää toimivan. Elokuun loppuun mennessä vuoden 2012 matkustajamäärä oli 52 098, mikä on enemmän kuin koko vuonna 2011. Heinäkuussa 2012 matkustajia oli 21 321 kun vuoden 2011 heinäkuussa matkustajia oli vain 11 841.

Valtaosa matkustajista liikkui autolla. Enemmistö matkustajista on liikkeellä työn tai jonkin muun syyn kuin matkailun takia. Kaksi kolmesta on suomalaisia, ruotsalaisia on noin 20 % ja norjalaisia noin 3 %. Suomalaisista matkustajista

suurin osa on Vaasasta (29 %) tai muualta Pohjanmaan rannikolta. Vastaavasti ruotsalaisista matkustajista valta-osa on Uumajasta (14 %) tai sen lähialueilta. Liikenteellä on siis suurta alueellista merkitystä.

2.2. Aluksen vuorotiheys- ja palvelutaso

Merenkurkun liikenteen vuorojen määrä lisääntyi vuoteen 2005 saakka, jolloin vuoden aikana ajettiin 852 vuoroa. Vuonna 2011 vuoroja oli 634. Viime vuosina aluksella on ollut kuusi edestakaista matkaa viikossa siten, että lauantaisin on ollut miehistön vapaapäivä. Vuorotiheyttä tärkeämpänä pidetään aikataulussa pysymistä.

Nykyinen alus ei matkustajia hemmottele. Sisältä ei näe merta ja ulkokansilla ei ole oleskelutilaa. Matkustajakyselyn mukaan nykyiset matkustajat näkevätkin yhteyden vain siirtymisenä paikasta toiseen. Lisäpalveluina toivottaisiin muun muassa internetyhteyksiä, jotta aluksella voisi työskennellä, sekä lasten leikkipaikkaa ja laadukasta ravintolaa.

2.3. Rahti ja matkalipputulot ja niiden kehitys viime vuosina

Merenkurkun liikennettä hoitavan varustamon asiakastulot ovat viime vuosina olleet 7 – 8 miljoonaa euroa. Vuonna 2008 tulot olivat lähes 8,3 miljoonaa euroa, josta rahdilta oli 3,8 miljoonaa ja matkustajilta 4,4 miljoonaa, jossa on mukana aluksella tapahtunut myynti. Vuonna 2011 rahtitulot olivat samalla tasolla, mutta tulot matkustajilta olivat laskeneet 3,1 miljoonaan euroon.

Matkan hinnoittelua on muutettu vuosittain. Lippujen kallistumisen myötä matkustajamäärät ovat laskeneet. Myös markkinointia on vähennetty, millä lienee vaikutusta matkustajamääriin. Konkurssipesä on kesällä 2012 alentanut lipun hintoja ja lisännyt markkinointia. Matkustajamäärä on lisääntynyt ja vaikuttanut positiivisesti myös tulokseen.

2.4. Tuet ja niiden maksatus

Merenkurkun matkustajaliikenne on saanut julkista tukea Suomesta ja Ruotsista vuodesta 1999. Vuonna 2005 tukea maksettiin 1,3 miljoonaa euroa. Tämän jälkeen tuki on pienentynyt. Vuodesta 2008 alkaen tukea on maksettu 500 000 vuodessa, josta Suomen valtion maksama puolikas (250 000 euroa) on ollut liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikennetukea ja toisen puolen on maksanut Uumajan kaupunki.

Merenkurkun liikenne on kilpailutettu kahden tai kolmen vuoden ostosopimuskausin. Kilpailutuksesta on ilmoitettu hankintalainsäädännön mukaisesti EU:n virallisessa lehdessä. Kilpailun voittanut varustamo ei ole saanut yksinoikeutta toimia kyseisellä reitillä, mutta markkinat ovat niin vähäiset ja toiminta tappiollista, ettei kilpailijoita ole ollut.

Kilpailutuksia on ollut toistaiseksi kuusi: vuosina 1999, 2001, 2002, 2005, 2007 ja 2009. Kaikki ovat koskeneet ympärivuotista liikennettä Vaasa-Uumaja reitillä. Länsi-Suomen lääninhallitus ja sittemmin Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on toteuttanut kilpailutukset ja maksanut tuen.

Vuosina 1999 ja 2001 kilpailutetun tuen rahoittivat Suomen valtio, Ruotsin valtio, Pohjanmaan liitto, Vaasan kaupunki, Västerbottenin maakäräjät, Västerbottenin lääninhallitus ja Uumajan kunta. Vuosina 2002 ja 2005 näistä jäivät pois Ruotsin

valtio ja Västerbottenin lääninhallitus. Vuosina 2007 ja 2009 kilpailutetun tuen rahoittajina ovat olleet vain Suomen valtio ja Uumajan kunta.

Viimeisimmän tarjouskilpailun voittajan RG Line Oy:n kanssa on tehty ostosopimus, joka on voimassa vuoden 2012 loppuun. Lisäksi RG Linelle, kuten muillekin varustamoille, on maksettu valtiontukea miehistökustannuksiin (kauppa-alustukea, L meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta 21.12.2007). Matkustajalauttaliikennettä jatkaa tällä hetkellä RG Linen konkurssipesä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on määritellyt Merenkurkun matkustajalauttaliikenteen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi (SGEI) palveluksi. Varustamolle kilpailutuksen perusteella vuosittain maksettu tuki on raportoitu komissiolle SGEI päätöksen 842/2005 mukaisissa maaraporteissa vuosina 2008 ja 2011.

2.5. Ongelmat laivaliikenteessä

Merenkurkun matkustajaliikenteen kysyntä vaihtelee voimakkaasti vuodenaikojen ja suhdanteiden mukaan. Tämä edellyttäisi joustavuutta palvelun tarjonnassa. Viime vuosina kovat jäätalvet ovat vaikeuttaneet aluksen liikkumista ja aiheuttaneet viivytystä ja epävarmuutta sekä rahdin kuljettajille että matkustajille.

Merenkurkun matkustajaliikenteelle aiheutuu haittaa siitä, että sekä Vaasassa että Uumajassa satama sijaitsee keskustan ulkopuolella eikä sieltä ole tarjolla edullista joukkoliikenneyhteyttä, mikä haittaa autottomia matkustajia.

Nykyinen alus RG 1 ei houkuttele turisteja, vaan sitä käytetään vain todelliseen tarpeeseen. Lipun hinta koetaan korkeaksi eivätkä palvelut vastaa odotuksia. Aluksella ei ole tarkoituksenmukaista osastointia, joka helpottaisi miehistön määrän joustoa matkustajamäärien mukaan. Matkustajatilojen laajuus vaikuttaa aluksen miehitykseen, koska miehistöä on oltava riittävästi tarvittaessa evakuoimaan matkustajien käytössä olevat tilat. Matkoja ei tilata riittävän aikaisin, jotta varustamo voisi minimoida miehistön määrän. Nykyinen tukirakenne ei kannusta varustamo maksimoimaan matkustajamääriä.

RG 1 on suhteellisen hidas, mikä vaikuttaa aikataulun suunnitteluun. Aikataulut koetaan hankaliksi, kun lähtöaika vaihtelee viikonpäivän mukaan. Aluksen konetehto ei riitä itsenäiseen jäissäkulkuun normaaleissa talviolosuhteissa, mikä aiheuttaa viiveitä, jotka haittaavat asiakkaita ja vähentävät kysyntää. Aluksessa ei ole keulaporttia joten se täytetään ja puretaan perän kautta, mikä pidentää satama-aikaa.

Verovapaa myynti päättyi Merenkurkun liikenteessä vuonna 1999 EU-jäsenyyden myötä. Se vääristää kilpailutilannetta suhteessa Turku-Tukholma tai Helsinki-Tukholma lauttareitteihin, joilla edelleen on tax free-myynti käytössään ja jotka sen avulla voivat subventoida tosiasiallisia kuljetuskustannuksiaan.

Matkustajamäärät ja tulot ovat viime vuosina pienentyneet, mutta kustannukset eivät ole laskeneet. Suomi ja Ruotsi ovat ainoita Itämeren valtioita, jotka perivät väylämaksua. Kustannuksia on merkittävästi lisännyt polttoaineen hintojen voimakas nousu. Liikennettä hoitavan varustamon aikaisemmista tilinpäätöksistä ilmenee, että toiminta on vuosina 2007 – 2011 ollut keskimäärin noin 850 000 euroa tappiollista. Varustamon ilmoituksen mukaan toiminnan turvaaminen edellyttäisi lisäpanostuksia, joka kohonneiden pääomakulujen vuoksi nostaisi tuen tarvetta noin 2 miljoonaan euroon.

2.6. Laivaliikenteen merkitys alueen talouselämälle ja kulttuurivaihdolle yli Merenkurkun

Suomen ja Ruotsin välinen Merenkurkun alueellinen yhteistyö on kehittynyt pitkän ajan kuluessa. Vaasan ja Uumajan välinen lauttaliikenne on strateginen edellytys elinkeinoelämän kehittymiselle, kulttuurivaihdolle, tehokkaille kuljetuksille sekä työvoiman ja opiskelijoiden liikkumiselle. Merenkurkun alusliikenteellä on suuri merkitys Vaasan ja Uumajan kaupungeille ja niiden lähialueille. Ilman säännöllistä ja ympärivuotista yhteyttä yhteistyö ja sosiaalinen yhteydenpito Suomen ja Ruotsin välillä loppuu.

Yksittäisille ihmisille lauttaliikenteellä on suuri merkitys, koska se antaa mahdollisuuden asua, työskennellä, opiskella ja matkailla merkittävästi suuremmalla lähialueella kuin vain omassa maassa. Vuoteen 2000 saakka kulttuurivaihto yli Merenkurkun oli suhteellisen suurta. Lisäksi tapahtui nuorisovaihtoa mm. urheilussa ja kouluissa. Tämä vaihto on vähentynyt oleellisesti, mikä on vastoin Suomen, Ruotsin ja EU:n yhteistoimintatavoitteita. Sosiaaliset siteet, jotka ovat alueiden välillä, ovat tärkeitä elinkeinoelämän yhteistyössä ja erilaisissa kulttuuri- ja osaamisvaihdossa, jotka pitkällä aikavälillä hyödyttävät yhteiskuntaa. Tällä on vahva kytkös Suomen ja Ruotsin yhteisiin työmarkkinoihin, kun työn perässä on muutettu toiseen maahan.

2.7. Laivaliikenteen kehitysnäkymiä

Vaasan ja Uumajan välinen autolautta on Helsingistä Mo i Ranaan johtavan Eurooppa -tien 12 strateginen linkki. Se tarjoaa ainoan säännöllisen ja ympärivuotisen sekä matkustajia että rahtia palvelevan meriyhteyden Suomen ja Ruotsin välille Tukholman pohjoispuolella. Lähialueen lisäksi yhteys tarjoaa kehitysmahdollisuuksia Norjan, Venäjän ja Baltian maiden suuntiin. Tavarakuljetukset Merenkurkun yli ovat lisääntyneet enemmän kuin Suomen ja Ruotsin välinen kauppa, mikä johtuu Pohjanmaan ja Västerbottenin vahvasta kasvusta ja elinkeinoelämän yhteistyöstä. Nykyinen autolautta täyttää liikenteen perusvaatimukset. Sen autokannen korkeus on riittävä kaikenlaisille kuorma-autoille ja hyttikapasiteetti riittää rekkakuljettajille. Matkustajille on tarjolla nojatuolipaikkoja ja kafeteria. Palvelutarjonta vastaa samantyyppisten Ro-Pax autolautojen tarjontaa 3 – 5 tuntia kestävillä reiteillä, kuten esim. Gotlannin liikenteessä. RG 1 on kuitenkin pienempi ja vanhempi, jonka vuoksi tilatkin ovat pienemmät ja osin kuluneemmat eivätkä vastaa asiakkaan palvelutaso-odotuksia.

Jatkossakin rahdin kuljettamisen tarpeet tulevat korostumaan, mikä on myönteistä, koska se tukee toimivaa henkilöliikenneyhteyttä yli Merenkurkun. Vuoroja voidaan jossain määrin lisätä niinä päivinä, jolloin lautta kulkee ainoastaan kaksi yhdensuuntaista matkaa, mutta mikäli aikataulu on tiiviimpi, vaarana on, että myöhästymisiä on vaikeampi kiritä umpeen. Reitillä tarvittaisiin uudempi alus, joka selviäisi jäissä, toisi lisää rahtikapasiteettia ja vastaisi matkustajien palvelutasotarpeita. Merenkurkun kummallakin puolella on suuri teollinen tuotanto, joka kasvaa maiden keskiarvoja nopeammin. Paremman lauttaliikenteen avulla alueiden synergia vahvistuisi ja tuotantoarvo kasvaisi entisestään myös naapurialueilla.

Alueen elinkeinoelämän tulevaisuudennäkymiä

Sekä Suomen että Ruotsin puolella Merenkurkkua tehdään suuria investointeja elinkeinoelämään ja infrastruktuuriin. Rautatiellä tapahtuu järjestelmämuutos kun

Botnia-rata on valmis ja kunnostettu Ådalinrata otetaan käyttöön tänä vuonna. Vaasa – Seinäjoki väli on sähköistetty ja logistiikkaan tehdään isoja panostuksia uusien tavaraterminalien ja lisääntyneen yhteistyön kautta. Käynnissä on kattava EU-hanke Nordic Logistic Corridor (NLC) reitillä Mo i Rana – Storuman – Uumaja – Vaasa, josta on myös yhteys Trondheimiin. Vaasan ja Uumajan satamat investoivat, jotta ne voivat entistä paremmin palvella alueiden elinkeinoelämää. NLC-hankkeen kokonaisbudjetti on noin neljä miljoonaa euroa ja se sisältää markkinointia kuljetuskäytävän mahdollisuuksista. Eurooppa -12 tien varrelle Norjan rannikon ja Vaasan välillä on viime vuosina investoitu infrastruktuuriin vähintään 252 miljoonaa euroa. Investoinneista noin 44 miljoonaa on tehty Norjan alueelle, 174 miljoonaa Ruotsin alueelle ja 35 miljoonaa Suomen alueelle. Investointien kustannuksiin ovat osallistuneet kunnat, alueet, valtiot ja EU. Lisäinvestointeja on suunnitteilla.

Pohjanmaan kasvu on Suomen alueista vahvimpiä ja teollisuus on hyvin vienti-intensiivistä. Pohjois-Ruotsissa on suuria investointeja kaivannais- ja energiasektoreilla. Sekä Norjan että Venäjän talous on kasvanut vahvasti. Pohjois-Norjan talous vahvistuu öljy- ja kaasutuotannon ansiosta, mikä lisää alueen väestöä ja paikallista kysyntää.

Matkailu tukee alueiden taloutta ja lisää vuorovaikutusta maiden välillä. Sekä Vaasan että Uumajan matkailun liikevaihto on vuositasolla sadan miljoonan euron luokkaa, millä on merkitystä alueiden kasvulle. Matkailuvirran tyrehtyttyä taxfree-myyntien loppumisen jälkeen suomalaisten ja ruotsalaisten osuus matkailijoista on pieni huolimatta alueiden läheisyydestä ja kulttuurisiteistä. Ruotsin tilastokeskuksen mukaan vuonna 2010 Västerbottenissa oli 1,3 miljoonaa yöpymistä, joista noin 1,2 prosenttia (16 000) oli suomalaisia. Vastaavasti norjalaisyöpymisiä oli 14 % ja saksalaisia 2 %. Ruotsalaisyöpymisiä oli 80 %. Pohjanmaalla ja Etelä-Pohjanmaalla oli samana vuonna noin miljoona yöpymistä, joista ruotsalaisia 1,3 %, saksalaisia 0,7 %, norjalaisia 0,5 % ja suomalaisten osuus oli yli 90 %. Näin ollen kummallakin puolella Merenkurkkua on suuri mahdollinen markkina.

Ympäristönäkökohtia

Sen lisäksi, että Merenkurkun yhteys on tärkeä saavutettavuusasia, se on tärkeä myös ympäristösyistä. Lauttamatka Vaasan ja Uumajan välillä on 96 kilometriä, joka on huomattavasti lyhyempi kuin 840 kilometrin tieyhteys Tornion ja Haaparannan kautta. Toinen vaihtoehto tavaraliikenteelle olisi kiertää Turun kautta, jolloin matkaa tulisi 1000 km (maa) + 340 km (meri). Polttoaineiden hintojen nousu ja EU:n poliittinen ohjaus, joka pyrkii siirtämään kuljetuksia maanteiltä rauta- ja vesiteille, johtanee siihen, että rajanylittävää liikennettä siirtyy Tornio - Haaparannasta Merenkurkun reitille. Siirtymät ovat mahdollisia myös Ahvenanmeren liikenteestä.

Tulevaisuuden kuljetuskäytävä Pohjois-Euroopassa

Merenkurkun lautta tarjoaa intermodaalisen yhteyden EU:n ja Venäjän markkinoiden välille. Suomen rautatieverkkoon tehtävät investoinnit vahvistavat rautatiekuljetusmahdollisuuksia Merenkurkusta Seinäjoen ja Helsingin kautta Pietariin. Merenkurkusta voi kehittyä vahva linkki EU:n ja Venäjän markkinoille, jos Vaasan ja Uumajan terminaalitoiminnot saadaan sujuviksi. Kytkenät Muurmanskin radan ja Arkangelin radan kautta avaavat Barentsin alueen mahdollisuudet. Merenkurkun yhteys on lyhin tie Suomen ja Norjan jäävapaiden Atlantin satamien välillä. Pohjois-Euroopan uuden tehokkaan ja ympäristöystävällisen kuljetusreitien merkityksen arvellaan kasvavan lähitulevaisuudessa.

Eurooppa-tie 12 kuuluu nykyiseen TEN-T verkkoon, kuten myös Vaasan ja Uumajan satamat. Vuodesta 2014 lähtien Euroopan TEN-T kattavaan verkkoon kuuluvat Eurooppa-tie 12, Uumajan satama sekä Uumajan ja Vaasan lentokentät, mikä osoittaa käytävän merkitystä Euroopan Unionissa. Se, että Vaasan satama ei sisälly uuteen ehdotukseen TEN-T kattavaksi verkoksi, on suuri puute ja voi vaikeuttaa EU-tukien saamista. Työryhmä ehdottaa, että verkkoa tarkasteltaisiin Suomessa laadittavan merenkulun strategian yhteydessä ja arvioitaisiin mahdollisuutta sisällyttää Vaasan satama kattavaan TEN-T verkkoon.

3. Merenkurkun liikenteen jatkumisen turvaaminen

3.1. Palvelun hankinta ja toimintatuki

Merenkurkun matkustajaliikenteen jatkuminen on turvattu tukemalla sitä joukkoliikenteenä. Tätä toimintatukea on maksanut Suomen valtio ja Ruotsin aluehallinto. Tästä huolimatta liikenne on ollut viime vuosina tappiollista.

EU:n valtioneuvoston asettaa reunaehdotuksia julkisille tuille. Yrityksille myönnettäviä julkisia tukia koskevat periaatteet on määritelty EU:n toiminnasta tehdyn sopimuksen SEUT 107–109 artikloissa. Komission lähtökohtana on, että tehokkaalla valtiontuella korjataan markkinahäiriöitä (market failure) ja sillä on oltava ns. kannustava vaikutus. Kannustavuuden yksi keskeinen edellytys on, ettei hanketta toteutettaisi ilman tukea. Valtiontuen on oltava myös suhteellinen asetettaviin tavoitteisiin nähden (kustannustehokkuuden vaatimus; samaan tulokseen ei päästäisi pienemmällä valtiontuen määrällä). Taloudelliseen toimintaan myönnettävät tuet on pääsääntöisesti etukäteen notifioidava eli ilmoitettava komissiolle. Tukea ei voida myöntää ennen kuin komissio on hyväksynyt tuen sisämarkkinoille soveltuvaksi. Etukäteisestä ennakoilmoitusvelvollisuudesta on olemassa muutamia poikkeuksia kuten esimerkiksi yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen (800/2008) piiriin kuuluvat tuet, komission ns. SGEI-päätöksen (2012/21/EU) mukaiset tuet sekä ns. de minimis -tukena myönnettävä tuki.

Komissio suhtautuu lähtökohtaisesti kriittisesti toimintatuen myöntämiseen (tuen myöntämisen lähtökohtana yrityksen taloudellisen tuloksen ylläpitäminen/parantaminen/puhtaasti kapasiteetin lisääminen). Myös vaikeuksissa olevien yritysten tukeminen julkisista varoista on mahdollista vain erittäin rajoitetusti pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen (1.10.2004 EUVL C 244) perusteella.

Komissio on hyväksynyt oman valtioneuvoston asettaman yhteiskunnalle tärkeiden ja kansalaisten tarpeisiin liittyvien palveluiden tukemisesta niissä tilanteissa, joissa markkinat toimivat puutteellisesti. Tällöin on kyse yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palveluiden eli ns. SGEI-palveluiden tukemisesta. SGEI sääntelyn hyödyntäminen edellyttää, että viranomaisen määrittelee palvelun SGEI-palveluksi ja asettaa palveluntuottajalle julkisen palveluvelvoitteen tuottaa po palvelua. Vaikka jäsenvaltioilla on laaja harkintavalta SGEI-palvelun määrittelyssä sitä rajaavat muun muassa ns. ylikompensatiokieltot ja avoimuuteen (eriytetty kirjanpito) sekä viranomaisen tarkastusvelvollisuutta koskevat säännökset.

Jos palveluntuottaja voidaan valita avoimella ja syrjimättömällä hankintalain mukaisella kilpailutuksella tilanteessa, jossa on useita tarjoajia, lähtökohtana on,

että viranomaisena ei maksa ylikompensaatiota eikä valtiontukea. Suomessa aiemmin järjestettyihin kilpailutuksiin on kuitenkin osallistunut vain yksi tarjoaja eli RG Line Oy.

Komissio on esittänyt ehdotuksessaan uudeksi julkisia hankintoja koskevaksi direktiiviksi (KOM (2011) 896 lopullinen), että hankintalainsäädännössä tuotaisiin nimenomaisia säännöksiä jäsenvaltioiden hankintayksiköiden välisiin yhteishankintoihin. Vaikka nykyisessä hankintalainsäädännössä ei ole nimenomaisia säännöksiä tällaisista jäsenvaltioiden välisistä yhteishankinnoista, ei tällaisille järjestelyille liene esteitä nykytilanteessakaan, vaikkakin direktiivin ehdotetuilla säännöksillä todennäköisesti selkeytetään ja yhdenmukaistetaan nykytilaa. Direktiiviehdotuksen 38 artikla sisältää määräyksiä jäsenvaltioiden välisistä yhteishankinnoista.

Tuen olisi oltava sellaista, että se kannustaisi tuen saajaa kehittämään toiminnan kannattavuutta. Tuen maksajia on tällä hetkellä kaksi. Liikenteestä on suurin hyöty Merenkurkun alueella, joten olisi luonnollista, että myös alueen keskeiset toimijat, jotka ovat tukeneet liikenteen ylläpitoa jatkavat tätä tukea myös tulevinä vuosina.

3.2. Investointituki

Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua (SGEI) koskeva valtiontukisääntely mahdollistaa investointeihin ja erityisesti infrastruktuuri investointeihin liittyvien kustannusten tukemisen, jos ne ovat välttämättömiä SGEI palveluiden tuottamiselle. Koska merenkurkun matkustajalautaliikenteen tukemisessa ei ole kyse saaria palvelevista meriliikenneyhteyksistä, myönnettävä tuki ei enää kuulu 31.1.2012 voimaan tulleen uuden komission SGEI-päätöksen (2012/21/EU) soveltamisalaan, vaan SGEI-palveluun myönnettävä tuki tulee etukäteen ilmoittaa komissiolle. Komissio arvioi tällöin, täyttääkö tukijärjestely SGEI-puitteissa (2012/C8/03) asetetut erityisehdot

Investointeja voidaan tukea myös ns. ympäristötukena, mikä on varustamolle mahdollista joko yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen (800/2008) (EUVL 2008 L214) nojalla tai ympäristön suojelua koskevien suuntaviivojen mukaisesti (EUVL 2008 C 82/01).

Ryhmäpoikkeusasetuksen mukainen tuki voidaan ottaa käyttöön välittömästi¹, kun taas ympäristötuen suuntaviivojen mukainen tukiohjelma pitää hyväksyttää etukäteen komissiossa. Suuntaviivoissa määritellyt tukitasot ovat korkeampia kuin ryhmäpoikkeusasetuksessa. Ryhmäpoikkeusasetuksen 18 artiklassa säädetään investointituesta yrityksille yhteisön normit ylittävään ympäristönsuojeluun tai ympäristönsuojelun tason parantamiseen yhteisön normin puuttuessa. Tukikelpoisia kustannuksia ovat ylimääräiset investointikustannukset, joita kyseissä yhteisön normeissa vaadittua korkeamman ympäristönsuojelun tason saavuttaminen edellyttää. Tuki-intensiteetti on enintään 35 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista; pienillä yrityksillä + 20 % eli 55 %, keskisuurilla yrityksillä + 10 % eli 45 %.

Ryhmäpoikkeusasetuksen 19 artiklassa säädetään tuesta kuljetuskaluston hankintaan. Tukea voidaan myöntää sille investoinnin (ylimääräiselle) osalle, joka johtuu kuljetusvälineen ympäristöystävällisyydestä. Tuki-intensiteetti voi olla enintään 35 %, ja pienet 55 % keskisuuret yritykset 45 %. Riippumatta siitä,

¹ Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen (RPA) mukaisesta tuesta ei tarvitse ilmoittaa etukäteen komissiolle vaan tuesta ilmoitetaan komissiolle jälkikäteen määräajassa yhteenvedotiedot. RPA:n mukainen tuki kuuluu myös komission vuosiraportoinnin piiriin.

käytetäänkö ryhmäpoikkeusasetusta vai suuntaviivoja, kaikki yksittäiset tuet on aina ilmoitettava erikseen, jos tuen määrä on yli 7,5 miljoonaa euroa.

Liikenne- ja viestintäministeriön valtioneuvoston asetuksen 946/2010 mukainen alusten ympäristönsuojelua parantavien investointitukien tukiohjelma on notifioitu komissiolle ympäristönsuojelutuen suuntaviivojen mukaisena järjestelmänä. Se koskee kuitenkin tällä hetkellä vain uusia aluksia.

Komissio on antanut oman tiedonannon myös merten moottoriteiden avaamiseen myönnettävää yhteisön rahoitusta täydentävistä valtiontukea koskevista ohjeista (2008/C317/08). Tiedonannossa on sääntelyä Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin (TEN-T) kuuluviin merten moottoritiet – hankkeisiin myönnettävästä täydentävästä valtiontuesta. Tällaiseen täydentävään valtiontukeen voidaan soveltaa meriliikenteen valtiontukea koskevia suuntaviivoja (2004/C13/03). Myönnettävä tuki on etukäteen ilmoitettava komissiolle.

Merenkurkun liikenteen turvaamiseksi mahdollisesti haettavan tuen jatkovalmistelussa on tarpeen kiinnittää huomiota EU:n valtiontukisääntelyä koskeviin kysymyksiin. Tukea ei voida myöntää ennen kuin komissio on hyväksynyt järjestelyn, jollei tukea voida myöntää ilmoitusvelvollisuutta koskevien poikkeussääntöjen perusteella. Kun tukijärjestelmän sisältö ja sen hyväksyttävyyden perusteet täsmentyvät, komission kilpailun pääosastoon on syytä olla hyvissä ajoissa yhteydessä. Varsinaisen tuki-ilmoituksen komissiokäsittelyyn on varattava riittävästi aikaa.

3.3. Toimintamallit

Työryhmän käytössä olevien selvitysten ja asiantuntijakuulemisen pohjalta työryhmän on tarkastellut kahta vaihtoehtoista toimintamallia Merenkurkun liikenteen turvaamiseksi.

1. Toimintatuen maksamiseen perustuva malli

Merenkurkun matkustajaliikenteen tukea on voitu viime vuosina pienentää, lähinnä rahtiliikenteen hyvän kehityksen vuoksi. Matkustajaliikenteen tulot ovat kuitenkin jatkuvasti vähentyneet ja liikennöivän yhtiön mukaan tuki pitäisi korottaa, jopa 2 miljoonaan euroon vuodessa.

Liikenteessä käytettävä alus on vanha, hidas ja huonosti jäissä kulkeva. Nykyisen aluksen modernisointi vaatisi pääomaa ja nostaisi liikenteen pääomakuluja. Uudemman, liikenteeseen sopivan aluksen löytäminen markkinoilta on vaikeaa. Aluksen hankinta tai vuokraus nostaisi pääomakuluja. Vaasan ja Uumajan kaupunkien, laivameklarin laskelmien pohjalta teettämän ja työryhmälle esitetyn laskelman mukaan vuonna 1990 rakennetun aluksen aikarahtaaminen nykyisellä tuotto – ja kulurakenteella edellyttäisi julkista tukea noin 1,35 miljoonaa euroa.

Tehdyt laskelmat ja RG Line Oy:n toiminnan talouskehitys viittaavat siihen, että nykyinen toimintamalli ei mahdollista liikenteen jatkamista ja kehittämistä kestävältä pohjalta.

Ruotsin valtio ei ole osallistunut tuen maksamiseen vuoden 2005 jälkeen ja suhtautuu kielteisesti toimintatuen maksamiseen.

2. Uusinvestointiin perustuva malli

Tässä mallissa alusta tarkastellaan osana julkista infrastruktuuria, jolle olisi mahdollista saada investointitukea EU:sta. Aluksen olisi kuitenkin oltava innovatiivinen ja sen avulla pitäisi voida parantaa merenkulun ja elinkeinoelämän sekä TEN-T verkoston kilpailukykyä ja toimivuutta. Lisäksi aluksen pitäisi täyttää uudet ympäristömääräykset (mm. rikkidirektiivi) ja vastata asiakkaiden tarpeita.

Uusi toimintamalli perustuisi julkisesti omistettuun ja rahoitettuun alukseen. Aluksen omistaisi Vaasan ja Uumajan kaupunkien perustama yhtiö.

EU-tukien lisäksi tarvittaisiin kansallista rahoitusta Suomesta ja Ruotsista. Kansallinen rahoitus olisi mahdollista koota useista eri lähteistä.

Esimerkin omaisena arviona rahoituksesta voidaan tarkastella investointia, joka koostuisi uudesta aluksesta ja sitä tukevasta satamainfrastruktuurista. Kokonaisuuden arvioitu hankintahinta olisi 85 miljoonaa euroa. EU:n ja valtioiden tuen olisi katettava vähintään 80 % investoinnista. Rahoitusosuudet voisivat jakaantua niin, että 30–40 % tulisi erilaisista EU – tuista, 20-25 % kummaltakin valtiolta ja 20 % alueellista/kunnallista rahoitusta. Mikäli valtion rahoitusosuus on esim. 20 %, eli 17 milj. euroa ja laivan käyttöikä liikenteessä olisi 30 vuotta, tulisi vuotuinen laskennallinen investointi olemaan 0,5 -0,6 milj. euron suuruinen.

Investoinnista arvioidaan saatavan lisä-arvona liikenneinfrastruktuurin osalta parempi intermodaliteetti Suomen ja Ruotsin välillä, erityisesti rautatie- ja merikuljetusten välillä ja paremmat yhteydet niin henkilö- kuin tavarakuljetuksille itä-länsi suunnassa. Lisäksi investointi tukisi innovatiivista kehitystä (aluksen ympäristöteknologia) joka edistää sekä merenkulun että elinkeinoelämän kilpailukykyä. Jäissä hyvin kulkeva alus vähentäisi myös jäänmurtaja-avustuksen tarvetta ja vapauttaisi jäänmurtajakapasiteettia muuhun käyttöön.

4. Työryhmän ehdotus henkilöliikenteen turvaamiseksi lyhyellä aikavälillä

- Yhteiskunnan tukea tulisi jatkaa 1+1 vuotta seuraavilla ehdoilla:
 - tuen rahoittajia tarvitaan lisää
 - kilpailutuksen ehdot uudistetaan siten, että matkustajaliikenteen kehittäminen on operaattorille kannattavaa
 - satamamaksuissa otetaan huomioon liikenteen määrät ja säännöllisyys
- Alueet osallistuvat Merenkurkun liikenteen markkinointiin. Panostukset koordinoidaan käynnissä olevassa hankkeessa. Päävastuu markkinoinnista on varustamolla.
- Vaasan ja Uumajan kunnat järjestävät toimivat liityntäyhteydet kaupunkien keskustoista satamiinsa.
- Vaasan ja Uumajan kunnat pyrkivät aktiivisesti löytämään ratkaisuja ja toimenpiteitä, joilla turvataan matkustajaliikenteen jatkuminen lyhyellä ja pitkällä aikavälillä.

- Selvitetään vaihtoehtoja, joilla reitille saataisiin nykyistä paremmin jäissä kulkeva ja paremman matkustusmukavuuden omaava Ropax-alus.

Pitkän aikavälin ratkaisu vaatii investointitukea. Työryhmä ehdottaa, että Merenkurkun neuvosto selvittäisi yhdessä alueiden kanssa, millaisia investointitukia on mahdollista hakea EU:lta sekä Suomen ja Ruotsin valtioilta.

5. Työryhmän ehdotus henkilö- ja tavaraliikenteen turvaamiseksi pitkällä aikavälillä

Työryhmä on käytössään olleen materiaalin pohjalta vertailut toimintavaihtoehtoja ja päätenyt siihen, että pitkälläkin aikavälillä Merenkurkun liikenteen turvaaminen vaatii julkista tukea.

Käytettävissä olevien selvitysten pohjalta työryhmä esittää, että Vaasan ja Uumajan välinen laivaliikenne ja sen kehittäminen nähtäisiin osana isompaa kokonaisuutta, Eurooppa-tie 12:n liikenneinfrastruktuuria, joka tarjoaa talouselämälle ja kansalaisille kuljetusyhteyden Merenkurkun alueen sisällä ja yhdistää alueen valtakunnan muihin osiin ja ulkomaanliikenteen solmukohtiin Suomessa ja Ruotsissa. Osan tästä liikenneinfrastruktuurista muodostaisi asiakkaiden tarpeiden pohjalta liikenteeseen räätälöity, ympäristöystävällinen ja jäissä hyvin kulkeva alus. Markkinoilta tällaista alusta on käytännössä mahdotonta löytää. Julkista tukea voi pääsääntöisesti saada vain uuden aluksen hankintaan.

Työryhmä esittää pitkän aikavälin tavoitteeksi uuden, Merenkurkun liikenteeseen suunnitellun aluksen hankintaa. Investoinnin rahoittamiseksi työryhmä esittää että Vaasan ja Uumajan kaupungit ja Merenkurkun alueen toimijat tekevät yhteistyötä EU-tukien hakemiseksi. Työryhmä esittää myös, että hakemuksen laatimisen yhteydessä selvitetään Suomen ja Ruotsin valtioiden edellytykset tukea hanketta ja varautua osallistumaan sen kansalliseen rahoitukseen.

Lisäksi työryhmä esittää, että alueen toimijat sitoutuisivat osallistumaan investointiin ja vastaamaan liikenteen hoitamisesta ja toiminnan kuluista niin että nykyisestä joukkoliikennetuesta voidaan luopua.

Liite: Konsulttiraportti Merenkurkun liikenteestä