



**LEDARE
& DEBATT**

06-78482389
debatt@vasabladet.fi

Åbo och Vasa fick varsin maritim nyhet i måndags. Båda är positiva, men en miljövänlig Kvarkenfärja är onekligen fräschare än ett statsägt varv.

Ny färja kräver fortsatt jobb

LEDARE
"Här skapas hållbara för-
utsättningar
för att närings-
livet ska ut-
vecklas och
generera
pengar"

Björn Nyberg
bjorn.nyberg@vasabladet.fi

Måndagen bar med sig två goda, maritima nyheter. Ett ståtligt ingripande tryggar 10 000 jobb i Åboregionen och i Vasa sattes namn på papper som innebär det konkreta startskottet för en ny färja i Kvarken.

Den senare nyheten är välkommen och fräsch. Den förra nyheten är välkommen och bra på många sätt, men fräsch och nytt är det ju inte med ståtligt varvsägande. Hur hjuln rullar är ändå av mindre betydelse just nu. Att staten och tyska Meyer Werit tar över det krisande varvet STX Finland, och framför allt får två stora fartygsbeställningar på köpet har en vid, positiv effekt. Varvet står, precis som Wärtsilä i Vasaregionen, i symbios med underleverantörer, vilka i praktiken bygger merparten av fartygen. Även österbottniska företag brukar få del av kakan.

Att dessa hjul hålls i rullning är viktigt även för framtida utveckling, där det finns verksamhet föds det nya innovationer.

Hur länge Abovarvet klarar sig den här gången är en annan fråga. Men det finns faktiskt tecken på att löneskillnaderna mellan läglöneländer och Finland minskar, ämningstone vad gäller ingenjörskonsten. Så lycka till i Åbo!

ATT VASAREGIONENS MARITIMA NYHET handlade om att Wärtsilä planerar den nya Kvarkenfärjan är symptomatiskt. Regionen går i bränschen för miljövänlig teknologi och byter hela tiden ny mark. Även här är offentlig finansiering inblandad. Planeringen av den nya färjan är en del av projektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor, där bland annat EU är med och bygger en logistikhet, som är betydligt större än en färja. Här var till exempel det för Vasa och Umeå gemensamma hamnbolaget en pusselbit.

Det goda med satsningen är att här går det offentliga inte in och räddar det som räddas kan. Här skapas hållbara förutsättningar för att näringslivet ska utvecklas och generera pengar för den väljärd det offentliga förväntas erbjuda.

Att det görs genom att man med regionala krafter skapar en miljömässigt, och därmed ekonomiskt hållbar förbindelse över Kvarken är mitt i prick.

En helt ny färja behövs inte enbart för att den ska vara miljövänlig. Den bör vara optimalt designad för att en så här nordlig trafik ska vara ekonomiskt hållbar både sommar och vinter och för både gods och passagerare.

MEN, PROJEKTET ÄR LÅNGTFRÅN klart. Det som nu håller på att bli verklighet är fas ett. EU bidrar med sex miljoner euro, men det krävs betydligt mer i skede två, när färjan ska byggas och få investeringsstöd.

Det har gjorts ett långt och ihärdigt arbete i Bryssel för att över huvud taget få med Kvarken på den internationella logistikkartan. Nu behövs än mer arbete, så nya EU-parlamentarikern Miapetra Kumpula-Natri (SDP) har en tydlig uppgift tillsammans med kollegan Merja Kyllönen (VP), som fick plats i trafikskottet.

De är inte ensamma, utan har stor uppbackning. Det är alltid bra med visioner och idebrytning, men ändå får man hoppas att även de som talar om en fastförbindelse över Kvarken hjälptat stöder en ny färja. Det är den som är närmast verkligheten.

Och vem vet, kanske får måndagens två maritima nyheter en återkoppling om några år, när Kvarkenfärjan med Wärtsiläs gasmotorer byggs på varvet i Åbo.



KOLUMN
RALF
FRIBERG
ambassadör och publicist

Kommendörens nya kläder

Försvarmaktens nye kommendör är flyggeneralen Jarmo Lindberg. Hans tillträde markerar ett regimskifte inom försvaret.

Det är lätt att placera Horner-flygaren Lindberg i samma kategori som statsminister Alexander Stubb. De är den nya tidens män.

Lindberg sänder Twitter-meddelanden, han cyklar gärna och idkar konditionsidrott. En militär hurttulle alltså, med ögat fäst mot framtiden.

"Finland borde förtoga över en insatstyrka i praktiskt taget permanent beredskap."

HUR VAR DET TIDIGARE? Generalen av infanteriet Adolf Ehrnrooth och generallöjnanten Rolf Stewen var ryttare med förräma tävlingsmeriter. Militär femkamp var länge en populär sport bland officerarna. Överstelöjnanten Kurt Lindeman i Dragsvik var en bad-

are på att fäcka, simma, skjuta, rida och löpa. Den förra kommendören Ari Puheleinen var intresserad av orientering.

Det förefaller som de uppräglade maritalska idrottarna kommer att sakna utövare i framtiden. Försvaret har inga hästar kvar, sportskytte är en civil gren, fäktning är en liten sport, löpningen är konditionssträining. Vad militärt twitterande tjänar till vet jag inte.

Jarmo Lindberg har fällt två viktiga kommentarer vid sitt tillträde. Han anser att försvaret borde få en liten, men vass udd, en styrka som kan reagera snabbt och som förmodligen borde innehålla komponenter av de tre huvudvapenslagen. Vad får vi då? Finland borde förtoga över en insatstyrka i praktiskt taget permanent beredskap. Då kunde vårt flygvapen möta kränkningar av luftrummet i realtid, eller näst intill.

DET SAMMA GÄLLER SKYDDET av våra territorialvatten och landgränser. Det gäller mest att sätta sig i respekt gentemot utomstående makter. Bakslaget då de ryska kränkningarna av vårt luftrum inte kunde besvaras har skapat djupt missnöje hos den militära ledningen.

En snabb och vass udd har inte någon lång uthållighet. Men den första reaktionen ger tid för en mera omfattande reaktion. Den fäster omvärldens omedelbara uppmärksamhet vid vad som händer vid våra gränser. Den banar väg för internationellt bistånd. Jarmo Lindbergs önskemål om att vår reserv borde öka, är en logisk fortsättning på den snabba uddens taktik. Denna reserv kan i tecknet av europeisk solidaritet snabbt utrustas med nya, materielia resurser. Vi behöver i en kris inte belgiska infanterister eller franska marosser men vi behöver flyg och flotta och slagfältets nyaste vapen.

Den strategiska utvecklingen och försvarets behov i en pressad situation leder till att Nato-medlemskapet kan utvecklas till ett kategoriskt imperativ vare sig vi vill eller inte.

DEBATTERA I VBL!

MELA DIN INSÄNDARE till debatt@vasabladet.fi eller per brev till Vasabladet/debat, Pb 52 65101 Vasa. **SMSA** till 13510. Inled med: VBL mellanlag DEBATT mellanlag, och din text. Namn och hemort måste bifogas. Sms:et kostar 95 cent.

REGLER FÖR INSÄNDARE: Längden på insändare bör i regel inte överskrida 2500 tecken inkluderande mellanlag. VBL välkomnar kortare insändare med maximalt 1500 tecken.

DEBATTARTIKLAR: Längden på debattartiklar bör i regel inte överskrida 3 500 tecken inkluderande mellanlag.