Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Lausuntopyyntönne 23.4.2021, Dnro E 45/2021 vp

Lausunto: asetus unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittämiseksi.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto ymmärtää, että TEN-T ydinverkon keskeinen tavoite on Euroopan sisämarkkinoiden toimivuuden edistäminen, tavoitteena ei pidä olla ydinverkon laajentaminen kattavasti EU:n reuna-alueille. Yhteydet reuna-alueilta tulee hoitaa kattavan TEN-T verkon ja muun liikenneverkon kautta.

Samoin kuin Suomi, niin Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää TEN-T ydinverkkokäytävien priorisointia tärkeänä. Toisaalta pitää huolehtia syrjäisten alueiden saavutettavuudesta TENT-T ydinverkoille esim. kompensoimalla syrjäisten alueiden suoria ja yhteiskuntataloudellisesti parhaiten kannattavia yhteyksiä TEN-T ydinverkkokäytäville mm. TEN-T kattavan verkon pullonkauloja poistamalla. Pohjois-Karjalan ja koko itäisen Suomen kannalta on hyvä, että olemassa olevaa TEN-T verkkoa pyritään hyödyntämään jatkossa myös täysimääräisesti, tämä koskee myös Saimaan syväväyläverkkoa.

Itä-Suomen erityispiirre on Saimaan kanavan kautta kulkeva kauppamerenkulku ja Saimaan syväväyläverkko, joka kuuluu TEN-T ydinverkkoon. Pidämme tärkeänä, että tämä syväväyläverkko pysyy jatkossakin TEN-T ydinverkon osana ja on osa suomalaista kauppamerenkulkua, koska sillä on kestävänä liikennemuotona suora yhteys EU:n sisämarkkinoille, tulee sen potentiaali ulosmitata täysimääräisesti jo päätettyjen ja suunniteltujen kehittämisinvestointien tuloksena. Tämän lisäksi Suomella on tuhansia väyläkilometrejä rannikolla ja sisämaassa, joiden hyödyntämistä osana kestävämpää liikennejärjestelmää tulee myös tarkastella.

Turvallinen sekä ympäri vuoden häiriöttömästi ja mahdollisimman vähäisin ilmasto- ja ympäristövaikutuksin toimiva meriliikenne on Suomelle tärkeää. Tämä koskee myös Saimaan kanavalla ja Vuoksen vesistössä tapahtuvaa kansainvälistä kauppamerenkulkua. Pidämme hyvänä, että Suomi vaikuttaa asetuksen uudistukseen niin, että talvimerenkulun, jäävahvistettujen alusten ja jäänmurtopalveluiden merkitys osana eurooppalaista häiriötöntä ja ympärivuotisesti toimivaa liikennejärjestelmää tunnistetaan. Asetettavat ja käyttöönotettavat laivaliikenteen energiatehokkuusvaateet sekä päästövähennystoimet eivät saa vaarantaa meriliikenteen toimintakykyä osana ympärivuotisesti toimivia tehokkaita kuljetusketjuja.

Maantieverkon osalta on perusteltua, että Suomi suhtautuu TEN-T-verkon laajennuksiin ja korkeisiin laatuvaatimuksiin kriittisesti. Pikemminkin pitäisi pystyä siirtämään pitkämatkaisia maantiekuljetuksia kestävimmille kulkumuodoille, joka on ollut jo useita vuosia yhteisenä tavoitteena Euroopassa. Pohjois-Karjalan maakuntaliiton mielestä keinot Intermodaalikuljetuksien ja multimodaalisuuden hyödyntämiseksi

kuljetusketjuissa ja logistiikassa vaatii kilpailukykyistä hinnoittelua, hyvää palvelutasoa, kulkumuotokohtaisten tietojen ja järjestelmärajapintojen avaamista sekä kattavaa solmupisteverkostoa, jolla tarvittavat operaatiot ja mahdollinen lisäarvon tuotto kuljetusketjuihin mahdollistetaan.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää hyvänä, että Suomi pyrkii kehittämään merten moottoritie konseptia ja vahvistamaan lähimerenkulun roolia, joka on myös kehittyvä ja uudistuva liikennemuoto Itä-Suomessa.
Itäisen Suomen ja Pohjois-Karjalan kannalta on tärkeää, että asetusuudistuksessa huomioidaan sisävesiliikenteen merkitys ja tuodaan selkeästi julki, arviot sisävesiliikenteen sekä Euroopassa liikennemuodon käyttämän lainsäädännön hyödyt ja haitat kansallisella tasolla. Jatkossa tulee pyrkiä avaamaan keskusteluyhteys ja verkostoitua sisävesilainsäädäntöön vaikuttaviin järjestöihin ja tahoihin (mm. Rheinin komissio, INE, EFIP sekä UNECE) jotta myös pohjoismaiset näkemykset olosuhteet huomioidaan osana eurooppalaista sisävesiliikenteen lainsäädännön kokonaisuutta. Vaikuttamalla sisävesiliikenteen lainsäädäntöön kansainvälisellä tasolla voidaan sitä mahdollisesti paremmin hyödyntää ja ottaa käyttöön myös Suomen aluevesillä. Sisävesiliikenteen potentiaalia kestävänä liikennemuotona tulee edistää ja kehittää mm. Tarkastelemalla rannikon ja sisämaan matalaväylien hyödyntämistä kuljetuksissa sekä CESNI ja Rheinin komission säännösten käyttöönottoa tällaisilla vesiväylillä.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää hyvänä, että asetusuudistuksessa huomioidaan sisävesiliikenteen merkitys. Sisävesiliikenteen sääntelyn vaikutusten arvioimiseksi tulee käydä avointa keskustelua ja tehdä vaikuttamistyötä EU-tasolla. Suomessa on EU:n toiseksi eniten sisävesiväyliä kilometrejä, mutta Suomella ei ole välttämättä tarvetta täysimääräiseen harmonisointiin liittyvien säännösten osalta, koska Suomen sisävesiliikenne ei ole suorassa yhteydessä toisen jäsenvaltion sisävesiliikenteen väylästöön. Merkittävin osa Suomen sisävesillä tällä hetkellä liikennöivästä liikenteestä on Saimaan syväväylästöllä liikennöivää kansainvälistä kauppamerenkulkua, joka toimii sen mukaisilla IMO:n määrittämillä SOLAS säännöillä. Suomen kauppamerenkulun käyttämä väyläverkko on hyvässä kunnossa ja tällä väyläverkostolla ei synny ja ole juurikaan korjausvelkaa, lisäksi väylästöillä on kapasiteettia runsaasti vapaana ja hyödynnettävissä. Suomen tuleekin pyrkiä Saimaan kanavan liikenteen ympärivuotiseen käyttöön mm. investoimalla kanavan sulanapitojärjestelmän rakentamiseksi. TEN-T rahoitusinstrumentti CEF:n käyttäminen tähän tarkoitukseen tulisi viipymättä selvittää.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää myös tärkeänä, että älykkään liikenteen osalta huomioidaan kaikkien liikennemuotojen älyliikennekehitys. TEN-T –asetuksessa tulee huomioida kaikkien liikennemuotojen ajantasaisen tiedon jakaminen, hallinta, yhteentoimivuus, digitalisointi sekä automaatiokehitys. Tiedon siirtyminen yli kulkumuotorajojen on edellytys, että liikenteen kestävyys- ja tehokkuustavoitteet voidaan toteuttaa mm. intermodaalikuljetusten lisäämiseksi ja kuljetusten siirtämiseksi kestävimpiin liikennemuotoihin. Tietojärjestelmien kehittämisellä, avoimella sekä ajantasaisella tiedolla, jonka tulee olla helposti saatavilla, on myös merkittävä vaikutus liikennejärjestelmän tehokkuuteen, kestävyyteen sekä päästöjen vähentämiseen myös liikennemuotokohtaisesti.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää tärkeänä, että alueellisten lentoasemien merkitys tunnustetaan myös Suomen elinvoiman ja saavutettavuuden näkökulmasta sellaisilla

alueilla, joille ei tulla edes pitkällä tähtäimellä pääsemään junalla alle kolmessa tunnissa Helsinkiin. Jatkossa tulee edistää myös lentoliikenteen vähäpäästöisyyteen tähtääviä toimia. Pohjois-Karjala pitää tärkeänä, että kattavan TEN-T verkon lentoasemia kehitetään ja liikennemuodon päästöjä pienennetään radikaalisti. Palvelutasoa (vuorotarjontaa) tulee myös parantaa, jotta lentoliikenne säilyy käytettävänä ja kehittyvänä kulkumuotovaihtoehtona myös tulevaisuudessa.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää kannatettavana, että Pohjoismainen yhteistyö Ruotsin ja Norjan kanssa nostetaan keskiöön kehitettäessä TEN-T yhteyksiä ja yhteisiä solmukohtia Pohjoismaiden välillä. Strategisesti on tärkeää määrittää yhteinen merisatama norjan/Barentsin meren puolelle, jonka roolina on toimia vaihtoehtona Keski-Euroopan suurille kv. liikenteen satamille (Antwerpen, Hampuri, Rotterdam yms.) Yhteistyötä ja koordinointia pidetään tässä mielessä tärkeänä. Isojen ydinverkkokäytävä hankkeiden yhteydessä tulisi myös aina arvioida kansallisesti eri aluetyypeille aiheutuvat negatiiviset ja positiiviset vaikutukset (Käytävän sisäinen alue/Käytävän valuma-alue/Käytävän etäalue)

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Markus Hirvonen
maakuntajohtaja

Lisätietoja:
maakuntasuunnittelija, Jyrki Suorsa
etunimi.sukunimi@pohjois-karjala.fi
puh. 050 466 8511

projektipäällikkö Jukka Hasu
etunimi.sukunimi@pohjois-karjala.fi
puh. 050 3222627

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu. Voitte tarkastaa allekirjoituksen oikeellisuuden kirjaamosta.