U 16/2022 vp
E 141/2021 vp

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausunto 3.3.2022

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta EU:n asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittämiseksi sekä valtioneuvoston selvitys koskien komission tiedonantoa TEN-T laajentamisesta kolmansiin maihin

Lapin kauppakamari kiittää mahdollisuudesta tulla kuultavaksi sekä jättää kirjallinen lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle. Käsittelyssä olevat asiat ovat erittäin oleellisia Lapin ja koko Suomen elinkeinoelämän kehittymisedellytysten kannalta.

Tilannekuvaa pohjoisesta

Lappi on Suomen 5. suurin vientimaakunta ja kansainväliset yhteydet ovat keskiössä niin tavaraviennissä kuin kansainvälisessä matkailussakin. Suomen historian suurimman metsäteollisuuden investoinnin lisäksi kaivosteollisuudessa on odotettavissa vuosikymmenen aikana useampia jätti-investointeja, jotka lisäävät kuljetusten määrää. Lisäksi kansainvälinen matkailu on kääntymässä koronan jälkeen uuteen voimakkaaseen kasvuun.

Toimivat logistiset yhteydet rajojen yli ovat tärkeitä pohjoisessa sekä Lapin maakunnan että koko Suomen kehityksen kannalta. Lappi on keskellä rajat ylittävää liikenneverkkoa ja kasvavaa kiinnostusta herättävää arktista aluetta. Ennen koronapandemiaa liikennemäärät Lapin maarajoilla ovat olleet tasaisessa kasvussa ja 2019 Lapin maarajat ylitti jo lähes 8 miljoonaa ajoneuvoa. Pandemia on vähentänyt rajaliikennettä tilapäisesti vuosina 2020 ja 2021, mutta liikenne on kääntymässä kasvuun.

Lapin kauppakamarin toteuttaman selvityksen mukaan Lapin ja sen laajan ympäröivän lähialueen investointipotentiaali on jopa 178 miljardia euroa. Tässä korostuvat etenkin teollisuuden vihreän siirtymän hankkeet sekä energiainvestoinnit. Pohjois-Suomen oman 47 miljardin euron investointikokonaisuuden lisäksi kolmen rajanaapurin alueella muutamien satojen kilometrin etäisyyksillä tapahtuu merkittävää taloudellista kasvua. Suomen tulee varmistaa, että liikennepolitiikka ja väylien kehittäminen tukee koko potentiaalin realisoitumista ja sitä kautta mahdollisimman suurta hyötyä Suomelle. Julkaisemamme Barentsin alueen investointipotentiaaliselvitys on kokonaisuudessaan nettisivuillamme osoitteessa www.lapland.chamber.fi/julkaisut. (Lisätietoa liikenteestä ja investointipotentiaalista kuvioina lausunnon lopussa.)

Yleistä liikennepolitiikasta

Liikennepolitiikka on hyvin monitasoista, eikä tee tilanteen ymmärtämistä helpoksi. Näkemyksemme mukaan Suomen kansallinen liikennepolitiikka asetuksineen ja ohjelmineen ei ole täysin linjassa EU-tason linjausten kanssa ja yhteensovittamista tarvitaan.

Periaatteellinen keskustelu sekä kotimaan että EU:n liikennepolitiikasta ja niiden keskinäisestä suhteesta olisi tarpeen. Olisi varsin helppo listata väyliä ja kohteita lisättäväksi TEN-T –verkolle, mutta näkemyksemme mukaan tässä vaiheessa tätä merkittävämpää olisi Suomen kyvykkyys investoida väylien ja logistiikan kehittämiseen.

Liikenneverkkojen kehittämisen priorisoinnissa tulisi entistä enemmän huomioida elinkeinojen tarpeet. Jos tarkastelussa keskitytään puhtaasti sinne, missä henkilöliikenteen volyymit ovat suuria, on harvaanasutulla alueella mahdotonta kehittää liikenneverkkoja ja näillä alueilla elinkeinot jäävät heikompaan asemaan.

Pohjoisessa Ruotsissa katsotaan jo vahvasti pohjoiseen suurissa elinkeinoelämän investoinneissa. Tämä sama olisi nyt syytä tehdä myös Suomessa, sillä investointipotentaalin realisoituminen vaatii myös liikenneyhteyksien parantamista. Liikennepolitiikassa pohjoinen-etelä -yhteydet tulisi priorisoida kehittämisessä.

Toimivat raideyhteydet vähentävät eniten hiilidioksidipäästöjä ja raskasta liikennettä on tärkeä saada kiskoille. Tämän rinnalla tulee kuitenkin huolehtia, myös siitä, että raskaan liikenteen kuljetuksilla on kilpailukykyiset toteutusmahdollisuudet myös niillä alueilla, joilla ei ole raideyhteyttä. Liikenteen päästövähennykset tulevat olemaan kalliita toimia ja pohjoisessa seurataan huolestuneena mm. talvimerenkulkuun kipeästi osuvan päästökauppajärjestelmän kehittämistä ja kannetaan huolta Suomen mahdollisuudesta neuvotella helpotuksista.

Suomi ei voi enää viivytellä liikenteeseen ja väyliin panostamista. Tällä hetkellä korjausvelka kasvaa koko ajan ja Suomi on vaarassa jäädä jälkeen monista muista Euroopan maista.

TEN-T kehittäminen (U-kirje)

Lapin kauppakamarin mielestä **Suomen on tavoiteltava olemassa olevien velvoitteiden täyttämistä TEN-T ydinverkolla annetun määräajan puitteissa (2030**). Suomen liikenneverkkojen tulee kehittyä tiiviinä osana yhteistä eurooppalaista liikenneverkkoa.

Lapin kauppakamari korostaa, että TEN-T-verkkoa koskevia vaatimuksia ja verkon laajuutta tulee tarkastella erityisesti Suomen eri alueiden saavutettavuuden ja Suomen saavutettavuuden näkökulmasta sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen mukaisen kansallisen väyläpolitiikan näkökulmasta.

Suomen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ei ohjaa TEN-T verkkojen kehittämistä, sen sijaan Liikenne12 ja kansallinen väylärahoitus tulisi nähdä osana TEN-T verkkojen kehittämistä. **Lisäksi on äärimmäisen tärkeää, että kansallisesti täydennetään määrityksiä ja varmistetaan riittävä rahoitus niiden lukuisten elinkeinoille tärkeiden väylien ja kohteiden osalta, joita ei ole vielä viety TEN-T verkolle.**

Olemme yleisellä tasolla samaa mieltä valtioneuvoston näkemyksen kanssa siitä, että asetuksen tulee mahdollistaa Suomen kansallisten erityispiirteiden huomioiminen.

Suomen kanta uudistukseen on, että “koska CEF-rahoitusta ei ole Suomen maanteille juurikaan saatavilla, valtioneuvosto pitää hyvänä, että maanteiden laatuvaatimuksia on asetusehdotuksessa ydinverkon osalta lievennetty ja määräaikaa siirretty eteenpäin. Valtioneuvosto pyrkii kuitenkin vaikuttamaan siihen, että maanteiden vaatimuksia edelleen joustavoitettaisiin.”

Lapin Kauppakamari ei tue tavoitetta maanteiden vaatimusten joustavoittamisesta tai tue näkemystä siitä, että asetusuudistus antaisi Suomen väylien investoinneille ja laatuvaatimusten nostolle lisäaikaa.

Suomen ei tulisi vahvasti edistää nykyistä laajempia joustomahdollisuuksia. TEN-T asetuksen perimmäinen tarkoitus on lisätä yhteen liitettävyyttä EU:ssa, eikä liikenneverkon laatuvaatimuksista poikkeaminen ei voi olla tarkoituksenmukainen lähtökohta Suomen TEN-T politiikan kehittämiseen.

Pidämme hyvin tärkeänä VT4 kehittämistä TEN-T ydinverkon käytävänä kriteerit täyttäen etelästä pohjoiseen, esimerkiksi Oulu-Kemi väli tulee toteuttaa moottoritietasoisena. Ydinverkolla Suomen pääradan pullonkaulat tulee poistaa, ja liikenteen nopeuttaminen etelästä pohjoiseen tulee olla keskeinen tavoite. Suomen tulee myös ottaa aktiivinen rooli raideliikenteen käynnistämisessä Tornio-Haaparanta -radan kautta Ruotsiin. Lisäksi täytyy varmistaa, että raideyhteys myös Kemistä Rovaniemelle jatkuu ydinverkkotasoisena. Oulun sataman lisääminen ydinverkolle on myös erittäin tärkeä toteuttaa.

Suomen on panostettava väyliin nykyistä tasoa huomattavasti enemmän sekä valtion rahoituksella että CEF-instrumenttia hyödyntäen ja varmistettava että Suomen väyläverkko ei jää jälkeen EU:n kehityslinjasta. Ratkaisevaa Suomen investointikyvykkyydessä on osaaminen CEF-rahoituksen täysimittaisessa hyödyntämisessä. Tähän tulee panostaa koko ydinverkon ja etenkin raideliikenteen osalta. Rahoitukseen liittyen tulisi tarkastella voisiko Suomi väljemmillä kansallisilla tulkinnoilla mahdollistaa suuremman saannon, kuten joissakin muissa jäsenmaissa on ymmärtääksemme toimittu.

Lapin kauppakamari pitää tärkeänä, että Suomi pyrkisi entistä aktiivisemmin vaikuttamaan myös asetuksen verkkoja koskeviin vaatimuksiin, jotta ne mahdollistavat Suomen verkkojen kehittämisen entistä paremmin.

TEN-T Laajentaminen kolmansiin maihin (E-kirje)

Suomen kannassa korostetaan kolmasmaayhteyksin luomista ETA- ja EFTA-maihin, erityisesti Norjan Narvikiin.

Lapin kauppakamari pitää erittäin hyvänä Narvikin yhteyden korostamista. Tällä hetkellä raideliikenne on jo maksimikapasiteetissa ja rata Narvikiin odottaa isoa kehittämispanosta.

Lapin kauppakamari täydentää, että Suomen ja koko Euroopan kannalta Narvikin yhteyden lisäksi tulee kehittää yhteyttä Kirkkoniemeen ja sen myötä kehittää Suomen VT4 myös aivan pohjoisessa. Kirkkoniemessä tullaan toteuttamaan merkittäviä investointeja satamaan ja arktiseen merenkulkuun.

Pohjoista poikkiliikennettä on kehitetty esimerkiksi The Arctic Route -yhteyden avulla Suomen, Ruotsin ja Norjan välillä. Strateginen kehitettävä käytävä Norjaan on myös VT21 Norjan rajalle ja yhdistyen Pohjois-Norjan pääväylään. Näille yhteyksille on selvää tarvetta.

Venäjän sodan vuoksi liikenneyhteyksien kehittäminen Venäjälle pysähtyy, ja Ukrainaan puolestaan paranee.

Lisätiedot:
Toimitusjohtaja Liisa Ansala, liisa.ansala@rovaniemi.fi, p. 044-5777514

LIITTEET:

1) Lapin elinkeinoelämän kannalta keskeisimmät liikennehankkeet
2) Lisätietoa liikenteestä
3) Lisätietoa investointipotentiaalista

LIITE 1: Lapin elinkeinoelämän näkökulmasta keskeisimmät liikennehankkeet

Tiehankkeet

- **VT 4** on Suomen tärkein elinkeinoelämän runkoväylä ja sen merkitys koko maan taloudelle on huomattava. VT4:n TEN-T ydinverkko-osuus tulee parantaa täyttämään ydinverkon kriteerit. Lapissa merkittävä palvelutason nosto välillä Keminmaa-Rovaniemi ja edelleen Rovaniemi-Sodankylä-Inari
- **Kantatie 82** palvelutason ja liikenneturvallisuuden parantaminen Vikajärvi- Kemijärvi ja edelleen Sallaan.
- **VT 21** tulee tarkastella ja korjata välillä koko matkalla Tornio-Kilpisjärvi, jotta VT21 täyttää pääväyläasetuksen vaatimukset.

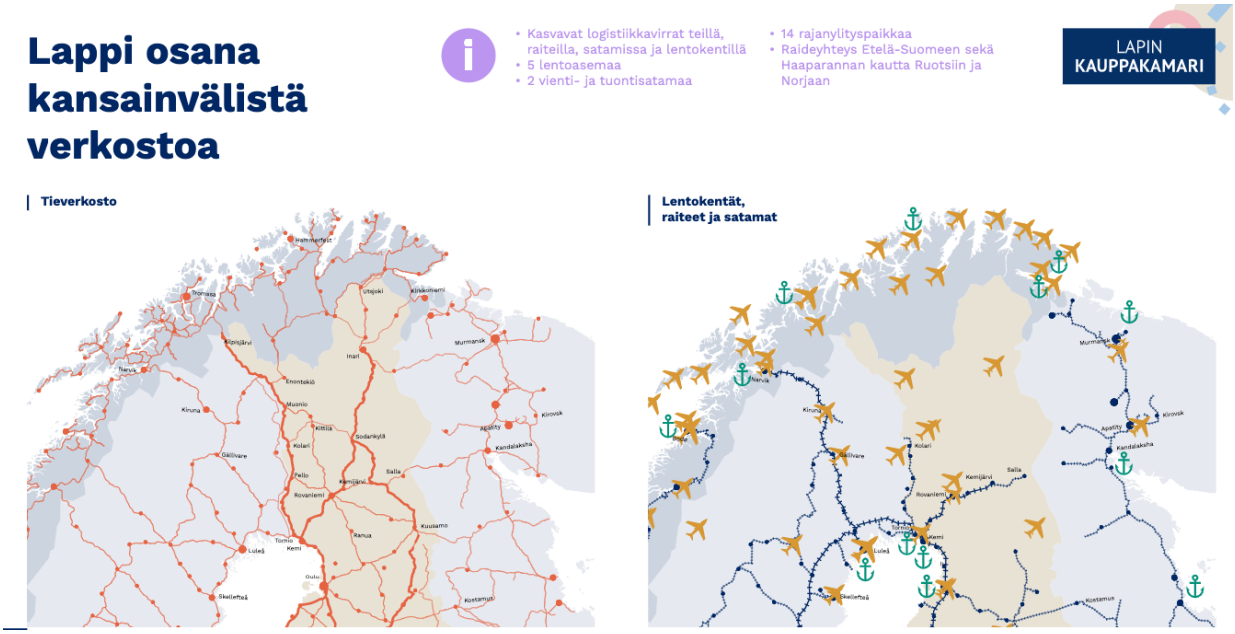
Raideliikenne

- **Oulu-Kemi-Rovaniemi rataosuuden** parantaminen ja nopeuden nosto
- **Kemi-Kolari rataosuuden** sähköistäminen. Yhteys tärkeä matkailun henkilöliikenteen kehittämiseksi, ilmastotoimien myötä junamatkustuksen entistä parempi mahdollistaminen on oleellista.
- **Koko pääradan välityskyky** ja nopeuden nosto on Lapin elinkeinoelämän kehittymisen kannalta tärkeää. Suomen pääradan tulisi täyttää TEN-T ydinverkon vaatimukset.

Lentoliikenne

- Kemi-Tornion lentokentälle tulee turvata päivittäinen yhteys. Kemi-Tornio on Rovaniemen rinnalla tärkeä maakunnan ja talouden keskus

LIITE 2: Lisätietoa liikenteestä



Lentoliikenne Lapissa

- Matkustusrajoitukset 2020–2021 iskivät lentoliikenteeseen
- Matkustajamäärä Lapin kentillä 2021: 0,6 milj., 2019: 1,4 milj.

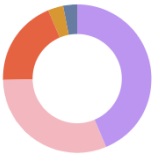
LAPIN KAUPPAKAMARI

Lentokentät suhteessa matkustajamääriin

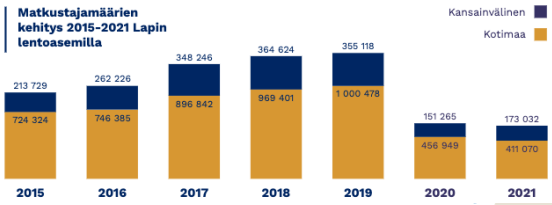


Matkustajamäärät Lapin lentoasemilla 2021

1. Rovaniemi	**255 000**	(2019: 661 000)
2. Kittilä	**182 300**	(2019: 363 200)
3. Ivalo	**110 500**	(2019: 239 800)
4. Enontekiö	**19 600**	(2019: 28 000)
5. Kemi-Tornio	**16 700**	(2019: 63 600)



Matkustajamäärien kehitys 2015-2021 Lapin lentoasemilla



Rajaliikenne Lapissa

- Matkustusrajoitukset vähensivät rajaliikennettä 2020–2021
- Rajanylityksiä Lapin maarajoilla 2021: 3,1 milj.
- Rajanylityksiä Lapin maarajoilla 2019: 8 milj.

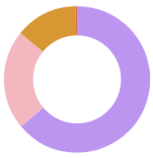
LAPIN KAUPPAKAMARI

Maaliikenteen rajanylityspaikat Lapissa

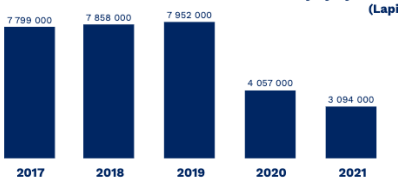


Rajanylitykset Lapin maarajoilla 2021 (Saapuneet ja lähteneet)

1. Tornion maaraja	**1 985 000**	(2019: 5 011 000)
2. Ruotsin raja (-Tornio)	**674 000**	(2019: 1 707 000)
3. Norjan raja	**431 000**	(2019: 1 137 000)
4. Venäjän raja	**5 000**	(2019: 97 000)



Rajanylitysten kehittyminen 2017-2021 (Lapin maarajat yhteensä)



Meriliikenne Lapissa

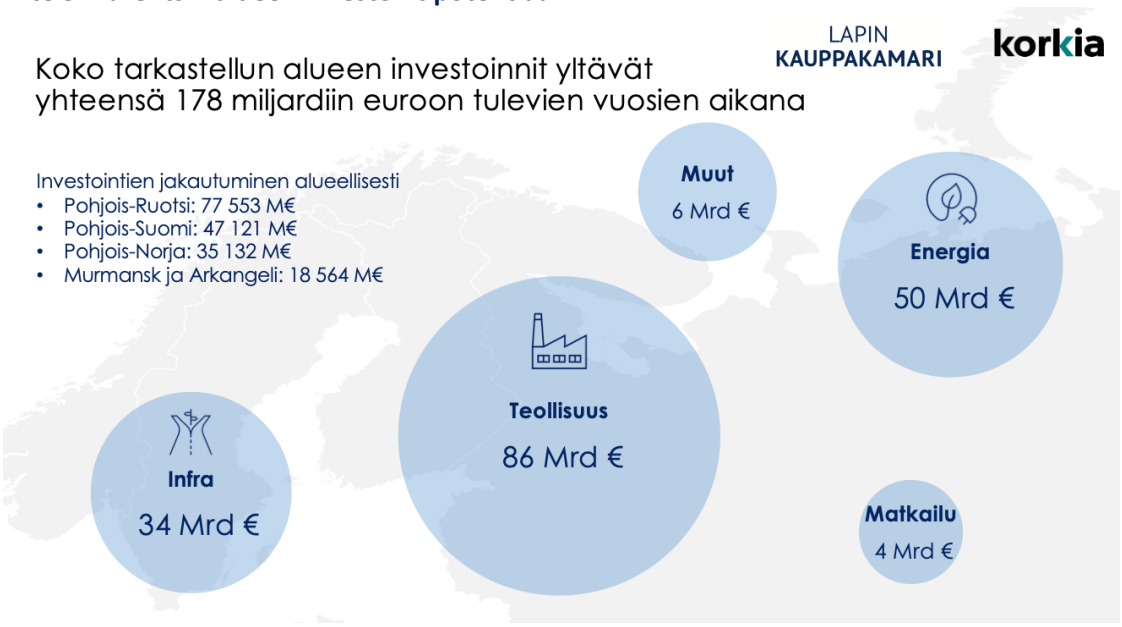
- Lapin satamista kulki yhteensä 5 miljoonaa tonnia tavaraa (2021)
- Ajos, Kemi 1,6 milj. t
- Röyttä, Tornio 3,4 milj. t
- Vienti 2,6 milj. t
- Tuonti 2,4 milj. t

LAPIN KAUPPAKAMARI

Lapin ja lähialueiden tärkeimmät satamat


Hammerfest
Tromsø
Harstad
Narvik
Vardø
Kirkenes
Murmansk
Kandalaksha
Tornio
Kemi
Oulu
Raahe
Ajos
Inkoo
Vuosaari
Vaasa
Kokkola
Pietarsaari
Raahe
Oulu
Kemi
Tornio
Inkoo
Ajos

Liite 3: Barentsin alueen investointipotentiaali



Koko raportti osoitteessa www.lapland.chamber.fi/julkaisut.