



A 1755/tillväxt

Tekijä Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta
Käsittelijä Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta

Valiokuntaehdotus pohjoismaisesta liikennepolitiikasta

Ehdotus

Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta ehdottaa, että

Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Pohjoismaiden hallituksille,

että ne keskustelevat ennakkoluulottomasti mahdollisista vaihtoehtoisista rahoitusmenetelmistä, joiden avulla voitaisiin saada aikaan kansantaloudellisesti hyödyllisiä, valtakunnanrajat ylittäviä investointeja.

että ne perustavat (mahdollisesti Pohjoismaiden Investointipankin hallinnoiman) pohjoismaisen rahaston rahoittaakseen selvityksiä, analyyseja ja suunnitelmia, jotka koskevat Pohjoismaiden väliset tai Pohjoismaiden ja niiden lähialueiden väliset rajat ylittävää liikenneinfrastruktuuria.

että ne perustavat uudelleen liikenneministerineuvoston, joka keskittyy kasvun vauhdittamiseen ja vihreään talouteen siirtymisen edistämiseen ja jonka tavoitteena on esimerkiksi helpottaa henkilö- ja tavarakuljetuksia pohjoismaisella tasolla, edesauttaa kuljetusten siirtämistä maanteiltä raide- ja meriliikenteeseen sekä kehittää liikennemuotojen ja teknisten ratkaisujen digitalisointia ja yhteensovittamista kansallisesti ja maiden välillä. Kyseessä voisi olla määräaikainen ad hoc -ministerineuvosto, ja virallisen yhteistyön hyötyä ja mahdollista jatkoa voitaisiin arvioida toimikauden päättyttyä.

että ne sisällyttävät kaksoisraiteen rakentamisen Osloon ja Göteborgin välille kansallisiin liikennepoliittisiin suunnitelmiinsa (Norja ja Ruotsi).

että ne analysoivat ja suunnittelevat yhdessä satamien ja rautatieyhteyksien kehittämistä ensisijaisesti pohjoisten alueiden tavaraliikenteen tarpeisiin (Norja, Ruotsi ja Suomi).

että ne antavat liikenneviranomaisilleen tehtäväksi sopia tietojenkäsittely- ja analysointimenetelmistä, jotka tarjoavat maiden viranomaisille (samanlaisen/vertailukelpoisen) valmistelupohjan hallitusten poliittisia priorisointipäätöksiä varten.

että ne tekevät investointipäätöksensä kansantaloudellisen hyödyn pohjalta



riippumatta siitä, ulottuvatko investoinnit yli oman valtakunnan rajojen.

että ne antavat liikenneviranomaisilleen tehtäväksi tarkastella etenkin rajat ylittäviä liikenneinfrastruktuurimahdollisuuksia ja sisällyttää ne mahdollisiin kansallisiin liikennesuunnitelmiin, mikäli ne osoittautuvat kansantaloudellisesti kannattaviksi (arvion tulee perustua yksimieliseen näkemykseen siitä, miten kansantaloudellinen hyöty lasketaan). Lisäksi hallitusten on aina vaadittava, että mahdollisiin kansallisiin liikennesuunnitelmiin sisällytetään kapale, jossa rajat ylittävää liikenneinfrastruktuuria käsitellään rakentavasti.

että ne synkronoivat kansalliset liikennesuunnitelmansa tai muut vastaavat suunnitteluvälineensä mahdollisimman pikaisesti kausittain, niin että maiden mahdollinen suunnitteluyhteistyö ja keskustelu helpottuvat.

että ne koordinoivat etenkin pohjoisiin alueisiin liittyviä kantojaan EU:n rhytyessä tarkistamaan TEN-T-karttaan sisältyviä priorisoituja osuuksia ja liikennekäytäviä.

että ne laativat Pohjoismaihin ja niiden yhteisiin etuihin keskittyvän ”valkoisen kirjan” tai strategian, jossa linjataan Pohjoismaiden liikennepoliittisia tavoitteita. Näkökulman ei tarvitse olla erityisesti rajat ylittävä, vaan yhteis-pohjoismainen.

että ne laativat yhteisen laskelman hyödyistä, joita vahva panostus Pohjoismaiden pääkaupunkien väliseen infrastruktuuriin, etenkin rautatieyhteyksiin, tuottaisi.

että ne tarkastelevat yksissä tuumin, mitä yhteiskunnallista hyötyä on itä-länsisuuntaisten lento-, tie- ja rautatieyhteyksien vahvistamisesta.

että ne laativat yhdessä perusedellytyksiä tai taloudellisia kannustinjärjestelmiä/tukia, jotka mahdollistavat kilpailukykyisen lauttaliikenteen Pohjoismaiden välisillä alueilla, joilla suuremmat tavaravirrat ovat mahdollisia ja joilla tie- tai rautatieyhteydet eivät ole vaihtoehtoja.

että ne selvittävät yhdessä, miten pullonkauloista voidaan päästä eroon samalla kun kehitetään maaseudun elinkeinoelämää ja työmarkkinoita rakentamalla rinnakkaisia tai vaihtoehtoisia liikenneväyliä.

Taustaa

Pohjoismaiden asukasluku on yhteensä runsaat 26 miljoonaa, mutta maiden taloudellinen painoarvo on verrattavissa Venäjään, Brasiliaan ja Kanadaan (yhteenlaskettu BKT). Pohjoismailla on myös valtavat luonnonvarareservit, joista varsinkin EU on riippuvainen. Lisäksi Pohjoismaat ovat tällä hetkellä toistensa tärkeimmät kauppakumppanit. Pohjoismaiden sisäisen kaupan osuus on suurempi kuin Kiinan, Intian, Venäjän, Brasilian, Ison-Britannian, Ranskan ja Yhdysvaltain kanssa käytävä kauppa yhteensä. Samalla pohjoismaiset taloudet ovat erittäin riippuvaisia viennistä ja siten



hyvistä liikenneyhteyksistä. Tämä koskee sekä raskaita vientiin meneviä raaka-aineita (kala, malmi, puutavara/sellu) että tavaroita, joita pk-yritykset toimittavat asiakkailleen. Huomionarvoista on, että yli 85 prosenttia kaikista Pohjoismaiden yrityksistä on pk-yrityksiä.

Myös Pohjoismaiden asukkaat liikkuvat erittäin paljon kaikkialla Pohjoismaissa. Säännöllisesti rajat ylittäviä työmatkalaisia on 70 000, ja 5 000 henkilöä muuttaa Pohjoismaasta toiseen joka kuukausi. Nämä ovat epätavallisen suuria lukuja muuhun kansainväliseen liikkuvuuteen verrattuna.

Pohjoismaiden pääministerit ovat esittäneet, että Pohjoismaiden tulee olla maailman integroitunein alue. Monella alalla tämä on jo toteutunut. Liikenneala ei kuitenkaan ole yksi näistä. Siellä on edelleen paljon käyttämätöntä potentiaalia.

Helsingin sopimuksen 26 artiklassa todetaan: *Sopimuspuolten on pyrittävä lujittamaan liikenteen alalla aikaisemmin aloitettua yhteistyötä ja kehittämään sitä maiden välisten yhteyksien ja tavaravaihdon helpottamiseksi sekä sellaisten ongelmien tarkoituksenmukaiseksi ratkaisemiseksi, joita tällä alalla saattaa esiintyä.*

ja edelleen 27 artiklassa: *Kahden tai useamman sopimuspuolen aluetta koskettavien liikenneyhteyksien rakentamisen on tapahduttava osapuolten välisten yhteisten neuvottelujen pohjalla.*

Koska liikennepolitiikan ministerineuvosto (MR-T) lakkautettiin vuonna 2005, Pohjoismaissa ei tällä hetkellä ole virallista foorumia hallitusten väliselle vuoropuhelulle kysymyksissä, jotka koskevat infrastruktuuria pohjoismaisesta ja rajat ylittävästä näkökulmasta. Tämä on Pohjoismaiden neuvoston mielestä suuri puute. Pohjoismaiden ja Baltian maiden välillä pidettävät ministerikokoukset eivät ole strategisia luonteeltaan eikä niissä tehdä päätöksiä. Kaikki muut yhteydet ovat satunnaisia ja hankkeisiin liittyviä.

Tosin Pohjoismaiden liikenneviranomaiset ovat jo kauan tehneet yhteistyötä, mutta onko tällä yhteistyöllä ja siihen osallistuvilla toimijoilla tarvittavia edellytyksiä ja toimiksiäntoja analysoida, priorisoida ja suunnitella pohjoismaista infrastruktuuriyhteistyötä siten, että lähtökohtana on koko Pohjolan kartta?

Pohjoismaiden neuvoston käsityksenä on, että jos pohjoismaista liikenneinfrastruktuuria olisi koordinoitu ja kehitetty nykyisten tarpeiden mukaan, kasvua olisi voitu lisätä ja vähentää samalla päästöjä, jolloin ilmastotavoitteet olisi saavutettu helpommin. Tarpeet lienevät suurimmat Pohjoiskalotin alueella (tavarakuljetukset jäättömiin satamiin ja päinvastoin), Keskipohjolassa (tavarakuljetukset Trondheimiin, Mo i Ranan, Uumajan ja Vaasan satamiin sekä päinvastoin) sekä Oslo–Kööpenhaminareitillä Göteborgin kautta (tavara- ja henkilöliikenne) ja Oslo–Tukholmareitillä.



Pohjoismaiden neuvoston liikennepoliittinen työ

Pohjoismaiden neuvosto on usean vuoden ajan todennut, että Pohjoismaista puuttuu keskustelu- ja suunnittelufoorumi rajat ylittävän liikenneinfrastruktuurin alalta. Pohjoismaiden neuvosto on muutaman kerran tavannut yhden tai useampia pohjoismaisia liikenneministereitä tai heidän sijaisiaan, joiden on todettu pääasiallisesti edustavan kansallista näkökulmaa, vaikka niin elinkeinoelämän ja raja-alueiden tarpeet kuin toiveetkin ulottuvat usein valtion rajojen yli. Yhteistyö ja käytävät neuvottelut ovat usein lyhytkestoisia tai hankkeisiin liittyviä, ja rajat ylittävillä tarpeilla on vaikeuksia kilpailla tiukasti kansallisten näkökulmien kanssa.

Pohjoismaiden neuvosto päätti keväällä 2017 laatia strategian ja alustavan kannanoton liikenteestä ja liikennealan yhteistyöstä Pohjoismaissa. Työtä on tehty tiiviissä vuoropuhelussa useimpien Pohjolan rajakomiteoiden kanssa (Pohjoismaiset raja-alueet ja kunnat)

Tämä valiokuntaehdotus perustuu kannanottoon, jonka Pohjoismaiden neuvoston Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta hyväksyi Reykjavikissa 20. syyskuuta 2017.

Pohjoismaiden neuvoston aiemmat liikennealaa koskevat suositukset

Pohjoismaiden neuvosto on viime vuosina antanut useita liikennealaa koskevia suosituksia:

Valiokuntaehdotus rajat ylittävistä rautatieyhteyksistä kasvun ja ilmaston tilan edistämiseksi

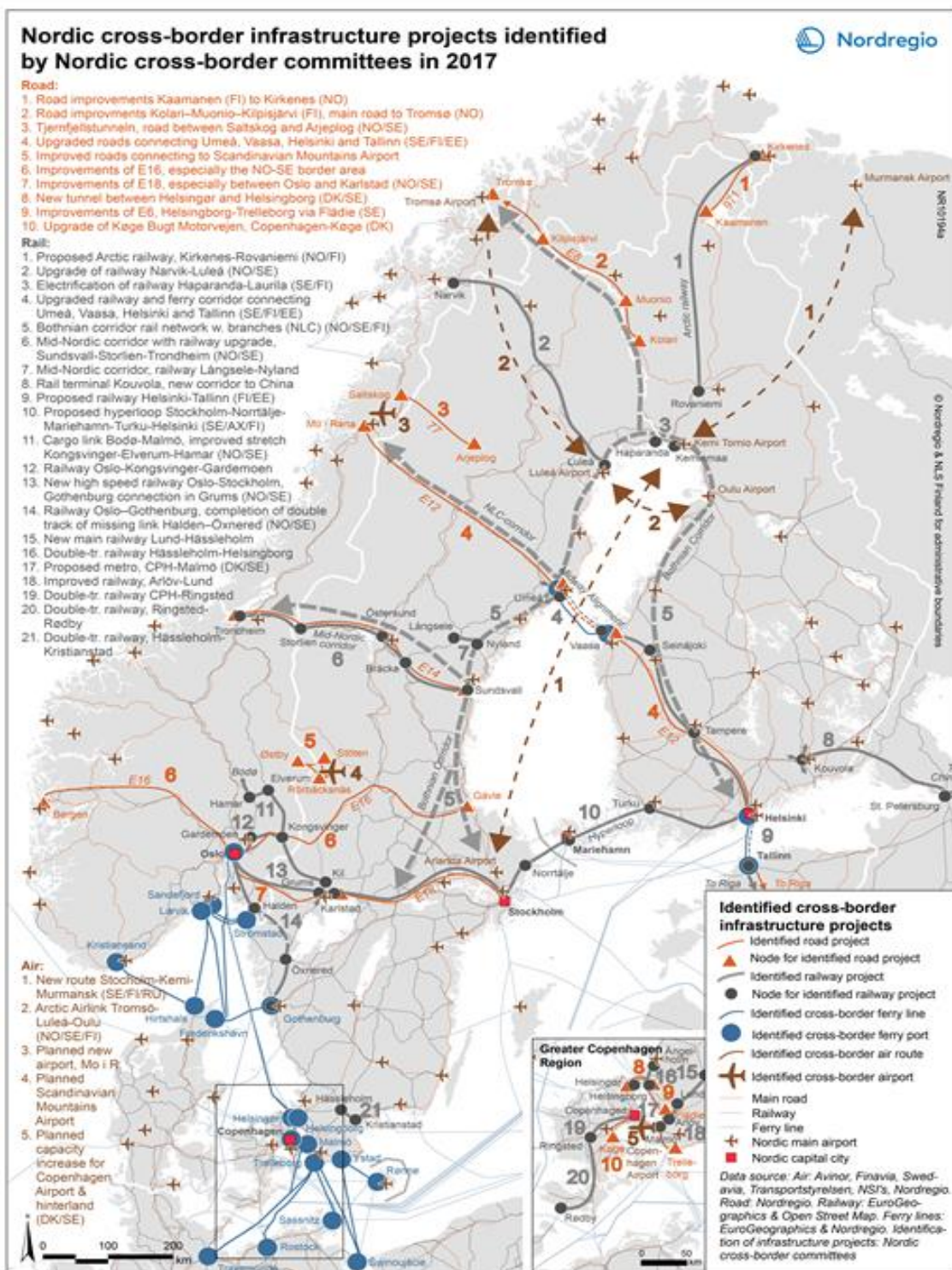
<http://www.norden.org/da/nordisk-raad/sager-og-dokumenter/a-1639-naering>

Valiokuntaehdotus toimista EU:n rikkidirektiivin täytäntöönpanon helpottamiseksi

<http://www.norden.org/da/nordisk-raad/sager-og-dokumenter/a-1593-miljoe>

Valiokuntaehdotus pohjoismaisen liikennealan yhteistyön vahvistamistoimista infrastruktuurin ja ympäristön aloilla

<http://www.norden.org/da/nordisk-raad/sager-og-dokumenter/a-1568-miljoe>



Yhdeksän Pohjolan rajakomitean kartta tunnistetuista rajat ylittävistä liikenneväylistä – lautta-, lento-, maantie-, raideyhteydet (Nordregio 2017)

<http://www.nordregio.se/en/Maps/06-Transport/Nordic-cross-border-infrastructure-projects-identified-by-Nordic-cross-border-committees-in-2017/>



Valiokunnan näkemykset

1. Rahoitusmahdollisuudet

Monet nykyisistä Pohjoismaiden välisistä liikenneinfrastruktuuriväylistä ovat suoraan tai epäsuoraan yhteiskuntataloudellisesti kannattavia ja huomattavassa määrin omarahoitteisia käytetystä rahoitusmallista riippuen.

Sekä Juutinrauman että Svinesundin sillan rahoituksessa käytettiin useita vaihtoehtoisia rahoitusmalleja, ja investointikustannus maksetaan kokonaan tai osittain takaisin käyttömaksuilla. Pohjoismaiden hallitusten tuleekin keskustella ennakkoluultomasti vaihtoehtoisista rahoitusmalleista, jotta yhteiskuntataloudellisesti hyödylliset, rajat ylittävät liikenneinvestoinnit eivät jatkuvasti ole viimeisinä priorisointilistalla siitä syystä, että ne joutuvat kilpailemaan valtion varoista rahoitettavien investointien ja puhtaasti kansallisten investointien kanssa.

Pohjoismaiden investointipankki (NIB) on hyvin menestyksellisesti edistänyt useiden isojen infrastruktuurihankkeiden rahoitusta Pohjolassa ja Pohjolan ulkopuolella. Ne ovat kaikki olleet yhteiskuntataloudellisesti hyödyllisiä, mutta hyvin todennäköisesti ne olisivat jääneet toteuttamatta perinteistä valtion varoin rahoitettavaa mallia noudattaen.

Ehdotus: Pohjoismaiden hallitukset keskustelevat ennakkoluultomasti mahdollisista vaihtoehtoisista rahoitusmenetelmistä, joiden avulla voitaisiin saada aikaan kansantaloudellisesti hyödyllisiä, valtakunnanrajat ylittäviä investointeja.

Ehdotus: Pohjoismaiden hallitukset perustavat (mahdollisesti Pohjoismaiden Investointipankin hallinnoiman) pohjoismaisen rahaston rahoittaakseen selvityksiä, analyyskejä ja suunnitelmia, jotka koskevat Pohjoismaiden väliset tai Pohjoismaiden ja niiden lähialueiden väliset rajat ylittävää liikenneinfrastruktuuria.

2. Perustetaan uudelleen liikennepolitiikan ministerineuvosto (tai ad hoc -ministerineuvosto)

Pohjoismaiden ministerineuvoston tarkastuskomitea teetätti vuonna 2016 raportin, jossa tarkasteltiin vuonna 2005 tapahtuneen Pohjoismaiden liikennepolitiikan ministerineuvoston (MR-T) lakkauttamisen seurauksia. Raportin laativat Björn Hasselgren ja Anna Lundgren Tukholman kuninkaallisesta teknillisestä korkeakoulusta. Raportissa ”Rajat ylittävä liikennesuunnittelu Pohjoismaissa – Pohjoismaisen liikenne- ja infrastruktuuriyhteistyön arviointi” (ASP 2016/755) Björn Hasselgren ja Anna Lundgren kertovat lakkauttamispäätöksen taustoista vuodelta 2005 ja siitä, mitä nyt voitaisiin toteuttaa sen sijaan.

Raporttia varten on haastateltu asiaan liittyviä toimijoita. Kuten raportissa todetaan, ei kuitenkaan ole ollut helppoa tavoittaa henkilöitä, jotka työskentelivät liikennepolitiikan ministerineuvoston asioiden parissa ennen vuotta 2005. Raportti antaa viitteitä siitä, että työssä keskityttiin pohjoismaisesta näkökulmasta vähemmän keskeisiin asioihin kuten liikenneturvallisuuteen. Sen sijaan liikenneinfrastruktuuri strategisesta tai kasvua edistävästä näkökulmasta ei näytä olleen asialistalla. Kieliongelmat ovat



ehkä osaltaan vaikuttaneet siihen, että ministerineuvostoa ei pidetty niin tärkeänä. Raportissa todetaan kuitenkin, että järjestelmän sisällä suhtaudutaan epäilevästi ajatukseen rakentaa uutta byrokratiaa tai perustaa virallinen rakenne pohjoismaiselle liikenneyhteistyölle. Pohjoismaiden neuvoston mielestä liikennealan kasvua edistävissä toimissa tarvitaan kuitenkin kokonaisvaltaista ajattelua ja pohjoismaista koordinaointia.

Ehdotus: Pohjoismaiden hallitukset perustavat uudelleen liikenneministerineuvoston, joka keskittyy kasvun vauhdittamiseen ja vihreään talouteen siirtymisen edistämiseen ja jonka tavoitteena on esimerkiksi helpottaa henkilö- ja tavarakuljetuksia pohjoismaisella tasolla, edesauttaa kuljetusten siirtämistä maanteiltä raide- ja meriliikenteeseen sekä kehittää liikennemuotojen ja teknisten ratkaisujen digitalisointia ja yhteensovittamista kansallisesti ja maiden välillä. Kyseessä voisi olla määräaika- ja ad hoc -ministerineuvosto, ja virallisen yhteistyön hyötyä ja mahdollista jatkoa voitaisiin arvioida toimikauden päätyttyä.

3. Kaksoisraide Oslo–Göteborg(–Kööpenhamina)-osuudelle

Mailla on kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet samalla, kun raskaan tieliikenteen osuus kasvaa voimakkaasti. Norjassa liikenteen päästöjen osuus vastaa tällä hetkellä 1/3 kokonaispäästöistä ja kasvaa 30 prosenttia vuodessa. Svinesundin sillan yli liikennöi 6 miljoonaa autoa ja 700 000 kuorma-autoa vuosittain (50 % Norjan kaikista tiekuljetuksista). Norjan viennistä 66 % tulee Göteborgin sataman kautta. Näistä tavaroista 93 % kuljetetaan maanteitse Norjaan ja edelleen maan sisällä.

Kaksiraiteinen (yksi henkilö- ja toinen tavaraliikenteelle) yhteys suurnopeusjunille (250 km/t) Osloon ja Göteborgin välillä parantaisi huomattavasti yhteyksiä ja myös ympäristöä. Kaksoisraide koko osuudella kolminkertaistaisi kapasiteetin tällä osuudella.

Göteborg–Oslo-rautatieteyhteys ei tällä hetkellä sisälly maiden kansallisiin liikennesuunnitelmiin. Nyt osuudesta on tekeillä kapasiteetin nostoa koskeva selvitys, jonka tavoitetaso on erittäin alhainen ja ajansäästö vähäinen. Tavoitetaso pitäisi olla huomattavasti korkeampi.

Jos osuuden laajentamisen rahoitus on ongelma, voitaisiin harkita samaa mallia kuin Juutinrauman sillan tai Svinesundin sillan rakentamisessa.

Ehdotus: Norjan ja Ruotsin kansallisiin liikennepoliittisiin suunnitelmiin sisällytetään kaksoisraiteen rakentaminen Osloon ja Göteborgin välille.

4. Pohjoiskalotin liikenneinfrastruktuuri

Satamakapasiteetin katto on saavutettu Narvikissa, minkä vuoksi on välttämätöntä arvioida Pohjois-Norjan tarvetta useampaan satamaan, joista olisi rautatieteyhteys Pohjois-Ruotsiin ja/tai Suomeen. Tromssa on alueen suurin kalasatama ja puolet Ruotsiin menevästä tuonnista on kalaa. Satamien rakentaminen Pohjois-Norjaan lisäisi huomattavasti kalan rautatiekuljetuksia maantiekuljetusten sijaan, vähentäisi kuljetusaikaa markkinoille sekä loisi teollisuudelle mahdollisuuksia hyödyntää kalaa ruoan valmistuksessa Ruotsissa ja Suomessa.



Toiveita ja ajatuksia on esitetty myös rautatieyhteydestä Pohjois-Suomen ja Pohjois-Norjan/Jäämeren/jäättömiä satamien välille useilla eri reittivaihtoehdoilla (myös ilman, että reitti vedetään Ruotsin läpi). Tällaisten infrastruktuuri-investointien kautta voitaisiin vastata varsinkin metsä- ja kaivosteollisuuden vientitarpeisiin. Norjan ja Suomen liikenneministerit ovat jo käynnistäneet keskustelun rautatien rakentamisesta Kirkkonniemen ja Rovaniemen välille.

Myös tuleva Koillisväylä-laivareitti Aasiaan tarjoaa merkittävää potentiaalia Pohjois-Norjan satamille. Jatkoyhteyksiä ajatellen Bottensjön, Pohjois-Ruotsi ja Suomi ovat tärkeitä, ja tarvitaan infrastruktuurin kehittämistä. Rakentamalla uusia tai laajentamalla nykyisiä Pohjois-Norjan satamia ja kehittämällä rautatieyhteyksiä niihin sekä Pohjois-Ruotsista että Pohjois-Suomesta voitaisiin raskaan tavaraliikenteen osuutta pohjoisesta lisätä huomattavasti ja lyhentää kuljetusaikoja. Kun yhteyksiä modernisoidaan ja tehostetaan ajallisesti, Pohjois-Norjan satamista ja rautateistä voi tulla pääasiallinen tuonti- ja vientiväylä Aasian ja Pietarin välille.

Ehdotus: Hallitukset analysoivat ja suunnittelevat yhdessä satamien ja rautatieyhteyksien kehittämistä ensisijaisesti pohjoisten alueiden tavaraliikenteen tarpeisiin.

5. Liikenneviranomaisten tehtävien vahvistaminen

Pohjoismaiden neuvosto tapasi liikenneministerit 9. marraskuuta 2016 ja sen jälkeen järjestettiin kokous kansallisten liikennevirastojen pääjohtajien kanssa. Tämän perusteella liikenneyhteistyön odotettiin lisääntyvän Pohjoismaiden viranomaisten välillä. Viranomaisten olisi hyvä yhdessä sopia siitä, kuinka liikenne- ja ennustetietoja käytetään ja kuinka niitä hyödynnetään analyysien teossa, jotta kaikilla Pohjoismaiden hallituksilla on samat lähtötiedot rajat ylittävien investointien kannattavuuden arvioimiseksi.

Viranomaisten tehtävänä on arvioida, mitkä hankkeet tulisi asettaa etusijalle yhteiskunnan hyödyn kannalta, ja tehdä ehdotuksia siitä, että myös pohjoismaisia rajat ylittäviä investointeja sisällytetään mahdollisiin kansallisiin liikennesuunnitelmiin. Viranomaisilla on myös mahdollisuudet synkronoida kansallisten liikennesuunnitelmien parissa tehtävää työtä siten, että Pohjoismaiden hallituksella on käytettävissä samanaikaisesti samat pohjatiedot.

Ehdotus: Pohjoismaiden hallitukset antavat liikenneviranomaisilleen tehtäväksi sopia tietojenkäsittely- ja analysointimenetelmistä, jotka tarjoavat maiden viranomaisille (samanlaisen/vertailukelpoisen) valmistelupohjan hallitusten poliittisia priorisointipäätöksiä varten.

Ehdotus: Pohjoismaiden hallitukset tekevät investointipäätöksensä kansantaloudellisen hyödyn pohjalta riippumatta siitä, ulottuvatko investoinnit yli oman valtakunnan rajojen.

Ehdotus: Pohjoismaiden hallitukset antavat liikenneviranomaisilleen tehtäväksi tarkastella etenkin rajat ylittäviä liikenneinfrastruktuurimahdollisuuksia ja sisällyttää ne



mahdollisiin kansallisiin liikennesuunnitelmiin, mikäli ne osoittautuvat kansantaloudellisesti kannattaviksi (arvion tulee perustua yksimieliseen näkemykseen siitä, miten kansantaloudellinen hyöty lasketaan). Lisäksi hallitusten on aina vaadittava, että mahdollisiin kansallisiin liikennesuunnitelmiin sisällytetään kappale, jossa rajat ylittävää liikenneinfrastruktuuria käsitellään rakentavasti.

Ehdotus: Pohjoismaiden hallitukset synkronoivat kansalliset liikennesuunnitelmansa tai muut vastaavat suunnitteluvälineensä mahdollisimman pikaisesti kausittain, niin että maiden mahdollinen suunnittelu yhteistyö ja keskustelu helpottuvat.

6. Yhteinen kanta EU:ssa (TEN-T)

EU on laatinut unionin priorisoituja liikenneväyliä ja -käytäviä kuvaavan kartan (Trans European Network-Transportation, TEN-T). Priorisoituihin väyliin kuulumisen saattaa vaikuttaa mahdollisuuksiin saada EU-varoja liikenneinvestointien rahoituksen tukemiseen. Liikenneinfrastruktuuri on kuitenkin edelleen kansallinen asia, jota kehitetään kansallisten priorisointien pohjalta.

Nykyinen TEN-T-kartta on vuodelta 2013. Karttaa on tarkoitettu tarkistaa vuonna 2021. Pohjoismaat ja Baltian maat neuvottelivat keskenään ennen nykyisen kartan laatimista ja sopivat tietyistä ehdotuksista priorisoiduiksi väyliksi ja käytäviksi. Nyt voimassa olevasta TEN-T-suunnitelmasta puuttuvat pääkaupunkien Oslon, Tukholman ja Helsingin pohjoispuoliset priorisoidut väylät. Väestötiheys on alhainen näiden pakkakuntien pohjoispuolella, mutta luonnonvarojen ja tavaraliikenteen määrä on suuri. Sen suhteen Norjalla, Ruotsilla ja Suomella on yhteiset intressit. Hallitusten tulisi yhdessä harkita, kannattaisiko yrittää neuvotella yksi tai useampi pohjoinen reitti vuonna 2021 tarkistettavaan TEN-T-karttaan, ja pitäisikö Pohjoismaiden ja Baltian maiden hallitusten myös tällä kertaa keskustella yhteisistä priorisoinneista ennen tulevia EU-neuvotteluja.

Ehdotus: Norjan, Ruotsin ja Suomen hallitukset koordinoivat etenkin pohjoisiin alueisiin liittyviä kantojaan EU:n ryhtyessä tarkistamaan TEN-T-karttaan sisältyviä priorisoituja osuuksia ja liikennekäytäviä.

7. Pohjoismainen liikennepolitiikan strategia / valkoinen kirja

Pohjoismailta puuttuu kokonaisvaltainen ote. Yhteistyötä tehdään viranomaisten kesken yleisesti ja konkreettisten hankkeiden yhteydessä. Ministeritason keskusteluja, jotka eivät kuitenkaan ole velvoittavia, käydään Pohjoismaiden sekä Baltian maiden ja Pohjoismaiden välillä ja myös EU:n tasolla. Yhteinen pohjoismainen strateginen ajattelutapa kuitenkin puuttuu. Jotta meille kaikille tärkeää yhteiskunnallista hyötyä ei menetettäisi, Pohjoismaiden liikenneministerien tulee laatia pohjoismainen liikennepolitiikan valkoinen kirja tai strategia, mahdollisesti viranomaisten avustuksella. Jos lähtökohtana on tyhjä Pohjoismaiden kartta, missä liikenneväylien tulisi kulkea? Mitä pitäisi kaikkien edun vuoksi parantaa ja laajentaa? Mitä kunnianhimoisia tavoitteita pitäisi yhdessä asettaa? Missä tarvitaan lisäkapasiteettia satamien, lentokenttien ja -reittien sekä maanteiden ja rautateiden osalta? Huolehditaanko itä-länsiyhteyksistä yhtä hyvin kuin pohjois-eteläyhteyksistä? Onko Pohjoismaiden koko



potentiaali käytössä tällä hetkellä? Kuinka yhteistyötä voidaan tehdä digitalisaation sekä liikennelajien ja -palvelujen parissa?

Ehdotus: Pohjoismaiden hallitukset laativat Pohjoismaihin ja niiden yhteisiin etuihin keskittyvän "valkoisen kirjan" tai strategian, jossa linjataan Pohjoismaiden liikennepoliittisia tavoitteita. Näkökulman ei tarvitse olla erityisesti rajat ylittävä, vaan yhteispohjoismainen.

8. Pohjoismaiden pääkaupunkien välisten yhteyksien vahvistaminen

Pohjoismaiden pääkaupunkien väliset yhteydet eivät tällä hetkellä ole parhaat mahdolliset. Junayhteydet maiden pääkaupunkien välillä (Oslo, Tukholma, Kööpenhamina) ovat ajallisesti hitaampia ja nopeudet alhaisempia kuin maiden sisäisessä liikenteessä. Erot eivät johdu etäisyyksistä tai tekniikasta. Ei myöskään väestöpohjasta tai kauppavirroista. Syynä on se, että kansainvälisten yhteyksien on vaikeampi kilpailla sisämaan liikenteen kanssa, kun hallitukset priorisoivat omia investointejaan.

Ehdotus: Pohjoismaiden hallitukset laativat yhteisen laskelman hyödyistä, joita vahva panostus Pohjoismaiden pääkaupunkien väliseen infrastruktuuriin, etenkin rautatieyhteyksiin, tuottaisi.

9. Itä-länsisuuntaisten yhteyksien vahvistaminen Keskipohjolassa

Norjassa, Ruotsissa ja Suomessa liikenneinfrastruktuuri niin lento-, tie- kuin rautatieyhteyksissäkin perustuu itä-länsisuuntaisiin yhteyksiin oman maan sisällä. Monella tapaa tämä perustuu vanhoihin perinteisiin siitä, että luonnonvarat sijaitsevat pohjoisessa ja vientimarkkinat etelässä. Tähän liittyvät myös vanhat poliittiset toiveet maan yhdistämisestä, asutuksen ja valvonnan laajentamisesta sekä sotilaallisen puolustuksen strategisten tarpeiden turvaamisesta. Nykyisin lienee syytä tarkastella lähemmin itä-länsisuuntaisia yhteyksiä sekä maiden pohjois- että eteläosissa mutta ennen kaikkea Keskipohjolassa. Paremmat itä-länsi-yhteydet tuottaisivat rationaalista hyötyä, ennen kaikkea maailmanmarkkinoille suuntautuvaa tavaraliikennettä ajatellen. Näin pystyttäisiin myös yhdistämään nykyisin kansallisesti perifeerisiä alueita, jotka parempien itä-länsisuuntaisten yhteyksien kautta olisivat yhtäkkiä sijainniltaan keskeisiä koko Pohjolaan nähden. Nyt meillä on käyttämätöntä satamakapasiteettia, jota ei voida hyödyntää, koska yhteydet naapurimaista näihin satamiin ovat taloudellisesti ja ajallisesti kannattamattomat. Samalla muissa satamissa, joihin on hyvät infrastruktuuriyhteydet, on pulaa kapasiteetista.

Ehdotus: Hallitukset tarkastelevat yksissä tuumin, mitä yhteiskunnallista hyötyä on itä-länsisuuntaisten lento-, tie- ja rautatieyhteyksien vahvistamisesta.

10. Vesitieteydet Pohjoismaiden välillä

Pohjoismaiden välillä oli aikaisemmin tiiviit lauttayhteydet. Lentoliikenteen halvennuksessa ja verottoman myynnin vähentyessä yhä useampien lauttayhteyksien kannattavuus on heikentynyt ja niitä on lopetettu kokonaan. Lauttayhteydet voivat olla tärkeitä myös tavaraliikenteelle niissä osissa Pohjoismaita, joilla ei taloudellisesti tai ympäristöllisesti ole muita kelvollisia vaihtoehtoja. Varsinkin Itämeren yli ja Pohjois-Atlantin alueella laivakuljetukset ovat ainoa vaihtoehto lentokuljetuksille.



Ehdotus: Pohjoismaat laativat yhdessä perusedellytyksiä tai taloudellisia kannustinjärjestelmiä/tukia, jotka mahdollistavat kilpailukykyisen lauttaliikenteen Pohjois maiden välisillä alueilla, joilla suuremmat tavaravirrat ovat mahdollisia ja joilla tie- tai rautatieyhteydet eivät ole vaihtoehtoja.

Vaihtoehtoiset yhteydet ovat hyvää aluepolitiikkaa

Tietyt liikenneväylät Pohjoismaissa ovat tällä hetkellä ylikuormitettuja. Samalla on edellytyksiä rakentaa pienempiä liikennekäytäviä isojen käytävien liikenteen vähentämiseksi, mikä myös toimisi pirstysruiskeena elinkeinoelämälle ja asutukselle tietyillä harvaan asutuilla alueilla. Sen vuoksi hallitusten ei tule tarkastella pelkästään liikenteen kokonaismääriä kansallisesta näkökulmasta vaan myös aluepoliittiset kehitysmahdollisuudet muilla raja-alueilla tulee ottaa huomioon. Näin kokonaisliikennevirrat voivat kasvaa samalla, kun haja-asutusalueet saavat mahdollisuuden kehittyä.

Ehdotus: Pohjoismaat selvittävät yhdessä, miten pullonkauloista voidaan päästä eroon samalla kun kehitetään maaseudun elinkeinoelämää ja työmarkkinoita rakentamalla rinnakkaisia tai vaihtoehtoisia liikenneväyliä.

Tukholmassa 24. tammikuuta 2018

Arto Pirttilahti (kesk.)
Håkan Svenning (V)
Henrik Brodersen (DF)
Juhana Vartiainen (kok.)
Juho Eerola (ps.)
Katri Kulmuni (kesk.)
Lena Asplund (M)
Mikael Staffas (Lib)
Nils Aage Jørgensen (H)

Orla Hav (S)
Pyry Niemi (S)
Robert Halef (KD)
Ruth Mari Grung (A)
Solfrid Lerbrekk (SV)
Solveig Sundbø Abrahamsen (H)
Stein Erik Lauvås (A)
Tony Wikström (ÅSD)