

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Kansainvälinen kauppa / Venäjän kauppa

Otto Hella

PARIKKALA-SYVÄORON RAJANYLITYSPAIKAN KANSAINVÄLISTÄMI-  
NEN

Opinnäytetyö 2011

## TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Kansainvälinen kauppa

HELLA, OTTO

Opinnäytetyö

Työn ohjaaja

Toukokuu 2011

Avainsanat

Parikkala-Syväoron rajanylityspaikka

38sivua + 7 liitesivua

Lehtori Soili Lehto-Kylmänen

rajaliikenne, idänkauppa, Kaakkois-Suomi, Luoteis-Venäjä.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää mahdollisuuksia uuden kansainvälisen liikenteen rajanylityspaikan avaamiseksi Kaakkois-Suomeen, Parikkalan kuntaan. Tässä työssä aihetta on tutkittu monipuoliselta kannalta.

Opinnäytetyössä käydään läpi Parikkalan tilapäisen rajanylityspaikan nykyistä toimintaa ja selvitetään niitä edellytyksiä joilla toiminnan palvelutasoa voitaisiin nostaa kansainvälisen ylityspaikan vaatimuksia vastaaviksi. Lisäksi lukijalle annetaan yleiskuva Itä- ja Kaakkois-Suomessa vireillä olevista rajat ylittävistä logistisista hankkeista. Parikkalan asemaa lähinaapurikaupunkeihin tarkastellaan myös.

Opinnäytetyö tarkastelee lisäksi asian käsittelyä eduskunnassa. Tutkimusmetodinä olen käyttänyt kirjoituspöytä tutkimuksen mallia.

## ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

International Business/Russian Trade

HELLA, OTTO

Parikkala - Syväoro border crossing point

Bachelor's Thesis

38 pages + 7 pages of appendices

Supervisor

Soili Lehto-Kylmänen, Senior Lecturer

May 2011

Keywords

Border traffic, Eastern European Markets, South-eastern Finland, North-western Russia.

The aim of the Bachelor's thesis was to explore the possibilities to open a new permanent border crossing point for the international crossings of passengers as well as cargo in the municipality of Parikkala located in South-eastern Finland.

The thesis deals with the issues of the affairs of the border crossing point which operates currently on a temporary basis. The focus is to explore those crucial procedures which would enable the border point facilities to meet the standards essential for an international border crossing point. In addition the reader is given a general view of the cross border ongoing projects in both eastern- as well as South-eastern Finland. The location of the Parikkala municipality in relation to its neighbouring towns is also given focus.

In the thesis is also given a review of the issue in parliamentary directives in support of the enlargement of the present border crossing point. My method of research was desk research. In my conclusions I see positive prospects for further development.

## SISÄLLYS

### TIIVISTELMÄ

### ABSTRACT

1	JOHDANTO	6
2.	TAUSTAA	7
	2.1 Keskeisten käsitteiden määrittely	7
	2.2 Suomen ja Venäjän raja sekä rajavyöhyke	8
	2.3 Transitoliikenne	9
3	ULKORAJALIIKENTEN KEHITYS SUOMEN RAJANYLITYSPAIKOILLA	11
	3.1 Kehitys Venäjän vastaisella rajalla	11
	3.2 Tulevan kehityksen suunta	12
4	PARIKKALAN KUNNAN SIJAINTI JA KULKUYHTEYDET	14
	4.1 Sijainti	14
	4.2 Yhteydet muihin keskuksiin	14
5	PARIKKALAN RAJANYLITYSPAIKAN AVAAMINEN JA KEHITYSHISTORIA	16
	5.1 Sotakorvausliikenne rajan yli Parikkalan kautta	16
	5.2 Rajanylityspaikka avautuu uudelleen	16
	5.3 Parikkala-Syväoron asia etenee Eduskunnassa	16
	5.4 Rajanylityspaikan avaamisprosessin kulku	17
6	KOLMIKANNAN KANSAINVÄLISEN RAJANYLITYSPAIKAN VISIO JA AVAAMISEN TOIVOTUT VÄLITTÖMÄT VAIKUTUKSET	18

6.1. Matkailu ja liikenne etusijalla maakuntaliittojen suunnitelmissa	18
6.2. Poliitikkojen ja yhteiskunnallisten vaikuttajien toiminta Parikkala-Syväoron asian edistämiseksi	19
7 AIKAISEMMAT TUTKIMUKSET SUOMESSA JA VENÄJÄLLÄ	20
7.1. Parikkalan kunnan ja maakuntaliittojen selvitykset Suomessa	20
7.2. Tutkimukset Venäjällä	20
8 KOLMIKANNAN RAJANYLITYSPAIKKA - NYKYISYYS JA TULEVAISUUDEN NÄKYMIÄ	21
8.1 Parikkala-Syväoron sijainti ja toiminnan nykyinen tila	21
8.2 Rajanylitysmenettely Parikkala-Syväorossa	22
8.3 Toteutuuko Järvi-Suomen rata tulevaisuudessa?	23
8.4 Myös kielteisiä arvioita esitetty toiminnan laajentamisesta	23
9 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ	27
LÄHTEET	28
LIITTEET	38

## 1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää mahdollisuuksia tilapäisen Parikkala – Syväoro-rajanylityspaikan muuttamista pysyväksi kansainväliseksi rajanylityspaikaksi Suomen ja Venäjän välillä. Käyn työssäni läpi pyrkimyksiä tämän hankkeen toteuttamiseksi. Pohdin myös pysyvän rajanylityspaikan vaikutuksia sekä Suomessa että Karjalan tasavallassa.

Suomen ja Venäjän maarajan ylittävä tavara- ja matkustajaliikenne on ollut koko 2000-luvun voimakkaassa kasvussa. Rajaliikenne on osoittanut tasaista kasvua huolimatta vuonna 2008 alkaneen maailmanlaajuisen taloustaantumien vaikutuksista molemmilla tarkastelumaissa. Vuonna 2010 itärajalla kirjattiin runsaat 8,3 miljoonaa rajanylitystä (kuva 5). Nykyisessä muodossaan liikennevirrat keskittyvät linjalle Vaalimaa – Nuijamaa – Imatra – Niirala. Tämä alue kattaa Kymenlaakson, Etelä-Karjalan ja Pohjois-Karjalan maakunnat.

Parikkalan ylityspaikka sijaitsee Etelä-Karjalan, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien leikkauspisteessä (kuva 6). Tällä hetkellä lähimmät kansainväliset ylityspaikat ovat Parikkalasta katsottuna etelässä 60 kilometrin päässä Imatralla ja pohjoisessa 90 kilometrin päässä Niiralassa.

Toteutuessaan uusi pysyvä Parikkalan rajanylityspaikka voisi merkittävästi helpottaa muita Kaakkois-Suomen jo nyt ruuhkautuvia itärajan ylityspaikkoja. Mikäli Euroopan Unionin ja Venäjän viisumivapaus toteutuu lähivuosina, on ylityspaikan toiminnan merkityksellä erityisen painavia perusteita.

Tässä esityksessä käytetään termejä "kansainvälinen rajanylityspaikka" ja "tilapäinen rajanylityspaikka" Suomen ja Venäjän Federaation välisen valtakunnanrajan ylityspaikoista tehdyn sopimuksen voimaansaattamisesta annetun asetuksen mukaisesti (FINLEX – Valtiosopimukset: 66/1994, 1994)

## 2. TAUSTAA

### 2.1 Keskeisten käsitteiden määrittelyminen

**Tilapäinen rajanylityspaikka** on avoinna rajavaltuutetun antamalla suostumuksella. Ylitys on sallittu Suomen ja Venäjän kansalaisille. (FINLEX, 1994). Käytössä normaalit matkustusasiakirjat eli passi ja viisumi. Tilapäisiä rajanylityspaikkoja maaliikenteessä on ainoastaan Suomen ja Venäjän välillä. (Rajavartiolaitos 2011).

**Kansainvälinen rajanylityspaikka** on kansainväliselle matkustajaliikenteelle tarkoitettu ylityspaikka. Useissa tapauksissa se on auki 24 tuntia vuorokaudessa. Ylityspaikan kautta voivat kulkea Suomen, Venäjän sekä kolmansien valtioiden kansalaiset. (FINLEX, 2005).

**Rajavyöhykkeen** yhtenä päätarkoituksena on estää laittomat rajanylitykset ja salakuljetus sekä tarvittaessa jäljittää nopeasti näihin tekoihin syyllistyneet. Toinen päätarkoitus on seurata liikkumista valtion turvallisuuden ja suvereniteetin kannalta elintärkeällä alueella. (Путеводитель по России, 2009). Suomen rajavyöhyke Venäjän vastaisella rajalla on maastossa enintään kolme kilometriä ja merellä enintään neljä kilometriä.

**Transitoliikenne** on luonteeltaan kauttakulkuliikennettä, jossa lähtö- ja määräpaikat ovat toisessa maassa. Liikennöinti transitomaan alueen kautta tapahtuu ilman lastauksia tai purkamisia. (Tilastokeskus, 2011).

## 2.2 Suomen ja Venäjän raja sekä rajavyöhyke.

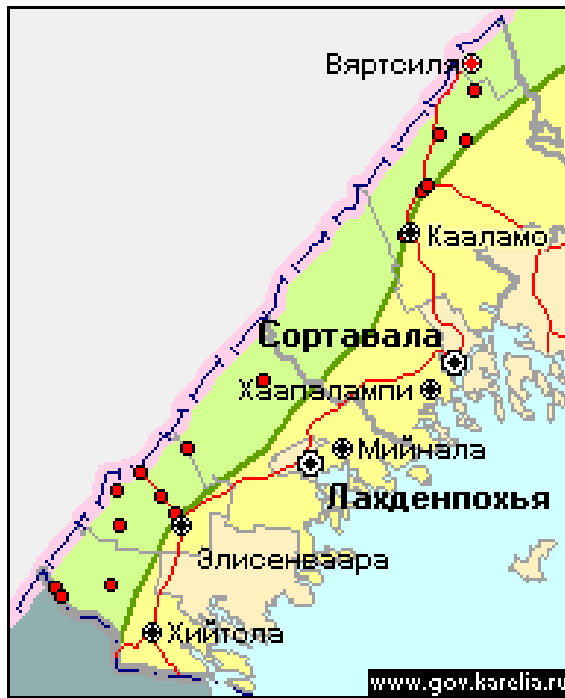
Suomella on yhteistä rajaa Venäjän kanssa 1340 kilometriä. (Rajavartioloaitos, 2011). Tämä maaraja on niin pitkä, että Venäjällä se jakaantuu useisiin alueellisiin hallintoyksiköihin. Suomi rajautuu koko itärajan pituudelta koilliseen federaatiopiiriin. Tämä taas jakaantuu Suomesta katsottuna edelleen seuraavasti; koillisessa Suomeen rajoittuu Murmanskin alue, idässä Karjalan tasavalta ja kaakossa Leningradin alue. (Kuva 1).



Kuva 1. Venäjän federaation luoteinen federaatiopiiri. Официальный портал органов государственной власти Республики Карелия (Karjalan tasavallan valtiovaltaelinten virallinen palvelin), 2007.

Parikkalan kunta anoi rajavyöhykkeen kaventamista sisäasiainministeriöltä vuonna 2009 (Uukuniemi-info, 2009). Kuvassa 2 punaisilla pisteillä on merkitty rajavyöhykkeen tarkastuspisteet Venäjän puolella. Tarkastuspisteillä tarkastetaan, onko vierailijoilla asianmukainen lupa oleskella rajavyöhykkeellä. Pohjoisessa erottuu Värtsilä-Niiralan kansainvälinen rajanylityspaikka.

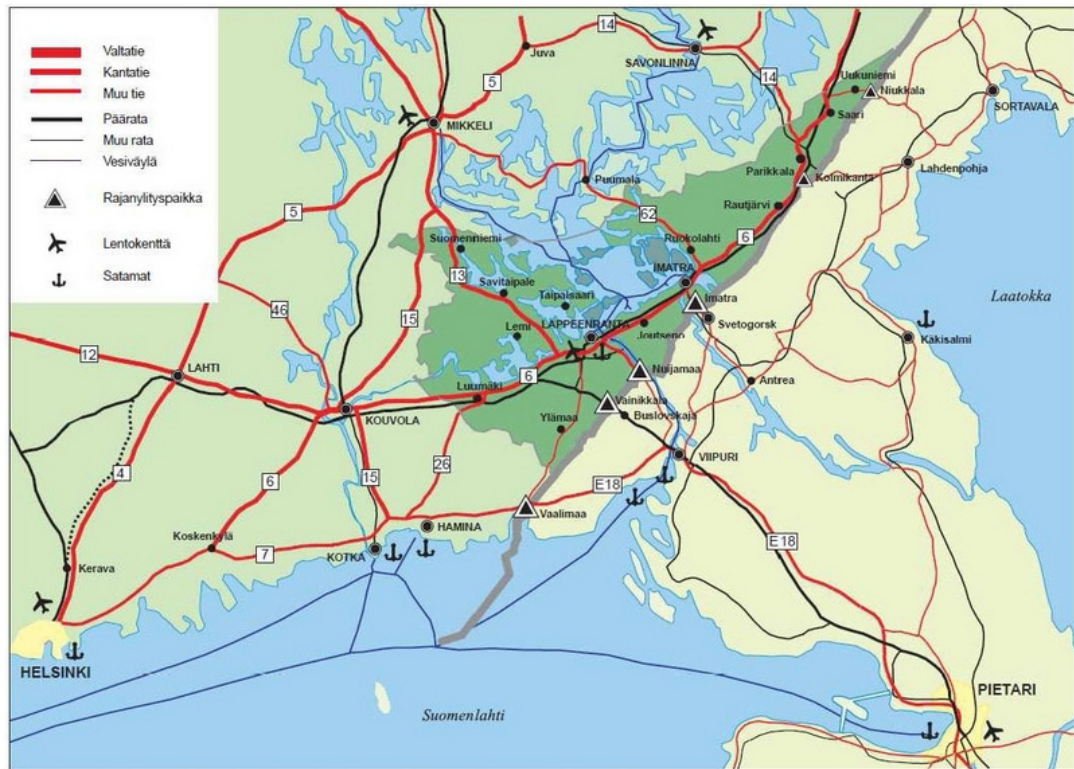




Kuva 2. Venäjän nykyinen rajavyöhyke Laatokan Karjalassa, Karjalan Tasavallan alueella. Официальный портал органов государственной власти Республики Карелия, Управление федеральной службы безопасности России по РК (Karjalan tasavallan valtiovaltaelinten virallinen palvelin), 2007.

### 2.3 Transitoliikenne

Suurin osa transitoliikenteestä Suomessa kulkee Venäjälle. Esimerkiksi Venäjän maakuljetuksista noin 30 prosenttia kulkee Suomen kautta. Suomen merkitys transitoliikenteessä on kasvanut viime vuosina merkittävästi, koska Venäjä ei toistaiseksi pysty käsittelemään kaikkia tavaravirtoja omin avuin. (Suomen Merimies-unioni, 2011.)



Kuva 3. Liikenneväylät reitillä Helsinki - Pietari. (Etelä-Karjalan liitto, 2011).

Tumman vihreällä on korostettu Etelä-Karjalan maakunta. Parikkalan ylityspaikka on merkitty karttaan pienellä kolmiolla. Pohjoisin karttaan merkitty Uukuniemen ylityspaikka poistui käytöstä vuoden 2010 lopulla. Transitokuljetukset tapahtuvat tällä hetkellä neljän suurimman kolmion osoittamien ylityspaikkojen kautta. (Kuva 3.)

Vuonna 2008 Venäjällä myytiin 3,2 miljoonaa autoa, joista tuontiautojen osuus oli 1,5 miljoonaa. Suomen kautta vietiin Venäjälle 850 000 uutta henkilöautoa samaisena vuonna 2008. Näin ollen Suomen osuutta voidaan pitää erityisen merkittävänä. Suomen kautta Venäjälle kuljetetaan paljon myös muita pitkälle jalostettuja tuotteita, kuten elektroniikkaa ja työkaluja. (Suomen Merimies-unioni, 2011.)

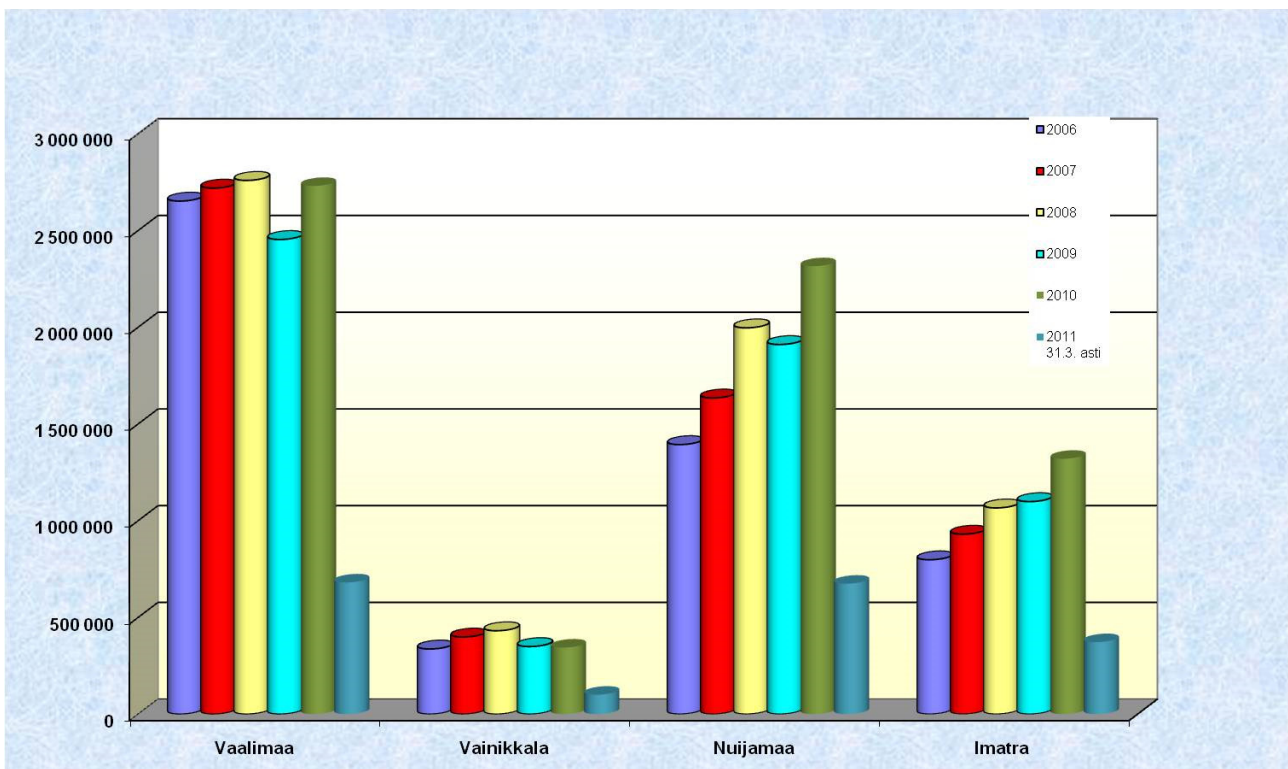
Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan kautta ei kulje merkittäviä määriä transitoliikennettä. Sen sijaan kuvasta 3 ilmenee, että Parikkalan rajanylityspaikka sijaitsee suotuisasti Laatokan Karjalan kautta kulkevan Pietari-Sortavala federaatiotien lähetyvillä. Pietarin suunnasta tulevat matkailijat pääsisivät nykyistä nopeammin Etelä-Savossa ja Pohjois-Karjalassa sijaitseville kesämökeilleen sekä lyhyille ostosmatkoille Suomeen.

### 3. ULKORAJALIIKENTEN KEHITYS SUOMEN RAJANYLITYSPAIKOILLA

#### 3.1 Kehitys Venäjän vastaisella rajalla

Tarkastelujaksolla 2007 - 2010 rajanylitysten kokonaismäärä on kasvanut tasaisesti. Kasvu on kuitenkin epätasaista - tilapäisillä ylityspaikoilla rajanylitykset ovat monin paikoin vähentyneet romahdusmaisesti. Sen sijaan kansainvälisen statuksen omaavilla pysyvillä rajanylityspaikoilla, varsinkin Kaakkois-Suomen ja Pohjois-Karjalan Niiralan ylityspaikoilla, kasvua on havaittavissa. (Kuva 5)

Venäjän vastaisen rajan ylittävä liikenne kulkee nimenomaan Pietariin / Leningradin alueelle Kaakkois-Suomen rajanylityspaikkojen kautta sekä Karjalan tasavaltaan ennen kaikkea Niiralan kautta. Kaakkois-Suomen kansainvälisen statuksen omaavia rajanylityspaikkoja ovat tätä kirjoitettaessa Vaalimaa, Nuijamaa ja Imatra sekä Vainikkalan rautatieylityspaikka. (Kuva 4.)



Kuva 4. Liikennemäärät Kaakkois-Suomen pysyvillä rajanylityspaikoilla, (Rajavartiolaitos 2011)

### 3.2 Tulevan kehityksen suunta

Aiemmissä kannanotoissaan Venäjä on sitonut puutulleista käydyt neuvottelut vahvasti tulevaan jäsenyyteensä maailman kauppajärjestössä WTO:ssa. Venäjä on vihjannut purkavansa puutullit, jos jäsenyys toteutuisi. Tällä hetkellä Venäjän mahdollinen jäsenyys on edelleen avoin kysymys. Yhtäältä mikäli jäsenyys toteutuisi, oletettavasti puutavaraliikenne tilapäisten ylityspaikkojen kautta vilkastuisi ja kaiketi palattaisiin puutulleja edeltävälle tasolle. (Keskuskauppakamari, 2010.) Toisaalta, jos puutullit jäävät voimaan, voidaan olettaa rajanylitysten entisestään keskittyvän kansainvälisen statuksen rajanylityspaikoille.

Rajanylitysten kasvu muun muassa Imatran ja Niiralan kansainvälisillä rajanylityspaikoilla viittaa siihen, että Parikkalan ylityspaikan kohdalla ylityspaineita alkaa olla. Tähän viittaa lisäksi se, että Imatralla ja Niiralassa oli vuonna 2010 molemmissa yli miljoona rajanylitystä. Vaalimaalla ja Nuijamaalla oli vuonna 2010 vielä huomattavasti enemmän rajanylityksiä. Kaakkois-Suomen nykyiset kansainväliset rajanylityspaikat osoittavat ruuhkautumisen merkkejä.

## Henkilöiden rajatarkastukset ulkorajaliikenteessä rajanylityspaikoittain

PASSINTARKASTUSPAIKAT SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLISELLÄ RAJALLA

	2007	2008	2009	2010
VIRTANIEMI	100	164	138	148
RAJA-JOOSSEPI	58 884	67 423	61 279	68 713
SALLA	65 832	77 779	91 172	113 884
KUUSAMO	17 408	18 991	28 225	37 482
KURVINEN	1 957	851	58	0
VARTIUS	408 938	419 989	424 186	405 683
INARI	10 018	8 575	3 432	6 141
LEMINAHO	3 148	2 711	378	444
RUHOVAARA	2 409	1 682	186	134
NIIRALA	898 435	874 132	934 006	1 022 496
PARIKKALA	14 287	18 418	18 037	16 638
IMATRA	930 308	1 085 061	1 098 712	1 320 184
NUIJAMAA	1 634 362	1 996 042	1 910 715	2 315 600
VAINIKKALA	398 684	431 085	349 363	344 269
VAALIMAA	2 719 431	2 759 110	2 453 796	2 730 696
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>7 164 322</b>	<b>7 742 011</b>	<b>7 373 683</b>	<b>8 382 490</b>

### LENTOASEMAT

	2007	2008	2009	2010
LAPPEENRANTA	1 276	1 040	1 624	3 624
JOENSUU	4 576	5 107	3 552	3 204
KAJAANI	3 632	3 172	3 235	1 983
KUUSAMO	18 639	18 495	13 214	5 284
ROVANIEMI	77 128	66 565	38 118	36 878
KITTILÄ	92 207	96 966	74 415	54 809
IVALO	15 786	12 106	7 953	9 614
ENONTEKIÖ	25 527	20 749	14 215	15 403
KEMI-TORNIO	154	2 512	584	185
HKI-MALMI	2 024	19	3	464
HKI-VANTAA	3 962 487	3 595 322	3 141 576	3 269 674
MAARIANHAMINA	720	118	2 421	267
TURKU	584	2 882	2 867	2 380
OULU	21 136	25 975	15 129	23 081
PORI	5 049	5 045	2 204	2 889
KRUUNUPYY	1 242	1 716	1 427	1 500
VAASA	5 617	13 829	5 721	7 520
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>4 237 802</b>	<b>3 872 019</b>	<b>3 328 258</b>	<b>3 438 759</b>

### SATAMAT

	2007	2008	2009	2010
HELSINKI	4 865 271	58 573	61 062	205 352
KOTKA	21 463	913	1 546	469
TURKU	2 837	67	2 372	615
NAANTALI	55	70	0	5
MAARIANHAMINA	20 907	11	20	18
PORI	123	124	24	54
RAUMA	371	333	41	22
KALAJOKI	1 864	1 442	1 535	819
KOKKOLA	164	188	0	117
TORNIO	85	0	0	22
SAIMAAN KANAVA (NUIJAMAA)	3 870	2 407	2 780	4 600
LAPPEENRANTA	11 384	11 294	20 801	22 001
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>4 929 258</b>	<b>75 702</b>	<b>90 283</b>	<b>234 122</b>



Kuva 5. Henkilöiden rajatarkastukset ulkorajaliikenteessä rajanylityspaikoittain vuosina 2007- 2010, (Rajavartiolaitos, 2011.)

## 4 PARIKKALAN KUNNAN SIJAINTI JA KULKUYHTEYDET

### 4.1. Sijainti

Parikkalan kunta sijaitsee Etelä-Suomen aluehallintoviraston toimialueella, Etelä-Karjalan maakunnassa. Parikkala on osa Imatran seutukuntaa. Vuoden 2010 lopulla kunnassa oli 5784 asukasta. Nykymuotoinen Parikkala käsittää vuoden 2005 kuntaliitosten jälkeen myös entiset Saaren ja Uukuniemen kunnat. Uusi Parikkalan kunta rajoittuu Ruokolahden, Rautjärven, Punkaharjun ja Kesälahden kuntiin sekä Kiteen kaupunkiin. Parikkala on rajakunta. Idässä Parikkalalla on 65,1 km yhteistä rajaa Venäjän kanssa. (Parikkalan kunnan kotisivu, 2011.)

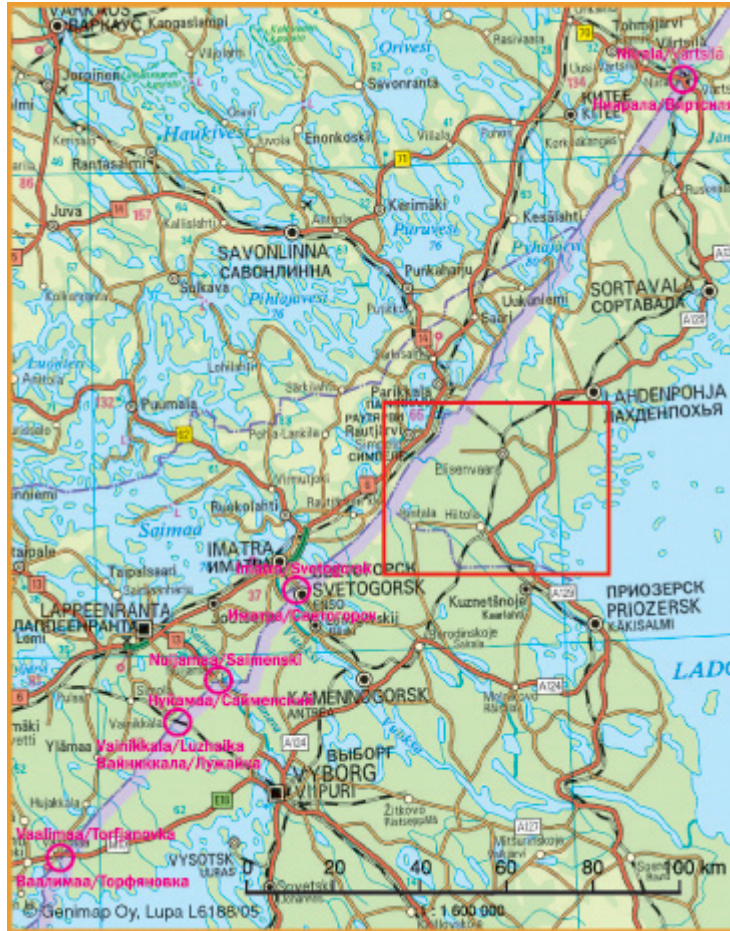
Kunnan elinkeinorakenne on monipuolinen: vuoden 2009 tietojen mukaan palvelulinkeinojen osuus oli runsas puolet (53 %) mutta myös maa- ja metsätalouden (23%) sekä rakentamisen (18%) osuudet olivat huomattavia. Verovuonna 2011 tuloveroprosentti on 18,50. (Parikkalan kunnan kotisivu, 2011)

### 4.2. Yhteydet muihin keskuksiin

Parikkalan kunnan välittömällä vaikutusalueella (n. 100 km:n säteellä) on lukuisa joukko maakuntakeskuksia, joiden logistisiin tarpeisiin uudella rajanylityspaikalla olisi merkittävää vaikutusta. Luoteessa sijaitsevat Etelä-Savon kaupungit Savonlinna ja Mikkeli, etelässä Imatra ja Lappeenranta sekä Venäjän puolella Viipuri. Idässä ja koillisessa sijaitsevat Lahdenpohjan ja Sortavalan kaupungit. (Savonmaa, 2010). Suuriin keskuksiin Helsinkiin (318 km), Pietariin (300 km) ja Petroskoihin (280 km) on monipuoliset tieliikenneyhteydet. (Eniro, 2011.)

Kuvassa 6 on toiminnassa olevat kansainväliset rajanylityspaikat on ympyröity vaaleanpunaisella värillä. Tieverkosto on merkitty kartalla keltaisella värillä. Rautatieyh-

teydet on merkitty mustalla värillä. Laatokan Karjalassa kulkevan junaliikenteen solmukohta on Hiitolassa, Lahdenpohjan piirissä, mistä on yhteydet edelleen Viipuriin sekä Käkisalmen kautta Pietariin. Lähellä on Järvi-Suomen ja Laatokan Karjalan lomakohteet. (Kuva 6.)



Kuva 6. Parikkala-Syväoron tilapäisen rajanylityspaikan nykyinen sijainti (Hiitolanjo-ki-yhdistys ry, Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy, 2005).

## 5 PARIKKALAN RAJANYLITYSPAIKAN AVAAMINEN JA KEHITYSHISTORIA

### 5.1. Sotakorvausliikenne rajan yli Parikkalan kautta

Jatkosodan jälkeen Parikkalan kautta kulki Suomen sotakorvausjuna Neuvostoliittoon uuden rajan yli Syväoron puolelle. Tätä tarkoitusta varten avattiin Parikkalan raja-asema jo vuonna 1945 jonka toiminta jatkui aina vuoteen 1958 asti. Nyt tämä ratayhteys on katkaistu. (Паровоз – Российский железнодорожный портал, 2005) Vuosina 1945 - 1958 toiminta oli vilkasta ja sotakorvausliikenne työllisti komennusmiehiä ja muuta henkilöstöä sekä Parikkalassa että Savonlinnassa. Kyse on aikanaan ollut tavaraliikenteestä Suomesta Neuvostoliittoon. Tuonaikaisen Parikkalan (rautatie)rajanylityspaikan status on myös epäselvä.

### 5.2. Rajanylityspaikka avautuu uudelleen

Esitys rajanylityspaikan uudelleenavaamiseksi Parikkalaan tehtiin ensimmäisen kerran vuonna 1988 vielä Neuvostoliiton aikana (Holopainen, 2009). Parikkalan tilapäisen (”yksinkertaistetun”) rajanylityspaikan perustaminen vahvistettiin Suomen ja Venäjän rajaviranomaisten tapaamisessa 25.1.1996. Säännöllinen toiminta Parikkala-Syväoron ylityspaikalla alkoi vuonna 2001. (Indufor / Parikkalan kunta, 2007, luku 2.1.) Alusta alkaen puutavaran tuontiliikenteellä Venäjältä oli keskeinen rooli ylityspaikan toiminnassa.

### 5.3 Parikkala-Syväoron asia etenee Eduskunnassa

2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana kaakkoissuomalaiset kansanedustajat olivat huomattavan aktiivisia Parikkalan rajanylityspaikan toiminnan edistämiseksi eduskunnassa. Kansainvälistämistä ajoi erityisesti Kuusankoskelta kotoisin oleva Sinikka Hurskainen (sd.) vuosina 2004 ja 2007 jättämillään toimenpidealoitteillaan (tpa). Markku Laukkanen Valkealasta, nyk. Kouvolasta (kesk.) ajoi Parikkalan rajanylityspaikan avaamista henkilöliikenteelle toisin sanoen muuttamista kansainväliseksi rajanylityspaikaksi vuosina 2001 ja 2002 jättämillään kirjallisilla kysymyksillä.



Samoin kotkalainen Antero Kekkonen jätti kirjallisen kysymyksen aiheesta vuonna 2004.

#### 5.4 Rajanylityspaikan avaamisprosessin kulku

Aiempien kokemusten perusteella voidaan hahmottaa tiettyjä säännönmukaisuuksia, joiden puitteissa itärajan rajanylityspaikkojen statusta on kohotettu.

1. Venäjän puolella on raaka-ainetta (esim. puuta), Suomen puolella raaka-aineen jatkokäsittelyyn tarkoitettu tuotantolaitos. Venäjän puolella on runsaasti puuta, muttei puun jatkojalostamiseen tarkoitettua laitosta tai tietotaitoa. Tätä löytyy rajan takaa Suomesta. *Näin syntyy molemminpuolinen tarve rajanylityspaikalle.*
2. Rajattu molemminpuolinen tarve synnyttää tilapäisen rajanylityspaikan. Molemmat osapuolet vakiinnuttavat yhteistyön yli rajan. *Rajanylityskäytäntö on sidottu pääasias- sa yhteen tarkoitukseen tai rajattuun määrään rajanylityksiä.*
3. Kun toiminta on jatkunut tarpeeksi kauan tai/ja kun kriittinen raja rajanylitystiheydessä ylitetään, *syntyy tarve pysyvään rajanylityspaikkaan.*
4. Ryhdytään toimenpiteisiin, joilla perusparannetaan teitä (ajokaistojen lisäykset, tien levennykset, tienpäällysteet), laajennetaan oheispalveluita (esim. ostosmahdollisuudet, pankkiautomaatit ja huoltamot) sekä kohotetaan tullausmahdollisuuksia. *Parannetaan ja monipuolistetaan välineitä, perus- ja oheispalveluita.*
5. Rajanylityspaikka avautuu kaikelle liikenteelle. *Status muuttuu kansainväliseksi, pysyväksi rajanylityspaikaksi.*

## 6 KOLMIKANNAN KANSAINVÄLISEN RAJANYLITYSPAIKAN VISIO JA AVAAMISEN TOIVOTUT VÄLITTÖMÄT VAIKUTUKSET

### 6.1. Matkailu ja liikenne etusijalla maakuntaliittojen suunnitelmissa

Alusta alkaen on nimenomaan Parikkalan kunnan lähialueilla Etelä-Karjalassa, Etelä-Savossa ja Lahdenpohjan piirissä ollut suurta kiinnostusta ylityspaikan kehittämiseen kansainvälisen liikenteen tarpeisiin. Etelä-Karjalassa hanketta on käsitelty maakunta-kaavassa laajasta näkökulmasta pitkälle tulevaisuuteen (Etelä-Karjalan liitto, 2007, 10, 11, 12, 15, 20)

Etelä-Savon maakuntaliitto sekä Etelä-Karjalan maakuntaliitto esittävät yhdessä Parikkalan rajanylityspaikan kansainvälistämistä lähitulevaisuudessa. (Etelä-Savon maakuntaliitto, 2010). Sen sijaan rautatieyhteyden avaamista Syväoroon ei pidetä lähitulevaisuudessa ajankohtaisena asiana. Etelä-Savossa yhteistyötä halutaan tehdä Euroopan Unionin ENPI -naapurisuusohjelman puitteissa. (Etelä-Savon radio, 2010)

Savonlinnan kaupunki katsoo myös omissa muistioissaan Parikkalan rajanylityspaikan kansainvälistämisen olevan kriittinen menestystekijä kaupungin tulevaisuutta silmällä pitäen. (Savonlinnan kaupunki, 2009, 9). Nopeampi yhteys Pietarin suuntaan on tässä katsannossa keskeisellä sijalla.

Kyse on matkailun lisääntymisestä paitsi Suomen puolella, Etelä-Karjalassa ja Etelä-Savossa myös Laatokan Karjalan matkailupotentiaalin hyödyntämisestä lähitulevaisuudessa. Tähän liittyy erottamattomasti venäläisen osapuolen hanke federaatiotason maantieyhteyden huomattavasta parantamisesta linjalla Pietari – Käkisalmi – Lahdenpohja – Sortavala – Pitkäranta – Petroskoi.

## 6.2. Poliitikkojen ja yhteiskunnallisten vaikuttajien toiminta Parikkala-Syväoron asian edistämiseksi

Parikkalan tilapäisen ylityspaikan avaamisen jälkeen vuonna 2001, merkittävä askel tähän suuntaan otettiin jo vuonna 2004 kansanedustaja Sinikka Hurskaisen (sd.) eduskunnalle jättämällä ensimmäisellä toimenpidealoitteella. Toinen toimenpidealoite eduskunnalle samasta hankkeesta jätettiin vuonna 2007.

Savonlinnan kaupunki on muistioissaan puoltanut rajanylityspaikan hanketta sekä ns. Järvi-Suomen radan rakentamista Parikkalasta Venäjän puolelle. Kaupunki on kirjelmöinyt asiasta ulkomaankauppaministeri Paavo Väyryselle vuonna 2007. (Laine, J. / Savonlinnan kaupunki, 2007)

Venäjän federaation pitkäaikainen kaupallisen edustuston päällikkö Valeri Šljamin on esittänyt omasta ja hallituksensa puolesta hanketta niin ikään tukevan näkemyksen rajayhteistyöseminaarissa vuonna 2004. (Etelä-Saimaa, 2004). Erityisesti venäläinen osapuoli oli hyvin myötämielinen Parikkala-Syväoron kehittämislle.

Venäjän silloinen presidentti Vladimir Putin esitti 24.11.2006 jättämässään EU:n Pohjoisen ulottuvuuden hankelistassaan Parikkala-Syväoroon rajanylityspaikan vakinaistamista. Tämä hankelista toimitettiin myöhemmin liikenne- ja viestintäministeriöön jossa hanke kirjattiin osaksi selvitystä "Suomen ja Venäjän rajaliikenneyhteyksien kehittäminen Itä- ja Pohjois-Suomessa". (Indufor / Parikkalan kunta, 2007)

Presidentit Tarja Halonen ja Dmitri Medvedev keskustelivat Parikkala-Syväoron ylityspaikkahankkeen etenemisestä tapaamisessaan Moskovassa marraskuussa 2010. Rajanylittämispäikan kansainvälistämisellä on siis ollut molempien maiden korkeiden viranomaisten tuki jo alusta alkaen. Savonlinnan kaupungin kehitysjohtaja Hannu Kurki arvioi, että rajanylityspaikan kehittämislle olisi laajasti hyötyä koko seutukunnalle. (Etelä-Savon radio, 2010)

## 7 AIKAISEMMAT TUTKIMUKSET SUOMESSA JA VENÄJÄLLÄ

### 7.1. Parikkalan kunnan ja maakuntaliittojen selvitykset Suomessa

Suomessa Parikkalan kunta on konsulttifirma Induforin toimesta teettänyt kaksi (2) toteutettavuusselvitystä vuosina 2004 ja 2007. Näissä tutkimuksissa selvitettiin rajanylityspaikan avaamisen vaikutuksia erityisesti Kaakkois- ja Itä-Suomessa. Lisäksi selvityksissä tutkittiin perusteellisesti toiminnan laajentamiseen liittyviä vaatimuksia, erityisesti liikenneväylien kannalta. Toteutus on tapahtunut EU:n Interreg IIIA -naapuruushankkeen puitteissa.

Etelä-Karjalan maakuntaliitto on omassa maakuntakaavassaan tarkastellut Parikkalan rajanylityspaikan kehittämistä. Tärkeitä selvityksiä asian tiimoilta on kirjoitettu myös Etelä-Savon maakuntaliiton ja Savonlinnan kaupungin toimesta. Erityisesti Etelä-Karjalan liiton maakuntakaavassa on merkittäviä liikenteeseen ja logistiikkaan liittyviä hahmotelmia jotka ulottuvat 2030-luvulle asti. Tällaisia ovat muun muassa Imatra-Pietari tavarajunayhteys sekä Parikkala-Elisenvaara kansainvälinen junayhteys. Etelä-Karjalan asema nähdään osana laajempaa Etelä-Suomen liittoumaa jolla on tulevaisuudessa yhä merkittävämpi asema rajavyöhykkeenä Venäjän ja Pietarin suuntaan. (Etelä-Karjalan liitto, 2007).

### 7.2 Tutkimukset Venäjällä

Venäjällä on niin ikään suoritettu omia selvityksiä. Vuonna 2002 venäläinen insinööri-toimisto Strich kokosi selvityksen, jossa se tutki maankäyttöä ja hahmotteli rakennussuunnittelua Venäjän-puoleisen Syväoron kehittämisessä. (Indufor / Parikkalan kunta, 2007)

## 8 KOLMIKANNAN RAJANYLITYSPAIKKA - NYKYISYYS JA TULEVAISUUDEN NÄKYMIÄ

### 8.1. Parikkala-Syväoron sijainti ja toiminnan nykyinen tila

Parikkala-Syväoron rajanylityspaikka sijaitsee Parikkalan kunnan itäosissa. Ylityspaikalle on hyvä yhteys Imatran suunnalta valtatieltä nro 6, myös luoteessa valtatie nro 14 on lähellä. (Itä-Suomen maakuntien liitot, 2007, luku 2.4.1.)

Liikenne ylityspaikan kautta on ollut uudelleenavaamisen 2001 jälkeen suurimmaksi osaksi raakapuun tuontia Venäjältä puunjalostusteollisuuden tarpeisiin. Rajanylityspaikan palvelutaso on tilapäisen statuksen vuoksi minimaalinen. (Kuvat 7 ja 8.)



Kuva 7. Parikkalan rajanylityspaikan ympäristössä kesällä 2006. Muutoksia rajanylityspaikalla ei ole tapahtunut kuvan ottamisen jälkeen.

## 8.2. Rajanylitysmenettely Parikkala-Syväorossa

Rajanylityksen saa suorittaa moottoriajoneuvolla, sen sijaan polkupyörällä tai jalkaisin se on kielletty. Suomen puolella Parikkalassa on passi- ja tullirakennus ennen rajanylitystä. Järjestyksestä huolehtii Rajavartiolaitos ja tulli. Myös Venäjän puolella Syväorossa on normaali tulli- ja passintarkastusmenettely. Järjestyksestä huolehtii Venäjän Federaation rajapalvelu sekä Federaation turvallisuuspalvelu FSB:n Sortavalan osasto. Karjalan tasavallan tullia edustaa Sortavalan tulliosasto. Toistaiseksi rajanylitys Syväoroon vaatii Venäjän rajavartiopalvelun luvan, jonka voi saada yllämainituilta viranomaisilta Sortavalassa.

Henkilöliikenne on rajoitettua: venäläiset ovat myöntäneet aikaisempina vuosina rajanylityslupia vain muutamille kymmenille yrityksille ja niiden työntekijöille (Etelä-Saimaa, 2006). Menettelyyn ei ole tullut muutoksia myöhemminkään.



Kuva 8. Näkymä Syväoroon Venäjän puolelle rajaa kesällä 2006.

Puutavarakuljetusten hiljentymisen seurauksena toiminta varsinkin Venäjän puolella Syväoron ylityspaikalla on muuttunut epäsäännölliseksi. Ylipäätään Venäjä on ajanut

tilapäisten ylityspaikkojen sulkemista. Suomalainen osapuoli sen sijaan haluaisi säilyttää nykyisten tilapäisten ylityspaikkojen verkoston, puutavaran tuonnin ehtymisestä huolimatta. (Helsingin Sanomat, 2009)

### 8.3 Toteutuuko Järvi-Suomen rata tulevaisuudessa?

Ennen sotia Parikkalasta oli ratayhteys Syväoron kautta Elisenvaaraan. Nykyisin tämä ratayhteys Suomeen on liikennöintikelvoton. Tästä huolimatta Elisenvaara on siinä määrin tärkeä rautatiesolmukohta Pietarin kaupungin ja Karjalan tasavallan välillä, että sillä on huomioarvoa myös suomalaisissa tulevaisuuden logistisissa kaavailuissa, erityisesti Itä-Suomessa.

Kyse on ns. Järvi-Suomen radasta, joka kulkisi Pohjanlahden rannikon satamakaupungeista Suomen alueen poikki Venäjälle. Liikennöinti siis tapahtuisi näistä rannikkokaupungeista Jyväskylän kautta Pieksamäki - Huutokoski - Savonlinna - Parikkala - valtakunnan raja-linjaa pitkin aina Pietariin saakka. Aluksi kyse olisi tavaraliikenteestä, jota myöhemmin mahdollisuuksien mukaan voitaisiin laajentaa matkustajaliikenteeksi. Näin avautuisi suora matkustajajunayhteys Keski-Suomesta Pietariin. Tätä voitaneen pitää vartenotettavana hankkeena, mikäli tulevaisuudessa Vainikkalan rautatielinja Venäjän-liikenteessä ruuhkautuu kriittisesti. (Laine, J. / Savonlinnan kaupunki, 2007; Muistio Savonlinnan kaupungin asioista)

### 8.4. Myös kielteisiä arvioita esitetty toiminnan laajentamisesta

Itäinen tullipiiri on eri aikoina epäillyt Parikkala-Syväoron kansainvälistämishankkeen ajankohtaisuutta. Sen sijaan se on ajanut olemassa olevien Imatran, Nuijamaan ja Vaalimaan ylityspaikkojen laajentamista. (Etelä-Karjalan radio, 2010). Toisaalta Itäisen tullipiirin johtaja näkee mahdollisuuksia Parikkala-Syväoron kehittämiseen jossain vaiheessa myöhemmässä tulevaisuudessa.

Aika ajoin raskas byrokratia Venäjän puolen hallintokoneistossa on hermostuttanut virkamiehiä Suomen puolella. Viranomaistoiminnan sekavuus ja Karjalan tasavallan

viranomaisten ilmeinen kyvyttömyys selviytyä selvitystyön juoksevista kuluista ovat niin ikään aiheuttaneet hankaluuksia. (Itä-Savo, 2010)



Kuva 9. Kaakkois-Suomen rajavartioston toiminta-alue. (Rajavartiolaitos, 2011).

Parikkalan tilapäinen rajanylityspaikka on kuvattu vaaleansinisellä kaksoisnuolella alueen yläosassa. Uukuniemen ylityspaikka poistui käytöstä vuoden 2010 lopulla. Kaakkois-Suomen rajavartioston toimialue rajoittuu Venäjän puolella Leningradin alueeseen ja Parikkalan kohdalla Karjalan tasavaltaan. (Kuva 9).







Kuva 11. Rajanylityspaikat Suomen ja Karjalan tasavallan välillä. (Республика Карелия для инвестора – портал (Karjalan tasavalta sijoittajille - tietoportaali). 2011).

Punaisella värillä on merkitty pysyvät kansainväliset rajanylityspaikat Vartiuss / Lyttä ja Niirala / Värtsilä. Vihreällä värillä on merkitty tilapäiset ylityspaikat. Sinisellä värillä on merkitty jo lakkautettu Kuolismaan ylityspaikka. Parikkala-Syväoro erottuu vihreällä alimpana ylityspaikkana kartalla. Venäjän asettamien puutullien seurauksena liikenne tilapäisten rajanylityspaikkojen kautta Suomeen on vähentynyt romahdusmaisesti. Suomi haluaisi säilyttää tilapäisten rajanylityspaikkojen verkoston, Venäjä ei. (Kuva 11).

## 9 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Parikkalan rajanylityspaikalla on takanaan pitkä historia. Ylityspaikan kautta on kulkenut ensin runsaasti sotakorvausliikennettä. Työntöveturit siirsivät rahdin Neuvostoliiton puolelle Syväoroon. Sitä seuranneen hiljaisen kauden jälkeen, ylityspaikka on jälleen avattu tavaraliikenteelle. Vuosien mittaan puutavaraliikenne Venäjältä Suomeen vilkastutti liikennettä Parikkalan kautta.

Tulevaisuudessa henkilöliikenteen käynnistäminen olisi mielestäni ratkaiseva askel, jonka avulla Parikkala-Syväoron ylityspaikan asema lopullisesti vakinaistettaisiin Suomen itärajalta. Henkilöliikenteen tarpeelle näyttää olevan perusteluja kuten työssäni olen aikaisemmin todennut. Etenkin lisääntyvä vapaa-ajan- ja kulttuurimatkailu ovat potentiaalisia kasvutekijöitä. Rajanylityspaikan aukioloaika pitenisä tai muuttuisi ympärivuorokautiseksi. Matkustajaliikenteen lisääntyminen omalta osaltaan synnyttäisi kauppoja ja palveluita rajanylityspaikan läheisyyteen ja ylipäänsä Parikkalan kunnan alueelle.

Viime vuosina on itärajalta poistunut käytöstä useita tilapäisiä rajanylityspaikkoja. Useimmissa tapauksissa nimenomaan venäläinen osapuoli ei halua ylläpitää tilapäisiä ylityspaikkoja, koska liikenne on niin satunnaista ja epäsäännöllistä. Mielestäni Parikkala-Syväoron tilapäisellä ylityspaikalla on parhaimmat edellytykset kehittyä pysyväksi kansainvälisen liikenteen ylityspaikaksi. Uukuniemen tilapäisen rajanylityspaikan sulkemisen jälkeen ei Kaakkois-Suomessa enää ole tilapäisiä ylityspaikkoja (Uukuniemi-info, 2011). Vuonna 2005 Uukuniemi liittyi osaksi Parikkalan kuntaa.

Henkilöliikenteen salliminen rajanylitysmenettelyn läpi Venäjän puolelle olisi avaamisen kannalta läpimurto. Syväorosta Lahdenpohjaan johtavan soratien asfaltointi on mielestäni vähimmäisvaatimus, koska liikenteen pitäisi olla ympärivuotista ja säännöllistä.

## LÄHTEET

Etelä-Karjalan liitto. (2011). Etelä-Karjalan liikenne ja logistiikka.

Saatavissa:

<http://194.251.35.222/Kiinteasivu.asp?KiinteasivuID=18412&NakymaID=513> [Viitattu 4.2.2011]

Etelä-Karjalan liitto. (2007). Etelä-Karjalan maakuntakaava, Tavoitteet.

Saatavissa:

<http://194.251.35.222/LiiteTiedostoNayta.asb?DokumenttiID=13282&TauluNimi=TiedoteKappale&NakymaID=513&KappaleID=16394> [Viitattu 2.2.2011 ] Etelä-Karjalan liitto.

Etelä-Karjalan radio. (2010). Parikkalan kansainvälinen rajanylityspaikka tulisi kalliiksi.

Saatavissa:

[http://yle.fi/alueet/etela-karjala/2010/11/parikkalan\\_kansainvalinen\\_rajanylityspaikka\\_tulisi\\_kalliiksi\\_2130509.html](http://yle.fi/alueet/etela-karjala/2010/11/parikkalan_kansainvalinen_rajanylityspaikka_tulisi_kalliiksi_2130509.html) [Viitattu 11.1.2011]

Etelä-Saimaa. (2006). Parikkalan rajanylityspaikka on vielä hiljainen mutta ei pitkään.

Saatavissa:

<http://www2.lappeenranta.fi/lehtitietokanta/artikkeli.php?id=6647> [Viitattu 9.1.2011]

Etelä-Saimaa. (2004). Seminaari haki ponnahdusta Parikkalan ylityspaikalle.

Saatavissa:

<http://www2.lappeenranta.fi/lehtitietokanta/artikkeli.php?id=3064> [Viitattu 7.2.2011]

Etelä-Savon maakuntaliitto. (2010). Etelä-Savo ja Etelä-Karjala: Parikkalan rajanylityspaikkaa kehitettävä.

<http://www.esavo.fi/tiedotteet/317/> [Viitattu 3.4.2011 ]

Etelä-Savon radio. (2010). Parikkalan raja-asema presidenttien puheissa.

Saatavissa:

[http://yle.fi/alueet/etela-savo/2010/11/parikkalan\\_raja-asema\\_presidenttien\\_puheissa\\_2129032.html](http://yle.fi/alueet/etela-savo/2010/11/parikkalan_raja-asema_presidenttien_puheissa_2129032.html) [Viitattu 8.1.2011 ]

Etelä-Savon radio. (2010). Parikkalan rajanylityspaikka halutaan vakinaiseksi.

Saatavissa:

[http://yle.fi/alueet/etela-savo/2010/07/parikkalan\\_rajanylityspaikka\\_halutaan\\_vakinaiseksi\\_1815294.html](http://yle.fi/alueet/etela-savo/2010/07/parikkalan_rajanylityspaikka_halutaan_vakinaiseksi_1815294.html) [Viitattu 9.2. 2011]

FINLEX. (2005). Valtioneuvoston asetus rajanylityspaikoista ja rajatarkastustehtävien jakamisesta niillä (kumottu) 25.8.2005/652.

Saatavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/kumotut/2005/20050652> [Viitattu 22.4.2011]

FINLEX – Valtiosopimukset: 66/1994. (1994). Asetus Venäjän kanssa Suomen ja Venäjän välisen valtakunnanrajan ylityspaikoista tehdyn sopimuksen voimaansaattamisesta.

Saatavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1994/19940066> [Viitattu 3.3.2011 ]

Helsingin Sanomat. (2009). Venäjä haluaa ajaa alas tilapäiset rajanylityspaikat.

Saatavissa:

<http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/Ven%C3%A4j%C3%A4+haluaa+ajaa+alas+tilap%C3%A4iset+rajanylityspaikat/1135247820959>

Hiitolanjoki-yhdistys ry, Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy. (2005). Hiitolanjoki.

Saatavissa:

[http://www.hiitolanjoki.fi/index.php?page\\_id=4](http://www.hiitolanjoki.fi/index.php?page_id=4) [Viitattu 4.1.2011]

Holopainen, R. / Veturimies. (2009). Idän rajaliikenne, s. 22-25.

Saatavissa:

[http://www.veturimiesliitto.fi/easydata/customers/vml/files/Veturimieslehdet/2\\_2009\\_Veturmieslehti.pdf](http://www.veturimiesliitto.fi/easydata/customers/vml/files/Veturimieslehdet/2_2009_Veturmieslehti.pdf) [Viitattu 23.1.2011]

Hurskainen, Sinikka / Eduskunta. (2007). Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan muuttaminen kansainväliseksi rajanylityspaikaksi, toimenpidealoite.

Saatavissa:

[http://www2.eduskunta.fi/fakta/edustaja/136/tpa\\_parikkalasyvaoro.htm](http://www2.eduskunta.fi/fakta/edustaja/136/tpa_parikkalasyvaoro.htm) [Viitattu 14.1.2011 ]

Hurskainen, Sinikka / Eduskunta. (2004). Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan toimivuus, toimenpidealoite.

Saatavissa:

[http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/thw.cgi/trip/?\\${BASE}=faktautptpa&\\${HTML}=akxpdf&\\${SNHTML}=akxeiloydy&tunniste=TPA+111/2004](http://www.eduskunta.fi/triphome/bin/thw.cgi/trip/?${BASE}=faktautptpa&${HTML}=akxpdf&${SNHTML}=akxeiloydy&tunniste=TPA+111/2004) [Viitattu 14.1.2011]

Indufor / Parikkalan kunta. (2007). Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan kehittämissanke, Kaakkois-Suomi – Venäjä Naapurisuusohjelma, Interreg III A

Saatavissa:

<http://194.251.35.222/LiiteTiedostoNayta.asb?DokumenttiID=11554&TauluNimi=TiedoteKappale&NakymaID=71&KappaleID=16052> [Viitattu 10.1.2011 ]

Itä-Savo. (2010). Parikkalan rajanylityspaikka myötätuulessa.

Saatavissa:

[http://www.ita-savo.fi/Uutiset/parikkalan\\_rajanylityspaikka\\_my%C3%B6t%C3%A4tuulessa\\_10278457.html](http://www.ita-savo.fi/Uutiset/parikkalan_rajanylityspaikka_my%C3%B6t%C3%A4tuulessa_10278457.html)

Itä-Savo. (2010). Parikkalan rajanylityspaikka rämpii byrokratian suossa.

Saatavissa:

<http://www.ita-savo.fi/Uutiset/8689778.html> [Viitattu 12.3.2011]

Itä-Suomen maakuntien liitot. (2007). Itä-Suomen strategiset liikennehankkeet – raportti.

Saatavissa:

[http://rakennerahastot.ita-suomi.fi/alueportaali/www/fi/muu\\_yhteisty/Ita-Suomen\\_neuvottelukunta/Strategiset\\_liikennehankkeet\\_230307.pdf](http://rakennerahastot.ita-suomi.fi/alueportaali/www/fi/muu_yhteisty/Ita-Suomen_neuvottelukunta/Strategiset_liikennehankkeet_230307.pdf) [Viitattu 12.2.2011 ]

Kekkonen, Antero / Eduskunta. (2004). Parikkalan rajanylityspaikan toimivuus, kirjallinen kysymys.

Saatavissa:

[http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/kk\\_832\\_2004\\_p.shtml](http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/kk_832_2004_p.shtml) [Viitattu 14.1.2011]

Keskuskauppakamari. (2010). Venäjän WTO-jäsenyys vauhdittaisi Suomen vientiä.

Saatavissa:

<http://www.keskuskauppakamari.fi/Media/Tiedotteet/Venajan-WTO-jasenyyss-vauhdittaisi-Suomen-vientia>

Laine, J. / Savonlinnan kaupunki. (2007). Muistio Savonlinnan kaupungin asioista.

Saatavissa:

<http://62.236.87.92/dynasty/savonlinna/kokous/KOKOUS-1562-29-Liite-1.PDF> [Viitattu 13.2.2011 ]

Laine, J. / Savonlinnan kaupunki. (2007). Muistio Savonlinnan kaupungin asioista ulkomaankauppaministeri Paavo Väyryselle 2.11.2007.

Saatavissa:

<http://62.236.87.92/dynasty/savonlinna/kokous/KOKOUS-1186-26-Liite-4.PDF> [Viitattu 13.2.2011 ]

Laukkanen, Markku / Eduskunta. (2001). Parikkalan rajanylityspaikan avaaminen rajoitetulle henkilöliikenteelle, kirjallinen kysymys.

Saatavissa:

[http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/kk\\_162\\_2001\\_p.shtml](http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/kk_162_2001_p.shtml) [Viitattu 14.1.2011]

Laukkanen, Markku / Eduskunta. (2002). Parikkalan rajanylityspaikan avaaminen henkilöliikenteelle, kirjallinen kysymys.

Saatavissa:

[http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/kk\\_300\\_2002\\_p.shtml](http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/kk_300_2002_p.shtml) [Viitattu 14.1.2011]

Metsäteollisuus ry. (2011). Venäjä jäädyttää puutullit nykytasolle WTO-jäsenyyteensä asti.

Saatavissa:

<http://www.metsateollisuus.fi/juurinyt2/tiedotteet/Sivut/Venajajaadyttaapuutullit.aspx> [Viitattu 24.4.2011]

Ollus, Simon-Erik & Simola, Heli. (2006). Russia in the Finnish economy, Sitra Reports 66. Helsinki: Edita.

Официальный портал органов государственной власти Республики Карелия. (2007). Состав Северо-Западного федерального округа.

Saatavissa:

<http://www.gov.karelia.ru/Different/Federal/map.html> [Viitattu 22.4.2011]

Официальный портал органов государственной власти Республики Карелия, Управление федеральной службы безопасности России по РК. (2007). Пограничная зона на территории Республики Карелия.

Saatavissa:

<http://www.gov.karelia.ru/gov/Power/Office/FSB/frontier.html> [Viitattu 3.3.2011]

Официальный портал органов государственной власти Республики Карелия, Пограничное управление федеральной службы безопасности России по Республике Карелия. (2007). Пограничная зона на территории Республики Карелия.

Saatavissa:



<http://www.gov.karelia.ru/Power/Office/Border/index.html> [Viitattu 3.3.2011]

Parikkalan kunta. (2011). Parikkalan kunnan kotisivu.

Saatavissa:

<http://www.parikkala.fi/> [Viitattu 14.4.2011]

Parikkalan kunta. (Julkaisuvuosi tuntematon) Saimaa-Laatokka-esite

Saatavissa:

<http://194.251.35.222/LiiteTiedostoNayta.asb?DokumenttiID=11551&TauluNimi=TiedoteKappale&NakymaID=71&KappaleID=16052> [Viitattu 14.4.2011 ]

Паровоз – Российский железнодорожный портал. (2005). Железнодорожные пограничные переходы - СНГ, Литва, Латвия, Эстония.

Saatavissa:

<http://parovoz.com/spravka/crossings/> [Viitattu 12.3.2011]

Pietarilaisten pyöräilyharrastajien kotisivu - matka Suomeen.(2006). Финский велопоход с железнодорожным уклоном

Saatavissa:

<http://km.spb.ru/travel/suomi/2006/1/> [Viitattu 18.3.2011]

Посольство Российской Федерации в Хельсинки (Venäjän Federaation suurlähetystö Helsingissä). (2006). Пределы пограничной зоны на территории республики Карелия.

Saatavissa:

<http://www.rusembassy.fi/granitsa-karelia.htm> [Viitattu 11.1.2011]

Путеводитель по России. (2009). Приказы ФСБ об установлении пограничной зоны.

Saatavissa:

<http://www.mccme.ru/putevod/Border/border.html> [Viitattu 23.4.2011]

Rajavartiolaitos. (2011). Rajavartiolaitos lukuina.

Saatavissa:

<http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/pages/58EF77352A0C19C3C2256CBB00438C8D?opendocument> [Viitattu 22.4.2011]

Rajavartiolaitos. (2011). Rajavyöhyke.

Saatavissa:

<http://www.intermin.fi/rvl/home.nsf/pages/96748CF8C5E89732C2257359002D0C7B?opendocument> [Viitattu 23.4.2011]

Rajavartiolaitos. (2010). Suomen ja Venäjän välillä nyt kuusi tilapäistä rajanylityspaikkaa.

Saatavissa:

<http://www.raja.fi/rvl/bulletin.nsf/PFBD/C5EEB6F067C391F1C22577EC004CB0CE?opendocument> [Viitattu 15.2.2011]

Rajavartiolaitos. (2011). Kolmikannan rajavartioasema.

Saatavissa:

<http://www.raja.fi/rvl/k-sr/home.nsf/www/kolmikanta> [Viitattu 7.2.2011]

Rajavartiolaitos. (2011). Henkilöiden rajatarkastukset ulkorajaliikenteessä vuosina 2007 - 2010.

Saatavissa:

[http://www.intermin.fi/rvl/home.nsf/files/36C7B7A4EEB7DB39C225783A003DDEEA/\\$file/henkiloiden\\_rajatarkastukset\\_ulkoraja\\_2010.pdf](http://www.intermin.fi/rvl/home.nsf/files/36C7B7A4EEB7DB39C225783A003DDEEA/$file/henkiloiden_rajatarkastukset_ulkoraja_2010.pdf) [Viitattu 25.3.2011]

Rajavartiolaitos. (2011). Henkilöiden rajatarkastukset ulkorajaliikenteessä.

Saatavissa:

[http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/files/36C7B7A4EEB7DB39C225783A003DDEEA/\\$file/henkiloiden\\_rajatarkastukset\\_ulkoraja\\_2010.pdf](http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/files/36C7B7A4EEB7DB39C225783A003DDEEA/$file/henkiloiden_rajatarkastukset_ulkoraja_2010.pdf) [Viitattu 25.3.2011]

Rajavartiolaitos. (2011). Kaakkois-Suomen rajavartioston toiminta-alue ja rajanylityspaikat Kaakkois-Suomessa.

Saatavissa:

<http://www.raja.fi/rvl/k-sr/home.nsf/pages/AADD8160DBB76601C22573C9003D5F0D?opendocument> [Viitattu 25.3.2011]

Rajavartiolaitos. (2011). Rajanylitysliikenne 2000-2011.

Saatavissa:

[http://www.raja.fi/rvl/k-sr/home.nsf/pages/8C9BF54B6508B812C225786800464484/\\$file/hl%C3%B6liikenne.jpg](http://www.raja.fi/rvl/k-sr/home.nsf/pages/8C9BF54B6508B812C225786800464484/$file/hl%C3%B6liikenne.jpg) [Viitattu 28.3.2011]

Rajavartiolaitos. (2011). Rajanylitysliikenne rajanylityspaikoittain.

Saatavissa:

[http://www.raja.fi/rvl/k-sr/home.nsf/pages/A975ADD0CEA641F3C225786800464E5B/\\$file/hl%C3%B6liikenne+ryp.jpg](http://www.raja.fi/rvl/k-sr/home.nsf/pages/A975ADD0CEA641F3C225786800464E5B/$file/hl%C3%B6liikenne+ryp.jpg) [Viitattu 28.3.2011]

Rajavartiolaitos. (2011). Rajanylityspaikat.

Saatavissa:

<http://www.intermin.fi/rvl/home.nsf/pages/FC388AE9118796EBC2257359002AF37D?opendocument> [Viitattu 21.4.2011]

Республика Карелия для инвестора – портал. (2011). Транспортная инфраструктура в республике Карелия.

Saatavissa:

[http://www.kareliainvest.ru/ru/portret\\_karelskogo\\_regiona\\_obschaya\\_informatsiya/transport/](http://www.kareliainvest.ru/ru/portret_karelskogo_regiona_obschaya_informatsiya/transport/) [Viitattu 17.3.2011]

Savonlinnan kaupunki. (2009). Savonlinnan kaupungin strategia vuosille 2010 - 2015.

Saatavissa:

<http://62.236.87.92/dynasty/savonlinna/kokous/KOKOUS-1733-6-Liite-1.PDF> [Viitattu 13.2.2011]

Savonmaa. (2010). Odotukset Parikkalan rajanylityspaikkaan kasvavat.

Saatavissa:

[http://www.savonmaa.fi/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5096%3Aodotukset-kasvavat-parikkalan-rajanylityspaikalle&Itemid=50](http://www.savonmaa.fi/index.php?option=com_content&view=article&id=5096%3Aodotukset-kasvavat-parikkalan-rajanylityspaikalle&Itemid=50) [Viitattu 21.1.2011]

Suomen Merimies-unioni. (2011). Venäjä-tietokanta.

Saatavissa:

<http://www.smu.fi/itameri/venaja/> [Viitattu 23.4.2011]

Tilastokeskus. (2011). Käsitteet ja määritelmät.

Saatavissa:

<http://www.stat.fi/meta/kas/transitoliikenn.html> [Viitattu 23.4.2011]

Uukuniemi-info. (2009). Rajavyöhyke kapenemassa hiukan Uukuniemen kohdalla.

Saatavissa:

[http://www.uukuniemi.info/artikkelit/Rajavyohyke\\_kapenemassa\\_hiukan\\_Uukuniemen\\_kohdalla\\_500](http://www.uukuniemi.info/artikkelit/Rajavyohyke_kapenemassa_hiukan_Uukuniemen_kohdalla_500) [Viitattu 23.4.2011]

Uukuniemi-info. (2011). Uukuniemen rajanylityspaikka sulkeutui lopullisesti.

Saatavissa:

[http://www.uukuniemi.info/artikkelit/Uukuniemen\\_rajanylityspaikka\\_sulkeutui\\_lopullisesti\\_917](http://www.uukuniemi.info/artikkelit/Uukuniemen_rajanylityspaikka_sulkeutui_lopullisesti_917) [Viitattu 14.4.2011]

Uutisvuoksi. (2010). Rajavartioasemaverkko on nyt valmis Kaakkois-Suomessa.

Saatavissa:

<http://www.uutisvuoksi.fi/Uutiset/2010/02/25/Rajavartioasemaverkko+on+nyt++valmis+Kaakkois-Suomessa/201058554892/17>

## LIITTEET

**TOIMENPIDEALOITE 53/2007 vp****Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan muuttaminen kansainväliseksi rajanylityspaikaksi*****Eduskunnalle***

Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan kautta kulkee tällä hetkellä yksisuuntainen puutavaraliikenne Venäjältä Suomeen. Muuta liikennettä ei juurikaan ole venäläisen osapuolen tulkitsessa ylityspaikkaa koskevaa sopimusta siten, ettei muuta liikennettä voida sallia. Kuluneena kesänä Parikkalan kunta ja Lahdenpohjan piiri ovat anoneet lupia linja-autoilla tapahtuville kotiseutumatkoille. Suomen rajaviranomaiset ovat tehneet syyskuussa 2005 päätöksen, jonka mukaan Suomen ja Venäjän kansalaiset voivat ylittää rajan Parikkala-Syväorossa ainoastaan voimassa olevalla passilla ja viisumilla. Myöskään kaksisuuntaiselle tavaraliikenteelle Suomen viranomaisten puolesta ei ole esteitä, ja sähköinen tuontitullaus voidaan ottaa tarvittaessa käyttöön.

Ylityspaikan kautta kulkevien kuormien määrä on kasvanut vuosittain 15—20 %. Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan käyttäjiä ovat lähes yksinomaan 50 venäläistä ulkomaankauppaa harjoittavaa yritystä ja noin 100 eri kauppasopimusta. Todellista tarvetta rajanylityspaikan liikenteelle on vaikea selvittää, koska venäläisten käytäntö muun kuin tuontipuun kuljetuksen sallimiseen on erittäin tiukka. Toimiva ylityspaikka on Karjalan tasavallan talousministeriön mukaan ylikuormitettu, eikä sillä ole mahdollisuutta lisätä rajanylityksiä. Koska ylityspaikka on Venäjällä rajattu nykyisellä statuksella vain puutavaran vientiin Venäjältä, muun tavaraliikenteen ja matkailun kehittäminen rajanylityspaikan kautta ei ole mahdollista paineista huolimatta.

Parikkala-Syväoron rajanylityspaikka sijaitsee noin viisi kilometriä valtatieltä 6. Rajanylityspaikalle johtava tie 4012 on kunnostettu EU-rahoituksella 1990-luvun lopulla ja se on hyväkuntoinen, kestopäällysteinen ja raskaisiin kuljetuksiin soveltuva. Suomen tullissa on käytössä sähköinen tuontitullaus ja vientitullauksen käyttöönottoon on tarvittaessa valmius. Myös muu tarvittava teknologia on samalla tasolla kuin kansainvälisillä rajanylityspaikoilla yleensä.

Parikkala-Syväoron rajanylityspaikalla on erinomainen logistinen sijainti Etelä-Suomesta Venäjälle Petroskoin suuntaan ja Keski-Suomesta Venäjälle Pietarin suuntaan. Laatokasta, sen luonnonympäristöstä ja Valamosta on mahdollista muodostua Savonlinnan matkailualueen paras ympärivuotinen vetovoimatekijä. Parikkalan rajanylityspaikka muodostaa Savonlinnan alueen matkailulle uuden elementin matkailun ympäri- vuotiseen kehittämiseen, joka koskisi erityisesti päivä- ja kiertomatkailua, koska etäisyys Savonlinnasta Laatokalle on alle 100 kilometriä. Federaation uusi tielinjaus lisää alueen matkailukäyttöä ja paineita rajanylityspaikan matkailulliseen käyttöön. Laatokan pohjois- ja länsirannalle on suunniteltu 1990-luvulla yhteistyössä suomalais- ten kanssa Tacis-rahoituksella noin 84 000 hehtaarin suuruinen luonnonpuisto. Tämän suunnitelman toteuttaminen on otettu uudelleen esille Laatokan luoteisosien maankäytön suunnittelussa kuluvana syksynä. Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan kansainvälistäminen tukisi Laatokan länsipuolen luonto- ja kulttuurimatkailua ja siten

elinkeinojen kehittymistä rajan molemmin puolin.

Parikkala-Syväoron rajanylityspaikalla korostuvat taloudellisten ja aluetaloudellisten näkökohtien lisäksi myös kestävä kehityksen tavoitteet välimatkojen suhteellisen lyhyiden, eri liikennemuotojen käyttömahdollisuuksien ja luonnonarvojen vuoksi. Parikkala-Syväoron kansainvälistäminen ei vaadi Suomen puolella erityisiä lisäinvestointeja, mikäli ylityspaikan aukioloajat säilyvät nykyisellään (maanantaista perjantaihin klo 8.00—19.00) tai laajenevat vain vähäisessä määrin.

Venäjän tulli- ja rajahallinto ovat laatineet vuonna 2002 suunnitelmat kansainvälisen Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan rakentamiseksi. Lisäksi ylityspaikan kansainvälistäminen on Venäjällä otettu yhdeksi Pohjoisen ulottuvuuden politiikkaohjelman viidestä hankkeesta, jotka

presidentti Putin on esittänyt 26.11.2006 Helsingin EU:n Suomen puheenjohtajuuskokouksessa. Parikkala-Syväoron rajanylityspaikka on otettu huomioon myös Etelä-Karjalan maakuntakaavan tavoitteissa, Suomen, Ruotsin ja Norjan välisessä North East Cargo-Link (NECL) -kuljetuskäytävän (Atlantilta Venäjälle) suunnittelussa sekä Etelä-Suomen maakuntien liiton liikenteen runkoverkon kärkihankesuunnitelmassa. Samoin se tulisi ottaa mukaan myös Etelä-Suomen vuoteen 2030 ulottuvan liikennepoliittisen ohjelman toimenpide-ehdotuksiin.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

*että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan muuttamiseksi kansainväliseksi rajanylityspaikaksi.*

Helsingissä 14 päivänä marraskuuta 2007

Sinikka Hurskainen /sd



## TOIMENPIDEALOITE 111/2004 vp

### Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan toimivuus

#### *Eduskunnalle*

Parikkala-Syväoron tilapäinen rajanylityspaikka on tarpeellinen alueen elinkeinoelämän kehittämisen kannalta. Rajanylityspaikan aukioloaikaa onkin pidennetty vuonna 2002. Rajanylityspaikan kehittämiseksi Parikkalan kunta hallinnoi paraikaa Interreg IIIA -rahoitteista Saimaa—Laatokka-kehityskäytävä-toteutettavuus selvitystä Parikkalan rajanylityspaikan kehittämiseksi.

Parikkala-Syväoron rajanylityspaikka on pääsääntöisesti toiminut jo useiden vuosien ajan moitteettomasti rajan kummallakin puolella. Viime aikoina ilmenneet erityisesti suomalaisten yritysten kuljetusvaikeudet Venäjän puolella haittaavat alueen yritystoimintaa. Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan toimivuus on äärim-

mäisen tärkeää alueen yritystoiminnalle, sillä monien sekä Suomen että Venäjän puolella olevien pienten ja keskisuurten yritysten toiminnan kannattavuus riippuu logistiikan toimivuudesta ja taloudellisuudesta.

Häiriöt ja epävarmuudet Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan toiminnassa eivät vastaa alueen elinkeinoelämän etuja rajan kummallakaan puolella.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

*että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin Parikkala-Syväoron rajanylityspaikan toimivuuden turvaamiseksi.*

Helsingissä 10 päivänä joulukuuta 2004

Sinikka Hurskainen /sd

## KIRJALLINEN KYSYMYS 300/2002 vp

### Parikkalan rajanylityspaikan avaaminen henkilöliikenteelle

#### *Eduskunnan puhemiehelle*

Parikkalan kunnassa sijaitseva rajanylityspaikka Syväoro-Kolmikanta on tärkeä puutavarakuljetusten kannalta. Sen kautta kuljetettiin vuonna 2001 puuta 200 000 kuutiometrin verran eli siis saman verran kuin Vaalimaan kansainvälisestä rajanylityspaikasta. Arvio Parikkalan kautta kulkevasta puutavaramäärästä kuluva vuoden aikana liikkuu 230 000 kuutiometrissä. Syväoro—Kolmikanta-rajanylityspaikka on avoinna nykyisin hyötyliikennettä varten maanantaista perjantaihin kello 8.00—17.00. Henkilöliikennettä rajanylityspaikka ei palvele. Rajanylityspaikan aukioloaikoja olisi syytä muuttaa asiakkaita nykyistä paremmin palveleviksi ja pidentää päivittäistä aukioloa kolmella tunnilla kello 20.00:een saakka.

Parikkalan ja koko Savonlinnan seutukunnan matkailun kannalta olisi ensiarvoisen tärkeää saada Syväoron—Kolmikannan rajanylityspaikka avattua rajoitetulle henkilöliikenteelle. Lisäksi tarvittavien ylityslupien myöntämistä yrityk-

sille tulisi nopeuttaa ja laajentaa. Henkilöliikenteen mahdollistaminen mm. synnyttää uusia matkailutyöpaikkoja molemmin puolin rajaa sekä mahdollistaa nykyisten matkailutyöpaikkojen säilymisen ja matkailuyritysten kehittämisen. Savonlinnan alueen matkailulle Parikkalan rajanylityspaikka muodostaa uuden elementin ja erityisesti mahdollisuuden päivä- ja kiertomatkailun ympärivuotiseen kehittämiseen. Mös päivämatkailu Laatokalle ja Valamoon olisi näin mahdollista.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän kunnioittavasti valtioneuvoston asianomaisen jäsenen vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

*Mihn toimiin hallitus aikoo ryhtyä, että Parikkalan rajanylityspaikan aukioloaikoja voidaan nykyisestään pidentää ja että rajanylitys avataan myös henkilöliikenteelle?*

Helsingissä 2 päivänä huhtikuuta 2002

Markku Laukkanen /kesk

*Eduskunnan puhemiehelle*

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Rouva puhemies, olette toimittanut valtioneuvoston asianomaisen jäsenen vastattavaksi kansanedustaja Markku Laukkasen /kesk näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 300/2002 vp:

*Mihin toimiin hallitus aikoo ryhtyä, että Parikkalan rajanylityspaikan aukioloaikoja voidaan nykyisestäään pidentää ja että rajanylitys avataan myös henkilöliikenteelle?*

Vastauksena kysymykseen esitän kunnioittavasti seuraavaa:

Suomen ja Venäjän rajalla on toiminnassa kuusi kansainvälistä rajanylityspaikkaa ja yhdeksäntoista tilapäistä rajanylityspaikkaa, jollainen myös Parikkala—Syväoro on. Tilapäisten rajanylityspaikkojen käytöstä on määrätty Suomen ja Venäjän välisen valtakunnanrajan ylityspaikoista tehdyssä sopimuksessa (SopS 66/1994), jonka mukaan ne on tarkoitettu rajanläheisten alueiden yhteistyön, puutavaran kuljetuksen ja muun taloudellisen toiminnan toteuttamiseksi Suomen ja Venäjän kansalaisille ja ajoneuvoille.

Suomen ja Venäjän rajan rajanylityspaikkojen kehittämisestä vallitsee raja- ja tulliviranomaisten kesken hyvä yhteisymmärrys molemmin puolin rajaa. Imatran—Svetogorskin ja Kelloelän—Sallan kuluvan vuoden aikana tapahtuvan kansainvälistämisen jälkeen seuraavana kan-

sainväliselle liikenteelle on sovittu avattavaksi Kuusamo—Suoperä. Tämä tapahtunee aikaisintaan vuonna 2004. Kehittämishojelman perusteina ovat olleet rajanylitysliikenteen tarpeet ja rajanylityspaikkaverkoston mahdollisimman hyvä alueellinen kattavuus.

Yhteisesti sovitun rajanylityspaikkojen kehittämissohjelman lisäksi Suomen rajavartiolaitosviranomaiset ovat ilmoittaneet Venäjän rajavartiolaitosviranomaisille useaan otteeseen olevansa valmiita monipuolistamaan tiettyjen tilapäisten rajanylityspaikkojen käyttöä. Tällaisia rajanylityspaikkoja ovat Parikkala—Syväoro, Uukuniemi—Ristilahti, Haapavaara—Haapavaara, Inari—Inari, Karttimo—Voinitsa ja Virtaniemi—Jäniskoski. Tavoitteena on ollut parantaa rajanläheisten alueiden yhteistoimintaedellytyksiä tulkitsemalla Suomen ja Venäjän rajanylityspaikkasopimusta mahdollisimman laveasti. Käytännössä liikenteen laajentaminen ja aukioloaikojen pidentäminen on kuitenkin kilpistynyt Venäjän rajavartiolaitosviranomaisten vastustukseen, jota he ovat perustelleet mm. henkilöstönsä vähyydellä. Lisäksi Venäjän rajavartiolaitosviranomaiset ovat viitanneet tiukentuneeseen käytäntöön rajanylityslupien myöntämisen suhteen.

Venäjän vastustavasta asenteesta huolimatta Suomen rajavartiolaitosviranomaiset ovat jatkossakin valmiita myötävaikuttamaan siihen, että itärajamme tilapäiset rajanylityspaikat, Parikkala—Syväoro mukaan luettuna, palvelisivat rajanläheisiä alueita mahdollisimman monipuolisesti ja kattavasti.

Helsingissä 24 päivänä huhtikuuta 2002

Sisäasiainministeri Ville Itälä

*Till riksdagens talman*

I det syfte 27 § riksdagens arbetsordning anger har Ni, Fru talman, till behöriga medlem av statsrådet översänt följande av riksdagsledamot Markku Laukkanen /cent undertecknade skriftliga spörsmål SS 300/2002 rd:

*Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta, för att öppethållningstiderna vid gränsöverskridningsstället i Parikkala skall kunna förlängas från de nuvarande, och att gränsöverskridningsstället öppnas också för persontrafik?*

Som svar på detta spörsmål får jag vördsamt anföra följande:

Vid gränsen mellan Finland och Ryssland fungerar sex internationella gränsöverskridningsställen och nitton tillfälliga gränsöverskridningsställen, av vilka även Parikkala—Syväoro är ett. Om bruket av de tillfälliga gränsöverskridningsställena har bestämts i fördraget om gränsöverskridningsställen vid riksgränsen mellan Finland och Ryssland (FördrS 66/1994), enligt vilket de är avsedda för finländska och ryska medborgare och fordon för genomförande av samarbete mellan regioner nära gränsen, virkestransporter och annan ekonomisk verksamhet.

Om utvecklandet av gränsöverskridningsställena vid gränsen mellan Finland och Ryssland råder ett gott samförstånd mellan gräns- och tullmyndigheterna på vardera sidan gränsen. Efter det att Imatra—Svetogorsk och Kellosekä—Salla internationaliseras under innevarande år har det avtalats att nästa ställe som öppnas för inter-

nationell trafik är Kuusamo—Suoperä. Detta torde ske tidigast år 2004. Grunderna för utvecklingsprogrammet har varit den gränsöverskridande trafikens behov och en så god regional täckningsgrad som möjligt för nätet av gränsöverskridningsställen.

Utöver det gemensamt överenskomna programmet för utvecklande av gränsöverskridningsställena har Finlands gränsbevakningsmyndigheter ett flertal gånger meddelat Rysslands gränsbevakningsmyndigheter att man är beredd att göra bruket av vissa tillfälliga gränsöverskridningsställen mångsidigare. Sådana gränsöverskridningsställen är Parikkala—Syväoro, Uukuniemi—Ristilahti, Haapavaara—Haapavaara, Enare—Enare, Karttimo—Voinitsa och Virtaniemi—Jäniskoski. Målsättningen har varit att förbättra samarbetsförutsättningarna för regionerna nära gränsen genom att ge det finländsk-ryska fördraget om gränsöverskridningsställen en så vid tolkning som möjligt. I praktiken har en utvidgning av trafiken och en förlängning av öppethållningstiderna emellertid strandat på de ryska gränsbevakningsmyndigheternas motstånd, som de har motiverat bl.a. med personalbrist. Dessutom har de ryska gränsbevakningsmyndigheterna hänvisat till den åtstramade praxis i fråga om beviljande av gränsöverskridningstillstånd.

Trots Rysslands avvisande inställning är Finlands gränsbevakningsmyndigheter också främdeles beredda att medverka till, att de tillfälliga gränsöverskridningsställena vid vår östgräns, bland dem Parikkala—Syväoro, skall tjäna regionerna nära gränsen så mångsidigt och heltäckande som möjligt.

Helsingfors den 24 april 2002

Inrikesminister Ville Itälä