

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) 913/2010 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 1315/2013 kumoamisesta

Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) laajentamisesta kolmansiin maihin

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) 913/2010 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 1315/2013 kumoamisesta (U 16/2022 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava suurelle valiokunnalle.

Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) laajentamisesta kolmansiin maihin (E 141/2021 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- hallitussihteeri Eeva Ovaska, liikenne- ja viestintäministeriö
- liikenneneuvos Marjukka Vihavainen-Pitkänen, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Atte Melasniemi, Liikenne- ja viestintävirasto
- kansainvälisten asioiden päällikkö Risto Murto, Väylävirasto
- asiantuntija Inna Berg, Väylävirasto
- suunnittelujohtaja Markus Erkkilä, Keski-Suomen liitto edustaen myös Länsi-Suomen maakuntien liittoa
- projektijohtaja Jarno Turunen, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
- tenure track -professori Heikki Liimatainen, Tampereen yliopisto
- vt. maakuntajohtaja Mats Brandt, Pohjanmaan liitto
- kehittäispäällikkö Johanna Vilkuna, Suomen Kuntaliitto
- maakuntajohtaja Kari Häkämies, Varsinais-Suomen liitto

Valiokunnan lausunto LiVL 10/2022 vp

- kehittämisspällikkö Malla Rannikko-Laine, Varsinais-Suomen liitto
- kestävän kehityksen johtaja Mikko Viinikainen, Finavia Oyj
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- johtava liikenne- ja elinkeinopoliittinen asiantuntija Päivi Wood, Keskuskauppakamari
- toimitusjohtaja Liisa Ansala, Lapin Kauppakamari
- toimitusjohtaja Annaleena Mäkilä, Suomen Satamaliitto ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Itärata-hanke
- VR-Yhtymä Oy
- Destia Oy
- Kaskisten Satama Oy
- Kokkolan Satama Oy
- Suomi-rata Oy
- Turun Tunnin Juna Oy
- Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Vesitiet ry
- Teknologiateollisuus ry
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ JA SELVITYS

Ehdotus

U 16/2022 vp

Euroopan komissio antoi 14.12.2021 ehdotuksen uudeksi asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (Trans-European Transport Network, jäljempänä TEN-T-verkko) kehittämiseksi. Asetusehdotuksessa uudistetaan TEN-T-verkkoa koskevat vaatimukset ja TEN-T-verkon rakenne sekä määräävät vaatimusten toteuttamiselle. Ehdotukseen sisältyvät vaatimukset ovat pääosin nykyistä asetusta tiukemmat kaikissa väylämuodoissa ja verkon solmupisteissä. TEN-T-verkon rakenne ehdotetaan uudistettavan siten, että määritellään kattavan verkon ja ydinverkon lisäksi laajennettu ydinverkko, jonka tulee valmistua 2040 mennessä. Lisäksi ehdotuksessa yhdistetään ydinverkkokäytävät ja rahtikäytäväasetuksen mukaiset tavaraliikennekäytävät eurooppalaisiksi liikennekäytäviksi.

TEN-T-verkon laajuuteen esitetään asetusehdotuksen tavoitteisiin perustuvia vähäisiä muutoksia. TEN-T-verkon laajuus perustuu komission metodologiaan (SWD(2021) 471), johon on tehty kaupunkisolmukohtien osalta muutoksia, koska kaupunkien rooli nähdään merkityksellisenä kestävän liikenteen edistämisessä. Muutoin metodologia vastaa pitkälti nykyisen asetuksen metodologiaa.

Valiokunnan lausunto LiVL 10/2022 vp

E 141/2021 vp

Euroopan komissio antoi tiedonannon Euroopan parlamentille ja neuvostolle 14.12.2021 Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) laajentamisesta kolmansiiin maihin. Ehdotus on osa komission tehokkaan ja vihreän liikenteen pakettia, johon sisältyy myös muun muassa ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) 913/2010 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 1315/2013 kumoamisesta (jäljempänä TEN-T-asetusehdotus).

Valtioneuvoston kanta

U 16/2022 vp

TEN-T-sääntelyn uudistaminen, yhteys CEF-rahoitukseen ja kansalliset erityispiirteet

Valtioneuvosto kannattaa asetusehdotuksen tavoitteita ja pitää TEN-T-verkon kehittämistä sekä TEN-T-verkon tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntämistä tärkeänä. On tärkeää, että liikenneverkkoja kehitetään Euroopassa siten, että ne tukevat kestävään liikenteeseen siirtymistä, multimodaalisuutta ja liikenteen digitalisaatiota. Toimiva Euroopan laajuinen liikenne-verkko sekä sujuvat kuljetukset ja matkat edistävät sekä Suomen että koko EU-alueen kilpailukykyä.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan TEN-T-verkkoa koskevien vaatimusten olisi ehdotettua paremmin mahdollistettava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen mukaisen kansallisen väyläpolitiikan toteuttamista sekä huomioitava kansalliset budjettirajoitteet sekä hyvä taloudenhoito. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että asetus säilyttää jäsenvaltioille riittävästi kansallista liikkumavaraa asetuksen soveltamisessa.

Valtioneuvosto pitää hyvänä, että asetusehdotus tukee Verkkojen Eurooppa (CEF) -rahoituksen suuntaamista valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti. Valtioneuvosto pitää CEF-rahoituksen näkökulmasta tärkeänä, että nykyiset Suomeen sijoittuvat ydinverkkokäytävät määritellään ehdotuksessa eurooppalaisiksi liikennekäytäviksi. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että hankeyhtiöiden suunnittelemat oikoratalinjaukset on sisällytetty laajennettuun ydinverkkoon, mikä mahdollistaa CEF-rahoituksen hakemisen. Hankeyhtiöiden rahoitushakemusten näkökulmasta on hyvä, että laajennettu ydinverkko rinnastetaan CEF-rahoituksessa ydinverkkoon. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että CEF-rahoitusta voidaan hakea kansallisen priorisoinnin pohjalta ja muun muassa suurten ratahankkeiden etenemisen varmistamiseksi jo ennen vuotta 2030 riippumatta siitä, kuuluuko hanke ydinverkkoon tai laajennettuun ydinverkkoon.

Valtioneuvosto pitää hyvänä, että asetusehdotuksessa tunnistetaan kaupunkiseutujen tärkeä merkitys kestäväan liikenteen edistämisessä. Valtioneuvosto pitää hyvänä, että kaupunkisolmukohdiksi nimettäisiin Suomesta seitsemän suurimman kaupunkiseudun keskuskaupungit, joissa on yli 100 000 asukasta. Asetusehdotus tukee tältä osin hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä kansallisen kaupunkipolitiikan tavoitteiden toteuttamista.

Valtioneuvoston näkökulmasta on olennaisen tärkeää, että asetus mahdollistaa Suomen kansallisten erityispiirteiden huomioimisen. On erittäin tärkeää, että asetuksessa on mahdollisuuksia ha-

Valiokunnan lausunto LiVL 10/2022 vp

kea poikkeuksia TEN-T-verkkoa koskevien laatuvaatimusten toteuttamisesta erityisesti vähäisten liikennemäärien perusteella. Monia muita jäsenvaltioita vähäisemmät liikennemäärät vaikuttavat Suomessa suoraan väylähankkeiden kannattavuuteen, mikä tulisi valtioneuvoston näkemyksen mukaan huomioida EU-rahoituksen myöntämisen edellytyksissä. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että TEN-T-verkon tulevissa päivityksissä voidaan huomioida erityisesti uusien yhteyksien suunnittelutilanne ja eteneminen, mukaan lukien yhteyksien suunnittelun ja rakentamisen edellyttämät alueidenkäyttöön liittyvät lakisäätteiset menettelyt, ja että asetus mahdollistaa Suomen sisävesiliikenteen kansainväliseen meriliikenteeseen rinnastuvan luonteen huomioimisen. Valtioneuvosto pitää hyvänä, että asetusehdotuksessa on huomioitu talvimerenkulku osana eurooppalaista meriliikennealuetta sekä Suomen rataverkon raideleveys.

Valtioneuvoston EU-selonteon mukaisesti Suomen kaltaiselle maalle vientiä mahdollistavat infrastruktuurit, kuten satamat ja horisontaaliset hankkeet, ovat poikkeuksellisen tärkeitä. Tämän vuoksi valtioneuvosto pitää tärkeänä, että toimintaympäristö säilyy TEN-T-sääntelyn osalta jatkossakin luotettavana ja ennakoitavana.

TEN-T-verkon vaatimukset

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että maanteitä ja ratoja kehitetään palvelutasonäkökulmasta ja käyttäjien tarpeisiin perustuen. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan TEN-T-verkolle asetettavia vaatimuksia on tarpeen mukaan voitava toteuttaa myös muilla keinoin kuin infrastruktuuria kehittämällä, esimerkiksi liikenteen ohjauksen keinoin.

Henkilöliikenteen ydinverkon radoille ehdotettuja nopeustasoja valtioneuvosto pitää oikeasuuntaisina. Rataverkon nopeusvaatimuksia on kuitenkin tarpeen tarkastella yhteysvälikohtaisesti ja matkustajamääriin suhteutettuna. Eurooppalaista rautatieliikenteen hallintajärjestelmää (ERTMS) koskevia aikatauluja valtioneuvosto pitää kannatettavina, joskin kunnianhimoisina. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan ERTMS:n toteuttamisessa on pystyttävä huomioimaan EU:n tasoisien ja globaalien sääntelyn ja standardoinnin kehittyminen. Asetuksen tulisi myös mahdollistaa riskienhallinnan näkökulmasta tarkoituksenmukainen toiminta ennen uuteen rautatieliikenteen hallintajärjestelmään siirtymistä.

Koska CEF-rahoitusta ei ole Suomen maanteille juurikaan saatavilla, valtioneuvosto pitää hyvänä, että maanteiden laatuvaatimuksia on asetusehdotuksessa ydinverkon osalta lievennetty ja määräaika siirretty eteenpäin. Valtioneuvosto pyrkii kuitenkin vaikuttamaan siihen, että maanteiden vaatimuksia edelleen joustavoitettaisiin. Turvallisten raskaan liikenteen pysäköintialueiden kysyntä riippuu liikennemääristä ja alueen turvallisuudesta, minkä vuoksi niitä koskevan sääntelyn ei tulisi asettaa vaatimuksia, jotka eivät perustu kysyntään.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että asetuksella edistetään kestävästä liikennettä kaupunkisolmukohdissa sekä multimodaalisia liikkumisen palveluita ja tiedon hyödyntämistä liikenteessä. Kaupunkisolmukohtia koskeva vaatimus kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimisesta on valtioneuvoston näkemyksen mukaan kannatettava. Kaupunkiliikennettä koskevien tietojen toimittamista valtioneuvosto pyrkii joustavoittamaan. Multimodaalisten rahtiterminaalien kehittämisen tulisi valtioneuvoston näkemyksen mukaan perustua logistiikkapalveluiden kysyntään.

Valiokunnan lausunto LiVL 10/2022 vp

Käyttäjälähtöisyyden ja markkinaehtoisuuden tulee olla multimodaalisten palveluiden kehittämistä ohjaavia periaatteita.

TEN-T-verkon laajuus

Valtioneuvosto kannattaa ehdotettua jaottelua ydinverkkoon, laajennettuun ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon, ja ottaen huomioon mahdollisuus vedota Suomen maantieteellisiin erityispiirteisiin, pitää ehdotettua TEN-T-verkon laajuutta Suomessa maanteiden ja rautateiden osalta riittävänä. TEN-T-verkon laajuuden riittävyyttä Suomessa perustelevat erityisesti asetuksen asettamat rata- ja maantieverkkoa koskevat tiukat vaatimukset.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että TEN-T-verkon laajuus perustuu EU:ssa yhtenäisiin kriteereihin ja että jatkovalmistelussa huomioidaan satamien osalta uusimmat tiedot liikennemääristä.

Valtioneuvosto pitää keskeisenä ja vaikuttaa aktiivisesti sen puolesta, että Suomen nykyiset kattavaan verkkoon sisältyvät satamat säilyttävät asemansa. Valtioneuvosto pitää kannatettavana sitä, että satamien kuljetusmäärien tarkastelussa otetaan asetusehdotuksen mukaan huomioon kolmen viimeisimmän vuoden keskiarvot. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, etteivät hetkelliset kuljetusmäärien muutokset vaikuta asemaan verkolla ja pyrkii vaikuttamaan siihen, että TEN-T-satamaverkon laajuudessa tapahtuisi mahdollisimman vähän supistuksia.

Samalla valtioneuvosto näkee tärkeänä jatkaa vaikuttamista sen puolesta, että ydin- ja kattavaa verkkoa voitaisiin laajentaa Suomessa satamien osalta. Lisäysehdoista ydinverkolle on käyty laajaa keskustelua jo asetuksen valmisteluvaiheessa ennakkovaikuttamiskantojen ja saadun palautteen pohjalta, mutta lisäyksiä ei ole ehdotuksessa ydinverkolle sisällytetty suomalaisten satamien ja lentoasemien huomattavasti kriteerejä vähäisemmistä liikennemääristä johtuen. Valtioneuvosto huomauttaa, että koronapandemia on vaikuttanut kielteisesti liikennemäärien kehitykseen. Valtioneuvosto katsoo, että myös tästä syystä on erittäin tärkeää, että jatkovalmistelussa otettaisiin huomioon Suomen monia muita jäsenvaltioita vähäisemmät liikennemäärät.

Vähäisten liikennemäärien lisäksi jatkovalmistelussa olisi otettava lukuun myös pitkistä etäisyyksistä, merenkulun talviolosuhteista ja harvasta asutuksesta johtuvia erityispiirteitä, jotka puoltavat strategisesti merkittävien alueellisten liikennekeskittymien – kuten Oulun suhteessa koko Pohjois-Skandinaviaan – huomioimista kaikissa liikennemuodoissa.

Valtioneuvosto huolehtii siitä, että jatkovalmistelussa TEN-T-kartoilla kuvataan maanteiden ja ratojen linjaukset ajantasaisten päätösten mukaisesti.

Hallinto ja yhdenmukaisuus muun lainsäädännön kanssa

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan TEN-T-politiikan ja kansallisen väyläpolitiikan nykyistä parempi yhteensovittaminen on perusteltua, mutta se tulisi voida hoitaa mahdollisimman joustavasti. Ehdotettu vähintään 12 kuukautta ennen päätöksentekoa tehtävä kansallisten suunnitelmien notifiointi komissiolle vaikuttaisi huomattavasti erityisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja toimeenpanoon. Koordinaattoreiden roolin kasvattamiseen valtioneuvosto suhtautuu yleisesti ottaen myönteisesti. Valtioneuvoston mielestä on kuitenkin tär-

Valiokunnan lausunto LiVL 10/2022 vp

keää varmistaa, että eurooppalaisten liikennekäytävien, joita koskevat jatkossa myös rahtikäytäväasetuksessa säädettävät vaatimukset, koordinoinnista tai muistakaan asetuksen vaatimuksista aiheutuva hallinnollinen taakka ei muodostu liian raskaaksi suhteessa menettelyistä aiheutuvaan hyötyyn.

Valtioneuvosto katsoo, että asetuksen jatkovalmistelussa on varmistettava asetuksen yhdenmukaisuus muun EU-sääntelyn kanssa sekä vältettävä päällekkäistä sääntelyä. TEN-T-asetuksella ei tulisi esimerkiksi luoda AFIR-asetukseen verrattuna uusia velvoitteita vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelemiseksi tai ITS-direktiivistä eroavia vaatimuksia tieliikennetietojen keräämiseksi.

E 141/2021 vp

Suomi pitää tärkeänä, että liikenneyhteyksiä Euroopan unionin ja kolmansien maiden kanssa kehitetään, jotta Suomen ja EU:n ulkomaankaupan kannalta tärkeät yhteydet kolmansiin maihin turvataan. Suomi pitää hyvänä, että TEN-T-politiikan yhtenä tavoitteena on jatkossakin laadukkaan liikenneverkon kehittäminen myös kolmansissa maissa.

Suomi korostaa keskeisinä kolmasmaayhteyksinä yhteyksiä Euroopan talousalueen (ETA) ja Euroopan vapaakauppaliiton (EFTA) -maihiin, erityisesti Norjaan. Suomessakin kulkeva Skandinaavian-Välimeren-ydinverkkokäytävä on laajentunut Norjan Narvikiin. Ydinverkkokäytävä muodostaa yhteyden Ruotsista ja Suomesta Narvikiin ja sitä kautta arktiselle alueelle. Suomi pitää tärkeinä myös yhteyksiä Venäjälle sekä Itäisen kumppanuuden maihin, muun muassa Ukrainaan. Suomi korostaa myös yhteyksien tärkeyttä Yhdistyneeseen kuningaskuntaan.

EU-maiden keskellä sijaitseva Länsi-Balkan on keskeisessä roolissa unionin liikennejärjestelyissä ja Suomi tukee ehdotusta eurooppalaisen liikennekäytävän perustamisesta Länsi-Balkanille. Velvoitteensa mukaisesti Länsi-Balkanin maiden tulee saattaa EU:n liikennesäännöstö osaksi kansallista lainsäädäntöään.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Liikenne- ja viestintävaliokunta kannattaa valtioneuvoston tavoin asetusehdotuksen tavoitteita ja TEN-T-verkon kehittämistä. Komission ehdotukset pyrkivät edistämään muun muassa liikenneverkkojen toimivuutta ja saavutettavuutta, liikenteen vähäpäästöisyyttä ja tähän liittyen erityisesti raideliikenteen lisäämistä sekä kehittämään digitaalisuutta, multimodaalisuutta ja kaupunkisolmukohtia osana TEN-T-verkkoa.

(2) Liikenneverkkoa on tarpeen kehittää muun muassa kestäväan liikenteeseen siirtymisen edistämiseksi. Yhteentoimivalla ja tehokkaalla Euroopan laajuisella liikenneverkolla on kuitenkin keskeinen merkitys myös EU-alueen ja erityisesti teollisuuden kilpailukyvyyn kannalta. Valiokunta painottaa myös alueiden saavutettavuuden, Suomen Euroopan yhteyksien toimivuuden ja Suomen huoltovarmuuden näkökulmia TEN-T-verkon kehittämisessä. Erityisesti raide- ja maan-

Valiokunnan lausunto LiVL 10/2022 vp

tieyhteydet Ruotsiin, Norjaan ja muualle Eurooppaan ovat Suomen kannalta merkityksellisiä myös huoltovarmuuden turvaamisen kannalta.

(3) Valiokunta on käsitellyt nyt käsiteltävän U-kirjelmän yhteydessä myös E-kirjelmän E 141/2021 vp, joka koskee komission tiedonantoa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) laajentamisesta kolmansiin maihin. Valiokunta ottaa E-kirjelmään erikseen kantaa tämän lausuntonsa lopussa.

TEN-T-verkkoja koskevat laatuvaatimukset

(4) Maantieverkolla asetusehdotus edellyttäisi saadun selvityksen mukaan Suomessa merkittäviä investointeja laatuvaatimusten täyttämiseksi, mikäli vaatimukset toteutettaisiin kaikilta osin ilman kansallisten poikkeusten hakemista. Suomella voi olla kuitenkin mahdollisuus hakea poikkeuksia sekä ydinverkon että kattavan verkon maanteiden toteutukseen muun muassa vähäisten liikennemäärien perusteella. Asiantuntijakuulemisessa on korostettu laatuvaatimusten toteutuksen osalta liikenneturvallisuusnäkökulmaa ja tuotu esille, että Suomen kannattaa hyödyntää mahdollisuudet EU-rahoituksen saamiseen erityisesti ajosuuntien erottamisen sekä mahdollisten eritasoratkaisujen toteuttamiseen.

(5) Valiokunta kiinnittää huomiota TEN-T-verkon vaatimuksiin vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin osalta. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan niin sanotun AFIR-asetusehdotuksen vaatimukset tuovat mukanaan keskeisiä uusia vaatimuksia erityisesti kuorma-autojen latausmahdollisuuksien kehittämiseen, joita nykyinen sähköautojen latausinfrastruktuuri ei täytä. Lisäksi käytännön kysyntä raskaan kaluston lataamiselle on vielä varsin vähäistä. Valiokunta pitää tärkeänä, että näihin näkökohtiin kiinnitetään asioiden jatkovalmistelussa huomiota.

(6) Saadun selvityksen mukaan Suomen rataverkko vastaa tavaraliikenteen osalta melko hyvin asetusehdotuksen vaatimuksia. Erityisesti henkilöjunaliikenteen nopeusvaatimusten suhteen Suomessa on kuitenkin useita haasteellisia rataosuuksia. Rataosuuksien kehittäminen asetuksen edellyttämälle tasolle vaatisi merkittäviä investointeja, jotka asiantuntijakuulemisen mukaan tulisi tehdä ottaen huomioon sekä henkilö- että tavaraliikenteen tarpeet, mikä korostaa erityisesti pääradan merkitystä toteutuksessa. Ensisijaisina keinoina asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille kaksoisraiteiden lisääminen ja kohtaamispaikkojen rakentaminen tarpeellisille rataosuuksille.

(7) Asetusehdotuksen mukaan vähähiilisen liikenteen, kuten rautatie- ja vesiliikenteen, kehittämiseksi ja kulkutapaosuuden lisäämiseksi sekä alueiden saavutettavuuden kehittämiseksi vähähiilisillä liikennemuodoilla tarvitaan lisätoimenpiteitä. Valiokunta yhtyy tähän näkemykseen, mutta kiinnittää kuitenkin huomiota myös siihen, että tämän rinnalla kaikkien liikennemuotojen kehittymistä päästöttömiksi on tärkeää edistää ja myös lentoliikenteellä on oma keskeinenkin roolinsa alueiden saavutettavuudessa. Myöskään maantieinfrastruktuurin kehittämistä muun muassa tavaraliikenteelle ja teollisuuden kilpailukyvyllä välttämättömänä infrastruktuurina ja sen tarvitsemaa rahoitusta ei pidä jatkossakaan unohtaa.

(8) Valiokunta pitää saamansa selvityksen perusteella hyvänä, että CEF-rahoituskelpoisten ydinverkkokäytävien määrittely (jatkossa eurooppalaiset liikennekäytävät) sisällytetään TEN-T-

Valiokunnan lausunto LiVL 10/2022 vp

asetukseen, millä voidaan jatkossa välttää asetuksen tarkistusten ja EU:n budjettikausien epätah-tisuuden aiheuttamat hankaluudet rahoituksen hakemisessa.

(9) Asiantuntijakuulemisessa on korostettu, että Liikenne12-suunnitelma ja kansallinen väylära-hoitus tulisi nähdä osana TEN-T-verkkojen kehittämistä ja niiden tulisi olla mahdollisimman yh-teentoimivia. Lisäksi kuulemisissa on varsin laajasti painotettu, että TEN-T-verkon toteutuksen kansallisen rahoitustason nostamisella parannettaisiin myös mahdollisuuksia EU-rahoituksen hyödyntämiseen.

Kansallisten erityispiirteiden huomioiminen

(10) Valiokunta pitää hyvänä, että valtioneuvoston kannassa on korostettu Suomen erityispiir-teitä, kuten pitkiä etäisyyksiä, vähäisiä liikennemääriä ja talviolosuhteiden muun muassa meren-kululle asettamia haasteita.

(11) Valiokunta katsoo, että myös rahoituskriteereissä ja poikkeusten hakemismahdollisuuksis-sa tulee voida huomioida erilaiset olosuhteet eri jäsenmaissa. Valiokunta pitää näin ollen valtio-neuvoston tavoin tärkeänä, että asetus säilyttää jäsenvaltioille riittävästi kansallista liikkumava-raa asetuksen soveltamisessa ja mahdollistaa näin Suomen kansallisten erityispiirteiden huomioi-misen. On erittäin tärkeää, että asetuksessa otetaan huomioon jäsenmaiden erilaiset olosuhteet ja että asetus antaa mahdollisuuksia hakea tarvittaessa poikkeuksia TEN-T-verkkoa koskevien laa-tuvaatimusten toteuttamisesta etenkin vähäisten liikennemäärien perusteella.

Pohjoinen ydinverkon satama

(12) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että TEN-T-verkkojen laajuuden osalta asetusehdo-tuksessa ei ole Pohjanmeren-Baltian ydinverkkokäytävässä ydinverkon satamaa Suomen puolel-la. Ruotsissa sen sijaan on jo entuudestaan ydinverkon satama pohjoisessa (Luulaja) ja Norjalle komission ehdotuksessa ehdotetaan Narvikin satamaa.

(13) Valiokunta pitää hyvin tärkeänä, että ehdotusta täydennetään Suomen pohjoisen ydinver-kon sataman osalta. Asia on saadun selvityksen mukaan strategisesti tärkeä Suomen ja EU:n poh-joisten yhteyksien, alueiden saavutettavuuden ja huoltovarmuuden kannalta. Asiantuntijakuule-misessa on tuotu yhtenä näkemyksenä esille, että Oulun satama on todennäköisesti potentiaalisin vaihtoehto pohjoiseksi ydinverkon satamaksi, ja samalla painotettu, että ydinverkon sataman saa-minen vaatii käytännössä välttämättä selkeän kansallisen valinnan tekemistä usean mahdollisen vaihtoehdon välillä.

(14) Valiokunta korostaa näin ollen, että valtioneuvoston tulee laatia viipymättä asiasta tarvitta-vat selvitykset ja vertailu eri vaihtoehtojen välillä sekä tehdä tältä pohjalta ratkaisu tietyn pohjoi-sen sataman nimeämisestä ydinverkon satamaksi asian jatkovalmistelua varten.

Kattavan verkon satamat

(15) Komission ehdotus jättää kattavalta verkolta pois kaksi merisatamaa ja yhden teollisuussa-taman kyseisen yhtiön omasta toivomuksesta. Toisaalta esitys nostaa kattavalle verkolle kaksi

Valiokunnan lausunto LiVL 10/2022 vp

uutta merisatamaa, Inkoon ja Tornion sekä ensimmäistä kertaa kaksi sisävesisatamaa, Lappeenrannan ja Joensuun.

(16) Komission ehdotuksessa kattavasta verkosta poisjääneet satamat (Kaskinen ja Pietarsaari) ovat saadun selvityksen mukaan tehneet investointeja muun muassa TEN-T-verkon kehityskriteerien täyttämiseksi ja merkittävä osa Suomen viennin tavara-arvosta kulkee näiden satamien kautta. Valiokunta pitää näin ollen tärkeänä valtioneuvoston kantaa, jonka mukaan se pitää keskeisenä ja vaikuttaa aktiivisesti sen puolesta, että Suomen nykyiset kattavaan verkkoon sisältyvät satamat säilyttävät asemansa.

(17) Valiokunta painottaa myös sisävesiliikenteen mahdollisuuksien huomioimista TEN-T-verkon kehittämisessä ja pitää tärkeänä, että asetus mahdollistaa Suomen sisävesiliikenteen kansainväliseen meriliikenteeseen rinnastuvan luonteen huomioimisen.

Ratayhteysvaatimus ydinverkon lentoasemille

(18) Asiantuntijakuulemisessa on korostettu, että säädösluonnoksen vaatimus ratayhteydestä ydinverkon lentoasemille vuoteen 2030 mennessä ei ota huomioon erityisesti Turun lentoaseman toiminnan laajuutta ja muita jo olemassa olevia liikenneyhteyksiä lentoasemalle. EU-säädösluonnoksen ratayhteysvaatimusta Turun lentoasemalle ei ole tästä syystä pidetty asiantuntijakuulemisessa tarpeellisenä tai edes realistisena toteuttaa.

Kiinteä yhteys välillä Helsinki—Tallinna ja Rail Baltica

(19) Valiokunta pitää hyvänä, että kiinteä yhteys Helsingistä Tallinnaan on tässä vaiheessa merkitty komission ehdotuksessa mahdolliseksi selvityskohteeksi kattavalla verkolla. Myös Rail Baltican merkitystä tulevaisuuden yhteytenä Baltian kautta muuhun Eurooppaan on korostettu asian käsittelyn yhteydessä.

Kaupunkisolmukohdat osana TEN-T-verkkoa

(20) TEN-T-verkon kaupunkisolmukohdiksi nimetään komission ehdotuksen mukaan Suomes- ta seitsemän suurimman kaupunkiseudun keskuskaupungit, joissa on yli 100 000 asukasta. Valiokunta pitää ehdotusta kaupunkisolmukohtien kehittämisestä tarpeellisenä ja tarkoituksenmukaisena. Valiokunta pitää kuitenkin keskeisenä, että ehdotuksista ei aiheudu kaupungeille tarpeetonta hallinnollista, raportointi- tms. taakkaa.

E 141/2021 vp Komission tiedonanto Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) laajentamisesta kolmansiin maihin

(21) Valiokunta pitää lähtökohtaisesti tärkeänä, että tarvittavia liikenneyhteyksiä Euroopan unionin ja kolmansien maiden kanssa kehitetään, jotta muun muassa Suomen ja EU:n ulkomaankaupan kannalta tärkeät yhteydet kolmansiin maihin voidaan turvata.

(22) Valiokunta katsoo saamansa selvityksen perusteella, että asiaa on tarpeen jatkossa arvioida myös muuttuneiden ulko- ja turvallisuuspoliittisten olosuhteiden näkökulmasta.

Valiokunnan lausunto LiVL 10/2022 vp

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 29.3.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Sandra Bergqvist r
jäsen Janne Heikkinen kok
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jari Kinnunen kok
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Paula Werning sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula

Valiokunnan lausunto LiVL 10/2022 vp
Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Euroopan komissio antoi 14.12.2021 ehdotuksen uudeksi asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (Trans-European Transport Network, jäljempänä TEN-T-verkko) kehittämiseksi. Komission TEN-T-uudistuksen tavoitteet ovat sinänsä kannatettavia. Isossa kokonaiskuvassa nyt esillä olevat ehdotukset edistävät mm. liikenneverkkojen toimivuutta ja saavutettavuutta, raideliikenteen lisäämistä, digitaalisuutta ja kaupunkisolmukohtia TEN-T-verkon osina. Komissiolla näyttää olevan vahva tahtotila TEN-T-verkon valmiiksi saamiseen — ja hyvä niin.

Valiokuntaryhmänä katsomme kuitenkin, että vastaavan pyrkimyksen ja tahtotilan tulisi painotua vahvemmin myös liikennejärjestelmän kehittämiseen Suomessa. Niin ikään näemme, että verkon toteutuksessa tulisi nostaa valmiustasoa kuten myös kansallista rahoitustasoa. Tämä parantaisi myös suomalaisten yritysten mahdollisuuksia EU-rahoituksen hyödyntämiseen omissa hankkeissaan jatkossa. Nyt näin ei välttämättä ole.

Samalla toteamme valiokuntaryhmänä, että arvostamme ja pidämme tärkeänä sitäkin näkemystä siitä, että EU-rahoituksen myöntämisen edellytyksissä tulisi huomioida muita jäsenvaltioita vähäisempien liikennemäärien vaikutus väylähankkeiden kannattavuuteen. Tämäkin asia tai näkemys on nyt jossain määrin ns. "lapsipuolen asemassa".

Toisaalta valiokuntaryhmänä haluamme muistuttaa myös siitä tosiasiasta, että kannattavuuden tulkinta tulisi ottaa huomioon eri lailla kuin nyt. Nimittäin on selvää, että varsin ohuiden henkilö- ja tavaravirtojen maassa esimerkiksi raidehankkeet eivät tyypillisesti aina näyttäytyä kannattavina, kun niitä tarkastellaan tiukasti kustannushyötyanalyysillä.

Kolmanneksi valiokuntaryhmämme on huolissaan siitä, että satamamme ja erityisesti satamaverkkomme näyttää varsin ohuehkolta jatkoa ajatellen. Täten toivomme Suomea jatkamaan pyrkimyksiä ydinverkon sataman saamiseksi pohjoiseen Suomeen. Nyt se puuttuu komission ehdotuksesta kokonaan. Niin ikään Suomen tulee vaikuttaa aktiivisesti sen puolesta, että Suomen nykyiset kattavaan verkkoon sisältyvät satamat säilyttävät asemansa. Hetkellisten kuljetusmäärien muutosten ei tule vaikuttaa sataman asemaan verkolla.

Lopuksi valiokuntaryhmämme toteaa, että Suomen oma ilmasto- ja energiastrategia on aivan liian kunnianhimoinen ja kireä etenkin tässä maailman tilanteessa, jossa nyt elämme ja olemme. Siksikään emme esillä olevaa esitystä voi hyväksyä.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitän,

että suuri valiokunta ottaa edellä olevat asiat huomioon ja ei yhdy valtioneuvoston kantaan.

Valiokunnan lausunto LiVL 10/2022 vp
Eriävä mielipide

Helsingissä 29.3.2022

Jouni Kotiaho ps