

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 6/2012 vp

Valtioneuvoston kirjelmä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan puhemies on 2 päivänä maaliskuuta 2012 lähettänyt valtioneuvoston kirjelmän komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (U 13/2012 vp) käsiteltäväksi suureen valiokuntaan ja samalla määrännyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- erityisasiantuntija Laura Eiro, liikenne- ja viestintäministeriö

- osastonjohtaja Mervi Karhula, Liikennevirasto
- Eurooppa-asioiden johtaja Anna Ehrnrooth, VR-yhtymä
- toimitusjohtaja Markku Mylly, Suomen Sataliitto
- kuljetusasiantuntija Jari Harju, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- erityisasiantuntija Niklas Rönnberg, Suomen Varustamot ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Finavia Oyj
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- Logistiikkayritysten Liitto
- Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK
- Teknologiateollisuus ry.

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Komission ehdotuksen merkittävin uudistus aiempiin suuntaviivoihin verrattuna on TEN-T-verkon kaksitasoisuus. TEN-T-verkko tulisi muodostumaan kattavasta verkosta, jonka on määrä olla valmis vuoden 2050 loppuun mennessä, ja ydinverkosta, jonka on määrä valmistua vuoden 2030 loppuun mennessä.

Kattava verkko käsittää kansallisiin verkkoihin perustuvat rautateiden, maanteiden, sisävesireittien, satamien ja lentoasemien varsin tiheät verkot. Kattava verkko muodostaa TEN-T-verkon peruskerroksen.

Ydinverkko käsittää liikenneverkon strategisesti merkittävimmät osat ja muodostaa Euroopan liikenteellisen selkärangan. Ydinverkkoon

sisältyy valtaväyliä ja liikenteen solmukohtia, jotka ovat elintärkeitä liikenteelle sisämarkkinoilla sekä EU:n ja sen naapurien ja maailman muiden osien välillä. Se käsittää eri liikenne-
muotojen yhdistelmiä ja mm. älykkäät liikennejärjestelmät. Ydinverkko sisältyy myös kattavaan verkkoon. Ydinverkon tavoitteena on luoda perusta tehokkaalle, vähemmän hiilivaltaiselle, turvalliselle ja varmalle liikennejärjestelmälle.

Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta sekä ylläpidetään ja parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria. Lisäksi toteutetaan toimenpiteitä infrastruktuurin resurssitehokkaan käytön edistämiseksi. Yhteistä etua koskeville hankkeille voidaan myöntää unionin rahoitustukea Euroopan laajuista liikenneverkkoa varten käytettävissä olevista välineistä. Komissio on samaan aikaan suuntaviivoja koskevan asetusehdotuksen kanssa antanut ehdotuksen (KOM(2011) 665) uudesta Verkkojen Eurooppa -välineestä, jolla liikennehankkeita rahoitettaisiin.

Kolmansilla mailla tarkoitetaan kaikkia naapurimaita ja kaikkia muita maita, joiden kanssa unioni voi tehdä yhteistyötä asetusehdotuksessa säädettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi. Unioni voi tukea yhteistä etua koskevia hankkeita yhdistääkseen Euroopan laajuisen liikenneverkon sellaisten kolmansien maiden infrastruktuuri-verkkoihin, jotka kuuluvat Euroopan naapuruuspolitiikkaan, laajentumispolitiikkaan, Euroopan talousalueeseen tai Euroopan vapaakauppaliittoon. Tavoitteena on yhdistää erityisesti ydinverkko kolmansien maiden liikenneinfrastruktuuriin rajanylityskohdissa. Lisäksi pyritään tukemaan liikenteenhallintajärjestelmien täytäntöönpanoa näissä maissa, helpottamaan lentoliikennettä kolmansien maiden kanssa erityisesti laajentamalla yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa ja ilmaliikenteen hallintaa koskevaa yhteistyötä sekä helpottamaan meriliikennettä edistämällä merten moottoritiehankkeita kolmansien maiden kanssa. EU:n ja kolmansien maiden keskinäistä etua koskevilla hankkeilla pyritään edistämään myös Euroopan laajuisen liikenne-

verkon ja naapurimaiden verkkojen yhteentoimivuutta. Unioni voi käyttää voimassa olevia koordinointi- ja rahoitusvälineitä, kuten naapuruuspolitiikan investointivälinettä (NIF) tai liittymistä valmistelevaa tukivälinettä (IPA), tai perustaa ja käyttää uusia koordinointi- ja rahoitusvälineitä.

Valtioneuvoston kanta

Komission ehdotuksen tavoitteet Euroopan laajuiselle liikenneverkolle vastaavat pääosin valtioneuvoston näkemystä liikenneverkon kehittämisen lähtökohtaisista tavoitteista. Toimiva ja kilpailukykyinen Euroopan laajuinen liikenneverkko edistää sekä Suomen että koko EU-alueen elinkeinoelämän toiminnan edellytyksiä ja yhdistää EU:n perifeerisiä alueita tehokkaammin EU:n ydinalueille sekä edistää EU:n ydinalueiden yhteyksiä Suomen kautta Aasiaan. Sujuvat, kohtuuhintaiset sekä luotettavat kuljetukset ja matkat ovat Suomen kilpailukykyyn kannalta ehdoton edellytys. Ehdotuksessa on korostettu erityisesti liikenneverkon pullonkaulojen poistamista, solmukohtien kehittämistä sekä keskeisten puuttuvien yhteyksien toteuttamisen tärkeyttä. Valtioneuvosto katsoo, että suuntaviivaehdotuksen painotukset vastaavat myös Suomen liikenneverkon kehittämistarvetta.

Valtioneuvosto tukee ehdotuksessa esitetyn infrastruktuurin suunnittelun ja toteuttamisen merkitystä ympäristöystävällisten ja multimodaalisten liikennekäytävien luomisessa sekä ympäristö- ja ilmastohaittojen vähentämisessä. Lähtökohtaisesti valtioneuvosto kannattaa myös tavoitetta liikennejärjestelmän yhteentoimivuudesta, mikä edistää jäsenmaiden sekä jäsenmaiden ja kolmansien maiden välisten matkojen ja kuljetusten sujuvuutta. Yhteentoimivuutta koskevat uudet järjestelmät ja toimintatavat tulee kuitenkin joustavalla tavalla sovittaa yhteen nykyjärjestelmien kanssa.

Valtioneuvosto kannattaa älykkään liikenteen ja muiden innovatiivisten järjestelmien laajempaa käyttöönottoa ja rahallista tukemista. Älyliikenteen järjestelmiä hyödyntämällä on mahdollista tehostaa merkittäväällä tavalla jo olemassa olevan infrastruktuurin käyttöä. Uudet

toimintatavat ja järjestelmät tarjoavat myös potentiaalisia vaihtoehtoja liikenteen kysynnän kasvuun vastaaville mittaville infrastruktuurihankkeille, ja sitä kautta ne tuovat uusia mahdollisuuksia mm. ilmastomuutoksen torjumiseksi. Älyliikenteen ratkaisujen avulla voidaan tehostaa myös liikenteen ohjausta ja ohjata matkustajia kestävämpiin kulkumuotoihin.

Valtioneuvosto korostaa, että verkon määrittämisessä ei tulisi huomioida ainoastaan tämänhetkisiä liikennevirtoja ja -volyymeja, vaan tulisi ennakoita ja arvioida myös pidemmän aikavälin liikennevirtojen kehittymistä strategisten kehittämissuuntaviivojen osalta. Tähän liittyen valtioneuvosto painottaa Pohjois-Euroopan ja Barentsin alueiden raaka-aineresurssien strategista merkitystä tulevana vuosikymmeninä. Tulevat investoinnit Euroopan pohjoisten alueiden luonnonvarojen hyödyntämiseen ja tarvittavaan liikenneinfrastruktuuriin sekä Euroopan ja Aasian välisten pohjoisten kuljetusreittien lisääntyvä käyttö voivat muuttaa globaaleja kuljetusvirtoja, mikä tulisi jo nyt ottaa ennakoivasti huomioon.

Valtioneuvoston näkemys on, että suuntaviivauudistus ja siinä ehdotettu TEN-T-verkon kaksitasoinen rakenne on perusteltu. TEN-T-liikenneverkon suunnittelumetodologia vastaa monilta osin niihin liikennepolitiikan haasteisiin, jotka myös Suomen näkemyksen mukaan vaativat erityishuomiota.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että komission ehdotuksessa on huomioitu omana kokonaisuutenaan yhteydet kolmansiin maihin. Ehdotuksessa on todettu, että unioni voi tukea yhteistä etua koskevia hankkeita sellaisten kolmansien maiden kanssa, jotka kuuluvat Euroopan naapuruuspolitiikkaan, laajentumispolitiikkaan, Euroopan talousalueeseen tai Euroopan vapaakaupanliittoon. Tukea koskevien kolmansien maiden joukosta puuttuu kuitenkin EU:n keskeinen kauppakumppani Venäjä, joka kuuluu myös EU:n strategisen kumppanuuden maihin. Valtioneuvosto katsoo, että TEN-T-ydinverkon tulee varmistaa liikennemuodoittain toimivat yhteydet niin jäsenmaiden välillä kuin suhteessa kolmansiin maihin, mikä tarkoittaisi

yhteistä etua koskevia hankkeita myös Venäjän kanssa.

Keskeinen tarkennusta vaativa asia koskee kolmansien maiden kanssa toteutettavia yhteishankkeita. Valtioneuvosto katsoo, että EU-maiden on syytä koordinoita liikenneverkon kehittämistä ja suunnittelua kolmansien maiden kanssa, mutta varsinaisten infrastruktuurihankkeiden rahoittamisen tulisi koskea ainoastaan EU:n jäsenmaiden hankkeita.

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotuksen vaatimukset kattavan verkon teknisistä ominaisuuksista ovat kansallisia kehittämistarpeita ajatellen liian tiukkoja ja sitovia sekä edellyttävät merkittävää kansallista rahoituspanostusta. Vaatimuksia koskevat esitykset ovat Suomen olosuhteisiin nähden haasteellisia tieverkon osalta. Tieliikenneinfrastruktuurille on asetettu korkea-tasoisien maanteiden vaatimus, mikä edellyttäisi koko TEN-T-tieverkon parannusta moottoritie- tai moottoriliikennetietasoisiksi. Valtioneuvosto katsoo tarkoituksenmukaiseksi, että kansallisesta toteuttamisvastuusta johtuen tekniset vaatimukset sopeutetaan huomioimaan eri jäsenvaltioiden liikenteelliset tarpeet niin, etteivät vaatimukset johda tarpeisiin nähden kohtuuttomiin investointeihin.

Valtioneuvosto korostaa, että raideliikenneinfrastruktuuria koskevaa vaatimusta yhteisestä eurooppalaisesta standardiraidaleveydestä (1 435 mm) uuden rataverkon osalta ei ole mahdollista hyväksyä. Suomen rataverkko tulisi jatkossakin säilyttää yhdenmukaisena (1 524 mm), jotta mahdollistetaan rataverkon yhteentoimivuus Suomen sisällä sekä yhteys Venäjän rataverkkoon.

Komission ehdotuksessa tarkennusta vaatii mm. rataverkon TEN-T-infrastruktuurin määrittely. Valtioneuvosto katsoo, että jatkossa tulisi laatia yksiselitteinen kuvaus siitä, mitkä rataosuudet lasketaan TEN-T-verkkoon kuuluvaksi. Erityisiä haasteita aiheuttaa satamaratojen ja moniraitteisten rataosuuksien määrittely.

Suomessa jäänmurtajien laadulla ja määrällä on suuri vaikutus talvimerenkulkuun ja sen myötä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että suuntaviivoissa

on huomioitu jäänmurto osana meriliikenneinfrastruktuuria. Jäänmurto on huomioitu myös Verkkojen Eurooppa -välineestä rahoitettavissa ydinverkkokäytävien satamahankkeissa.

Valtioneuvosto kannattaa suurilta osin komission ehdotusta ydinverkon määrittelyperiaatteista. Ydinverkon on oltava kattavuudeltaan sellainen, että sillä voidaan varmistaa EU:n kilpailukyvyyn kannalta strategiset yhteydet. Suomi pitää perusteltuna, että ydinverkkoon kuuluvia hankkeita valittaessa pyritään keskittymään aiempaa enemmän eurooppalaista lisäarvoa tuoviin hankkeisiin. On tärkeää, että jäsenmaiden välille saadaan toteutetuksi tehokkaita, ympäristöystävällisiä ja turvallisia kuljetuskäytäviä. Kehittämisen painopiste tulee olla erityisesti rajat ylittävissä hankkeissa ja liikenteellisissä solmukohdissa.

Valtioneuvosto katsoo tarkoituksenmukaiseksi, että kansallisesta toteuttamisvastuusta johtuen ydinverkon maanteitä koskevat tekniset vaatimukset sopeutetaan huomioimaan eri jäsenvaltioiden liikenteelliset tarpeet niin, etteivät vaatimukset johda tarpeisiin nähden kohtuuttomiin investointeihin.

Komissio on ehdottanut ydinverkon vaatimukseksi vaihtoehtoisten puhtaiden polttoainneiden saatavuutta sisävesi-, meri-, maantie- ja lentoliikenteen infrastruktuurille. Valtioneuvosto katsoo, että puhtaat polttoaineet ja niitä koskevat vaatimukset tulisi määritellä yksityiskohdaisemmin vaatimuksen edellyttämien toimenpiteiden arvioimiseksi.

Suuntaviivauudistuksen yhdeksi keskeiseksi tavoitteeksi on määritetty TEN-T-liikenneverkon suunnittelun ja toteutuksen nykyistä koordinoitumpi ja nopeampi toteuttaminen. Valtioneuvosto kannattaa ehdotusta ydinverkkokäytävien toteuttamisen paremmasta koordinaatiosta, mutta korostaa tarvetta löytää hallinnollisesti ratkaisu, joka ei johda saavutettavaan hyötyyn nähden liialliseen byrokratian määrään ja raportointivelvoitteeseen.

Komission ehdotuksen mukaan kattavan liikenneverkon on määrä olla valmis vuoteen 2050 mennessä ja ydinverkon vuonna 2030. Liikenneverkolle asetetut vaatimukset on monilta osin

korkeita. Arvioiden mukaan komission ehdottaman verkon toteuttamisen kustannukset Suomelle olisivat runsaat 22 miljardia euroa. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että investointien osalta panostukset kohdennettaisiin sinne, missä tarve ja vaikutukset ovat suurimmat. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että myös verkon laajuus ja sitä koskevat vaatimukset tulee arvioida suhteessa siitä saatavaan hyötyyn ja sen kehittämisen kustannuksiin.

Valtioneuvosto korostaa, että määrittelyperiaatteissa tulisi kiinnittää riittävästi huomiota perifeeristen maiden asemaan, saavutettavuuteen sekä yhteyksiin kolmansiin maihin. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että EU:n nykyiset prioriteettikäytävät ja EU:n ulkorajoille johtavat pääliikennekäytävät (trans-national axes) tulisi soveltuvien osin yhdistää ydinverkkoon kuuluvilla yhteyksillä. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että ydinverkon määrittämisessä huomioidaan myös pitkä yhteinen raja merkittävän kaupakumppanin Venäjän kanssa. Venäjä-yhteyksien kannalta on syytä selvittää mahdollisuuksia Northern Axis -liikennekäytävän sisällyttämisestä ydinverkkoon.

TEN-T-ydinverkolla on tärkeää ottaa huomioon tavaraliikenteen että henkilöliikenteen tärkeimmät kansainväliset yhteydet. Kasvava henkilöliikenne pienentää tavaraliikenteen kapasiteettia erityisesti Suomen ja Venäjän välisillä rajanylityspaikoilla. Valtioneuvosto näkee tärkeänä tavaraliikennevirtojen edistämisen ja näin ollen tukee henkilö- ja tavaraliikenteen erillis-tarkastelua TEN-T-verkon määrittämisessä.

TEN-T-liikenneverkon kehittämistä koskevan ehdotuksen yhteydessä annetussa Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevassa ehdotuksessa on esitetty, että vuosien 2014—2020 TEN-T-tukirahoitus painottuisi kestävämpiin liikenne-muotoihin, kuten esimerkiksi raideliikenteeseen. Valtioneuvosto kannattaa pääasiassa raide-liikenteen tukemista, mutta edellyttää samalla, ettei tieliikenteen vaatimuksia aseteta liian korkeiksi, jos rahoitustukea ei kohdenneta tieliikenteen investointeihin. Lisäksi valtioneuvosto korostaa tarvetta tukea ympäristövaatimusten täyttämistä TEN-T-rahoituksen kautta.

Valtioneuvosto katsoo, että TEN-T-verkon sitominen komission ohjaukseen ja vaatimuksiin edellyttäisi, että komissio myös merkittävällä tavalla osallistuisi verkon rahoittamiseen ja ylläpitoon. Liikenneverkolle kohdistuva tuki tulee arvioiden mukaan olemaan suhteellisesti pieni

verrattuna kansallisiin investointitarpeisiin. Valtioneuvosto pitää ensisijaisen tärkeänä, että olemassa olevat resurssit käytetään tehokkaasti ja tarkoituksenmukaisesti liikenneverkolle asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valtioneuvoston kirjelmän perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää valtioneuvoston kantaa tarkoituksenmukaisena ja yhtyy sen vuoksi esitettyyn kantaan seuraavin huomautuksin.

Komission asetusehdotuksen tavoitteena on määrittää Euroopan laajuinen liikenneverkko, johon sisältyy rautatieliikenteen, sisävesiliikenteen, tieliikenteen, meriliikenteen ja lentoliikenteen keskeiset yhteydet. Verkon määrittelyllä ja toteuttamisella pyritään varmistamaan sujuva ja yhteentoimiva liikenne koko sisämarkkinoiden alueella, mikä edistäisi mm. alueen taloudellista kehittymistä ja kilpailukykyä.

Valiokunta pitää hyvänä, että ehdotuksessa pyritään käsittelemään eri liikennemuotoja yhdessä, tavoitteena liikennejärjestelmän toimivuus kokonaisuutena. Valiokunta pitää TEN-T-verkon ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon perustuvaa yleistä rakennetta tarkoituksenmukaisena. Ydinverkkoihin kuuluisivat tärkeimmät eurooppalaisen liikenneverkon solmukohdat ja reitit, koostuen kaikista liikennemuodoista ja niiden välisistä yhteyksistä. Suomen kannalta on olennaista, että ehdotuksen mukaan ydinverkkoon kuuluvat aiemmat prioriteettihankkeet: Pohjolan kolmio, Merten moottoritiet ja Rail Baltica. Lisäksi uutena ydinverkon yhteytenä Suomessa olisi Botnian käytävä, joka kiertää Pohjanlahden ja jatkuu sekä Suomen että Ruotsin puolella. Ehdotuksen mukaan ydinverkon tulisi valmistua vuoden 2030 ja kattavan verkon vuoden 2050 loppuun mennessä.

Valiokunta pitää TEN-T-liikenneverkon määrittelyä myöskin kansallisesta näkökulmasta erittäin merkittävänä hankkeena. Suomen kan-

nalta on tärkeää, että lopputuloksena on verkko, jossa on riittävästi huomioitu myös kansalliset erityispiirteet, maan sisäiset liikennetarpeet ja liikenteen kehityssuunnat sekä verkon toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset.

TEN-T-verkon määrittely ja määrittelyn kriteerit

Valiokunta korostaa Suomen erityisolosuhteiden huomioon ottamisen tärkeyttä sekä verkkojen määrittelyä koskevien kriteerien että verkkojen määrittelyä koskevien vaatimusten osalta. Muun muassa pitkät maansisäiset kuljetusetaisyydet ja liikenteen verrattain vähäinen määrä asettavat erityisvaatimuksia liikenneyhteyksien järjestämiselle Suomessa. Valiokunta pitää tärkeänä, että Suomen poikkeukselliset olosuhteet, kuten myöskin haastavat talviolosuhteet ja jäänmurron keskeinen merkitys meriliikenteelle, otetaan asianmukaisesti huomioon ehdotuksen jatkovalmistelussa. Verkkojen määrittelyssä tulee ottaa huomioon myös toimivasta logistiikasta ja kuljetuksista riippuvaisen teollisuuden ja elinkeinoelämän tarpeet sekä maantieteellinen sijoittuminen. Valiokunta pitää kannatettavana, että asetusehdotuksessa on huomioitu yhtenä tekijänä myös liikenneverkon ympäristö- ja meluhaittojen vähentäminen.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että erityisesti ydinverkon määrittelyn lähtökohdaksi on asetettu pitkälti volyymipohjaisia kriteereitä, jotka eivät sovi hyvin Suomen kaltaiseen harvaan asuttuun maahan. Suomessa suurten liikennemäärien ja väylien välityskyvyn mahdollistamista tärkeämpää on alueiden saavutettavuus ja mm. toimivat yhteydet naapurimaihimme.

Kuljetusten sujuvuudella on pitkistä kuljetus-
etäisyyksistä johtuen Suomelle ja Suomen kil-
pailukyvyllä erityinen merkitys. Valiokunta ko-
rosta, että verkkojen määrittelyn kriteerejä tu-
lee pyrkiä kehittämään jatkovalmistelussa siten,
että ne sopisivat nykyistä paremmin Suomen lii-
kenneolosuhteisiin ja liikenteellisiin tarpeisiin.

Valiokunta katsoo, että TEN-T-verkon
määrittämisessä tulisi pystyä katsomaan myös
ajallisesti riittävästi eteenpäin arvioiden eri väy-
lien liikennemäärien kehittymistä jatkossa. Täl-
tä osin olisi erittäin tärkeää ottaa huomioon mm.
Pohjois-Suomen elinkeinoelämän kasvunäky-
mät ja kaivostoiminnan sekä muun luonnonvaro-
jen käytön lisääntymisen aiheuttama liikenteen
kasvu. Valiokunta katsoo, että verkkojen määrit-
telystä olisi tärkeää selvittää myös uusien poh-
joisten meriyhteyksien toteuttamistapoja ja ot-
taa tarvittaessa huomioon näiden yhteyksien
hyödyntämiseksi lähivuosina lisääntyvät liiken-
netarpeet.

Valiokunta toteaa, että Suomen ja Venäjän
välinen raja on hyvin pitkä, mikä korostaa myös-
kin pohjoisempien rajanylityspaikkojen sekä
mm. itäisen Suomen raideliikenteen merkitystä.
Liikenteelliset tarpeet tulee pyrkiä huomioi-
maan asetuksen jatkovalmistelussa siten, että
verkon rakenne palvelee myös Itä- ja Pohjois-
Suomen alueiden kehittämistavoitteita ja saa-
vutettavuutta. Olennaista on myös selvittää
TEN-T-verkon määrittelyä varten mahdolliset
Suomen lähialueiden tavaraliikenneyhteyksiä ja
satamia koskevat muutossuunnitelmat ja kehi-
tyssuunnat ja ottaa ne tarvittaessa huomioon ver-
kon määrittelyssä. Suomessa tulee eräiden ar-
vioiden mukaan tapahtumaan lähivuosina huo-
mattavaa kehitystä mm. tiettyjen satamien lii-
kennemäärien osalta. Lisäksi asiantuntijakuule-
misessa on tuotu esille, että Oulun satama ja len-
toasema maantie- ja rautatieyhteyksineen ja osa-
na Botnian käytävän yhteyksiä on jo tällä hetkel-
lä pohjoisen Suomen ja myös Pohjoiskalotin
kannalta keskeinen multimodaalinen liikenteen
solmukohta. Valiokunta kiinnittää huomiota sii-
hen, että ehdotuksen mukaisessa ydinverkossa ei
ole yhtään satamaa Turun pohjoispuolella.

Venäjän liikenteen merkitys ja raideleveys

Ehdotuksen yhtenä lähtökohtana on huomioida
erityisesti liikenneverkon pullonkaulat, jollaisi-
na on nähty mm. rajanylityspaikat kolmansii-
n maihin. Valiokunta korostaa Venäjän liikenteen
huomioonottamisen tärkeyttä asian jatkovalmis-
telussa. Ydinverkon tulee varmistaa toimivat yh-
teydet EU:n ja Venäjän välillä Suomen ja Venä-
jän välisten henkilö- ja tavaravirtojen sujuvuu-
den turvaamiseksi. Kuulemisessa on esitetty,
että tämä vaatisi käytännössä nykyisin jo toimi-
van Oulu—Vartius-yhteyden sisällyttämistä
ydinverkkoon. Kyseinen yhteys turvaisi yhtey-
den Murmanskin radalle.

Valiokunta korostaa voimakkaasti, että Suo-
men ei tule hyväksyä ehdotuksessa esitettyä vaa-
timusta siirtyä ydinverkon ja kattavan verkon
osalta eurooppalaiseen standardiraideleveyteen
uusien ratojen osalta. Suomen raideleveys on
olennaista säilyttää yhtenäisenä, ja Suomen rau-
tatieverkon on jatkossakin erittäin tärkeää olla
yhteensopiva Venäjän rautatieverkon kanssa.
Suomen gateway-asema Venäjään nähden perus-
tuu nimenomaan maamme satamien ja Suomen
ja Venäjän rautatieliikenteen yhteen toimivuu-
teen sekä sujuviin rajamuodollisuuksiin ja rajan-
ylityksiin. Ehdotettu raideleveyden muutos hait-
taisi merkittävästi Suomen kilpailukykyä kautta-
kuliikenteen väylänä Pietarin seudulle ja
muualle Venäjälle.

Verkon vaatimukset ja niistä aiheutuvat kus- tannukset

TEN-T-verkon toteuttaminen vaatii pitkäjän-
teistä kansallista suunnittelua ja toimenpiteiden
rahoitusta. Mitä laajemmaksi TEN-T-verkko
määritetään, sitä mittavampia kansallisia inves-
tointeja tarvitaan.

Valiokunta toteaa, että monet liikennever-
koille asetettavat vaatimukset perustuvat nimen-
omaan ajatukseen suuret liikennemäärät mah-
dollistavien väylien tarpeesta. Suomen olosuh-
teissa on kuitenkin selvää, että näiden vaatimus-
ten mukaista kapasiteettia ei pienemmistä liiken-
nemääristä johtuen kaikilla yhteyksillä tarvita.
Koska esim. kattavia verkkoja koskevat vaati-

mukset tulee pääasiassa täyttää kansallisin resurssein, olisi erittäin tärkeää, että myös verkoille asetettavat vaatimukset ottaisivat huomioon eri jäsenvaltioiden liikenteen määriin ja tarpeisiin liittyvät erityispiirteet ja jättäisivät myös riittävästi kansallista joustonvaraa vaatimusten toteuttamiseen.

Kokonaisuudessaan komission ehdotuksen mukaisten Suomen liikenneverkkoja koskevien vaatimusten toteuttaminen maksaisi saadun selvityksen mukaan reilut 22 miljardia euroa. Tästä ydinverkon osuus olisi noin 8,5 miljardia euroa. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että huomattavimmat komission ehdotuksesta aiheutuvat kustannusvaikutukset koskisivat kattavaa tieverkkoa. Mikäli kattava tieverkko rakennettaisiin komission ehdottamien vaatimusten mukaisesti, verkon kehittämisen kustannukset olisivat yhteensä noin 12 miljardia euroa. Valiokunta katsoo, että erityisesti Suomen kannalta sinänsä hyvin tärkeälle tieliikenteen kattavalle verkolle asetetut vaatimukset ovat ylimitoitettuja. Ehdotetuista vaatimuksista johtuvia kattavan tieverkon kustannuksia ja kehittämistoimia ei voida Suomessa perustella liikennetarpeiden näkökulmasta, ja ne rajoittaisivat merkittävästi Suomen mahdollisuuksia kehittää ja ylläpitää muuta liikenneverkkoa.

Keskimääräinen liikenteen vuosittainen investointitaso on Suomessa ollut noin 400—415 miljoonaa euroa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan, mikäli nykyinen investointitaso pysyisi TEN-T-verkon toteuttamisaikana ennallaan ja investoinnit kohdennettaisiin pelkästään TEN-T-verkolle, verkon toteuttamiseen kuluisi runsaat 53 vuotta. Tämä tarkoittaisi toisin sanoen todennäköisesti sitä, että nykyisellä investointitasolla seuraavan 53 vuoden aikana Suomessa ei käytännössä voitaisi kehittää juurikaan muita liikenneväyliä kuin TEN-T-verkkoa. Valiokunta pitää tämän kaltaista tilannetta kestämättömänä ja katsoo, että asian jatkovalmistelussa on varmistettava, ettei ehdotuksesta seuraa liikennetarpeisiin nähden kohtuuttomia kansallisia lisäinvestointitarpeita ja kustannuksia.

Valiokunta painottaa, että TEN-T-verkkojen kansallista laajuutta ja mahdollisia täydentämis-

tai kehittämistarpeita on välttämätöntä arvioida rinnan vaatimusten toteuttamista koskevien kustannusarvioiden kanssa, jotta tehtäviin ratkaisuihin voitaisiin sitoutua.

TEN-T-verkon täydentäminen ja päivittäminen jatkossa

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa komissiolle säännöllisesti liikenneverkkoa koskevien hankkeiden toteutuksen suunnitelmista ja ohjelmista sekä hankkeiden etenemisestä ja tätä varten tehdyistä investoinneista. Komissio julkaisee ehdotuksen mukaan kahden vuoden välein verkkojen toteuttamista koskevan tilannekatsauksen. Ehdotuksen mukaan komissio lisää esim. sataman tai lentoaseman kattavaan verkkoon, jos osoitetaan, että liikennemääriä koskeva viimeisin kaksivuotinen keskiarvo ylittää asiaankuuluvan raja-arvon. Vastaavasti komissio poistaa esim. lentoaseman kattavasta verkosta, jos asetetut raja-arvot eivät enää täyty. Lisäksi komissio mukauttaa maantie-, rautatie- ja sisävesiverkkoa koskevat kartat ottaakseen huomioon verkon toteuttamisessa saavutetun edistyksen. Komission tulee tehdä viimeistään 31. päivänä joulukuuta 2023 ydinverkon toteuttamista koskeva uudelleentarkastelu, jossa arvioidaan säännösten noudattamista ja täytäntöönpanon etenemistä.

Valiokunta toteaa, että asetusehdotuksen perusteella mm. verkon satamiin ja lentoasemiin voidaan tehdä asetusehdotuksen päivittämismekanismin avulla tarvittaessa muutoksia. Sen sijaan esim. kattavan maantie- ja rautatieverkon tai ydinverkon osalta TEN-T-verkon muuttamismahdollisuudet jatkossa näyttävät mm. verkkojen toteuttamista koskevien erittäin pitkien tavoiteaikojen vuoksi varsin rajallisilta. Valiokunta painottaa, että ehdotuksen jatkovalmistelussa tulisi pyrkiä saamaan jouston varaa siihen, että myös kansallisesti jatkossa tapahtuva liikennevirtoja yms. tekijöitä koskeva kehitys voitaisiin ottaa huomioon ja että myöskin ydinverkkoa voitaisiin täydentää, mikäli tilanne jatkossa olennaisesti muuttuu.

Valiokunta pitää TEN-T-verkon täydentämistä koskevaa mekanismia välttämättömänä, mutta katsoo, että jatkovalmistelussa tulisi arvioida huolellisesti, missä määrin toimivaltaa verkon muuttamiseen ja määrittämiseen tulee antaa yksinomaan komissiolle. Koska erityisesti kattavaa verkkoa koskevien vaatimusten toteuttamisen kustannukset jäävät käytännössä pitkälti jäsenvaltioiden kannettavaksi, jäsenvaltioilla tulee olla riittävät vaikutusmahdollisuudet jatkossa sen alueelle määritettäviä verkon osia koskeviin mahdollisiin muutoksiin ja verkon täydentämiseen. Valiokunta pitää keskeisenä, että toimivaltaa ja ylipäätään verkon päivittämistä koskevien säännösten tulee olla riittävän täsmällisiä ja yksiselitteisiä. Valiokunta yhtyy valtioneuvoston kantaan siitä, että mikäli komissiolle annetaan huomattavaa ohjaustoimivaltaa hankkeiden toteuttamisessa, komission tulisi myös osallistua merkittävällä tavalla hankkeiden kustannuksiin.

TEN-T-verkon EU-rahoitus

Komission esittämän Verkkojen Eurooppa-rahoitusvälineen lähtökohtana on, että TEN-T-tukirahoitus painottuu vuosina 2014—2020 keskeisimpiin liikennemuotoihin, kuten raideliikenteeseen. Valiokunta pitää Verkkojen Eurooppa-ehdotukseen sisältyvää EU-rahoituksen kasvua kokonaisuutena perusteltuna ja tervetulleena.

Keskeistä on myös rahoituksen kohdistaminen ydinverkon liikenteen pullonkaulojen poistamiseen ja rajanylityspaikkojen parantamiseen sekä kattavan verkon ja ydinverkon yhteyspisteiden toiminnan varmistamiseen.

Valiokunta toteaa, että se pitää raideliikenteen kehittämiseen panostamista erittäin positiivisena ja tärkeänä, mutta korostaa samalla, että tämä panostus ei kuitenkaan saa vaikuttaa negatiivisesti tieväylien kunnossapitoon ja kehittämiseen. Suomen kaltaisessa harvaan asutussa maassa, jossa ihmisten ja tavaroiden kuljetustäisyydet ovat eurooppalaisittain arvioituna hyvin pitkiä, tiekuljetuksilla tulee aina olemaan tärkeä merkitys. Tästä syystä myös tieverkon kunnosta, tarvittavista investoinneista ja tätä kautta myös tiekuljetusten kilpailukyvyystä tulee pitää huolta. Valiokunta toteaa, että lähtökohtaisesti eri kuljetusmuotojen toimintaedellytyksiä tulisi kehittää tasavertaisista lähtökohdista. Valiokunta korostaa, että jatkossa tulee huolehtia Suomen edellytyksistä hyödyntää tehokkaasti käytettävissä olevat EU:n rahoitusmekanismit.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 14 päivänä maaliskuuta 2012

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Arto Satonen /kok	Johanna Ojala-Niemelä /sd
vpj.	Osmo Kokko /ps	Raimo Piirainen /sd
jäs.	Mikko Alatalo /kesk	Janne Sankelo /kok
	Thomas Blomqvist /r (osittain)	Eila Tiainen /vas (osittain)
	Kalle Jokinen /kok	Ari Torniainen /kesk
	Jukka Kopra /kok	Reijo Tossavainen /ps
	Merja Kuusisto /sd	Oras Tynkkynen /vihr
	Suna Kymäläinen /sd	Mirja Vehkaperä /kesk (osittain).

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.

ERIÄVÄ MIELIPIDE***Perustelut***

Euroopan komissio on valmistellut vuoden 2009 alusta asti TEN-T-politiikan uudistamista ja tämän työn tuloksena antoi asetusehdotuksen uusiksi suuntaviivoiksi 19.10.2011. Suuntaviivoissa määritellään TEN-T-politiikalle vuosiin 2030 ja 2050 ulottuva pitkän aikavälin strategia. Suuntaviivaehdotuksen tavoitteena on määrittää kokonaisvaltainen Euroopan laajuinen liikenneverkko.

Perussuomalaisten mielestä ei ole hyväksyttävää, että EU asettaa entistä tiukempia ajallisia ja laadullisia vaatimuksia liikenneverkon toteuttamiseksi. Emme siis hyväksy sitä, että jäsenvaltiot ovat velvoitettuja toteuttamaan liikenneverkon EU:n määräämällä tavalla. Suomen kannalta ei ole myöskään hyväksyttävissä periaate, että suuntaviivat sitovat kaikkia toimijoita.

Me täällä Suomessa tiedämme parhaiten omat tarpeemme sekä resurssimme niiden toteuttamiseksi. Suomella tulee olla laaja kansallinen päätösvalta myös liikenne- ja rakentamisen osalta.

EU:n ydinverkkoon kuuluisivat maantieteyksistä vain E18-tie Turusta Vaalimaalle ja nelostie Helsingistä Kemiin. Perussuomalaisten mielestä tämä merkitsisi rajallisten rahavarojen liiallista keskittämistä näiden tieteyksien rakentamiseen. Muut tuiki tarpeelliset tiehankkeet jäisivät silloin rahoitusta ja toteutusta vaille.

Mielipide

Edellä olevan perustella esitämme,

että suuri valiokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 14 päivänä maaliskuuta 2012

Osmo Kokko /ps
Reijo Tossavainen /ps