

**VALTIOVARAINVALIOKUNNAN  
LAUSUNTO 5/2012 vp**

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

**Valtioneuvoston selvitys ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi**

*Suurelle valiokunnalle*

**JOHDANTO**

***Vireilletulo***

Suuri valiokunta on 7 päivänä maaliskuuta 2012 lähettänyt valtioneuvoston kirjelmän eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (U 13/2012 vp) valtiovarainvaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Lisäksi suuri valiokunta on 25 päivänä marraskuuta 2011 lähettänyt valtioneuvoston selviytyksen ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (E 94/2011 vp) valtiovarainvaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Valtiovarainvaliokunta antaa asioista yhteisen lausunnon.

***Jaostovalmistelu***

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa.

***Asiantuntijat***

Liikennejaostossa ovat olleet kuultavina

- liikenneministeri Merja Kyllönen ja erityisasiantuntija Laura Eiro, liikenne- ja viestintäministeriö
- osaston johtaja Mervi Karhula, Liikennevirasto
- suunnittelujohtaja Jussi Rämetsä, Pohjois-Pohjanmaan liitto
- suunnittelujohtaja Paula Qvick, Pohjois-Savon liitto
- edunvalvontapäällikkö Tatu Rauhamäki, Uudenmaan liitto
- maakuntajohtaja Juho Savo, Varsinais-Suomen liitto.

Lisäksi kirjallisen lausunnon jaostolle on antanut

- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry.

## VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ JA SELVITYS

### *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 peruserroksen.

Ydinverkko käsittää liikenneverkon strategisesti merkittävimmät osat ja muodostaa Euroopan liikenteellisen selkärangan. Ydinverkkoon sisältyy valtavyöliä 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 infrastruktuuriverkkoihin, jotka kuuluvat Euroopan naapurisuuspolitiikkaan, laajentumispolitiikkaan, Euroopan talousalueeseen tai Euroopan vapaa-kauppaliittoon. 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 moottoritie -hankkeita kolmansien maiden kanssa. EU:n ja kolmansien maiden keskinäistä etua koskevilla hankkeilla pyritään edistämään myös Euroopan laajuisen liikenneverkon ja naapurimaiden verkkojen yhteentoimivuutta. Unioni voi käyttää voimassa olevia koordinointi- ja rahoitusvälineitä, kuten naapurisuuspolitiikan 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 välisien 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 tämän hetkisiä 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 tulevina 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 suunta- viivauudistus 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 vapaa-kaupanliittoon. 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 korkeatasoisten 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 kohtuutto- miin investointeihin.

Valtioneuvosto korostaa, että raideliikenneinfrastruktuuria koskevaa vaatimusta yhteisestä eurooppalaisesta standardiraideleveydestä (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 kuuluviksi. Erityisiä haasteita aiheuttaa satamaratojen ja moniraiteisten 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 polttoainei-

den saatavuutta sisävesi-, meri- maantie- ja lentoliikenteen infrastruktuurille. Valtioneuvosto katsoo, että puhtaat polttoaineet ja niitä koskevat vaatimukset tulisi määrittellä yksityiskohtaisemmin 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 ovat 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 periferisten 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 soveltuvin osin yhdistää ydinverkkoon kuuluvilla yhteyksillä. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että ydinverkon määrittämisessä huomioidaan myös pitkä yhteinen raja merkittävän kauppakumppanin Venäjän kanssa. Venäjä-yhteyksien kannalta on syytä selvittää mahdollisuuksia Northern Axis-liikennekäytävän sisällyttämisestä ydinverkkoon.

TEN-T-ydinverkolla on tärkeää ottaa huomioon sekä tavaraliikenteen että henkilöliiken-

teen tärkeimmät kansainväliset yhteydet. Kasva-va henkilöliikenne pienentää tavaraliikenteen kapasiteettia erityisesti Suomen ja Venäjän välillä rajanylityspaikoilla. Valtioneuvosto näkee tärkeänä tavaraliikennevirtojen edistämisen ja näin ollen tukee henkilö- ja tavaraliikenteen erillistarkastelua 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 liikennemuotoihin, kuten esimerkiksi raide- liikenteeseen. Valtioneuvosto kannattaa pääasiassa raideliikenteen 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 vaatimukseen edellyttäisi, että komissio myös merkittävä-llä 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*

#### *Yleistä*

Valiokunta pitää komission ehdotusta rakenteeltaan toimivana. Sen tavoitteena on luoda yhtenäinen ja strategisesti kilpailukykyinen Euroopan laajuinen liikenneverkko, jossa liikennejärjestelmän toimivuutta katsotaan kokonaisuutena. Uudistuksella pyritään parantamaan liikenneyhteyksiä sekä jäsenmaiden että jäsenmaiden ja ns. kolmansien maiden välillä. Sillä pyritään myös poistamaan pullonkauloja, vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä ja edistämään älykkäitä ja innovatiivisia liikennejärjestelmiä.

Valiokunta pitää myös perusteltuna TEN-T-verkon kaksitasoista rakennetta, joka koostuu ydinverkosta ja kattavasta verkosta. Ydinverkko on multimodaalinen Euroopan liikenteellinen selkäranka, joka muodostuu strategisesti tärkeimmistä yleiseurooppalaisen liikenneverkon solmukohdista ja yhteyksistä. Kattava verkko on puolestaan laajempi, ja se muodostaa TEN-T-verkon peruserroksen.

Suomen kannalta komission ehdotusta koskevat keskeiset neuvottelutavoitteet liittyvät liikenneverkkoja koskeviin teknisiin laatuvaatimuksiin. Samalla on myös arvioitava verkon laa-

juutta, ehdotuksen aiheuttamia kustannuksia sekä maan sisäisiä liikennetarpeita ja kehitysuuntia. Huomiota on tällöin kiinnitettävä Suomen erityisolosuhteisiin, kuten esim. pitkiin kuljetusmatkoihin, vähäisiin liikennemääriin, pitkään yhteiseen rajaan Venäjän kanssa sekä talvi-merenkulun ja elinkeinoelämän sekä teollisuuden toimintaedellytyksiin.

#### *Liikenneverkkojen tekniset laatuvaatimukset*

Ehdotuksen mukaiset liikenneverkon tekniset laatuvaatimukset ovat korkeita ja sitovia. Etenkin tieverkkoa koskevat kriteerit ovat Suomen näkökulmasta ylimitoitettuja, sillä TEN-T-verkoon kuuluvien maanteiden on oltava joko moottoriteitä tai moottoriliikenneteitä.

Tieverkon kunnostaminen ehdotuksen mukaiselle tasolle aiheuttaisi mittavia kustannuksia, joista jäsenmaat vastaavat käytännössä itse.

Arvioiden mukaan komission ehdotukseen sisältyvän tie- ja rautatieverkon toteuttaminen aiheuttaisi Suomessa yhteensä noin 22 mrd. euron kustannukset, josta ydinverkon osuus olisi 8,5 mrd. euroa ja kattavan verkon 13,8 mrd. euroa. Suomen omien liikennetarpeiden mukaiset kehittämiskustannukset olisivat ydinverkolla noin 4,5 mrd. euroa.

Ehdotuksen kustannusvaikutukset konkrétoituvat hyvin laskelmaan, jonka mukaan nykyisellä rahoitusvolyymilla tie- ja rataosuuksien kehittämistoimet veisivät noin 53 vuotta edellyttäen, että tuona aikana ei tehtäisi muita liikenneinvestointeja.

Valiokunta pitääkin välttämättömänä, että tieverkon teknisiä laatuvaatimuksia lievennetään. Verkolle asetetut vaatimukset eivät saa johtaa kohtuuttomiin ja epätarkoituksenmukaisiin investointeihin, vaan olemassa olevat resurssit on käytettävä tehokkaasti ja tarkoituksenmukaisesti sekä EU:n tasolla että jäsenmaissa. Tekniset vaatimukset tulee sopeuttaa kunkin jäsenmaan kansallisiin tarpeisiin ja olosuhteisiin. Tätä vaatimusta korostaa myös se seikka, että jäsenmaat joutuvat itse vastaamaan tieliikenneinvestointiensa rahoituksesta.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan neuvotteluissa on jo saavutettu Suomen kannalta tärkeitä muutoksia. Mm. raidelevyettä koskevia kriteerejä on muutettu ja yhteistä eurooppalaista raidelevyettä koskevasta vaatimuksesta on luovuttu. Alkuperäinen ehdotus yhtenäisestä eurooppalaisesta standardileveydestä (1 435 mm) ei olisi ollut Suomen näkökulmasta hyväksyttävissä.

#### *Liikenneverkon kattavuus*

Ehdotuksen mukaan TEN-T-ydinverkkoon kuuluvat Suomen osalta jo aiemmat prioriteettihankkeet Pohjolan kolmio, Merten moottoritiet ja Rail Baltica. Uutena ydinverkon yhteytenä on Botnian käytävä, joka kiertää Pohjanlahden ja jatkuu sekä Suomen että Ruotsin puolella.

Valiokunnan mielestä ydinverkkoon pitäisi pyrkiä saamaan myös ne liikennekäytävät, jotka tukevat Itä- ja Pohjois-Suomen saavutettavuutta sekä raaka-ainekuljetusten toimivuutta. Komission ehdotusta tulisi siksi täydentää Valtatie 5:llä ja Savonradalla, jotka yhdistävät Itä-Suomen Pohjolan Kolmioon sekä myös Oulu—Vartius-rata- ja -tiefyhteyksillä, jotka ovat keskeisiä mm. raaka-ainekuljetusten sekä Venäjä-yhteyksien kannalta.

Koko ehdotuksen eräänä painopisteenä on rajanylityskohtien parantaminen, jotta myös

ns. kolmannet maat voidaan yhdistää EU:n liikenneverkkoon. Venäjää ei kuitenkaan mainita sellaisena kolmantena maana, johon ulottuvien hankkeiden tukemiseen EU osallistuisi Verkkojen Eurooppa -välineen kautta, vaikka Venäjä on EU:n keskeinen kauppakumppani ja kuuluu myös EU:n strategisen kumppanuuden maihin.

Valiokunta pitää valtioneuvoston tavoin tärkeänä, että TEN-T-ydinverkon tulee varmistaa liikennemuodoittain toimivat yhteydet myös Venäjälle. Sujuva yhteys Venäjän markkinoille on paitsi tärkeä kilpailuetu Suomelle myös koko unionille lisäarvoa tuottava liikenneyhteys.

Valiokunta korostaa, että liikenneverkon suunnittelussa tulee ennakoida myös liikennevirtojen mahdollisia muutoksia ja niiden kehittymistä. Ilmaston lämpenemisen myötä pohjoisten merireittien käyttö on lisääntymässä ja samalla Pohjois-Euroopan ja arktisten alueiden raaka-ainevarantojen hyödyntämismahdollisuudet ovat lisääntymässä. Uusien meriväylien avautuminen muuttaa laajalti kansainvälisiä kuljetusreittejä, mikä edellyttää myös mittavaa liikenneverkon kehittämistä. Tällöin on myös tärkeää kehittää yhteyksiä Venäjän pohjoisiin satamiin. Pohjois-Suomen kaivosteollisuuden kasvu edellyttää niin ikään, että sen tukena on väyläverkko, joka varmistaa hyvin toimivat yhteydet kansainvälisille markkinoille.

Valiokunta pitää tärkeänä, että liikennepoliittisessa selonteossa sekä Venäjä-selonteossa käsitellään yksityiskohtaisemmin myös niitä väyläverkon tulevia kehittämistarpeita, joihin Suomen on varauduttava arktisten alueiden kehityksessä.

#### *Rahoitus*

Liikennehankkeita on tarkoitus rahoittaa uudesta Verkkojen Eurooppa -nimisestä rahoitusvälineestä. Rahoitusvälineen kapasiteetiksi on suunniteltu 40 mrd. euroa, josta osoitetaan liikenteen alalle 21,7 mrd. euroa. Tämän lisäksi koheesiorahastosta käytetään 10 mrd. euroa koheesio- maissa toteutettaviin liikennehankkeisiin. Rahoitusväline ja sen määrärahataso sekä osuus koheesiorahastosta liittyvät kuitenkin kiinteästi

EU:n tuleviin rahoituskehyksiin, joita koskevat neuvottelut ovat vielä kesken.

Rahoitusvälineen keskeisenä tavoitteena on tukea ns. ydinverkkökäytävien toteuttamista. Rahoitustuki suuntautuisi kuitenkin aiempaa suuremmassa määrin mm. raideliikenteeseen, älyliikenteeseen sekä rajat ylittävään liikenteeseen liittyviin hankkeisiin. Kuten jo aiemmin on todettu, tiehankkeiden rahoitus jäisi näin käytännössä jäsenmaiden vastuulle. Liikenneverkolle kohdistuva tuki tulee kaiken kaikkiaan olemaan suhteellisen pieni kansallisiin investointitarpeisiin verrattuna. Tästä johtuen on välttämätöntä huolehtia siitä, että liikenneverkkoamme kehitetään jatkossakin kansallisten tarpeiden pohjalta.

Valiokunta pitää tärkeänä, että rahoitusvälinettä koskevaa ehdotusta ja siihen sisältyviä hankeosuuksia tarkastellaan yhdessä TEN-T-ydinverkkoa koskevien ratkaisujen kanssa. Samalla tulee huolehtia siitä, että ehdotukset ovat linjassa myös kansallisten investointisuunnitelmien kanssa. Valiokunta ottaa rahoitusvälinee-

seen yksityiskohtaisemmin kantaa käsitellessään sitä koskevaa valtioneuvoston kirjelmää (U 8/2012 vp).

Valiokunta kiinnittää huomiota myös niihin mahdollisuuksiin, joita Pohjoisen ulottuvuuden yhteistyöväline sekä Euroopan naapuruuden ja kumppanuuden väline (ENPI) antavat mm. liikenne- ja logistiikkahankkeiden edistämiseksi.

Valtiovarainvaliokunta korostaa vielä pitkäjänteisyyden merkitystä Suomen erityisolohuutojen huomioon ottamiseksi EU:n liikennepoliittisissa linjauksissa. Tarvitaan myös eri toimijoiden tiivistä yhteistyötä Suomen kilpailukyvyn ja logistista asemaa koskevien näkökulmien huomioon ottamiseksi EU:n päätöksenteossa.

### **Lausunto**

Lausuntonaan valtiovarainvaliokunta ilmoittaa,

*että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.*

Helsingissä 16 päivänä maaliskuuta 2012

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Kimmo Sasi /kok  
vpj. Pentti Kettunen /ps  
jäs. Leena Harkimo /kok  
Pertti Hemmilä /kok (osittain)  
Jouko Jääskeläinen /kd  
Timo Kalli /kesk  
Heli Paasio /sd (osittain)  
Kari Rajamäki /sd  
Markku Rossi /kesk  
Matti Saarinen /sd  
Jouko Skinnari /sd  
Osmo Soininvaara /vihr (osittain)  
Kauko Tuupainen /ps (osittain)  
Kari Uotila /vas

Ville Vähämäki /ps (osittain)  
vjäs. Johanna Karimäki /vihr (osittain)  
Esko Kurvinen /kok (osittain)  
Mats Nylund /r  
Raimo Piirainen /sd  
Antti Rantakangas /kesk (osittain)  
Eero Reijonen /kesk (osittain)  
Ismo Soukola /ps (osittain)  
Raija Vahasalo /kok (osittain)  
Anne-Mari Virolainen /kok (osittain)  
Juha Väätäinen /ps (osittain)  
Tuula Väätäinen /sd (osittain).

Valiokunnan sihteerinä jaostokäsittelyssä on toiminut

valiokuntaneuvos Hellevi Ikävalko.