Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Kouvola 09.03.2022

**Viite: Asiantuntijalausunto**

**Asia: Asiantuntijalausunto valtioneuvoston kirjelmästä 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**

Ohessa sähköisesti allekirjoitettu lausunto.

Lisätietoja lausunnosta antaa allekirjoittaneet.

KYMENLAAKSON LIITTO
Virasto

SÄHKÖISESTI ALLEKIRJOITETTU
09.03.2022 Vuorinen Lotta, suunnittelupäällikkö

09.03.2022 Räty Ville, maakuntasuunnittelija

Asiantuntijalausunto valtioneuvoston kirjelmästä 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

Kiitämme mahdollisuudestamme antaa asiantuntijalausunto seuraaviin asioihin.

Euroopan komissio antoi 14.12.2021 ehdotuksen uudeksi asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (Trans-European Transport Network, jäljempänä TEN-T-verkko) kehittämiseksi. Ehdotuksen tavoite edistää kestävää liikennettä tehostamalla eri liikennemuotoja on kannatettava. Liikenteen sujuvoittaminen ja tehostaminen sekä liikennemuotojen välisen multimodaalisuuden ja yhteen toimivuuden edistäminen on tarpeellista.

TEN-T-verkko koostuu tällä hetkellä kahdesta tasosta: vuoteen 2030 mennessä rakennettavasta ydinverkosta ja vuoteen 2050 mennessä rakennettavasta kattavasta verkosta. TEN-T verkon kehittäminen ja laajentaminen on erittäin kannatettavaa. Uusi ydinverkkoon rinnastettava TEN-T verkon taso ”laajennettu ydinverkko” on merkittävä uudistus. Vuoteen 2040 mennessä rakennettavaan laajennettuun ydinverkkoon sisältyvät hankeyhtiöiden oikoratahankkeet ml. Itärata. Uusi taso mahdollistaa CEF-rahoituksen hankkeiden edistämisessä esimerkiksi hankeyhtiöiden suunnittelemissa hankkeissa. Kymenlaakson liitto katsoo, että uusi laajennettu ydinverkko tulee rinnastaa rahoituksessa ydinverkkoon.

Kymenlaakson liitto pitää tärkeänä, että TEN-T verkkoa on mahdollista laajentaa myös myöhemmin, kuitenkin niin, että nykyisen verkon kehittäminen ja valmiiksi saattaminen on ensisijaista. Asetusehdotuksen mukaan TEN-T-verkkoa on mahdollista muuttaa, mikä mahdollistaa mm. tulevien hankeyhtiöitä koskevien päätösten huomioimisen. Ratayhteys Suomenlahden suurimpien TEN-T satamien välillä on pitkän aikavälin tarve, josta on myös menossa keskusteluja Itäisen rantaradan osalta. TEN-T kriteereitä tavarakuljetuksille on vaikea täyttää nykyisellä verkolla.

Ydinverkon osalta asetusehdotuksessa ei ole muutoksia koskien satamia, lentoasemia sekä rautatie- ja maantieterminaaleja. Kymenlaakson liitto suhtautuu ratkaisuun myönteisesti. Voimassa olevan TEN-T-asetuksen mukaan Suomessa on neljä ydinverkon satamaa (Helsinki, Turku, Naantali ja Hamina-Kotka). Helsinki-Vantaan lentoasema ja Turun lentoasema ovat ydinverkon lentoasemia. Lisäksi Suomessa on 18 kattavan verkon lentoasemaa (Enontekiö, Ivalo, Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi-Tornio, Kittilä, Kruunupyy, Kuopio, Kuusamo, Lappeenranta, Maarianhamina, Oulu, Pori, Rovaniemi, Savonlinna, Tampere ja Vaasa). Kouvolan rautatie- ja maantieterminaali on ydinverkon terminaali ja Tampereen terminaali on kattavan verkon terminaali. Multimodaalisia rahtiterminaaleja olisivat ehdotuksen mukaan kaikki Suomen TEN-T-verkon meri- ja sisävesisatamat.

Ehdotuksessa ei ole muutoksia ydinverkon maanteihin Suomessa. Kattavalle verkolle lisättäisiin Suomesta maanteiden osalta satamayhteydet vt 25 Hanko-Mäntsälä, vt 15 Kotka-Kouvola ja vt 12 Rauma-Tampere-Tuulos.  Vt 15 Kotka-Kouvola yhteys on erittäin merkittävä henkilöliikenteen ja erityisesti tavaraliikenteen yhteys, joka yhdistää maanteitse Hamina-Kotkan sataman ja Kouvolan RR-terminaalin.

Asetusehdotuksen myötä kaupunkisolmukohtia koskevat vaatimukset lisääntyisivät ja myös kaupunkisolukohtien määrä Suomessa lisääntyisi. Kaupunkisolmukohtia ovat kaupungit, joiden asukasluku on yli 100 000 asukasta. Ehdotuksen mukaan kaupunkisolmukohtia olisivat Suomessa Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Kuopio, Jyväskylä ja Lahti. Em. kaupunkisolmukohdat ovat MAL-sopimuksen piirissä olevia seutuja. Kymenlaakson liiton näkemyksen mukaan liikennejärjestelmän kehittämistyössä tulee huomioida myös MAL-seutujen/kaupunkisolmukohtien ulkopuoliset alueet, jotka ovat merkittäviä tavaraliikenteen väyliä ja solmupisteitä.

Euroopan unionin ja kolmansien maiden välisten liikenneyhteyksien kehittäminen on tärkeää, Venäjän sodasta huolimatta, jotta Suomen ja EU:n ulkomaankaupan kannalta tärkeät yhteydet turvataan. Venäjä on merkittävä kauttakulkualue Euroopan tavaraliikenteessä itään.

Asetusehdotus aiheuttaisi uusia vaatimuksia väyläverkon kehittämiselle ja lisäisi julkisia menoja useilla miljardeilla etenkin, jos ehdotuksen maanteitä ja rataverkkoa koskevat vaatimukset toteutettaisiin täysimääräisesti. Suurimmat vaikutukset valtion väyläverkkoon kohdistuisivat 2030- ja 2040-luvuille. Kymenlaakson liitto katsoo, että uudet TEN-T- verkkoa koskevat asetuksen mukaiset vaatimukset tulee huomioida seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmän päivityksessä ja liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.

Asetuksen jatkovalmistelussa tulee varmistaa Suomen kansallisten erityispiirteiden huomioiminen. TEN-T-verkkoa koskevien laatuvaatimusten toteuttamisesta on mahdollistaa hakea poikkeuksia mm. vähäisten liikennemäärien perusteella. Monia muita jäsenvaltioita vähäisemmät liikennemäärät vaikuttavat Suomessa suoraan väylähankkeiden kannattavuuteen, mikä tulisi huomioida EU-rahoituksen myöntämisen edellytyksissä. Esimerkiksi rataverkon nopeusvaatimuksia on tarpeen tarkastella yhteysvälikohtaisesti ja matkustajamääriin suhteutettuna.

TEN-T verkon kehittäminen ja laajentamisen tärkeydestä huolimatta tulee hankkeita ja kehittämistoimia johdonmukaisesti myös priorisoida. Kymenlaakson liitto on huolissaan kansallisen rahoituksen riittävyydestä hankkeiden edistämisessä.

Latausinfran kehittäminen on kannatettavaa alueelliset erityispiirteet huomioiden. Priorisointi ja alueelliset tarpeet sekä erityispiirteiden huomioinen latausinfraa suunniteltaessa ja rakennettaessa on merkittävässä asemassa. Sama koskee myös raskaan satamaliikenteen pysäköintialueita.