# Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto pyytää 4.3 saapuneella kirjeellä Hämeen liiton asiantuntijalausuntoa asiasta U 16/2022 vp 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. Lausunto pyydetään toimittamaan 9.3.2022 kello 12 mennessä.

Asian on valmistellut liikenneasiantuntija Juuso Helander puh. 046 922 6643.

Esitys

Jarmo Määttä: Vs. maakuntajohtaja päättää antaa Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle seuraavan lausunnon Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi. Lausunnossaan Hämeen liitto yhtyy Länsi-Suomen liittojen yhteiseen näkemykseen asiasta:

Länsi-Suomen liitot pitävät asetusehdotuksen tavoitteita tärkeinä ja pitävät TEN-T verkon kehittämistä maakuntien kannalta ensiarvoisen tärkeänä. Länsi-Suomen liitot yhtyvät valtioneuvoston tärkeänä pitämään lähtökohtaan siitä, että liikenneverkkojen kehittämistä tehdään Euroopassa siten, että ne tukevat kestävään liikenteeseen siirtymistä, multimodaalisuutta ja liikenteen digitalisaatiota. Toimiva Euroopan laajuinen liikenneverkko sekä sujuvat kuljetukset ja matkat edistävät sekä Suomen että koko EU-alueen kilpailukykyä.

Länsi-Suomen liittojen näkemyksen mukaan Suomen tulee kiinnittyä vahvasti eurooppalaiseen TEN-T-verkkoon. Eurooppalaiset liikennekäytävät tukevat verkon kehittymistä ja niihin integroitumista tulee edistää. Suomi ja maakunnat tarvitsevat selkeän suunnitelman ja toteuttamispolun sille, kuinka asetetut vaatimukset tullaan täyttämään ja kuinka kansallista ja EU-rahoitusta hyödynnetään maksimaalisesti kansallisesti merkittäviin infra-hankkeisiin. Olennaista on verkon määrittelyn ja sitä toteuttavien rahoitusvälineiden kohtaanto.

TEN-T-asetukseen on tulossa jako kolmeen kategoriaan: ydinverkko 2030, laajennettu ydinverkko 2040, kattava verkko 2050. Näkökulma on toimenpiteiden priorisoinnin ja jaksottamisen kannalta perusteltu. Suomen läpi kulkee kaksi eurooppalaista liikennekäytävää (ydinverkkokäytävää). Näillä käytävillä olevien hankkeiden tulee olla prioriteetti kansallisessa kehittämisessä. Priorisoinnissa tulee

ottaa vahvasti huomioon myös näihin olennaisesti liittyvän kattavan verkon kehittäminen, koska ydinverkkokäytävät syöttävät ja saavat merkittävästi liikennettä erityisesti kattavan verkon alueelta. Länsi-Suomen liitot painottavat tämän näkökulman huomioimista vahvemmin myös Liikenne12-suunnitelmaa toteuttavan investointiohjelman päivittämisessä.

Länsi-Suomen maakunnat katsovat, että laajennetun ydinverkon hankkeet eivät saa mennä ydinverkko -hankkeiden edelle eivätkä hidastaa ydinverkon 2030 toteuttamista. Tämä tarkoittaa kehittämistä niin ydinverkolla olevilla pääradalla kuin maantieverkolla (vt 4 E75), joissa kriteerit täyttyvät heikosti. Länsi-Suomen liitot näkevät erittäin tärkeänä, että Pohjanmeri-Itämeri -ydinverkkokäytävälle kuuluvalla Suomen pääradalla ja valtatiellä 4 tulee toteuttaa vuoteen 2030 määritellyt tavoitteet sekä tehdä kansallisia ja EU-tasoisia kehittämistoimia myös Länsi-Suomen alueen TEN-T kattavalla verkolla.

Länsi-Suomen liitot korostavat, että pääradalle suunnitellut ja osin jo toteutuksessa olevat investoinnit pitää toteuttaa suunnitellussa aikataulussa riippumatta siitä, miten Suomi-rata oy:n suunnitelmat nopeasta Helsinki-Tampere -junayhteydestä etenevät. Maakunnat korostavat myös verkon modernisoinnin tarpeita erityisesti ERTMS-järjestelmän osalta.

Pääradan kehittäminen Helsingistä Tornioon on olennainen osa Suomen liikenneverkon kehittämistä ja sen kehittäminen osana eurooppalaista liikennekäytävää edistää TEN-T-verkolle asetettuja tavoitteita niin kansallisessa kuin ylirajojen suuntautuvassa henkilö- ja tavaraliikenteessä. Pääradan kehittämisen osana pitää huomioida ja kehittää pääradasta liikennettä saavia ja liikennettä syöttäviä rataosuuksia kuten Tampere-Pori/ Rauma -ratayhteys, Vaasan ratayhteys sekä Jyväskylän ratayhteys. Länsi-Suomen maakunnat pitävät tärkeänä, että asetusehdotuksessa tunnistetaan kaupunkiseutujen merkitys kestävän liikenteen edistämisessä, mutta toteavat Suomen kattavan verkon kaupunkisolmujen määrittelyjen olevan kapea, ja että määrittelyä tulisi tarkastella myös toiminnallisesta näkökulmasta (huomioiden myös kaksoiskaupungit ja toiminnalliset kaupunkiseudut) hallinnollisen asukaslukutarkastelun sijaan. Komission TEN-T -asetusehdotuksessa kaupunkisolmupisteille (urban nodes) on määritelty 100.000 asukkaan raja. Kuntien ja maakuntien hallinnolliset rajat Suomen kaltaisilla harvaan asutuilla alueilla eivät kuitenkaan ole verrannollisia sen kanssa, millaisia tai minkä kokoisia toiminnalliset työmarkkina-alueet voivat olla. Länsi-Suomen liitot pitävät tärkeänä, että kaupunkisolmupisteiden metodologiaan ja kriteereihin liittyvässä jatkovaikuttamisessa tulee tarkastella Suomen suurimpien kaupunkiseutujen erityisolosuhteita.

Länsi-Suomen maakuntaliitot pitävät hyvänä, että asetusehdotus mahdollistaa Suomen kansallisten erityispiirteiden huomioimisen. On perusteltua, että asetuksessa on mahdollisuuksia hakea poikkeuksia TEN-T-verkkoa koskevien laatuvaatimusten toteuttamisesta erityisesti vähäisten liikennemäärien perusteella. Tämä ei kuitenkaan saa tarkoittaa priorisoinnin hämärtymistä ja toimenpiteiden tekemättä jättämistä, vaan tarvittavien toimenpiteiden mitoitusta liikenteellisiin tarpeisiin pohjautuen. Länsi-Suomen liitot yhtyvät valtioneuvoston kantaan siitä, että monia muita jäsenvaltioita vähäisemmät liikennemäärät vaikuttavat Suomessa suoraan väylähankkeiden kannattavuuteen, ja tämä tulisi huomioida EU-rahoituksen myöntämisen

edellytyksissä. Länsi-Suomen liitot muistuttavat, että pienemmätkin keskukset ja ohuemmat liikennevirrat ovat alue- ja kansantaloudellisesti Suomessa suhteellisesti tärkeämpiä kuin EU:n tiheämmin asutuilla alueilla.

Vientivetoiset Länsi-Suomen maakunnat pitävät erityisen tärkeänä, ja yhtyvät valtioneuvoston näkemykseen siitä, että Kaskisten ja Pietarsaaren satamien tulee säilyttää asemansa kattavan verkon satamina. Länsi-Suomen liitot odottavat Suomen tekevän aktiivista vaikuttamistyötä tavoitteen saavuttamiseksi. Meriliikenteen merkitys Suomen ulkomaankaupalle on erityisen suuri. Länsi-Suomen verkostoinut elinkeinoelämä käyttää erikoistuneita satamia monipuolisesti, sen vuoksi Rauman, Porin, Kaskisten ja Pietarsaaren kattavan verkon satamien ja satamaväylien kehittämiseen tulee kohdistaa TEN-T-verkon kehittämistoimenpiteitä. Suomen TEN-T-verkon satamien välityskykyyn tulee kiinnittää erityistä huomiota, eikä TEN-T verkon satamien vähentämistä tule sallia.

Vähäisten liikennemäärien lisäksi jatkovalmistelussa on huomioitava myös pitkistä etäisyyksistä, merenkulun talviolosuhteista ja harvasta asutuksesta johtuvia erityispiirteitä, jotka puoltavat strategisesti merkittävien alueellisten liikennekeskittymien huomioimista kaikissa liikennemuodoissa.

Kanta-Hämeessä on alueen keskeisen logistisen sijainnin vuoksi myös kattavan verkon maanteiden kohteena huomioitava tavarakuljetusten palvelukeskittymäksi kehittymässä olevan MORE-alueen kehittäminen.

Päätös Hyväksyn esityksen.

Jouko Ylipaavalniemi
vs. maakuntajohtaja

Jarmo Määttä
vt. kehittämisjohtaja

Jakelu Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

ALLEKIRJOITETTU SÄHKÖISESTI

Ylipaavalniemi Jouko, vs. maakuntajohtaja 08.03.2022 Määttä Jarmo, vt. kehittämisjohtaja 09.03.2022