Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka
Tiina Haapasalo

9.3.2022

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle

Asetus suuntaviivoista TEN-T liikenneverkon kehittämiseksi

Elinkeinoelämän keskusliitto tuo esille seuraavia näkökulmia komission asetusehdotukseen ja valtioneuvoston kirjelmään:

- Asetusehdotuksessa on hyviä uudistuksia Suomen kannalta, joista tärkeimpiä on laajennettuun ydinverkkoon suunnittelukohteina mukaan otetut hankeyhtiöissä esillä olevat oikolinjaukset. Lisäksi kaikki MAL-sopimuksia tekevät kaupunkiseudut (Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Kuopio, Jyväskylä ja Lahti) on nimetty kaupunkisolmukohdiksi.

- Hyvä uudistus on myös se, että CEF-rahoituskelpoisten ydinverkkokäytävien määrittely sisällytetään TEN-T asetukseen, jolloin vältetään jatkossa asetuksen tarkistusten ja EU:n budjettikausien epätahtisuuden aiheuttamat esteet rahoituksen hakemiselle. Näitä nimitetään jatkossa eurooppalaisiksi liikennekäytäviksi.

- Asetusehdotuksessa todetaan, että vähähiilisen liikenteen kehittämiseksi tarvitaan lisätoimenpiteitä. Tärkeää olisi huomioida, että kaikki liikennemuodot kehittyvät päästöttömiksi, ja kaikkien liikennemuotojen infran kehittämisen tulee tukea tätä muutosta, myös maantieinfran. Tieliikenteen vähähiilikehitys perustelee rahoituksen kohdentamisen myös maantieinfraan eikä ilmastoperusteilla vain rautatie- ja vesiliikenteelle.

- TEN-T verkkojen kehittämisessä tulee kiinnittää huomiota erityisesti liikenteen markkinaehtoiseen kysyntään tulevaisuudessa. Investoinnit liikenneverkkoihin ovat hyvin pitkäaikaisia vuosikymmenten ja vuosisatojenkin tähtäimellä. Millaiset liikenneverkot palvelevat parhaiten liikenteen kysyntää ihmisten työssäkäynnissä, asioinnissa ja vapaa-ajalla. Millaiset liikenneverkot parhaiten edistävät talouden kasvua kaikilla toimialoilla ja globaalissa kilpailussa.

- Erityisen tärkeä liikenneverkkojen toimivuuteen vaikuttava kehitys koskee liikennemarkkinan digitalisaatiota ja automaatiota. Ajoneuvojen, laitteiden, materiaalien, rakenteiden, palveluiden ja ohjausjärjestelmien teknologinen kehitys nopeutuu lähivuosikymmeninä kaikissa liikennemuodoissa. TEN-T asetuksessa tulisi tunnistaa nykyistä vahvemmin teknologioiden kehitys markkinassa ja mahdollistaa sen hyödyntäminen. Voisiko TEN-T ydinverkoille määritellä laatuvaatimukset tai vastaavat periaatteet myös näiden kehityskulkujen suhteen.

- Valtioneuvoston kirjelmässä todetaan hyvin Suomen erityispiirteet, kuten pitkät etäisyydet keskeisille Euroopan markkina-alueille sekä ohuet liikenne- ja kuljetusvirrat. Talviolosuhteiden meriliikenteelle asettamat vaatimukset todetaan tässä yhteydessä tärkeänä osana eurooppalaista liikennejärjestelmää.

- Valtioneuvoston kannassa, todetaan, että monia muita jäsenvaltioita vähäisemmät liikennemäärät vaikuttavat Suomessa suoraan väylähankkeiden kannattavuuteen, mikä tulisi valtioneuvoston näkemyksen mukaan huomioida EU-rahoituksen myöntämisen edellytyksissä. Tämä näkökulma on tärkeä Suomen tuoda esille korostetusti. Rahoituskriteerinä eurooppalaisen lisäarvon osoittaminen kustannus-hyötyanalyysin perusteella on pysyvästi Suomelle epäedullinen. Tarvitsemme eurooppalaista tasoa oleva laadukkaan liikenneinfran saavutettavuuden, sujuvuuden ja turvallisuuden takaamiseksi kilpailukykyisille kuljetuksille ja liikenteelle. Kustannus-hyöty analyyseissä vaadittavia liikennemääriä ei Suomen kaltaisessa suuressa ja harvaan asutussa maassa synny vastaavalla tavoin kuin keskisessä Euroopassa. Liikenneväylien laadusta ei voi tinkiä, vaan rahoituskriteereissä tulisi huomioida paremmin erilaiset olosuhteet jäsenmaissa.

- Valtioneuvoton kirjelmässä tulisi kuvata Suomen TEN-T-verkon nykytila nykyisen asetuksen velvoitteisiin, nykyinen investointivelka sekä asetusehdotuksen tuomien vaatimusten vaikutus investointitarpeeseen. Kirjelmässä tulisi kuvata Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2021-2032 ja investointisuunnitelman merkitys TEN-T-verkon kehittämisessä. Miltä näyttä ydinverkon valmistuminen vuoteen 2030 mennessä kansallisen investointisuunnitelman valossa?

- Suomessa on otettu käyttöön erinomaiset uudistukset, kuten liikenteen strateginen tilannekuva, Liikenne 12, suunnitteluohjelma ja investointiohjelma. Näiden prosessien seuraavassa vaiheessa tulisi päästä vielä astetta konkreettisemmin kuvaamaan pääväylien kehittämistä osa eurooppalaisia liikenneverkkoja.

- TEN-T-verkkojen laajuuden osalta asetusehdotuksessa ei ole Pohjanmeren-Baltian ydinverkkokäytävässä ydinverkon satamaa Suomen puolella. Nyt kun TEN-T asetusta päivitetään ensimmäistä kertaa ydinverkkokäytävän laajennuksen jälkeen, on ydinverkkoa täydennettävä tältä osin. Jos tarpeen, on ydinverkon satamakriteerien määrittelyjä tarkistettava vastaavasti. Tältä osin on tärkeää, että valtioneuvosto jatkaa vahvaa vaikuttamista, ydinverkon laajuus satamien osalta ei ole riittävä.

**