Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

30.11.2022
Dno HVK/2022/00201-2

LAUSUNTO: **HE 290/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä sekä laeiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain 74 §:n muuttamiseksi**

Viite: *Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntopyyntö 24.11.2022*

Huoltovarmuuskeskus (HVK) on tutustunut Hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi eräiden Euroopan laajuisten liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä sekä laeiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain 74 §:n muuttamiseksi.

Huoltovarmuuden turvaamisesta annetun lain (1390/1992) 1 §:n mukaan huoltovarmuudella tarkoitetaan väestön toimeentulon, maan talouselämän ja maanpuolustuksen kannalta välttämättömien taloudellisten toimintojen ja niihin liittyvien teknisten järjestelmien turvaamista poikkeusoloissa ja niihin verrattavissa vakavissa häiriötilanteissa. Logistiikan varautumisen tavoite on turvata yhteiskunnan elintärkeät liikenne- ja kuljetuspalvelut em. tilanteissa. Viitaten valtioneuvoston päätökseen huoltovarmuuden tavoitteista (1048/2018) HVK toteaa, että liikennejärjestelmä on osa yhteiskunnan kannalta kriittistä infrastruktuuria ja huoltovarmuuden kannalta välttämätön tekninen järjestelmä.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä sekä muutettavaksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia. Lisäksi säädettäisiin vuorovaikutuksesta esityksen valmistelussa, sekä tehtäisiin tekninen muutos ratalakiin.

<u>Laki TEN-T -hankkeiden lupamenettelyistä</u>

Ehdotetulla lailla eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä pantaisiin kansallisesti täytäntöön TEN-T -verkon toteuttamista edistäviä yhdenmukaistamistoimenpiteitä koskeva direktiivi (nk. Smart TEN-T-direktiivi). Lain soveltamisalaan kuuluisivat TEN-T-verkon ydinverkon ennalta yksilöityjä osuuksia koskevat hankkeet ja ydinverkkokäytävien kokonaiskustannuksiltaan yli 300 miljoonan euron tie-, raide-, satama- tai lentoasemainfrastruktuurin kehittämishankkeet. Jäsenvaltiot voivat direktiivin soveltamisalan laajentamisesta myös muihin ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa koskeviin hankkeisiin, telemaattisiin sovelluksiin ja uusia teknologioita koskeviin hankkeisiin. Laissa nimettäisiin myös Liikenne- ja viestintävirasto direktiivin mukaiseksi kansalliseksi viranomaiseksi ja säädettäisiin sen tehtävistä sekä mm. direktiivin soveltamisalaan kuuluvien infrahankkeiden lupamenettelyjen kestosta.

Kuten esityksessä Väyläviraston investointiohjelmaan vuosille 2023-2030 viitaten todetaan, isoja Smart TEN-T -direktiivin soveltamisalaan kuuluvia yli 300 miljoonan euron tie-, lentokenttä-, tai satamahankkeita ei ole suunnitteilla. Isoista ratahankkeista 300 miljoonan euron suuruusluokan ylittää kaksi hanketta. Lisäksi 300 miljoonan euron rajan voisivat ylittää suuret raidehankkeet, joiden suunnittelua varten on perustettu hankeyhtiöt (Suomi-rata Oy, Tunnin juna Oy ja Itärata Oy), sekä mahdollisesti esityksessä mainittu mahdollinen kiinteä yhteys Helsingistä Tallinnaan. Em. yhteydet on komission ehdotuksessa uudeksi TEN-T-asetukseksi esitetty sisällytettäviksi eurooppalaisiin liikennekäytäviin. Lisäksi esityksessä on mm. todettu viranomaisyhteistyön tärkeys rajat ylittävien infrahankkeiden lupa- ja muissa prosesseissa (esim. Laurila-Tornio-Haaparanta -ratahanke ja yhteistyö Ruotsin kanssa). Hallituksen esityksessä direktiivin soveltamisalaa ei ehdoteta laajennettavaksi direktiivin edellyttämästä.

HVK toteaa toimivan liikennejärjestelmän kriittisen merkityksen huoltovarmuudelle. Väylien ja logistiikan keskeisten solmukohtien, ml. satamat, lentokentät, logistiikkakeskukset, terminaalit ja ratapihat, lisäksi oleellista on logistiikan palvelujen eli toimitusketjujen toimivuus. Kokonaisuuden merkitys korostuu Suomen kaltaisessa maassa, jonka erityispiirteitä ovat syrjäinen sijainti, riippuvuus toimivista ulkomaankaupan yhteyksistä, pitkät kuljetusetäisyydet sekä haastavat ilmasto- ja sääolosuhteet. Huoltovarmuuden kannalta kriittisiä ovat etenkin energia-, kemikaali-, elintarvike- ja terveydenhuollon sekä kriittisen teollisuuden logistiikka. Toimiva merenkulku, ml. talvimerenkulku, on edellytys ulkomaankaupan merikuljetusten jatkuvuudelle myös vakavissa häiriöissä ja poikkeusoloissa. HVK pitää tärkeänä vaihtoehtoisten yhteyksien saatavuutta ja käytettävyyttä, erityisesti Itämeren meriliikenteen häiriötilanteessa, ja on siksi mukana rahoittamassa edellä mainittua Laurila-Tornio-Haaparanta -ratayhteyden käytettävyyden parantamista.

HVK pitää yleisesti tärkeänä väylärahoituksen riittävän tason varmistamista, painopisteenä etenkin vilkkaasti liikennöityjen väylien kunto ja käytettävyys myös vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Erikseen HVK korostaa siltojen kunnon merkitystä huoltovarmuudelle. Kriittisten siltojen ollessa pois käytöstä liikenne häiriintyy pahoin eikä kiertotietä etenkään raskaalle liikenteelle helposti löydy.

HVK pitää yleisesti tärkeänä huoltovarmuusnäkökulman huomioon ottamista väyläverkon kunnossapito- ja kehittämiskohteiden arvioinnissa ja priorisoinnissa. Huoltovarmuutta ei voi arvottaa samoilla tekijöillä, joilla hankkeita on perinteisesti priorisoitu (liikennemäärät, taloudellinen kustannus ja tuotto jne). Hanke, jonka hyöty-kustannussuhde on em. arvion perusteella todettu heikoksi, voi olla huoltovarmuuden näkökulmasta tarpeellinen. Vastaavia esimerkkejä voisivat olla turvallisuutta/puolustusjärjestelmää tukevat hankkeet. On tärkeää, että liikennejärjestelmän kehittämisessä voitaisiin ottaa joustavasti huomioon myös liikennejärjestelmään kohdistuvat uudet turvallisuustyyppiset tarpeet, kuten EU:n sotilaallisen liikkuvuuden hanke, HNS sekä CER. Lisäksi HVK korostaa koronapandemiasta ja Venäjän Ukrainaan kohdistamasta hyökkäyssodasta saatavien kokemusten huomioon ottamista liikennejärjestelmän kehittämisessä.

HVK arvioi, ettei Smart TEN-T -direktiivin käyttöönotolla ole merkittäviä huoltovarmuusvaikutuksia. HVK pitää hyvänä ehdotusta, jonka mukaan direktiivin soveltamisalaa ei ehdoteta Suomessa laajennettavaksi.

HVK pitää perusteltuna ehdotusta, jossa kansalliseksi nimetyksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi nimettäisiin Liikenne- ja viestintävirasto. Samalla HVK korostaa riittävien viranomaisresurssien turvaamista ao. tehtävien hoitamiseen.

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin liittyvät muutostarpeet koskevat maanteiden toiminnallisia luokituksia ja niiden päivittämistä vastaamaan nykytarpeita ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) tavoitteita. Muutos koskee lain päätöksentekomenettelyjä liittyen maanteiden toiminnallisen luokan määrittelyyn. Tavoite on mm. tarpeellisten päivitysten sujuva toteutus ja riittävä valtakunnallisen yhtenäisyyden säilyminen luokittelussa. Maanteiden jako valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin ei muuttuisi. Esityksen mukaan toiminnallinen luokka on laissa määritetty teiden palvelutason ja kunnossapidon määrittelyn pohjaksi, mutta käytännössä tienpidossa tieluokkaa suurempi vaikutus on teiden liikennemäärillä ja liikenteellisillä tarpeilla. Muutoksella ei arvioida olevan vaikutuksia esimerkiksi maanteiden palvelutasoon tai tienpidon rahoitustarpeisiin.

Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaisi jatkossa maantien kuulumisen valta-, kanta-, seutu- tai yhdysteihin Väyläviraston tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen esityksestä. Jos esitys koskisi valta- ja kantateitä tai usean ELY-keskuksen aluetta, vastaisi esityksen tekemisestä tienpitäjänä toimiva Väylävirasto. HVK pitää esitettyä työnjakoa perusteltuna. Samalla HVK toteaa, että on tärkeä turvata ao. tehtävien hoitoon riittävät resurssit, vaikka em. muutoksista ei esityksen mukaan aiheudu viranomaisille lisäresurssitarpeita.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain korvauksettomia luovutuksia koskevien säännösten muutosten seurauksena Metsähallitukselle voitaisiin maksaa korvauksia maantie- ja ratatoimituksissa, kuten ennen vuonna 2016 erehdyksessä muuttunutta tilannetta. HVK:lla ei ole lausuttavaa asiaan.

Huoltovarmuuskeskus

Outi Nietola

Vanhempi varautumisasiantuntija