

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 16/2011 vp

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

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Suuri valiokunta on 16 päivänä marraskuuta 2011 lähettänyt valtioneuvoston selvityksen ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (E 94/2011 vp) liikenne- ja viestintävaliokunnalle mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- liikenneneuvos Tuomo Suvanto, liikenne- ja viestintäministeriö
- suunnittelujohtaja Mervi Karhula, Liikennevirasto
- apulaisjohtaja Matti Koskivaara, Finavia Oyj

- Eurooppa-asioiden johtaja Anna Ehrnrooth, VR-yhtymä
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- toimitusjohtaja Iiro Lehtonen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- apulaisjohtaja Kirsti Tarnanen-Sariola, Suomen Satamaliitto
- toimitusjohtaja Olof Widén, Suomen Varustamot ry
- asiantuntija Matti Spolander, Teknologiateollisuus ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Finnair Oyj
- Logistiikkayritysten Liitto.

VALTIONEUVOSTON 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 peruskerroksen.

Ydinverkko käsittää liikenneverkon strategisesti merkittävimmät osat ja muodostaa Euroopan liikenteellisen selkärangan. Ydinverkkoon sisältyy valtaväyliä 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 infrastruktuuri-verkkoihin, jotka kuuluvat Euroopan naapuruuspolitiikkaan, laajentumispolitiikkaan, Euroopan talousalueeseen tai Euroopan vapaakauppaliittoon. Tavoitteena on yhdistää erityisesti ydinverkko kolmansien maiden liikenneinfrastruktuuriin rajanylityskohdissa. Lisäksi pyritään tukemaan liikenteen hallintajärjestelmien täytäntöönpanoa näissä maissa, helpottamaan lentoliikennettä kolmansien maiden kanssa erityisesti laajentamalla yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa ja ilmaliiikenteen hallintaa koskevaa yhteistyötä sekä helpottamaan meriliikennettä edistämällä merten moottoritiehankkeita kolmansien maiden kanssa. EU:n ja kolmansien maiden keskinäistä etua koskevilla hankkeilla pyritään edistämään myös Euroopan laajuisen liikenneverkon ja naapurimaiden verkkojen yhteentoi-

mivuutta. Unioni voi käyttää voimassa olevia koordinointi- ja rahoitusvälineitä, kuten naapuruuspolitiikan investointivälinettä (NIF) tai liittymistä valmistelevaa tukivälinettä (IPA), tai perustaa ja käyttää uusia koordinointi- ja rahoitusvälineitä.

Valtioneuvoston kanta

Komission ehdotuksen tavoitteet Euroopan laajuiselle liikenneverkolle vastaavat suurilta osin Suomen näkemystä liikenneverkon kehittämistarpeista. Suomi on EU:n kuljetusintensiivisin maa, kun verrataan kuljetettuja tonnikipometreja bruttokansantuotteeseen. Kuljetusten sujuvuudella ja kustannuksilla on Suomelle suuri merkitys. Toimiva ja kilpailukykyinen Euroopan laajuinen liikenneverkko edistää myös Suomen taloudellisen toiminnan edellytyksiä ja yhdistää EU:n perifeerisiä alueita tehokkaammin EU:n ydinalueille sekä edistää EU:n ydinalueiden yhteyksiä Suomen kautta Aasiaan.

Suomi tukee ajatusta, että liikenneverkon kehittämisessä huomioidaan erityisesti liikenneverkon pullonkaulat ja puuttuvat yhteydet. Monien muiden jäsenmaiden ohella myös Suomessa rajanylityspaikat on koettu ongelmallisina liikenneverkon kohtina. Suomen kannalta erityisen tärkeitä ovat rajanylityspaikat Venäjälle. Suuntaviivaehdotuksen tavoite yhteentoimivasta liikennejärjestelmästä on tärkeä ja edistää myös Suomen liikennejärjestelmän toimivuutta ja kilpailukykyä.

Suomi tukee näkemystä, että älykkään liikenteen mahdollisuuksia ja innovaatioita sekä yhteyksiä kolmansiin maihin korostetaan TEN-T-liikenneverkon kehittämisessä. Älyliikenteen hyödyntäminen muun muassa liikenteenohjauksessa sekä kulkumuotojen valinnassa voi merkittävästi tehostaa jo olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämistä. Älykkäät liikennejärjestelmät tarjoavat myös potentiaalisia vaihtoehtoja liikenteen kysynnän kasvuun vastaaville mitaville infrastruktuurihankkeille, ja sitä kautta ne tuovat uusia mahdollisuuksia mm. ilmastomuutoksen torjumiseksi.

Uudistuksen yhdeksi tavoitteeksi on asetettu TEN-T-hankkeiden nykyistä nopeampi loppuun-

saattaminen. Suomi pitää perusteltuna, että hankkeet toteutetaan koordinoitusti ja korostaa erityisesti resurssien tehokasta käyttöä. TEN-T-verkon kehityksen edistäminen on tärkeää erilaisten suositusten ja prioriteettihankkeiden rahoituksen tuen keinoin. Jäsenmaiden erilaisista toimintatavoista ja liikenneverkkojen erilaisista teknisistä ominaisuuksista johtuen Euroopan laajuisen toimivan liikennejärjestelmän kehittäminen on ollut haastavaa.

Suomi katsoo, että verkon määrittämisessä tulisi katsoa strategisesti pidemmälle tulevaisuuteen ja ennakoita liikennevirtojen kehittymistä. Suomi korostaakin Pohjois-Euroopan raaka-aineresurssien strategista merkitystä liikennejärjestelmän kehittämistyössä. Tulevat investoinnit Euroopan pohjoisten alueiden luonnonvarojen hyödyntämiseen ja tarvittavaan liikenneinfrastruktuuriin sekä Euroopan ja Aasian välisen pohjoisten kuljetusreittien lisääntyvä käyttö voivat muuttaa globaaleja kuljetusketjuja, mikä tulisi jo nyt ottaa ennakoivasti huomioon.

Keskeinen sisältö

Suomen näkemys on, että suuntaviivauudistus 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.

Verkolle esitetyt tekniset vaatimukset koskevat sekä kattavaa verkkoa että ydinverkkoa. Vaatimuksia koskevat esitykset ovat Suomen olosuhteisiin nähden haasteellisia erityisesti tieliikenteen osalta.

Ehdotuksen mukaan kattavan liikenneverkon on määrä olla valmis vuoteen 2050 mennessä. Liikenneverkon vaatimukset kattavalle verkolle on asetettu monilta osin korkeiksi. Toimintaa ohjaavia suuntaviivoja tiukempi asetus fyysisiä ratkaisuja koskien, esimerkiksi teknisten järjestelmien tasolla, ei ole Suomen kannalta kaikilta osin tarkoituksenmukaista. Suomi katsoo, että erityisesti ehdotuksen vaatimukset kattavan verkon teknisistä ominaisuuksista ovat kansallisia kehittämistarpeita ajatellen liian tiukkoja ja sito-

via sekä edellyttävät merkittävää kansallista rahoituspanostusta. Kansallisesta toteuttamisvastuusta johtuen vaatimusten tulisi olla riittävässä määrin joustavia, jotta alueiden ja jäsenmaiden maantieteelliset ja liikenteelliset erityispiirteet tulee huomioon ottaa tarkoituksenmukaisella tavalla liikennejärjestelmän kehittämistyössä.

Suomi katsoo, että TEN-T-verkon sitominen komission ohjaukseen edellyttäisi, että komissio myös merkittävällä tavalla osallistuisi verkon rahoittamiseen ja ylläpitoon. Liikenneverkolle kohdistuva tuki tulee arvioiden mukaan olemaan suhteellisesti pieni verrattuna kansallisiin investointitarpeisiin.

Suomi ei tue raideliikenneinfrastruktuuria koskevaa vaatimusta yhteisestä eurooppalaisesta standardiraideleveydestä. Suomen raideverkko tulisi jatkossakin säilyttää yhdenmukaisena sekä mahdollistaa raideliikenteen yhteentoimivuus Suomen sisällä sekä Venäjälle.

Kattavan verkon tieliikenneinfrastruktuurille on asetettu korkeatasoisten maanteiden vaatimus, mikä edellyttäisi koko TEN-T-tieverkon parannusta moottoritie- tai moottoriliikennetietasoiseksi. Suomi katsoo tarkoituksenmukaiseksi, että vaatimuksia sopeutetaan huomioimaan eri jäsenvaltioiden liikenteelliset tarpeet niin, etteivät vaatimukset johda tarpeisiin nähden kohtuuttomiin investointeihin.

Suomessa jäänmurtajien laadulla ja määrällä on suuri vaikutus talvimerenkulkuun ja sen myötä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin. Suomi pitää hyvänä, että suuntaviivoissa on huomioitu jäänmurto osana meriliikenneinfrastruktuuria. Jäänmurto on huomioitu myös Verkkojen Eurooppa -välineestä rahoitettavissa ydinverkkokäytävien satamahankkeissa.

Suomi 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, ympäristöystäväl-

lisiä ja turvallisia kuljetuskäytäviä. Kehittämisen painopiste tulee olla erityisesti rajat ylittävissä hankkeissa. Suomi kannattaa ehdotusta ydinverkkokäytävien toteuttamisen paremmasta koordinaatiosta, mutta korostaa tarvetta löytää hallinnollisesti ratkaisu, joka ei johda saavutettavaan hyötyyn nähden liialliseen byrokratian määrään ja raportointivelvoitteeseen.

Komissio on ehdottanut ydinverkon vaatimukseksi vaihtoehtoisten puhtaiden polttoaineneiden saatavuutta sisävesi-, meri- maantie- ja lentoliikenteen infrastruktuurille. Suomi katsoo, että puhtaat polttoaineet ja niitä koskevat vaatimukset tulisi määritellä yksityiskohtaisemmin vaatimuksen edellyttämien toimenpiteiden arvioimiseksi. Lisäksi Suomi korostaa tarvetta tukea ympäristövaatimusten täyttämistä TEN-T-rahoituksen kautta.

Kolmansien maiden osalta tulee jatkossa korostaa yhteistyötä erityisesti Venäjän kanssa. Suomi katsoo, että eurooppalaisen liikenteen ydinverkon tulee varmistaa liikennemuodoittain toimivat yhteydet niin jäsenmaiden välillä kuin suhteessa kolmansiin maihin, erityisesti Venäjälle. Suomi pitää tärkeänä, että määrittelyperiaatteissa kiinnitetään riittävästi huomiota myös perifeeristen maiden asemaan, saavutettavuuteen sekä yhteyksiin kolmansiin maihin. Suomi pitää myös tärkeänä, että EU:n nykyiset prioriti-

teettikäytävät ja EU:n ulkorajoille johtavat pääliikennekäytävät (trans-national axes) tulisi soveltuvien osin yhdistää ydinverkkoon kuuluvilla yhteyksillä. Venäjä-yhteyksien kannalta on syytä selvittää mahdollisuuksia Northern Axis -liikennekäytävän sisällyttämisestä ydinverkkoon. Käytännössä tämä tarkoittaisi Oulu—Vartius-yhteyttä, joka osaltaan tukisi Pohjoisen Ulottuvuuden liikenne- ja logistiikkayhteistyön parantamista, turvaten yhteyden Murmanskin radalle. Lisäksi on tarpeen tarkastella sitä mahdollisuutta, että Venäjälle suuntautuva henkilö- ja rahti-liikenne tulevaisuudessa eriytetään ja tähän liittyen Imatra—Svetogorsk-yhteyttä. Ennen lopullista kannanottoa on kuitenkin välttämätöntä, että kattavan verkon ja ydinverkon toteuttamisesta ja verkon mahdollisesta laajentamisesta laaditaan yksityiskohtainen kansallinen toteutussuunnitelma kustannusarvio ja taloudelliset vaikutukset huomioiden.

Suomen kannalta on tärkeää tarkastella kansallista liikennejärjestelmän kehittämisen aikajännettä ja painotuksia suhteessa TEN-T-verkon asettamiin vaatimuksiin. Suomi pitää tärkeänä, että investointien osalta panostukset kohdennettaisiin sinne, missä tarve ja vaikutukset ovat suurimmat. TEN-T-rahoitukseen liittyvä valmistelu tulee jatkossa liittää paremmin vaatimuksista käytävään keskusteluun.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valtioneuvoston kirjelmän perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää valtioneuvoston kantaa tarkoituksenmukaisena ja yhtyy sen vuoksi esitettyyn kantaan seuraavin huomautuksin.

Komission asetusehdotuksen tavoitteena on määrittää Euroopan laajuinen liikenneverkko, johon sisältyy rautatieliikenteen, sisävesiliikenteen, tieliikenteen, meriliikenteen ja lentoliikenteen keskeiset yhteydet. Verkon määrittelyllä ja toteuttamisella pyritään varmistamaan sujuva ja yhteen toimiva liikenne koko sisämarkkinoiden

alueella, mikä edistäisi mm. alueen taloudellista kehittymistä ja kilpailukykyä.

Valiokunta pitää hyvänä, että ehdotuksessa pyritään käsittelemään eri liikennemuotoja yhdessä, tavoitteena liikennejärjestelmän toimivuus kokonaisuutena. Valiokunta pitää myös kannatettavana, että asetuksessa on huomioitu yhtenä tekijänä liikenneverkon ympäristö- ja meluhaittojen vähentäminen. Samoin ehdotuksessa on otettu huomioon jäänmurto osana meriliikennettä palvelevaa kokonaisuutta. Kuljetusten sujuvuudella on Suomelle pitkistä kuljetus- etäisyyksistä johtuen erityinen merkitys. Sujuvan ja yhtenäisen koko Euroopan laajuisen lii-

kenneverkon kehittäminen on selkeästi Suomen etujen mukaista, sillä tämänkaltaisen verkko yhdistää myös Suomen aiempaa tehokkaammin muuhun Eurooppaan ja maailmaan.

Valiokunta pitää TEN-T-verkon ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon perustuvaa yleistä rakennetta tarkoituksenmukaisena. Ydinverkkoihin kuuluisivat tärkeimmät eurooppalaisen liikenneverkon solmukohdat ja reitit koostuen kaikista liikennemuodoista ja niiden välisistä yhteyksistä. Suomen kannalta on olennaista, että ydinverkkoon kuuluisivat aiemmat prioriteettihankkeet: Pohjolan kolmio, Merten moottoritiet ja Rail Baltica. Ehdotuksen mukaan ydinverkon tulisi valmistua vuoden 2030 loppuun mennessä ja kattavan verkon vuoden 2050 loppuun mennessä.

TEN-T-verkon määrittely ja verkoille asetettavat vaatimukset

Valiokunta korostaa Suomen erityisolosuhteiden huomioon ottamisen merkitystä sekä verkkojen määrittämisen että verkkoja koskevien vaatimusten osalta. Mm. pitkät sisäiset kuljetusmatkat, ohuet liikennevirrat, merikuljetusten huomattava merkitys mm. Suomen ulkomaankaupalle ja jäänmurron merkitys meriliikenteelle asettavat Suomessa erityisvaatimuksia liikenneyhteyksien järjestämiselle. Valiokunta pitää tärkeänä, että Suomen poikkeukselliset olosuhteet, kuten myöskin haastavat talviolosuhteet, otetaan asianmukaisesti huomioon ehdotuksen jatkovalmistelussa.

Ehdotuksen yhtenä lähtökohtana on huomioida erityisesti liikenneverkon pullonkaulat, jollaisina on nähty mm. rajanylityspaikat kolmansiin maihin. Valiokunta korostaa Venäjän liikenteen huomioonottamisen tärkeyttä asian valmistelussa. Ydinverkon tulee varmistaa toimivat yhteydet EU:n ja Venäjän välillä, ja myös Suomen ja Venäjän välisten tavaravirtojen varmistamiseksi ydinverkon tulisi sisältää riittävät ja sujuvat yhteydet Suomesta Venäjälle. Olennaista on myös selvittää TEN-T-verkon määrittelyä varten mahdolliset Suomen lähialueiden tavaraliikenneyhteyksiä koskevat muutossuunnitelmat ja ottaa ne tarvittaessa huomioon Suo-

men ja rajanylityspaikkojen tarvitsemien yhteyksien määrittelyssä.

Valiokunta korostaa voimakkaasti, että Suomen ei tule hyväksyä ehdotuksen esittämää vaatimusta siirtyä ydinverkon ja kattavan verkon osalta eurooppalaiseen standardiraideleveyteen, ei uusien eikä vanhojen ratojen osalta. Suomen raideleveys on olennaista säilyttää yhtenäisenä, ja raideleveyden vaihtaminen vaatisi kohtuuttomia kustannuksia. Suomen rautatieverkon on jatkossakin erittäin tärkeää olla yhteensopiva Venäjän rautatieverkon kanssa. Suomen gateway-asema Venäjään nähden perustuu nimenomaan maamme satamien ja Suomen ja Venäjän rautatieliikenteen yhteen toimivuuteen sekä sujuviin rajamuodollisuuksiin ja rajanylityksiin. Ehdotettu raideleveyden muutos haittaisi merkittävästi Suomen kilpailukykyä kauttakulkuliikenteen väljänä Pietarin seudulle ja muualle Venäjälle.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että erityisesti ydinverkon määrittelyn lähtökohdaksi on asetettu pitkälti volyymipohjaisia kriteereitä, jotka eivät välttämättä sovi hyvin Suomen kaltaiseen harvaan asuttuun maahan. Suomessa suurten liikennemäärien mahdollistamista tärkeämpää on alueiden saavutettavuus ja esim. toimivat yhteydet naapurimaihimme.

Valiokunta toteaa, että myös monet liikenneverkoille asetettavat vaatimukset perustuvat nimenomaan ajatukseen suuret liikennemäärät mahdollistavien väylien tarpeesta. Suomen olosuhteissa näiden vaatimusten mukaista kapasiteettia ei pienemmistä liikennemääristä johtuen kaikilla yhteyksillä tarvita. Koska esim. kattavia verkkoja koskevat vaatimukset tulee pääasiassa täyttää kansallisin resurssein, olisi erittäin tärkeää, että vaatimukset ottaisivat huomioon eri jäsenvaltioiden maantieteelliset ja mm. liikenteen määriin ja liikennetarpeisiin liittyvät erityispiirteet ja jättäisivät myös riittävästi kansallista joustovaraa vaatimusten toteuttamiseen.

Valiokunta katsoo, että erityisesti Suomelle sinänsä hyvin tärkeälle tieliikenteelle asetetut vaatimukset ovat ylimitoitettuja. Erityisesti ehdotettu kattavan verkon moottoritie- tai moottoriliikennetietasoa koskeva vaatimus ei valiokun-

nan saaman selvityksen mukaan ole välttämättä ehdotetussa aikataulussa toteutettavissa. Valiokunta korostaa, että tämänkaltaisen vaatimus aiheuttaisi kohtuuttomia ja tarpeettomia kustannuksia, joita ei voi perustella liikennetarpeiden näkökulmasta ja jotka rajoittaisivat merkittävästi Suomen mahdollisuuksia kehittää ja ylläpitää muuta tieverkkoa. Ydinverkon osalta kyseinen vaatimus ei liene ongelmallinen.

Valiokunta katsoo, että TEN-T-verkon määrittämisessä tulisi pyrkiä katsomaan myös ajallisesti riittävästi eteenpäin, arvioiden myös eri väylien liikennemäärien kehittymistä jatkossa. Tältä osin olisi erittäin tärkeää ottaa huomioon mm. Pohjois-Suomen elinkeinoelämän kasvunäkymät ja luonnonvarojen käytön lisääntymisen aiheuttama liikennetarpeiden lisääntyminen. Valiokunta katsoo, että verkkojen määrittelyssä olisi tärkeää selvittää myös uusien pohjoisten meriyhteyksien toteuttamistapoja ja ottaa huomioon näiden yhteyksien hyödyntämiseksi lähivuosina lisääntyvät muut liikennetarpeet.

Valiokunta pitää TEN-T-liikenneverkon määrittelyä myöskin kansallisesti erittäin merkittävänä asiana. Suomen näkökulmasta on tärkeää, että lopputuloksena on kattava verkko, jossa on huomioitu myös Suomen sisäiset liikennetarpeet ja liikenteen kehityssuunnat sekä Suomen keskeisille lähialueille johtavat liikenneyhteydet. Valiokunta korostaa, että asetusehdotuksen verkkojen määrittelyn kriteereihin tulee pyrkiä vaikuttamaan siten, että tämä keskeinen tavoite toteutuu.

TEN-T-verkon mahdolliset täydennystarpeet

Verkkojen määrittelyn tulee sisältää riittävät yhteydet Suomesta Venäjälle. Valiokunnan tähän mennessä saaman selvityksen pohjalta tämä voisi käytännössä tarkoittaa nykyisin jo toimivan Oulu—Vartius-yhteyden sisällyttämistä ydinverkkoon. Kyseinen yhteys turvaisi yhteyden Muurmanskin radalle. Lisäksi olisi Pohjois-Suomen tulevaisuudessa voimakkaasti kasvavien liikennetarpeiden kannalta samalla tarpeen selvittää myös Sallaan kulkevan yhteyden merkitystä jatkossa.

Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että Oulun satama ja lentoasema maantie- ja rautatieyhteyksineen ja osana Bothnian Korridorin yhteyksiä tulisi lisätä ydinverkkoon. Lisäksi valiokunnan saaman selvityksen mukaan sisävesistä Saimaan satamat ja vesialue kokonaisuudessaan voisi olla perusteltua kuulua kattavaan verkkoon. Samoin saattaisi olla perusteltua, että Vaasan satama, Uudenkaupungin satama ja Inkon satama kuuluisivat kattavaan verkkoon. Valiokunta katsoo, että Sköldvikin öljysataman asemaa TEN-T-verkon kannalta tulisi selvittää jatkossa.

Verkkojen määrittelyn kriteerejä tulee pyrkiä kehittämään jatkovalmistelussa siten, että ne sopisivat nykyistä paremmin Suomen erityisolosuhteisiin ja verkkojen määrittely pystyisi vastaamaan myös kotimaisiin liikennetarpeisiin. Ehdotuksessa asetetut vaatimukset sekä ydinverkolle että kattavalle verkolle ovat tiukkoja ja todennäköisesti aiheuttavat huomattavia kustannuksia. Vasta tarkempien kustannus- yms. arvioiden pohjalta voidaan perusteellisemmin arvioida TEN-T-verkkojen määrittelyn mahdollisia täydentämis- tai kehittämistarpeita.

Selvitysten tarve

Valiokunta katsoo, että asian jatkovalmistelu ja sen tarkempi arviointi vaatii lisäselvityksiä. Ehdotuksesta tulee laatia kattava ja pitkäjänteinen arvio Suomen ydinverkon ja kattavan verkon sekä näitä verkkoja koskevien vaatimusten toteuttamisesta ja toteuttamisen kustannuksista. Samalla tulisi pyrkiä arvioimaan ehdotetun verkon laajuuden ja asetettujen vaatimusten tason suhdetta niihin liikennetarpeisiin, joita Suomessa on kansallisesti arvioitu olevan.

Selvityksen tulisi sisältää myös arvio käytävistä EU:n rahoitusmekanismeista, joita hankkeiden ja vaatimusten toteuttamisessa mahdollisesti voitaisiin käyttää. Valiokunta yhtyy valtioneuvoston kantaan siitä, että mikäli komissiolle annetaan huomattavaa ohjaustoimivaltaa hankkeiden toteuttamisessa, komission tulisi myös osallistua merkittävällä tavalla hankkeiden kustannuksiin.

Valiokunta katsoo, että Suomessa on tarve pitkäjänteiselle kansalliselle liikenneväylästrategialle. Valmisteilla olevassa valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa tulisi olla selkeät kannat myös väyläverkkojen kehittämisen, kattavuuden ja painotusten osalta.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 9 päivänä joulukuuta 2011

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Arto Satonen /kok
vpj. Osmo Kokko /ps
jäs. Mikko Alatalo /kesk
Thomas Blomqvist /r
Ari Jalonen /ps
Kalle Jokinen /kok
Jukka Kopra /kok
Merja Kuusisto /sd

Suna Kymäläinen /sd
Johanna Ojala-Niemelä /sd
Raimo Piirainen /sd
Janne Sankelo /kok
Eila Tiainen /vas
Ari Torniainen /kesk
Reijo Tossavainen /ps
vjäs. Heikki Autto /kok.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.