

Vastaus kirjalliseen kysymykseen Verkkojen Eurooppa -ohjelman (CEF2) rahoituskauden suunnitelmasta

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Mirka Soinikosken /vihr ym. näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KKV 242/2021 vp:

Miten hallitus aikoo hyödyntää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (Liikenne12) seuraavassa CEF-haussa,

miten hallitus aikoo nopeuttaa raidehankkeiden suunnittelutyötä niin, että jatkossa investointisuunnitelma on valmiina EU-rahoituksen hakuja varten ja

miten hallitus aikoo toteuttaa pääradan hankkeiden EU-rahoituksen haut ohjelma-kaudella 2021-2027?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Valtioneuvoston juuri hyväksymä Liikenne 12 -suunnitelma mahdollistaa pitkäjänteisen ja suunnitelmallisen toiminnan EU-rahoitushakuihin valmistautumiseksi. Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanon yhteydessä tehtävällä investointiohjelmalla voidaan varmistaa, että investointien suunnittelu ja toteutus tulee olemaan oikea-aikaista muun muassa EU-rahoitushaut huomioiden.

Tuen saaminen EU:n Verkkojen Eurooppa välineestä (CEF) liikennehankkeille edellyttää aina kansallista rahoitusta. EU-rahoitusta on saatavilla tulevalla ohjelmakaudella hankkeiden rakentamiseen enintään 30 % ja suunnitteluun 50 %, joten valtaosan rahoituksesta on löydettävä kansallisista rahoituslähteistä. Liikenne 12 -suunnitelman alkuvuosia rajoittaa voimassa oleva julkisen talouden suunnitelma ja sen mukaiset kehystasot. Kaikille käynnissä oleville tukikelpoisille hankkeille tullaan budjettipäätösten puitteissa hakemaan rahoitusta myös suunnittelukauden ensimmäisinä vuosina.

Liikenne 12 -ohjelman keskeisiä tavoitteita on koko Suomen saavutettavuuden takaaminen ja vastaaminen elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Liikennejärjestelmän kehittämistä tulee tarkastella myös muun liikenneverkon kuin vain EU-asetuksissa määritetyn niin sanotun TEN-T-verkon osalta. Liikenneverkon kehittämistarpeita on laajasti koko Suomessa.

Suunnitelmavarannon tulee olla riittävän hyvä ja ajan tasalla, jotta päätökset uusista hankkeista voidaan tehdä riittävän ja ajantasaisen tiedon pohjalta. Suunnitelmavaranto on pienentynyt viime vuosina kun suunniteltuja hankkeita on käynnistetty. Koska koko suunnitteluprosessi eri vaiheineen kestää vuosia, tulevien vuosien mahdollisten toteutuskohteiden suunnittelu tulee aloittaa vuosia etukäteen. Myös CEF-rahoitushakuihin osallistuminen edellyttää oikea-aikaista ja riittävää

suunnittelua. Liikenne 12 -suunnitelmassa onkin esitetty väyläverkon suunnittelun rahoitukseen korotusta nykyisestä, jotta edellä oleviin haasteisiin pystytään vastaamaan. Väyläverkon suunnitteluohjelman päivityksellä varmistetaan, että suunnittelu on systemaattista ja oikea-aikaista.

Pitkän aikavälin näkymää raideverkon kehittämiselle on luotu perustamalla Helsingin ja Tampereen välinen Suomi-radan hankeyhtiö sekä Helsingin ja Turun välisen Turun tunnin junan hankeyhtiö. Niiden tehtävänä on hankkeisiin liittyvä suunnittelu ja rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti. Suomi-rata-hankeyhtiön omistaa Suomen valtio, Finavia Oyj sekä 20 kuntaa ja kaupunkia yhdessä. Osakkaat ovat sopineet, että rahoituksensa turvaamiseksi yhtiö hakee ja pyrkii saamaan täysimääräisesti Euroopan Unionin CEF-rahoitusta ja mahdollisia muita saatavilla olevia taloudellisia tukia ja avustuksia toiminnalleen. Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan yhtiö edistää suunnittelua hankkeen kypsyysasteen parantamiseksi, jotta rahoituksen saamiselle olisi mahdollisimman hyvät edellytykset tulevilla hakukierroksilla. Pääradan muihin kohteisiin varaudutaan hakemaan rahoitusta edellä mainittujen suunnittelu- ja investointiohjelmien mukaisesti aina hakukriteerien ja budjettipäätösten mahdollistaessa.

Helsingissä 10.5.2021

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka