

Sirkjärvi Leena(LVM)

25.03.2021
JULKINEN

Asia

Asetus unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittämiseksi; asetuksen uudistaminen, ennakkovaikuttaminen

Kokous

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio on keväällä 2019 aloittanut asetuksen uudelleenarvioinnin unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittämiseksi. Komissio antaa ehdotuksensa uudeksi asetukseksi tämän hetkisen tiedon mukaan lokakuussa 2021. Komissio avasi helmikuussa 2021 julkisen konsultaation TEN-T –asetusuudistuksesta. Konsultaatio on avoinna 5.5.2021 saakka.

Suomen kanta

Suomi vaikuttaa TEN-T-suuntaviiva-asetuksen valmisteluun niin, että se edistäisi mahdollisimman hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiksi on asetettu saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Suomi pitää tärkeänä, että samat tavoitteet heijastuvat myös TEN-T –asetusuudistuksen tavoitteisiin. TEN-T asetuksen yhtenä keskeisenä tavoitteena tulee olla Euroopan sisämarkkinoiden toimivuuden edistäminen. Suomi tukee komission TEN-T-suuntaviiva-asetusuudistuksen yleisiä tavoitteita koskien EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamista sekä olemassa olevan TEN-T -verkon loppuun saattamista.

Suomi vaikuttaa asetuksen valmisteluun niin, että Suomen osalta asetusudistuksessa huomioitaisiin pitkät etäisyydet keskeisille Euroopan markkina-alueille, ohuet liikenne- ja kuljetusvirrat verrattuna Keski- ja Etelä-Euroopan kuljetusvirtoihin sekä koko Suomen saavutettavuus ja perifeeristen alueiden ominaispiirteet.

Suomen kannalta on tärkeää hyödyntää olemassa oleva verkko täysimääräisesti ja kustannustehokkaasti. Suomi ei lähtökohtaisesti edistä uusia vaatimuksia TEN-T –verkolle. Suomi suhtautuu TEN-T-verkon laajennuksiin ja korkeisiin teknisiin vaatimuksiin maanteiden osalta kriittisesti. TEN-T-ydinverkon vaatimusten ja Verkkojen Eurooppa (CEF) -rahoitusinstrumentista saatavan rahoituksen tulisi paremmin vastata toisiaan. Nykytilanteessa ydintieverkon vaatimukset ovat korkeat, mutta verkon kehittämiselle ei ole saatavilla CEF-rahoitusta muissa kuin koheesiomaissa.

Turvallinen sekä ympäri vuoden häiriöttömästi ja mahdollisimman vähäisin ilmasto- ja ympäristövaikutuksin toimiva meriliikenne on Suomelle tärkeää. Tämä edellyttää toimivaa ja luotettavaa talvimerenkulun järjestelmää sekä tehokkaita jäänmurron palveluita. Suomi vaikuttaa asetuksen uudistukseen niin, että talvimerenkulun, jäävahvistettujen alusten ja jäänmurtopalveluiden merkitys osana eurooppalaista liikennejärjestelmää tunnistetaan. Suomi varmistaa, että pohjoisen Itämeren ja talvimerenkulun tarpeet huomioidaan TEN-T -verkon kehittämisessä.

Suomi pitää tärkeänä, että toimintaympäristö säilyisi TEN-T –satamille luotettavana ja ennakoitavana, minkä vuoksi TEN-T -satamaverkon laajuudessa tulisi tapahtua mahdollisimman vähän supistuksia. Suomi pyrkii vaikuttamaan, että satamaverkon tulisi säilyä olemassa olevan kattavan TEN-T –verkon osalta mahdollisimman muuttumattomana. TEN-T –verkon laajuuden ei tulisi muuttua ennakoimattomasti, vaikka kuljetusvirroissa tapahtuisi ajoittaisia muutoksia. Mahdollisten uusien satamien osalta päivityksiä tulisi arvioida kuljetusmäärien pohjalta suhteessa Euroopan satamien keskimääriin kuljetus- ja matkustajamääriin.

Suomi pyrkii vaikuttamaan merten moottoritie (MoS) -konseptin kehittämiseen niin, että hankkeilla voidaan laaja-alaisesti parantaa suomalaisten yritysten toimintaedellytyksiä ja yhteyksiä keskeisille markkina-alueille. Merten moottoritien osalta tulisi vahvistaa eurooppalaisen lähimerenkulun roolia ja meriliikennettä osana tehokkaita sisämarkkinoita. Meriliikenteessä tulisi huomioida myös kuljetusketjujen digitalisointi sekä edistää puhdasta ja päästötöntä meriliikennettä. Lisäksi Suomi vaikuttaa siihen, että asetusuudistuksessa huomioidaan sisävesiliikenteen merkitys. Suomi arvioi EU:n sisävesiliikenteen sääntelyn vaikutuksia Suomen sisävesiliikenteelle TEN-T –asetuksen päivityksen yhteydessä.

TEN-T –asetuksessa kaupunkiseutujen kehittämisen osalta Suomi vaikuttaa siten, että suuntaviiva-asetus tukisi kestäväää liikennettä ja mahdollistaisi yhdyskuntarakenteen tiivistämistä suurimmilla kaupunkiseuduilla. Suomi pyrkii edistämään pitkämatkaisen ja alueellisen liikenteen yhteensovittamista kaupunkisolmukohdissa.

Suomi pitää tärkeänä, että älykkään liikenteen osalta huomioidaan kaikkien liikennemuotojen älyliikennekehitys. TEN-T –asetuksessa tulee huomioida kaikkien liikennemuotojen ajantasaisen tiedon jakaminen, hallinta, yhteentoimivuus, digitalisointi sekä automaatiokehitys. Suomi vaikuttaa asetusvalmisteluun niin, että huomiota kiinnitetään päästö- ja kuljetusmuotokohtaisten tietojen saatavuuden parantamiseen ja liikenteen lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuteen. Toimintamalleissa on huomioitava eri osapuolten mahdollisuus käyttää ja hyödyntää olennaisia tietoja sekä järjestelmiä myös TEN-T-käytävillä.

Suomi pitää tärkeänä, että kaikkien liikennemuotojen osalta huomioidaan liikenteen päästövähennystavoitteet sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin kehittyminen TEN-T -verkolla. Jakeluinfrastruktuuria koskevia linjauksia TEN-T –verkolla arvioidaan jatkovalmistelussa suhteessa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöön otosta annetun direktiivin uudistamiseen.

Suomi pitää tärkeänä, että lentoasemien merkitys tunnistetaan koko Suomen saavutettavuuden näkökulmasta. Lentoliikenteen osalta korostuu myös Helsinki-Vantaa lentoaseman rooli kansainvälisen liikenteen hubina sekä lentoliikenteen merkitys Suomen turismille, mutta myös laajemmin elinkeinoelämälle koko Suomessa.

Rautateiden vaatimusten osalta Suomi pitää tärkeänä, että asetus huomioi Suomen rautateiden raidelevyden (1524 mm), joka eroaa eurooppalaisesta standardileveydestä.

Suomi pitää tärkeänä turvata Suomen ja EU:n ulkomaan kaupan kannalta tärkeät yhteydet kolmansiin maihin.

Suomi arvioi mahdollisia ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon tehtäviä muutostarpeita sen mukaisesti, että TEN-T verkko palvelisi Suomen liikenneverkon kehittämistä ja rahoitussuunnitelmaa hyvin sen sekä mukaisesti kuin kansallisista kehittämistoimista ja rahoituksesta linjataan Liikenne12-suunnitelmassa.

Suomen näkökulmasta asetusuudistuksessa ja ydinverkon päivityksessä tulisi huomioida CEF2-asetuksen mukainen Pohjanmeri-Baltia -ydinverkkokäytävän laajennus pohjoiseen Suomeen sekä Skandinavia-Välimeri -ydinverkkokäytävän laajennus Oulusta ja Narvikista Luulajaan ja edelleen Tukholmaan. Verkon päivityksessä tulee huomioida, että nykyisellään Suomen pohjoiseen jatkuvalla ydinverkolla ja uudella ydinverkkokäytävällä ei ole ydinverkon satamaa, lentoasemaa, eikä kaupunkisolmukohtaa. TEN-T -verkon osalta tulisi huomioida uudet ratayhteydet sekä Suomen ja naapurimaiden välinen yhteistyö liikennejärjestelmän kehittämisessä. Rajatylittävien yhteyksien ja kattavan verkon uudelleentarkastelussa tulee arvioida muuttuneet liikennemäärät sekä liikenneverkon kehittämisessä tapahtuneet muutokset. Muutoksia kaupunkisolmukohtiin arvioidaan kestävän liikkumisen edistämisen lähtökohdista sekä asukasmäärien pohjalta.

Pääasiallinen sisältö

Vuonna 2013 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (1315/2013) unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi sisältää vaatimukset TEN-T -liikenneinfrastruktuurille ja kartat TEN-T -verkoista. Suuntaviivoissa määritellään TEN-T -politiikalle vuosiin 2030 ja 2050 ulottuva pitkän aikavälin strategia. Suuntaviivaehdotuksen tavoitteena on määrittää kokonaisvaltainen Euroopan laajuinen liikenneverkko, joka käsittää rautateiden, sisävesien, teiden, meri- ja lentoliikenteen yhteydet. Liikenneverkon tulisi varmistaa sujuva ja toimiva sisämarkkinoiden liikenne, joka vahvistaisi Euroopan taloudellista, alueellista ja sosiaalista koheesiota.

Infrastruktuuria koskevat yhdenmukaiset vaatimukset on säädetty asetuksella niiden saamiseksi yhdenmukaisiksi. Liikenneverkkoa kehitetään luomalla uutta infrastruktuuria, kunnostamalla ja parantamalla jo olemassa olevaa sekä toteuttamalla toimia resurssien käytön tehostamiseksi. Liikenneverkon infrastruktuuri käsittää rautatieliikenne-, sisäväylä-, maantieliikenne-, meriliikenne- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenneinfrastruktuurin.

TEN-T -verkko muodostuu 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 peruserroksen. 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.

Euroopan laajuista liikenneverkkoa kehitetään yhteistä etua koskevilla hankkeilla, joilla rakennetaan uutta sekä ylläpidetään ja parannetaan olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria. Yhteistä etua koskeville hankkeille voidaan myöntää unionin rahoitustukea mm. Verkkojen Eurooppa -välineestä.

Suomen alueella on ydinverkon maanteitä noin 1100 km ja rautateitä 1360 km. Lisäksi ydinverkkoon kuuluvat Helsingin ja Turun solmukohdat ja lentoasemat sekä Haminan-Kotkan, Helsingin, Turun ja Naantalın satamat, Kouvolan tie- ja rautatiekuljetusten terminaali sekä Saimaan vesistöalue. Kattavaan TEN-T-verkkoon kuuluu Suomessa maanteitä 5200 km ja rautateitä 3600 km sekä 18 lentoasemaa ja 12 satamaa. TEN-T-verkkoon kuuluvat myös ns. horisontaaliset hankkeet, kuten merten moottoritiet ja eri liikennemuotojen liikenteen hallinnan järjestelmät. Jäänmurron todetaan asetuksessa olevan osa meriliikenteen ja sisävesiliikenteen infrastruktuuria.

Suomen kautta kulkee kaksi ydinverkkokäytävää; Pohjanmeren-Baltian ja Skandinavian-Välimeren ydinverkkokäytävät. Pohjanmeren-Baltian ydinverkkokäytävä laajennetaan 2021 alkavalla CEF-rahoituskaudella Helsingistä pohjoiseen ja edelleen Ruotsin puolelle Luulajaan. Skandinavian-Välimeren-ydinverkkokäytävä kulkee Turusta Helsingin kautta Venäjän rajalle, Vaalimaalle ja Vainikkalaan.

Ennakkovalmistelussa komissio on asettanut TEN-T asetuksen uudistuksen päätavoitteiksi seuraavat teemat:

1. TEN-T verkon loppuun saattaminen
2. liikenteen tekeminen ympäristöystävällisemmäksi digitaalisemmaksi ja muutosjoustavammaksi (resilienssi)
3. parantaa kaupunkisolmukohtien roolia ja toimintaa TEN-T verkossa
4. vahvistaa infrastruktuurin standardeja ja vaatimuksia
5. vahvistaa ydinverkkokäytävien hallinnointia

Alustavien tietojen mukaan komissio ei esitä tavoitevuosiin (2030 ja 2050) muutoksia, eikä ydin- ja kattavaan verkkoon ole tarkoitus tehdä olennaisia muutoksia. Komissio on valmistelemassa kaupunkinoodeille uutta metodologiaa.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

-

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

EU-asioiden komitean alainen liikennejaosto 1.4.-8.4.2021

Eduskuntakäsittely

-

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

TEN-T –verkon laajuus voi osaltaan vaikuttaa rahoitusaantoon Verkkojen Eurooppa (CEF) –välineestä. Jos asetusuudistuksen yhteydessä lisättäisiin vaatimuksia TEN-T –verkolle, voisi se osaltaan lisätä tarvetta kansalliselle liikenneverkon rahoitukselle.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

-

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Liikenneneuvos Leena Sirkjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö, puh. 0400339196

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Asiasanat	liikenne, TEN-hankkeet
Hoitaa	LVM, TEM, VM
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, UM, VAYLA, VNK, VTV, YM
