LIIKENNEVIRASTO
9.11.2015/JT

Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) koskeva politiikka

- Turvalliset ja korkealaatuiset liikenneyhteydet ovat EU:n sisämarkkinoiden ja taloudellisen toiminnan perusrunko. Investoiminen tehokkaaseen, hyväkuntoiseen ja vihreämpään liikennejärjestelmään on keskeisen tärkeää EU:n kilpailukyvyn kannalta
- Liikennesektorin suurin haaste on mittavien infratarpeitten täyttäminen. Tämä edellyttää resurssien strategista ja tehokasta käyttöä sekä rahoitusta myös yksityissektorilta.
- Investoinneilla pyritään kuromaan umpeen jäsenvaltioiden liikenneverkkojen välisiä eroja, karsimaan sisämarkkinoiden toimivuutta jarruttavia pullonkauloja ja poistamaan teknisiä esteitä.
- EU:ssa on olemassa laaja valikoima rahoitusvaihtoehtoja liikenneinfraa varten mm.
  - Euroopan rakenne- ja investointirahasto (ERI), laina
  - Euroopan strategisten investointien rahasto (ESIR), takaus ja laina
  - Verkkojen Eurooppa väline (CEF -rahoitus), TEN-T tuki
- Jotta voidaan varmistaa infran rahoitus, on harkittava jatkossa myös ”käyttäjä maksaa”-malleja (tullit, käyttäjämaksut, käytettävyysmaksut) tai varojen keruuta tai korvamerkittyjä rahastoja.
- Uutta TEN-T politiikkaa on aloitettu soveltamaan tammikuussa 2014. Ajatus on saada aikaan keskimäärin kymmenen prosentin tuella 10-kertaiset investoinnit. TEN-T työssä keskitytään aluksi ydinverkkoihin.
- TEN-T suuntaviivoissa vahvistetaan jäsenmaita sitovia velvoitteita, joiden avulla ydinverkko saadaan valmiiksi vuoteen 2030 ja kattava verkko 2050 mennessä. Suuntaviivoissa yksilöidään myös yhteisiä etuja koskevia hankkeita.
- Työtä varten EU:n Parlamentti on asettanut koordinaattorit yhdeksälle ydinverkkokäytävälle sekä MOS- ja ERTMS -hankkeille. Työ tapahtuu foorumeissa ja vuoden 2015 alussa alustavat toimenpideohjelmat hyväksyttiin EU:n Parlamentissa.
- Pelkästään ydinverkkokäytäviin tarvitaan komission arvion mukaan noin 600 Mrd. euroa vuoteen 2030 mennessä (250 Mrd. euroa vuoteen 2020 mennessä). Komissio on arvioinut, että TEN-T ydinverkkojen valmistuminen kasvattaa Euroopan Unionin BKT:tä 1,8 % ja uusia työpaikkoja syntyy 10 miljoonaa vuoteen 2020 mennessä.
- Jäsenmaiden näkemykset liikenneinfran kehittämissuunnasta painottuvat perinteiseen infraan. Muutoksia asetukseen saadaan vasta vuonna 2027 (esitys muutoksista vuonna 2023).

Suomen tilanteesta

- Suomi on sitoutunut laadukkaisiin ja kustannushyödyltään taloudellisiin TEN-T verkkoihin. Kehittäminen perustuu aitoon tarpeeseen, ei yli-investointeihin. Hankkeita ei tule toteuttaa pelkästään sen takia, että niille saadaan tukea. Pääosin rahoitus on kansallista.

- TEN-T tukea jaetaan vuosina 2014–2020 noin 25 Mrd. euroa, josta jaettu tänä vuonna noin puolet. Seuraava rajoitettu haku on ensi vuoden vaihteessa ja kattava haku vuoden vaihteessa 2016/2017.
- Suomi on saanut TEN-T tukea vuosina 2007–2013 noin 190 milj. euroa (Ruotsin vastaava tukiosuus 472 milj. euroa). Tukikauden 2014–2020 ensimmäisessä haussa Suomi sai tukea 77 milj. euroa, josta valtion osuus kolmannes..
- Suomen saanti TEN-T tuesta on arvioitu olevan noin 0,5 Mrd. euroa. Tämä edellyttää paljon ratainvestointeja.
- Rautateiden ydinrataverkon tekniset vaatimukset ovat; raideleveys 1524 mm, akselipaino 22,5 tn, tavarajunien nopeus vähintään 100 km/h, matkustajajunien nopeustavoite vähintään 160 km/h, junapituus 740 m sekä ERTMS ja sähköistys.
- Maantieliikenneinfrastruktuurin vaatimuksina on, että ydinverkolla vaaditaan joko moottoriteitä tai ns. expressteitä. Expressteillä kaksikaistainen tieosuus voi vuorotella säännöllisin välein keskikaiteellisen ohituskaistatien kanssa, tiellä on kontrolloidut liittymät (liittymien määrä minimoitu ja toteutetut liittymät turvallisia), ei pysäköintiä, eikä tasoristeyksiä ratojen kanssa.
- Ydinverkon kehittämisen kustannukset arvioidaan olevan Suomen osalta noin 4-5 Mrd. euroa (tiestö noin 1,4 Mrd. euroa, radat noin 3 Mrd. euroa).
- Parhaillaan on käynnissä ydinkäytävien uudelleen arviointi. LVM:n uuden lähtökohdan perusteella arvioidaan toimenpiteet uusilla vaikuttavuuskriteereillä. Nykyiset suunnitteluohjeet kyseenalaistetaan. Perinteiset investoinnit pois ja painotetaan perusväylänpidon tyyppisiä toimenpiteitä eli paranneta kapasiteettipalvelutasoa. Digitalisaation hyödyntämistä tukevia hankkeita etsitään.
- EU:n koordinaattorit jatkavat parhaillaan ydinverkkokäytävien toimenpideohjelmien laatimista. Työn 2. vaihe valmistunee kesällä 2016. Mahdolliset Suomen TEN-T tukihankkeet määräytyvät tässä työssä.
- Ydinverkkokäytävien parantaminen kestää kaikkiaan 4 hallituskautta. Ensimmäisien vuosien ratahankkeet on valittavissa ilman pelkoa mahdollisista yli-investoinneista.
- Seuraava laaja TEN-T tukihaku tapahtuu vuosien 2016/2017 vaihteessa. Tällä hetkellä ei ole poliittisesti priorisoitua ja hyväksyttyä investointiohjelmaa eli hankkeita ei voi priorisoida toimenpideohjelmissa.
- Tämä tarkoittaa, että lähivuosina alkaviin isoihin ratainvestointeihin ei voi hakea tukea ja Suomi menettää mahdolliset TEN-T avustukset.