LIIKENNEVIRASTO
11.10.2016, JT

EUROOPAN LAAJUISEN LIIKENNEVERKON (TEN-T) KEHITTÄMINEN

Vuoden 2014 alusta tuli voimaan uusi TEN asetus sekä siihen liittyvä rahoitustukipäätös (CEF) vuosille 2014–2020. Päätösten avulla EU:n on tarkoitus yhteen sovittaa eri liikennemuotoja ja luoda EU:n yhtenäinen liikenneverkko. Päätöksen taustalla on ajatus saada aikaan keskimäärin 10 %:n rahoitustuella käyntiin 10-kertaiset infrastruktuuri-investoinnit.

Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittäminen aloitettiin yli 20 vuotta sitten. Tavoitteena oli tukea turvallisia ja korkealaatuisia liikenneyhteyksiä maasta toiseen, jotta yhteismarkkinat kehittyisivät ja EU:n kilpailukyky paranisi. Tukea ovat saaneet mm. Tanskan ja Ruotsin väliset isot sillat, EU-alueen huippunopea rataverkko. Suomi on saanut jäsenyysaikana 1995–2013 tukea 311 milj. euroa (keskimäärin 16 milj. euroa/v). EU-tukea on annettu mm. E18-tielle ja pääradan kehittämiseen.

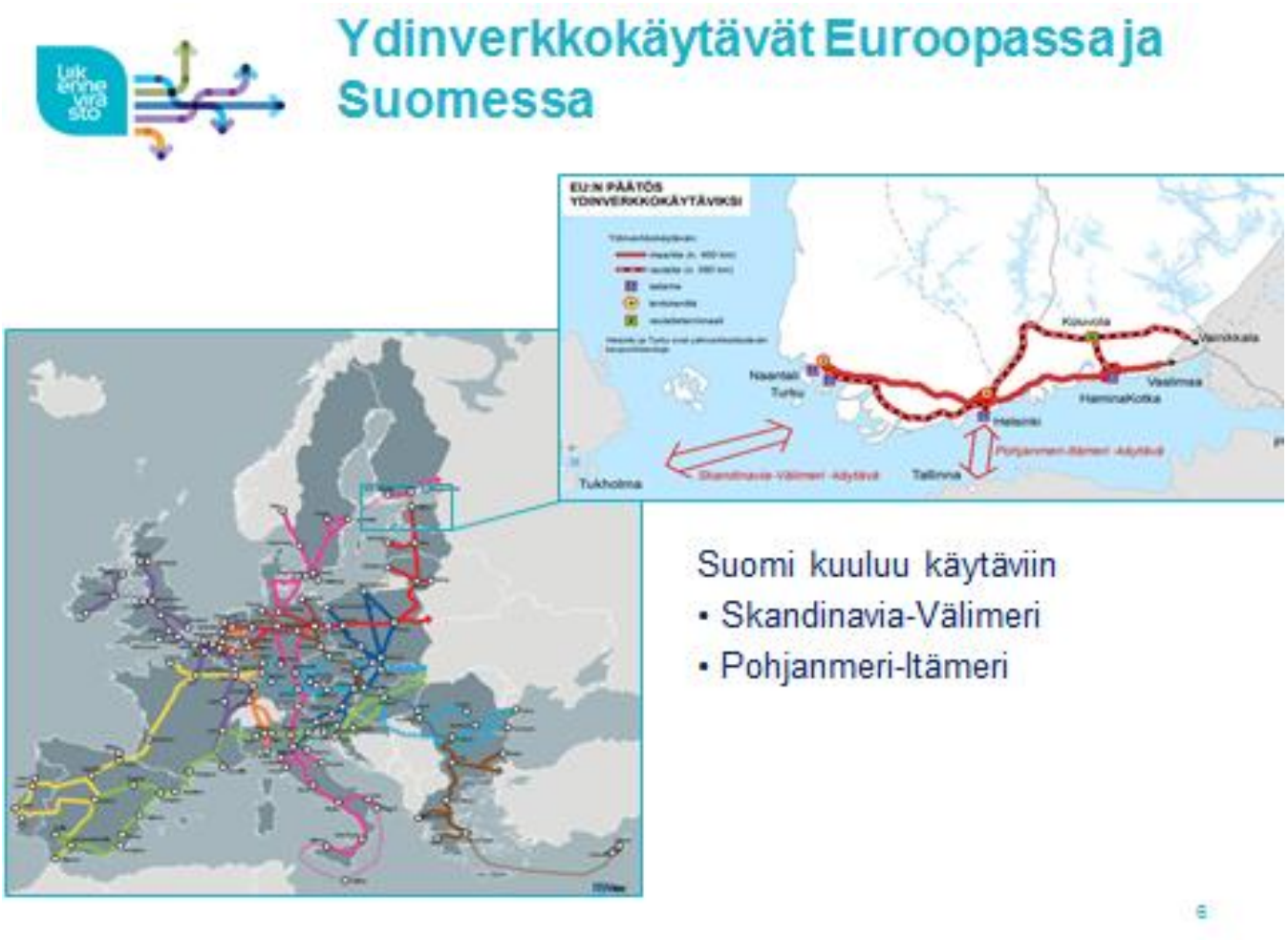
Voimassa olevat päätökset Euroopan laajuisista verkoista (TEN, Trans-European networks) ja Verkkojen Eurooppa välineestä (CEF, Connecting Europe Facility) koskevat liikennettä, energiaa ja viestintää. Päätökseen sisältyy TEN-T – tukia noin 26 Mrd. euroa, josta kohdistettu koheesiomaille 11 Mrd. euroa.

Uusissa TEN/CEF -päätöksissä vahvistetaan Eurooppalaisten liikenneverkkojen kehittämistä ja EU:n rahoitusta koskevat periaatteet. Asetuksessa yksilöidään yhteistä etua koskevat hankkeet ja määritellään vaatimukset liikenneverkolle. TEN-T käsittää maantie-, rautatie, meri-, ja sisävesi- ja lentoliikenneinfrastruktuurin sekä multimodaalisen liikenneinfrastruktuurin.

TEN-T tuen lisäksi EU on kehittänyt Eurooppalaisen strategisten investointien rahaston (**European Fund for Strategic Investments, EFSI**). Rahasto on keskeinen osa vpj. Kataisen johtamaa kasvua, työllisyyttä ja investointeja koskevaa prioriteettia ja siihen liittyvää investointisuunnitelmaa. Euroopan investointipankki (EIB) hallinnoi rahastoa (lainat ja takaukset). Vuonna 2016 EU on jatkanut EFSI:n voimassaoloa v. 2020 saakka.

TEN-T käsittää **kattavan verkon** ja sen pohjalta kehitettävän **ydinverkon**. Rahoituskaudella 2014–2020 komissio on päättänyt edistää erityisesti sovittuja **ydinverkkokäytäviä**. Suomea koskevat TEN-T verkon osat ovat;

- **Ydinverkkokäytävät**; Suomea risteää kaksi ydinverkkokäytävää eli Pohjanmeri-Itämeri ja Skandinavia-Välimeri,
- **Kansallinen TEN-T -verkko**; kattavan tie/rataverkon pituus on noin 8800 km, josta ydinverkon pituus on noin 2460 km. Ydinverkkoon kuuluu Saimaan vesistöalue, Helsingin solmukohta, Helsingin ja Turun lentokentät sekä HaminaKotkan, Helsingin ja NaantaliTurun satamat sekä Kouvolan terminaali.
- **Horisontaaliset hankkeet**; merten moottoritie, telemaattiset sovellutukset SECAR, ITS, ERTMS, RIS ja VTMIS
- **Rajanylitys**; Eurooppa-tasoinen pääyhteys Venäjälle kulkee Vaalimaan (tie) ja Vainikkalan (rata) kautta.



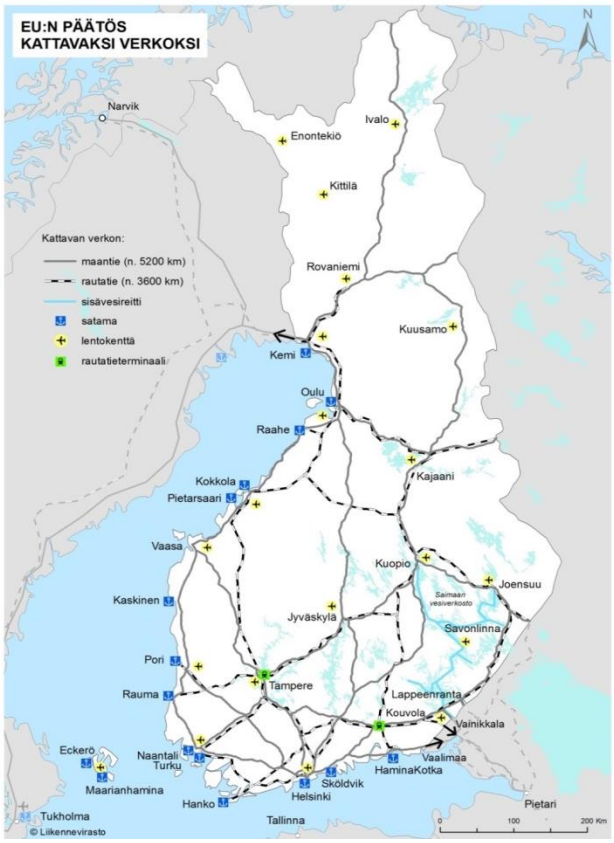
TEN asetus **on jäsenmaita velvoittava** ja sisältää **laatukriteerit**. Rahoituskaudella TEN-T tuki käytännössä kohdistuu ydinverkkokäytäville. Ydinverkko tulee saada valmiiksi vuoteen 2030 saakka. Suomi joutuu laatimaan investointisuunnitelman TEN-T verkoston toteuttamiseksi sekä raportoimaan joka toinen vuosi hankkeiden edistymisestä ja rahoituksesta komissiolle. Ydinverkon laajuuden uudelleen tarkastelu tehdään vuonna 2023 ja se tullee voimaan 2028.

Ydinverkkokäytävien kehittämistyö tapahtuu käytäväfoorumeilla, joiden työsuunnitelma laaditaan yhdessä jäsenmaitten kanssa. Komissio on nimennyt Eurooppalaisia koordinaattoreita ydinverkkokäytäville. Alustavat työohjelmat on ministeri hyväksynyt vuoden 2015 alkupuolella.

Liikennevirasto on arvioinut Suomen TEN-T ydinverkon parantamiskustannusten olevan kaikkiaan **noin 5 Mrd. euroa** (tiet 1,4 Mrd. euroa ja radat noin 3,3 Mrd. euroa).

Suomen on arvioitu saavan TEN-T tukea **500–600 milj. euroa** vuoteen 2030 mennessä eli kaksi-kolme kertaa enemmän kuin aikaisemmin. Tosin tukitaso edellyttää investointeja. Vuosien 2014 ja 2015 hauissa Suomi on saanut tukia 117,2 milj. euroa (77 milj. euroa ja 40,2 milj. euroa). Tuki on mahdollistanut yli 1 Mrd. euron hankkeet pääosin yksityisellä sektorilla.





TEN-T arviointia

Sovittu EU:n laajuinen ydinverkko on Suomessa harva ja ei kata itä- ja pohjoista Suomea. Tämä on koettu etenkin alueilla epäoikeudenmukaisesti. Myös yhteydet Arktiselle alueelle on puutteelliset. Positiivista on EU:n Venäjän yhteydet Suomen kautta ja Rail Baltican (noin 5-6 Mrd. euroa), Fehrmanbeltin (5,5 Mrd. euroa) ja Narvikin satamaradan (2-3 Mrd. euroa) rakentuminen lähialueelle.

Ydinverkkokäytävien kuntoon parantaminen kestää kaikkiaan 4 hallituskautta. Tällä hetkellä ei ole poliittisesti priorisoitua ja hyväksyttyä **pitkäjänteistä investointiohjelmaa** eli hankkeita on vaikea priorisoida toimenpideohjelmissa. Tämä tarkoittaa, että lähivuosina alkaviin isoihin ratainvestointeihin ei voi hakea tukea ja Suomi menettää mahdolliset TEN-T avustukset (150–200 milj. euroa). Näyttää siltä, että suoran rahoituksen aika on ohi infraprojekteissa nykyisen CEF-kauden lopulla.

Suomen tulisikin jatkossa arvioida;

- onko mahdollista **laajentaa** vuodesta 2018 alkaen nykyisen ydinverkon osa Helsinki-Ruotsin raja ydinkäytäväverkoksi
- jos Suomi haluaa vielä maximoida tukensa, tulisi edistää isoja ratainvestointeja (mm. **tunnin juna** 2,5 Mrd. euroa, **pääradan parantaminen** Helsinki-Ruotsin raja noin 1 Mrd. euroa, **Pisara** 1,1 Mrd. euroa), hankkeiden osalta tulisi selvittää eri rahoitusmuotoja (CEF+EFCI) ja EIB:n lainoitusta.
- selvittää kattavasti EU:n yhteydet arktiselta alueelta ydinkäytäväverkkoon