JV/MRL/SM 04.3.2022

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Varsinais-Suomen liiton asiantuntijalausunto eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle valtioneuvoston U-kirjelmästä (U16/2022) komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) 913/2010 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 1315/2013 kumoamisesta.

Euroopan komission TEN-T asetusesitys määrittää Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä ja ohjaa käytännössä Verkkojen Eurooppa -välineen (Connecting Europe Facility, CEF) rahoituksen suuntaamista. Nykyisessä asetuksessa Turku–Helsinki-raideyhteys, maantieyhteys, Turun lentokenttä sekä Turun ja Naantalin satamat kuuluvat ydinverkkoon. On erittäin kannatettavaa, että TEN-T asetuksessa ydinverkon lentoasemina pysyvät kansainväliselle liikenteelle tärkeät Helsinki-Vantaan lentoasema ja Turun lentoasema sekä ydinverkon satamina nykyiset Helsinki, Turku, Naantali ja HaminaKotka.

Ehdotus nykyisten ydinverkkokäytävien ja rautateiden tavaraliikennekäytävien yhdistämisestä eurooppalaiseksi liikennekäytäväksi selkeyttää liikenneverkon määrittelyä. Turun ja Helsingin kautta itärajalle kulkevan Skandinavia-Välimeri-käytävän tulee olla kansallinen kehittämisen prioriteetti.

Komission asetusehdotuksen vaatimus CEF-tukikelpoisten hankkeiden taloudellisesta kannattavuudesta on Suomelle haasteellinen. Suomen liikennemäärät ovat pienestä väestömäärästä johtuen Eurooppaan verrattuna väistämättä vähäiset. Kustannus-hyötyanalyysiin perustuva kannattavuus ei esimerkiksi raidehankkeissa ole Suomen oloissa realistinen. Suomen olisikin tärkeä vaikuttaa kannattavuutta koskevaan linjaukseen niin, että Suomen kaltaisissa olosuhteissa huomioiduksi tulisivat hankkeiden laajemmat aluetaloudelliset vaikutukset.

Nykyisessä asetuksessa Turun Tunnin junan tavoitevuosi on 2030

Komission esityksessä TEN-T-verkko koostuisi jatkossa kolmesta osasta: vuoteen 2030 mennessä rakennettavasta ydinverkosta, uudesta 2040 mennessä rakennettavasta laajennetusta ydinverkosta ja 2050 mennessä rakennettavasta kattavasta verkosta. Karttoihin piirretyt ydinverkon uudet laajennusosat kattavat Suomen suuret raidehankkeet.

PL 273, 20101 Turku
kirjaamo@varsinais-suomi.fi
www.varsinais-suomi.fi

Turun ja Helsingin välinen ratayhteys on nykyisessä asetuksessa osa ydinverkkoa, jonka tavoitevuosi on 2030. Tunnin junan oikorata Salosta Espooseen on uudessa asetuksessa merkitty osaksi laajennettua ydinverkkoa, minkä vuoksi rakentamisen takaraja on siirtymässä kymmenellä vuodella eteenpäin. Vaikka kaikkien oikoratalinjausten piirtäminen näkyviin TEN-T-karttoihin on kannatettavaa, Turun tunnin junan tavoitevuoden lykkäämistä vuodesta 2030 vuoteen 2040 ei voida hyväksyä. Suomen tavoitteena tulee olla koko Turku–Helsinki-ratayhteyden säilyttäminen ydinverkossa tavoitevuotenaan 2030.

Koska Suomen kaikkien ratahankkeiden niputtaminen ei ole kansallisesti järkevää, tulee U-kirjelmässä selkeästi ilmaista realistinen aikataulun mukainen tavoitevuosi. Tunnin junaa on suunniteltu lähes 14 vuotta, joten hankkeen toteutusvalmius on selvästi muita raidehankkeita parempi. Turun Tunnin juna -yhtiö on ilmoittanut suunnittelun valmistuvan vuonna 2023 ja arvioinut hankkeen valmistumisvuodeksi 2030. Hanke on investointipäätöksen näkökulmasta vuosia edellä Suomi-rataa ja Itä-rataa.

Kansallisesti tärkeiden suurten raidehankkeiden toteuttaminen edellyttää hankkeiden asettamista kilpailuasetelman sijasta jonoon. Aikataulu on kriittinen myös EU-rahoituksen kannalta. Käynnistyneellä vuosien 2021–2027 CEF2-rahoituskaudella viimeinen iso haku järjestetään jo vuonna 2024, jolloin Suomen on viimeistään haettava rakentamiseen rahoitusta. Mikäli Suomi ei kykene hakemaan rahoitusta Turun tunnin junalle, ei se kykene hakemaan rahoitusta yhdellekään suurelle raidehankkeelle. Samalla Suomen rahoitussaanto uhkaa jälleen jäädä pieneksi suhteessa Liikenne12-suunnitelmassa asetettuihin odotuksiin.

Turun tunnin juna on nykyisessä asetuksessa CEF-tukikelpoinen. Tunnin junan suunnitteluun, mukaan lukien oikoradan suunnitteluun, on saatu yhteensä 44 miljoonaa euroa CEF-tukea. Lisäksi Kupittaa–Turku-kaksoisraiteen ja Turun ratapihojen rakentamiseen on haettu tammikuun 2022 haussa yhteensä 25,4 miljoonan euron arvosta (valtio 12,7 milj. € ja muut toimijat 12,7 milj. €) CEF-tukea. Laajennettu ydinverkkostatus ei lisää Tunnin junan rahoitusmahdollisuuksia. On odotettavissa, että todennäköisessä hankkeiden kilpailutilanteessa rahoitusta saavat nimenomaan ydinverkolle sijoittuvat hankkeet.

Ydinverkon satamien takamaayhteydet näkyviin TENtec-karttoihin

Turun ja Naantalin ydinverkon satamien takamaayhteydet E18 (kt 40) Turun kehätie ja Turun satamaraide ovat osa ydinverkkoa, mutta näkyvät TENtec-kartoilla kattavan verkon osina. Karttoihin tulee tehdä tekninen korjaus CEF-rahoitussaannon hyödyntämiseksi. CEF2-ohjelmakaudella TEN-T-verkon satamien tieyhteyksien pullonkaulojen poistamiseen on mahdollisuus saada 50 % suunnittelutukea ja 30 % rakentamistukea.

PL 273, 20101 Turku
kirjaamo@varsinais-suomi.fi
www.varsinais-suomi.fi

Turun kehätien Raision keskustan kohdan parannustöiden osalta mahdollinen rakentamisen tuki on Suomelle 56 miljoonaa euroa.

Kaupunkisolmukohtien tarkastelussa korostettava alueellista näkökulmaa

Uudessa asetuksessa painotetaan entistä enemmän eri liikennemuotojen yhteensopivuutta ja matkaketjujen sujuvuutta, mikä on hyvä lähtökohta liikennejärjestelmän kehittämiselle. Helsingin ja Turun lisäksi muutkin yli 100 000 asukkaan kaupungit (Tampere, Oulu, Jyväskylä, Kuopio ja Lahti) ovat saamassa kaupunkisolmukohtastatuksen, mikä nostaa Suomen kaupunkisolmukohtien lukumäärää. Laajempi kaupunkiseudut huomioiva näkökulma voisi olla asetuksessa kuitenkin vahvempi.

Solmukohtien määrittelyssä keskitytään keskuskaupungin asukasmäärään. Kaupunkisolmukohtia on silti tärkeä pystyä tarkastelemaan niiden kehittämisen edellyttämässä mittakaavassa. Asetuksen tulkinnassa ja toimenpiteiden kattavuudessa tuleekin huomioida pelkän keskuskaupungin sijaan koko keskuskaupungin vaikutusalue, toiminnallinen kaupunkiseutu (functional urban area, FUA). Tämä laajempi alueellinen näkökulma on tunnistettava myös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmissa (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) ja niitä koskevissa vaatimuksissa.

Turun lentoaseman kytkeminen rataverkkoon

Lentoasemia koskevat asetusehdotuksen vaatimukset toteutuvat jo Suomessa sijaitsevilla TEN-T-lentoasemilla lukuun ottamatta ratayhteyttä Turun lentoasemalle. Asetusehdotus korostaa entisestään tarvetta Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteelle, sillä Turun lentoasema olisi luontevinta kytkeä rataverkkoon omalla asemallaan osaksi jo suunniteltua Turku–Loimaa-yhteysvälin paikallisjunaliikennettä. Erillisen, suoran ratayhteyden rakentamisen kustannukset ja maankäyttövaikutukset olisivat merkittäviä, eikä ratayhteyden rakentamiseksi ole tehty suunnitelmia.

Kari Häkämies
Varsinais-Suomen liiton maakuntajohtaja

PL 273, 20101 Turku
kirjaamo@varsinais-suomi.fi
www.varsinais-suomi.fi