Alsu / Sakari Saarinen

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

U 16/2022 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle 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

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto pyytää otsikon mukaista lausuntoa 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 komissio antoi 14.12.2021 ehdotuksen uudeksi asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen TEN-T liikenneverkon kehittämiseksi. Ehdotuksen tavoitteena on rakentaa tehokas EU:n laajuinen laadukas multimodaalinen liikenneverkko. Uudistuksella tavoitellaan neljän päätavoitteen saavuttamista. Tavoitteena on edistää kestävää liikennettä tehostamalla jokaista liikennemuotoa ja edistää rautatieliikenteen, lähimerenkulun ja sisävesiliikenteen osuuden kasvua. Tavoitteena on myös sujuvoittaa ja tehostaa liikennettä, edistää TEN-T-liikennemuotojen välistä multimodaalisuutta ja yhteentoimivuutta sekä integroida kaupunkisolmupisteet paremmin liikenneverkkoon, mikä edistää sisämarkkinoiden toteutumista. Kolmanneksi pyritään lisäämään TEN-T-verkon resilienssiä mm. ilmastonmuutokselle. Neljäntenä tavoitteena on tehostaa TEN-T-hallintoa. Uudenmaan liitto kannattaa asetusehdotuksen tavoitteita ja pitää TEN-T-verkon kehittämistä sekä TEN-T-verkon tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntämistä erittäin tärkeänä. Asetusehdotuksessa tunnistetaan myös aiempaa selvemmin kaupunkiseutujen tärkeä merkitys kestävän liikenteen edistämisessä, mikä on myös Uudenmaan liiton näkökulmasta tärkeää.

Uudenmaan liitto näkee hyvänä sen, että ehdotuksen mukaan CEF-asetuksessa säädetyt ydinverkkokäytävät sekä rahtikäytäväasetuksessa säädetyt rautateiden tavaraliikennekäytävät yhdistettäisiin eurooppalaisiksi liikennekäytäviksi. Tämä uudistus tuo myös Suomen rautateiden tavaraliikenteen TEN-T:n piiriin.

Ehdotuksessa TEN-T verkon rakennetta uudistetaan myös siten, että määritellään kattavan verkon ja ydinverkon lisäksi laajennettu ydinverkko,

jonka tulee valmistua 2040 mennessä. Uudenmaan liitto pitää tätä uudistusta erittäin hyvänä, sillä se auttaa koordinoimaan kansallista ja alueellista liikennepolitiikkaa ja kehityshankkeita EU:n puitteiden ja rahoituksen kanssa. Tämä auttaa toteuttamaan EU:n tavoitteita ja liikennepolitiikkaa konkreettisemmin alueellisessa kehityksessä Uudellamaalla ja kansallisella tasolla Suomessa. Uudenmaan liitto korostaa kuitenkin, että ydinverkkoa ja uutta laajennettua ydinverkkoa on kohdeltava tasavertaisesti CEF-rahoituksessa ja että laajennetun ydinverkon hankkeet voivat hakea rakentamisrahoitusta samanaikaisesti ydinverkon hankkeiden kanssa.

Uudenmaan liitto pitää hyvänä, että Etelä-Suomeen suunnitellut uudet nopeat radat on huomioitu TEN-T -uudistusehdotuksessa. Helsingistä itään ja Pietariin suuntautuvalle uudelle nopealle kaukojunaradalle eli nk. Itäradalle on esitetty voimassa olevassa Helsingin seudun ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntaakaavassa 2050 ohjeellinen linjaus lentoaseman kautta kulkevan Lentoradan jatkeena Keravan sekä Nikkilän pohjoispuolitse kohti Porvoota ja siitä edelleen valtatien 7 linjausta myötäillen maakunnan itärajaa. Lisäksi Koskenkylän kohdalta on esitetty yhteystarvemerkinnällä valtatietä 6 myötäilevä vaihtoehtoinen linjaus Kouvolan suuntaan. Nämä merkinnät jättävät tilaa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tehtäville ratkaisuille. Esitämme tämän mukaista korjausta TEN-T -kartoille. Uudenmaan liitto huomauttaa myös, että Turun ja Helsingin välinen rautatieyhteys kokonaisuudessaan tulee säilyttää ydinverkossa, eikä laajennetussa ydinverkossa. Salon ja Espoon välisen uuden oikoradan tavoitevuosi 2030 on sopivampi, koska kaavoitus valmistuu vuonna 2023 ja rakentamisen on suunniteltu valmistuvan vuoden 2031 lopussa.

Helsinki-Tallinna välin kiinteän yhteyden lisääminen uutena rakennus-/tutkimusideana TEN-T-kartalle on tärkeä asia Uudellemaalle ja koko Suomelle. Uudenmaan liitto huomauttaa kuitenkin, että Helsinki-Tallinna kiinteä yhteys tulisi merkitä myös Helsingin keskustan ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välille jatkoksi jo merkitylle nuolelle kahden pääkaupungin välillä. Helsingin keskustan ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välinen Lentorata-yhteys on eri hanke kuin Helsinki-Tallinna tunnelin jatkuminen Helsingin keskustasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Uudenmaan tuoreimmalla voimassa olevalla maakuntakaavalla eli nk. Uusimaa-kaavalla varaudutaan sekä Tallinna-tunnelin että Lentoradan toteuttamiseen, jotka ovat siis toisistaan riippumattomia hankkeita, mutta voidaan toki toteuttaa samaan käytävään ja niiden toteutuksessa saattaa olla synergiahyötyjä, jos molemmista on varmuus ja suunnitelmat olemassa saman aikaisesti. Radat vastaavat eri tarpeisiin eli Tallinna-tunneli on kansainvälinen hanke, joka yhdistää Suomen kiinteällä yhteydellä ja eurooppalaisella raideleveydellä manner-Eurooppaan Baltian kautta. Lentorata taas on valtakunnallinen hanke, joka nopeuttaa muun Suomen yhteyksiä lentoasemalle ja samalla vapauttaa pääradalta kapasiteettia kasvavan Helsingin seudun lähiliikenteelle.

Uudenmaan Maakuntakaavassa Tallinna-tunneli on osoitettu liikennetunnelin ohjeellisen linjauksen merkinnällä, joka kulkee Helsinki-Vantaan lentoasemalta Helsingin keskustan kautta kohti Tallinnaa.

Tallinnassa linjaus jatkuu Tallinnan lentoasemalta Rail Baltica-ratana ja kytkeytyisi edelleen Keski- ja Itä-Euroopan rautatieverkostoon. Tallinna-tunnelissa yhdistyvät merenalaisessa rautatietunnelissa sekä matkustaja- että rahtiliikenne. Tunnelin ratayhteys jatkaisi eurooppalaisella normaaliraideleveydellä matkustajaliikenteen osalta Helsingin keskustan ja Pasilan kautta lentoaseman matkustajaterminaaliin asti. Rahtiliikenteen osalta ratayhteys jatkuisi lentoaseman pohjoispuolelle sijoittuvaan rahtiterminaaliin asti. Näissä päätepisteissä eurooppalainen raideyhteys yhdistyisi suomalaisen standardin mukaiseen raideverkkoon. Lentoaseman matkustajaterminaalissa, Pasilan asemalla ja Helsingin keskustan asemalla olisi yhteys muuhun henkilöliikennejärjestelmään ja mm. Lentorataan. Rahtiterminaalin ja sen järjestelyratapihan kautta olisi yhteys rata- ja tieverkostoon sekä lentoasemalle. Lentorata taas on kaukoliikenteelle suunnattu rata, joka kulkee pääosin tunnelissa Helsingistä lentoaseman kautta Keravan pohjoispuolelle pääradalle. Lentorata toisi vaihdottomat yhteydet maakunnista lentoasemalle ja vapauttaisi merkittävästi kapasiteettia Pääradalla Kerava-Pasila välille lähiliikenteen ja tavaraliikenteen käyttöön.

Uudenmaan liitto korostaa vielä, että TEN-T kartalta puuttuva yhteys Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Suomen pääradan välillä tulisi lisätä ydinverkkoon (nopeaksi yhteydeksi). Myös jo esitetty yhteys Helsingin keskustasta lentokentälle tulee merkitä ydinverkon nopeaksi yhteydeksi. Yhteys lentoasemalta pääradalle on edellytys TEN-T -ehdotuksessa esitetyn uuden nopean Itäradan toteutumiselle.

Paula Autioniemi
aluesuunnittelun johtaja

Heini Peltonen
erityisasiantuntija,
liikenne

Jakelu

kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi
Uudenmaan liitto / Kirjaamo