Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta 24.2.2022

Asia: Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittäminen (U 16/2022 vp) ja laajentaminen kolmansiin maihin (E 141/2021 vp)

Lausunto TEN-T -verkon kehittämisestä ja laajentamisesta

Professori Heikki Liimatainen, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto

Yleistä: tavoitteet ja vaikutukset

TEN-T -asetuksen uudistamisen tavoitteena on EU:n laajuinen laadukas multimodaalinen liikenneverkko, joka (1) edistää kestävää liikennettä kasvattamalla rautatie- ja vesiliikenteen osuutta, (2) integroi solmupisteet paremmin liikenneverkkoon, (3) lisää resilienssiä ja (4) tehostaa TEN-T -verkon hallintoa. Ehdotuksen vaikutuksista on arvioitu, että (1) CO_2-päästöt vähenevät 0,3 % vuoteen 2050 mennessä, kun rautatieliikenteen osuus kasvaa ja vesiliikenteen pysyy vakaana ja (4) hallintokulujen kasvavan 25 miljoonalla eurolla. Vaikutukset ovat siis erittäin marginaalisia, eivätkä näytä edistävän tavoitteita.

Kaupunkisolmukohdat

Vaikutusten arvioinnissa on myös unohdettu kaupunkisolmupisteiden näkökulma, johon liittyvien kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien (SUMP) laatiminen ja avaintunnuslukujen vuosittainen raportointi tulevat lisäämään merkittävästi hallinnollista työtä kaupunkiseuduilla. Suomessa vaatimus SUMP-suunnitelmasta edellyttää erittäin nopeaa prosessin aloitusta ainakin Jyväskylässä ja Kuopiossa, joissa U-kirjelmän mukaan tällaista ei ole vielä tehty. Tyypillisesti kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen on vuosia kestävä prosessi, joka toteutetaan 5-10 vuoden välein ja useat TEN-T-asetusesityksessä vuosittain raportoitavaksi määritellyt indikaattorit sisältyvät vain näihin päivityksiin, eli niitä ei tällä hetkellä seurata vuosittain. Kestävän liikenteen edistämiseksi on kuitenkin erittäin positiivista, jos asetuksen myötä näitä avaintunnuslukuja aletaan seurata jatkuvasti, ja seurantamenetelmien ja laskentaperiaatteiden tulisi olla tutkimukseen perustuvia ja yhtenäisiä kaupunkien välillä.

TEN-T-verkko Suomessa: maantiet

TEN-T-asetusehdotus on laatuvaatimuksiltaan laajasti parempaa infrastruktuurin tasoa edellyttävä kuin Suomen maantieverkolla tällä hetkellä on tilanne, kuten U-kirjelmästä käy ilmi. Suomessa kuitenkin merkittävä osa sekä ydinverkon että kattavan verkon maanteistä on liikennemäärältään alle 10000 ajoneuvoa vuorokaudessa, joten Suomen kannattaa hakea poikkeusta tällä perusteella. Liikenneturvallisuuden edistämiseksi ajosuuntien erottamisella ja vaarallisten liittymien eritasoratkaisujen toteuttamisella Suomen kannattaa hyödyntää mahdollisuudet EU-rahoitukseen. CEF-rahoituksen ehtona on hankkeiden kannattavuus ja näiden liikenneturvallisuutta edistävien hankkeiden kannattavuutta ja investointitarpeita tulisi selvittää tarkemmin, kuten U-kirjelmässä todetaan.

TEN-T-maantiet ja AFIR-asetus

U-kirjelmä sivuuttaa TEN-T-verkon vaatimukset vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin suhteen lähinnä toteamalla, että asia on kunnossa. AFIR-asetusehdotus tuo kuitenkin mukanaan erittäin merkittäviä uusia vaatimuksia erityisesti kuorma-autojen latausmahdollisuuksien kehittämiseen. AFIR-asetusehdotuksen mukaan:

- vuoden 2025 loppuun mennessä ydinverkolla tulee olla 60 kilometrin välein yhteensä 1400 kW:n lataustehon ja vähintään yksi 350 kW:n lataustehon tarjoava asema (kattavalla verkolla tämä vaatimus 100 km välein 2030)
- vuoden 2025 loppuun mennessä kaupunkisolmukohdissa tulee olla yhteensä 600 kW:n lataustehon ja vähintään yksi 150 kW:n lataustehon tarjoava asema
- ydinverkolla 2030 mennessä 150 km välein paineistetun vedyn tankkausasemia ja 450 km välein nesteytetyn vedyn tankkausasemia sekä jokaisessa kaupunkisolmukohdassa vähintään yksi vedyn tankkausasema
- 2025 saakka ydinverkolla tulee olla nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä, jotta kaasuajoneuvot voivat liikennöidä kaikkialla unionissa

Nykyinen sähköautojen latausinfrastruktuuri ei täytä vaatimuksia, koska suuri osa pikalatausasemista tarjoaa 50 kW:n lataustehoa ja on epävarmaa, syntyykö Itä-Suomeen ja Lappiin kattavalle verkolla kaupallisesti riittävää latausinfrastruktuuria, koska henkilöautot eivät juuri tarvitse 350 kW:n lataustehoa ja Suomessa käytettävien eurooppalaisittain poikkeuksellisten raskaiden täysperävaunuyhdistelmien sähköistäminen on selvästi vaikeampaa kuin puoliperävaunuyhdistelmien.

TEN-T-verkko Suomessa: rautatiet

Suomen rataverkko vastaa tavaraliikenteen osalta melko hyvin TEN-T-asetusehdotuksen vaatimuksiin, mutta henkilöjunaliikenteen nopeuksien suhteen on useita haasteellisia rataosuuksia, kuten U-kirjelmässä todetaan. Näiden rataosuuksien kehittäminen asetuksen edellyttämälle tasolle vaatii suuria investointeja, joten kohdentaminen tulee tehdä sekä henkilö- että tavaraliikenteen tarpeita ajatellen, jolloin pääradan merkitys korostuu. Suomen on todennäköisesti käytettävä eurooppalaisesta standardileveydestä poikkeavan raideleveyden tuomaa mahdollisuutta poiketa asetuksen vaatimuksista.

TEN-T-verkko Suomessa ja yhteydet kolmansiin maihin

Osana TEN-T-verkon kehittämistä sitä halutaan laajentaa kolmansiin maihin. Suomen kannassa nostetaan esiin yhteydet Venäjälle, jotka ovatkin Suomen kannalta erittäin tärkeitä, erityisesti transitokuljetusten kannalta. Yhteydet eivät myöskään rajoitu Venäjälle, vaan jatkuvat Siperian radan kautta Kauko-Itään, luoden meriliikenteelle vaihtoehtoisen kuljetusmuodon erityisesti konttikuljetuksille. Tämän yhteyden tärkeyttä Suomen kannattaisi korostaa yhdessä Itä-Euroopan maiden kanssa globaalien kuljetusten resilienssiä edistävänä.

Kattavan maantieverkon osalta Venäjän yhteydet Sallan, Niiralan ja Parikkalan kautta puuttuvat TEN-T-asetusesityksestä, mutta Suomen tulisi pyrkiä saada ne mukaan.