VERNE
LIIKENTEEN
TUTKIMUSKESKUS

Tampereen yliopisto
Tampere University



Professori Heikki Liimatainen

EUROOPAN LAAJUISEN LIIKENNEVERKON (TEN-T) KEHITTÄMINEN (U 16/2022 VP) JA LAAJENTAMINEN KOLMANSIIN MAIHIN (E 141/2021 VP)

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Tavoitteet ja vaikutukset

- **Tavoitteet**
  - (1) edistää kestävää liikennettä kasvattamalla rautatie- ja vesiliikenteen osuutta,
  - (2) integroi solmupisteet paremmin liikenneverkkoon,
  - (3) lisää resilienssiä ja
  - (4) tehostaa TEN-T -verkon hallintoa.
- **Vaikutukset**
  - (1) CO_2-päästöt vähenevät 0,3 % vuoteen 2050 mennessä, kun rautatieliikenteen osuus kasvaa ja vesiliikenteen pysyy vakaana ja
  - (4) hallintokulut kasvavat 25 miljoonalla eurolla
- **Vaikutukset ovat siis erittäin marginaalisia, eivätkä näytä edistävän tavoitteita.**

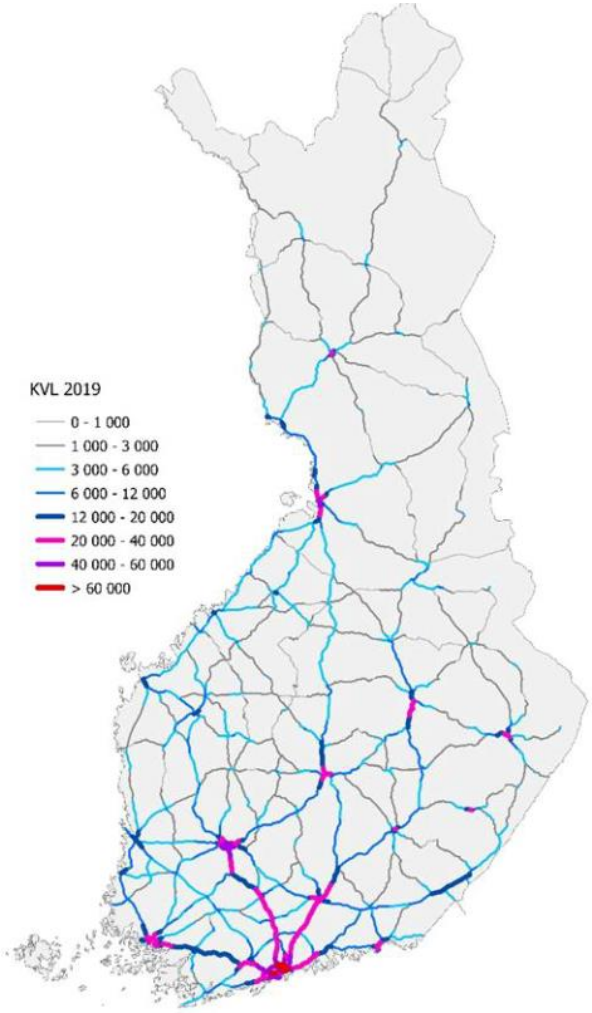
Kaupunkisolmukohdat

- **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**
- **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.**
  - Avaintunnusluvut kasvihuonekaasupäästöistä, ruuhkista, onnettomuuksista ja loukkaantumisista, kulkutapaosuudesta ja liikkumispalveluista, ilmanlaadusta ja melusta



TEN-T –verkko Suomessa: maantiet

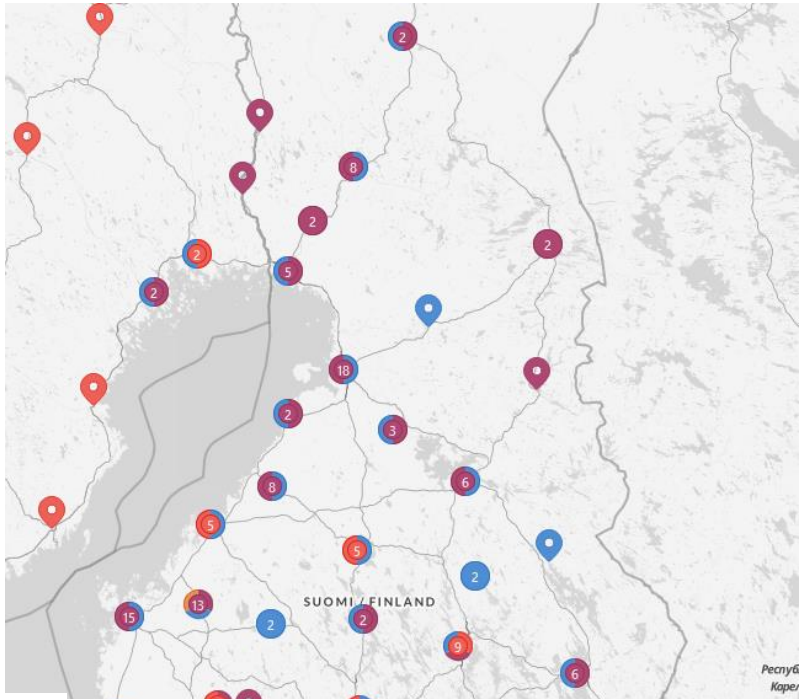
- TEN-T-asetusehdotus on laatuvaatimuksiltaan laajasti parempaa infrastruktuurin tasoa edellyttävä kuin Suomen maantieverkolla tällä hetkellä on tilanne
- Suomessa kuitenkin merkittävä osa sekä ydinverkon että kattavan verkon maanteistä on liikennemäärältään alle 10000 ajoneuvoa vuorokaudessa, joten Suomen kannattaa hakea poikkeusta tällä perusteella.
- **Liikenneturvallisuuden edistämiseksi ajosuuntien erottamisella ja vaarallisten liittymien eritasoratkaisujen toteuttamisella Suomen kannattaa hyödyntää mahdollisuudet EU-rahoitukseen**

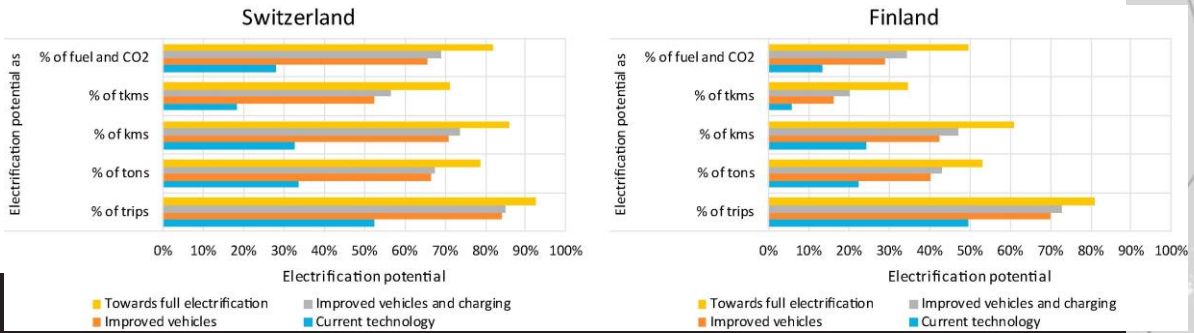




TEN-T –maantiet ja AFIR-asetus

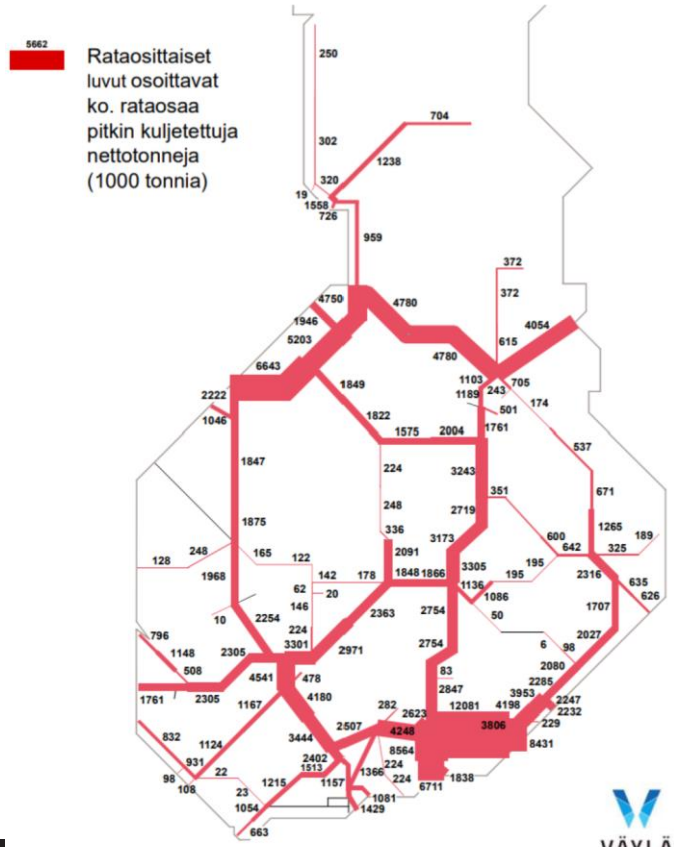
- **vuoden 2025 loppuun mennessä ydinverkolla tulee olla 60 kilometrin välein yhteensä 1400 kW:n latausteho ja vähintään yksi 350 kW:n latausteho tarjoava asema (kattavalla verkolla tämä vaatimus 100 km välein 2030)**
- **vuoden 2025 loppuun mennessä kaupunkisolmukohdissa tulee olla yhteensä 600 kW:n latausteho ja vähintään yksi 150 kW:n latausteho 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**





TEN-T –verkko Suomessa: rautatiet

- Suomen rataverkko vastaa tavaraliikenteen osalta melko hyvin TEN-T-asetusehdotuksen vaatimuksiin, mutta henkilöjunaliikenteen nopeuksien suhteen on useita haasteellisia rataosuuksia
- 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



Ydin- ja kattavan verkon ratayhteydet sekä rautatie- ja maantieterminaalit



TEN-T-verkko Suomessa ja yhteydet kolmansiin maihin

- **Yhteydet Venäjälle erittäin tärkeät erityisesti raideliikenteessä**
- **Yhteydet tunnistettu kattavassa rataverkossa**
- **Osa rajanylityspaikoista kattavan tieverkon ulkopuolella**
- **Yhteydet eivät myöskään rajoitu Venäjälle, vaan jatkuvat Siperian radan kautta Kauko-Itään**
  - Vaihtoehto merikuljetuksille
  - resilienssi





Kiitos!

Heikki Liimatainen

Professori, TkT

Liikenteen tutkimuskeskus Verne

Tampereen yliopisto

Puh. +358408490320

Twitter: @liikenneproffa

heikki.liimatainen@tuni.fi

https://research.tuni.fi/verne/