

## Taustamuistio Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevasta politiikasta

### Sisällys

Taustamuistio Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevasta politiikasta .....	1
1 Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T) .....	2
1.1 Yleistä .....	2
1.2 Verkon määrittelevästä suunnittelumenetelmästä .....	3
1.3 Rautatie vs. maantie .....	4
1.4 TEN-T-verkon uudelleentarkastelu 2023 mennessä .....	4
2 Verkkojen Eurooppa -rahoitusväline (CEF) .....	6
2.1 Kaudella 2014–2020 .....	6
2.2 Kaudella 2021- .....	7
3 Lisätietoja: .....	7

## 1 Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T)

### 1.1 Yleistä

Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T-verkko) on jaettu kattavaan verkkoon ja ydinverkkoon, jotka määritellään [TEN-T suuntaviivat -asetuksessa \(1315/2013\)](#):

- Ydinverkko koostuu keskeisimmistä pitkän matkan eurooppalaisista liikenneyhteyksistä ja EU:n lakisääteisenä tavoitteena on saada se rakennettua määrätyn teknisen tavoitetilän täyttäväksi vuoteen 2030 mennessä.
  - Suomen alueella ydinverkkoa ovat mm. päärata, nelostie Tornioon asti ja Saimaan syväväylä.
  - Lisäksi ydinverkon alueella on määritelty CEF Regulation Annex I -osiossa ennalta yksilöityjä osuuksia, joille on Connecting Europe Facility (CEF) -ohjelman hauissa omia prioriteettejaan (IP-alueella Bothnian Corridor -raideyhteyks). Ydinverkon koordinoitun toteutuksen varmistamiseksi on lisäksi nimetty yhdeksän ydinverkkokäytävää, joihin kaudella 2014–2020 ehdoton valtaosa rahoituksesta keskitetään. Ydinverkkokäytävistä säädetään erikseen CEF-asetuksessa.
- Kattava verkko koostuu alueellisesti yhteyksistä, jotka yhdistävät eurooppalaiset alueet ydinverkon yhteyksiin. Kattavaan verkkoon kuuluvat mm. Savon ja Karjalan radat. EU:n lakisääteisenä tavoitteena on saada nämä yhteydet rakennettua vuoteen 2050 mennessä.

#### **Päätelmiä:**

- Ydinverkon yhteyksien laadulle on asetettu korkeat vaatimukset (mm. kaksoisraide). Nämä ovat laillisesti velvoittavia Suomen valtiolle ja aikaraja niiden saavuttamiselle on tiukka.
- Esim. Pääradan ja Rantaradan osalta tavoitetasoa ollaan jäljessä ja vaadittavat investoinnit ovat valtavia, jotta saisimme nykyiset lailliset velvoitteet täyttymään. Aikataulussa pysyminen näyttää Suomen nykyisen ydinverkon osalta vaikealta.
- Status ydinverkolla ei takaa EU-rahoitusta, vaan olisi oltava myös ydinverkkokäytävällä.
- Vaikka rahoitusta saataisiinkin, on se marginaalista vaadittavien kansallisten panosten suuruuteen.

## 1.2 Verkon määrittelevästä suunnittelumenetelmästä

TEN-T suuntaviivat -asetuksen johdannossa määritellään verkon määrittelyn periaatteet:

(11) **Kattavan verkon** olisi muodostuttava Euroopan laajuudesta liikenneverkosta, jossa -- kaikkien unionin alueiden, mukaan lukien syrjäiset alueet, saarialueet ja syrjäisimmät alueet, saavutettavuus ja yhteyksien toimivuus on varmistettu ja joka vahvistaa alueiden välistä sosiaalista ja taloudellista yhteenkuuluvuutta. --

(13) -- **Ydinverkon** olisi muodostettava runko kestävän multimodaalisen liikenneverkon kehittämiseksi ja edistettävä koko kattavan verkon kehittämistä. Unionin toimet olisi voitava kohdentaa niihin Euroopan laajuisen liikenneverkon osiin, joista saadaan suurin lisäarvo Euroopan tasolla, eli erityisesti rajanylityskohtiin, puuttuviin yhteyksiin, multimodaalisiin yhteyskohtiin ja vakavimpiin pullonkauloihin, minkä avulla myös edistettäisiin valkoisessa kirjassa asetettua tavoitetta vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 60 prosenttia vuoden 1990 tasoista vuoteen 2050 mennessä.

(41) **Ydinverkko on yksilöity objektiivisen suunnittelumenetelmän perusteella.** Tässä menetelmässä on yksilöity tärkeimmät kaupunkisolmukohdat, satamat ja lentoasemat sekä rajanylityspaikat. Nämä solmukohdat liitetään mahdollisuuksien mukaan multimodaalisyhteyksiin, kunhan ne ovat taloudellisesti kannattavia, ympäristön kannalta kestäviä ja toteutettavissa vuoteen 2030 mennessä. Menetelmä on varmistanut yhteenliitettävyyden kaikkien jäsenvaltioiden osalta sekä tärkeimpien saarten integroinnin ydinverkkoon.

Tämä objektiivinen suunnittelumenetelmä rakentuu yleiseurooppalaisille periaatteille. Itä- ja Pohjois-Suomen alue on harvan asutuksensa ja pitkien etäisyyksiensä vuoksi monella tapaa poikkeus. Tätä varten TEN-T -verkon määrittelyä määrätään samassa asetuksessa edelleen:

(14) **Asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa olisi voitava myöntää poikkeuksia ydinverkkoon sovellettavien infrastruktuurivaatimusten osalta.** Niihin olisi kuuluttava tapaukset, joissa investointi ei ole perusteltavissa, **esimerkiksi harvaan asutuilla alueilla.**

Samoin asetuksen artikla 38 määrää, että: 2. **Ydinverkon on oltava liitetty yhteen solmukohdissa sekä tarjottava yhteydet jäsenvaltioiden välillä ja naapurimaiden liikenneinfrastruktuuriverkkojen kanssa.**

**Päätelmiä:**

- Vaatimukset ydinverkolle pääsystä eivät objektiivisesti mitaten Suomen liikenneverkon osalta toteudu helposti harvan asutukset/vähäisten liikennemäärien vuoksi
- Käsittääksemme yksi perustelu, joka mahdollisti mm. pääradan ydinverkkoaseman on ollut em. velvoite taata yhteydet jäsenmaiden välillä (maayhteys EU:n ja Suomen välillä).
- TEN-T-ydinverkko sisältää jo yhteyden Venäjälle.
- Uusien nopeiden itärata -yhteyksien saaminen TEN-T-ydinverkkoon on haastavaa perustella näiden ulkomaailman yhteyksien (ja siten EU-lisäarvon) perusteella

### 1.3 Rautatie vs. maantie

TEN-T-politiikka linkittyy paitsi keskeisten liikenneyhteyksien kehittämiseen, myös muihin EU:n liikennepolitiikan tavoitteisiin. Nämä tavoitteet ovat kattavasti esillä [EU:n liikennepolitiikan valkoisessa kirjassa](#) (2011). Keskeisimpiä tavoitteita on liikennevirtojen siirtäminen kumipyöriltä raiteille, mm. ilmastosyistä.

Näin ollen TEN-T-politiikassa ja siihen liittyvässä CEF-rahoituksessa <sup>1</sup>painotetaan myös vahvasti raideliikennettä. Näin ollen maissa, joissa on rautatieverkko, ei CEF-ohjelma juuri rahoita tieliikenneinfrastruktuuria (lukuun ottamatta esim. ITS-järjestelmiä tai raskaanliikenteen taukopaikkoja tms.).

**Päätelmiä:**

- Suomen osalta ei ole perusteltua olettaa, että TEN-T-maantieyhteyksiin liittyviin investointeihin saataisiin merkittävää EU-rahoitusta.
- Jos lisää maantieyhteyksiä otetaan ydinverkolla, lisää se jälleen EU-lainsäädännöstä johtuvia investointivastuita mutta ei lisää rahoitusmahdollisuuksia.
- Koska Suomen valtion on seisottava ydinverkon takana, on epätodennäköistä, että lisää maantieyhteyksiä otetaan ydinverkolle, koska niistä lisääntyvät vain valtion menot ja vastuut EU:n suuntaan, eikä lisärahoitusmahdollisuuksia avaudu.

### 1.4 TEN-T-verkon uudelleentarkastelu 2023 mennessä

TEN-T-asetus määrää artiklassa 54, että *'Komissio suorittaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2023, kuultuaan tarvittaessa jäsenvaltioita ja eurooppalaisten koordinaattoreiden avustuksella, ydinverkon toteuttamisen uudelleentarkastelun, jossa arvioidaan:*

- a) tämän asetuksen säännösten noudattamista;*
- b) tämän asetuksen täytäntöönpanon etenemistä;*

---

<sup>1</sup> Ks. Luku 2

- c) matkustaja- ja tavaraliikennevirtojen muutoksia;
- d) kansallisten liikenneinfrastruktuuri-investointien kehitystä;
- e) tämän asetuksen muutostarvetta. ’

Lisäksi asetuksen johdannossa (kohta 17) todetaan, että *’Euroopan laajuinen liikenneverkko kattaa ainoastaan osan olemassa olevista liikenneverkoista. Komission olisi vuoteen 2023 mennessä tehtävän ydinverkon toteuttamista koskevan uudelleentarkastelun yhteydessä arvioitava yhteistyössä asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa, olisiko verkkoon sisällytettävä muitakin osia, kuten tiettyjä luokkaan III kuuluvia sisävesiväyliä. Komission olisi tämän uudelleentarkastelun yhteydessä arvioitava myös hankkeiden etenemistä, ja sen olisi voitava tarvittaessa harkita kyseisiä määräaikoja uudelleen ottaen huomioon kehityssuunnat, jotka saattavat vaikuttaa näissä määräajoissa pysymisen todennäköisyyteen. ’*

Komissio on julkaissut tämän uudelleentarkastelun toteutuksesta [tiekartan](#), joka käynnistyy vuodenvaihteen 2018–2019 tienoille sijoittuvalla sidosryhmien julkisella kuulemisella.

Suomen hallitus toteaa [U-Kirjeessään U74/2018](#) Eduskunnalle, että Suomella on mahdollisuus TEN-T-verkon uudelleentarkastelussa esittää Jäämeren radan tai Tallinnan tunnelin liittämistä TEN-T -verkkoon-

#### Päätelmiä:

- Uudelleentarkastelussa otetaan siis huomioon, miten jäsenmaa on toteuttanut asetusta ja onko liikennevirroissa tapahtunut muutoksia. Tehtäviä päivityksiä siis arvioidaan tältä pohjalta. Myös LVM:ltä saadut lisätiedot viittaavat tähän.
- Eli jos haluttaisiin esittää tässä vaiheessa Itärajojen kehitykseltä olennaisia muutoksia TEN-T ydinverkkoon, tulisi näiden muutosten perusteluissa painottaa erityisesti em. seikkoja.
  - Ts. onko tarkasteluperiodilla tapahtunut olennaisia muutoksia liikennevirroissa ja miten jäsenmaassa on edennyt TEN-T-ydinverkon toimeenpano

## 2 Verkkojen Eurooppa -rahoitusväline (CEF)

### 2.1 Kaudella 2014–2020

EU:n infrastruktuuriohjelma Verkkojen Eurooppa -väline rahoittaa kaudella 2014–2020 investointeja yhteiseurooppalaisiin liikenne, energia ja tietoverkkoihin. Liikenneyhteyksien puolella rahoituksella toteutetaan ns. TEN-T-verkon toteutumista.

CEF:n rahoitusvolyymi vuosille 2014–2020 suoriin hankeavustuksiin on 22,4 miljardia euroa. Aivan ehdoton valtaosa CEF:n rahoituksesta kohdennetaan ydinverkkokäytävien toteutukseen (jotka Suomessa eivät tällä hetkellä yllä aivan eteläisintä Suomea pohjoisemmas). Nämä ydinverkkokäytävät säädetään CEF-asetuksen liitteessä I.

Noin puolet CEF:n suoriin hankeavustuksiin varatusta rahasta on varattu koheesiomaille (Cohesion Envelope), ja ei siten ole Suomen käytettävissä. Toinen puoli on eli ns. General Envelope on kaikkien jäsenmaiden kilpailtavissa olevaa rahoitusta. Tukiprosentti vaihtelee 20-85 % riippuen hankkeen tyypistä. Vanhojen EU-jäsenmaiden alueella toteuttavien infrastruktuuri-investointien osalta tukiprosentit ovat pääsääntöisesti lähempänä 20:tä prosenttia. Lisäksi 1,55 miljardia on varattu lainainstrumentteihin (CEF Debt Instrument).

CEF-ohjelmaa toteutetaan vuosittain järjestettävissä CEF-hauissa. CEF haut jaetaan erilaisiin alahakuihin, joissa yleisperiaatteena on se, että Multi-Annual Programme -haut (MAP) kohdistuvat suurempiin projekteihin voittopuolisesti ydinverkkokäytävillä ja horisontaalisilla prioriteettialoilla (mm. raideliikenteenhallintajärjestelmien yhteensopivuus) ja Annual Programme -haut (AP) pienemmän volyymin hankkeisiin myös kattavalla verkolla.

Jotta CEF-hakemus voidaan jättää, on kansallisen osarahoituksen oltava varmistettu. Lisäksi **hankehakemukselle on oltava LVM:n hyväksyntä**. Hankehakemukset käsitellään LVM:n johtoryhmässä ja VNK:n raha-asianvaliokunnassa.

**Ehdoton valtaosa CEF-rahoituksesta on kuitenkin tällä kaudella kohdistettu ns. ydinverkkokäytävälle, joihin Päärata ei nykyisellään kuulu.** Ydinverkkokäytävälle on myös perustettu ns. Corridor Forumit, joille on nimetty korkean tason Corridor Coordinatorit. Näillä foorumeilla käydään vuoropuhelua kaikkien hallinnon tasojen (paikallisesta EU-tasolle), relevanttien teollisuuden edustajien ja liikenneoperaattoreiden kesken siitä, miten parhaiten edistää yhteyksien tasapainoista toteutumista.

## 2.2 Kaudella 2021-

Komissio antoi 6 päivänä kesäkuuta 2018 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Verkkojen Eurooppa -välineen perustamiseksi. Ns. General Envelope, josta Suomi voi hakea tukea liikennehankkeilleen on tulevalla kaudella 11,4 mrd €, eli rahoitusta tulee olemaan seuraavalla kaudella saatavilla vähemmän kuin kuluvalle rahoituskaudella. Eli kilpailun rahoituksesta voidaan olettaa kiristyvän entisestään.

Uutena noin 5,8 miljardia euroa on varattu sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin. Tavoitteena on varmistaa ripeät joukkojen ja taistelumateriaalin siirtymiset EU-maiden välillä.

Suomen kannalta positiivista on ydinverkkokäytävän jatkuminen pohjoiseen (Nelostie ja Päärata Tornion rajalle asti). Tämä lisää Suomen mahdollisuuksia hakea tukea ratahankkeilleen.

## 3 Lisätietoja:

[TEN-T Liikenneviraston sivuilla](#)

[CEF-ohjelman sivut](#)

[CEF Regulation](#)

[TEN-T Guidelines](#)

[Tiekartta TEN-T suuntaviivat -asetuksen uudelleenarvioinnista](#)

[TEN-T Planning methodology](#)

[CEF 2021 -esitys](#)