

Lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

59/08.00/2021

Kaupunginhallitus 15.02.2021 § 35

Parlamentaarinen ohjausryhmä on hyväksynyt valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (VLJS) luonnoksen vuosille 2021-2032 ja lähettänyt sen 21.1.2021 lausunolle. Lausuntoaika päättyy 23.2.2021.

Suunnitelman tavoitteet ovat seuraavat:

Saavutettavuus: Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.

Kestävyys: Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla.

Tehokkuus: Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Tavoitteet ovat rinnakkaisia ja kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta.

Suunnitelmassa esitetään:

1. Yleiset lähtökohdat
2. Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset
3. Visio liikennejärjestelmän kehittämiselle vuoteen 2050
4. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset
5. Toimenpideohjelma
6. Valtion rahoitusohjelma
7. Vaikutusten arvioinnin yhteenveto
8. Evästyksiä seuraavan suunnitelman laatimiseen

Lausuntokierroksen jälkeen valtioneuvosto antaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman selontekona eduskunnalle keväällä 2021. Eduskuntakäsittelyn jälkeen valtioneuvosto päättää suunnitelmasta. Väylävirasto laatii tämän jälkeen valtion väyläverkkoja koskevan investointiohjelman seuraavaksi 6-8 vuodeksi hyödynnettäväksi mm. valtion talousarvioesitysten valmistelussa.

Merkitään tiedoksi kaupunginhallituksen Virta-työtilassa oleva liikennejärjestämisuunnitelmaan liittyvä aineisto sekä kaupunkiseudun kuntayhtymän lausuntoluonnos.

Kaupunginjohtajan ehdotus: Oriveden kaupunki esittää lausuntonaan valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta seuraavaa:

Suunnitelmassa käsitellään monipuolisesti liikennejärjestelmän eri osa-alueita, eri liikennemuotoja ja kehittämistarpeita ja suunnitelma on tärkeä maamme pitkän aikavälin liikennejärjestelmän kehittämisen pohjaksi.

Myönteistä on perusväylänpidon rahoitustaso (1,4 mrd. €/v. 2025 alkaen + indeksikorotus). Riskinä on edelleen elinkeinoelämälle tärkeän alempias- teisen tieverkon rapautuminen. Kehittämisinvestointien rahoituksen nosto aiemmin esitetystä on välttämätöntä. Summa (yht. n. 500 M €/v.) on kui- tenkin edelleen aivan liian niukka välttämättömiin kehittämistarpeisiin näh- den. Rahoitusohjelma pitäytyy tämän hallituskauden osalta julkisentalou- den suunnitelmassa, mutta tukeutuu lisärahoitukseen seuraavien hallitus- ten osalta. Erityisen huolestuttavaa on rahoituksen notkahdus vuosina 2023 ja 2024, jota tulisi korjata, jotta välttämättömiä kehittämishankkeita voitaisiin aloittaa myös mainittuina vuosina. Hyvin perustellut ja tehok- kaasti toteutetut valtion infrainvestoinnit lisäävät talouskasvua ja niitä kan- nattaa toteuttaa taantumissa ja matalan korkotason aikana.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma jää liian yleispiirteiselle tasolle ja pitkäjän- teisyys ja ennakoitavuus jäävät vaillinaisiksi. Suunnitelmassa tulee määri- tellä tarkemmin ne periaatteet, joiden perusteella tieliikenneinvestointeja priorisoidaan ja aikataulutetaan. Suunnitelma konkretisoituu Väyläviraston erikseen valmistelemissa 6-8 vuoden investointiohjelmassa. Sen valmis- telussa on tulevaisuudessa ottaa huomioon vahvana ohjauksena Liikenne- ja viestin- tävirasto Traficom joulukuussa 2020 valmistuneessa "Liikenneverkon strateginen tilannekuva" -raportissa esitetyt selvitykset ja perusteet.

Traficomien raportin tilannekuvan perusteella Vt-9 välillä Tampere-Orivesi on palvelutasopuutteiden johdosta (mm. liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus) yksi kiireellisimpiä kehittämishankkeita valtatieverkossa. Valtatie 9 (VT9) on Suomen poikittaisliikenteen tärkein pääväylä, jolla on suuri merkitys vientiteollisuudelle sekä maan sisäiselle liikenteelle alueke- hitysvaikutuksineen, joka ulottuu Varsinais-Suomesta Pirkanmaalle ja Keski-Suomeen ja aina Venäjän rajalle saakka. Ysitien sujuva poikittaislii- kenne vaikuttaa olennaisesti Tampereen, Jyväskylän ja Kuopion sisä- maassa sijaitsevien, kasvavien kaupunkiseutujen saavutettavuuteen ja menestymisen edellytyksiin.

Vt 9:n Tampere-Orivesi -yhteysväli ei nykyisellään täytä lähimainkaan pal- velutasoluokan I välille asetettuja tavoitteita koskien pitkämatkaisen lii- kenteen hyvän ja tasaisen matkanopeuden turvaamista, nopeusrajoituk- sia, turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein sekä liittymien määrää. Myös yhteysvälin turvallisuudessa on pitkän aikavälin onnetto- muustilastojen sekä ELYn ja Traficomien selvitysten mukaan merkittäviä ongelmia. Haasteet lisääntyvät tulevaisuudessa ennusteiden mukaisesti entisestään kaupunkiseudun kasvun sekä VT9:n varrelle rakentuvien uu- sien asuin- ja yritysalueiden myötä.

Kestävän talouskasvun ja liikenteen tiukkojen päästövähennystavoitteiden kannalta on tärkeää, että elinkeinoelämän ja joukkoliikenteen keskeiset kuljetusreitit ovat sujuvia, turhia pysähdyksiä ei ole ja matka-ajat ovat en- nakoitavissa. VT9:n Tampere-Orivesi välin parantamisella olisi suuri vai- kutus myös näiden tavoitteiden edistämiseen poikittaisliikenteen tärkeim- pänä tieyhteytenä sekä vientiteollisuuden ja satamakuljetusten keskeise- nä väylänä. VT9 Tampere-Orivesi -yhteysvälin perusparantamisen hanke- arvioinnin mukaan kyseessä on erittäin kannattava investointi.

VT9:n Tampere-Orivesi -yhteysvälin perusparantaminen on Liikennever- kon strategisen tilannekuvan, tehtyjen hankearviointien sekä ELY:n tilas-

tojen perusteella erittäin tärkeä ja kiireellinen hanke, jolla vastataan Suomen vilkkaimman kaksikaistatien ja poikittaisliikenteen pääväylän merkittäviin palvelutaso- ja turvallisuuspuutteisiin. Tampereen voimakkaasti kasvavalla kaupunkiseudulla yhteysvälin ongelmat kasvavat lähitulevaisuudessa entisestään, ja toisaalta yhteysväliin investoimisella olisi myös merkittävä vaikutus laajempaan valtakunnalliseen aluekehitykseen. Elinkeinoelämän tärkeänä kuljetusväylänä VT9:n Tampere-Orivesi -yhteysvälin parantamisella on vaikutusta myös valtakunnalliseen huoltovarmuuteen.

VT9:n perusparannus Tampere-Orivesi -yhteysväliillä tukee erinomaisesti Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyjen saavutettavuuden sekä liikennejärjestelmän tehokkuuden ja kestävyuden tavoitteita. Edellä kuvatuin perustein VT9:n Tampere-Orivesi -yhteysvälin perusparannuksen valmistelu ja pikainen käynnistäminen koko yhteysvälin osalta tulee priorisoida Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman perusteella tehtävässä liikenneinvestointien ohjelmoinnissa ja valtion talousarvion valmistelussa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisältyy uutena asiana yhteisrahoitusmalli, joka periaatteiden mukaan yhteisrahoitusmallia hyödynnetään nykyistä kattavammin kun väylänpitäjän lisäksi hankkeesta syntyy merkittäviä hyötyjä myös muille osapuolille (esim. kunnat). Valtion kustannusosuus on maksimissaan 30 % kuntien omistamissa raideliikennehankkeissa tai muissa suurissa joukkoliikennehankkeissa, 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa hankkeissa sekä 50 % liityntäpysäköinti, kävely ja pyöräliikennehankkeissa.

Esitetty yhteisrahoitusmalli on kohtuuton kuntien kannalta. Se muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita sekä se tekisi yleisen linjan lain tarkoittamasta ns. erityisestä syystä, jonka pohjalta kunta voi halutessaan osallistua valtion hankkeen kustannuksiin. Valtion hankkeet aiheuttavat kunnille kustannuksia esimerkiksi katuverkon, kunnallistekniikan, joukkoliikenteen sekä muiden investointiin välittömästi liittyvien kustannusten myötä. Tätä räsitusta ei tule enää lisätä.

~~Valtion politiikka on ristiriitaista. Samalla kun valtio havittelee lisääntyvää kuntien rahoitusta valtion liikenneinfraan, uhkaa sote-uudistus heikentää kuntien rahoitusasemaa ja investointikykyä. (esittelijän kokouksessa tekemä muutos). Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea vain isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin. Lähtökohtana on, että valtio vastaa valtion väylistä ja kunnat katuverkosta.~~

Päätös: Ehdotus hyväksyttiin.

Asianmukaisesti allekirjoitetusta ja tarkastetusta pöytäkirjasta kirjoitetun otteen oikeaksi todistaa:

Orivedellä 19.2.2021



Helena Lappi
pöytäkirjanpitäjä

