

35 §

Lausunnon antaminen valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksesta ja vaikutusten arvioinnista

NOK/315/00.01.02/2021

Kaupunginjohtaja Eero Väättäinen:

Tausta

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Suunnitelmaa valmistellaan parlamentaarisesti ja vuorovaikutteisesti sidosryhmien kanssa. Valtioneuvoston on tarkoitus antaa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 selontekona eduskunnalle keväällä 2021. Eduskuntakäsittelyn jälkeen valtioneuvosto päättää suunnitelmasta.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu luo yhteistä tilannekuvaa liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisuksista ja kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmä kehittämiseksi. Suunnitelmassa esitetään visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset sekä toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma. Suunnitelmaluonnos on laadittu vuosien 2021-2024 osalta julkisen talouden suunnitelman asettamassa taloudellisessa raamissa, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää. Vuosien 2025-2032 osalta suunnitelmaluonnos on laadittu parlamentaarisen ohjausryhmän linjaaman taloudellisen raamin mukaisesti. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole huomioitu vuoden 2020 seitsemättä lisätalousarviota eikä hallituksen esitystä vuoden 2021 talousarvion täydentämisestä. Niiden edellyttämät korjaukset tehdään lausuntokierroksen jälkeen.

Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää.

Ympäristöarvioinnin lisäksi on arvioitu, miten suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Sen tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2021-2032 sekä sen vaikutusten arvioinnista, johon sisältyy viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi.

Lausuntokierroksella saatu palaute huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman viimeistelyssä ennen päätöksentekoa ja vaikutusten arvioinnissa.

Linkit

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019>

- Valtakunnallinen liikennejärjestelmä hankeikkunassa.

[RAPORTTI_20210121134701.PDF \(hankeikkuna.fi\)](#)

-Liikenneverkon strateginen tilannekuva.

Lausuntopyyntö

Lausuntopyyntö on avoin kaikille. Lausuntoa pyydetään ensisijaisesti lausuntopalvelu.fi kautta, mutta lausunto voidaan toimittaa myös LVM:n kirjaamoon.

Pirkanmaan maakuntahallitus on antanut asiasta lausunnon,

[Esityslistahaku-esityslistan asiat \(ktweb.fi\)](#)

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä on myös antanut lausunnon,

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/ShowAllProposalAnswers?proposalId=49760799-deb6-4e2d-8beb-93e59468d6b7>

Lausuntopyynnössä on suunnitelmaluonnoksen kommentointia strukturoitu seuraavilla kysymyksillä:

- Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?
- Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?
 - Liikenneverkko ja solmukohtat
 - Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut
 - Liikennejärjestelmän tukitoimet
 - Muut toimenpiteet
- Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?
- Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Vaikutusten arvioinnin osalta kommentointia on strukturoitu seuraavilla kysymyksillä:

- Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?
- Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Yleisesti vielä tiedustellaan, miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

Liitteet

Nokian kaupungin lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksesta ja vaikutusten arvioinnista

Oheismateriaali

[Liikenne12 Suunnitelmaluonnos FI.pdf](#) -

[Liikenne12 Vaikutusten arviointi.pdf](#) -

[Liikenne 12_ suunnitelmaluonnos kalvosarja fi.pdf](#) -

[Liikenne12 vaikutusten arviointi kalvosarja fi.pdf](#)

Kaupunginjohtajan ehdotus

Kaupunginhallitus päättää

antaa liitteen mukaisen lausunnon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksesta ja vaikutusten arvioinnista.

Kokouskäsitely

Talusojohtaja Mikko Koskela palasi kokoukseen tämän asian käsittelyn aikana klo 17.11.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tiedoksi

Liikenne- ja viestintäministeriö (lausuntopalvelu.fi)

Lisätiedot

kaupunginjohtaja Eero Väätäinen, puh. 040 133 4444
etunimi.sukunimi@nokiankaupunki.fi

Otteen pöytäkirjasta oikeaksi todistaa

25.02.2021

Titta Flink, hallintosihteeri



Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Suunnitelman tavoitteina ovat saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus.

Liikennejärjestelmän on määrä mm. vastata elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Nokian kaupunki näkee tärkeimmiksi toimenpiteiksi varmistaa väylänpidon rahoituksen riittävyys, edistää erityisesti kasvavien kaupunkiseutujen kestävästä liikkumisesta sekä kehittää liikenneverkkoa erityisesti huomioiden elinkeinoelämän toimintaedellytykset.

Nokian kaupunki esittää, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei linjata toimenpide- ja rahoitusraamitasolla kaikesta valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisestä vaan nostetaan määrätietoisemmin esiin kokonaisuuden kannalta keskeiset teemat. Sisältöjä tulee voida laajentaa tulevilla suunnittelukierroksilla, ja tarpeen mukaan pitää olla mahdollisuus reagoida nopeastikin muuttuviin tarpeisiin.

Kasvavalla ja vetovoimaisella Tampereen kaupunkiseudulla on useita valtakunnallisella tasolla linjattavia kehittämishankkeita, jotka on kirjattu MAL-sopimukseen 2020-2023. Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnosta onkin tarpeen näiltä osin täydentää. Nokian kaupunki tukee Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän esille nostamia kohteita.

Kohteiden joukossa on seudun lähijunaliikenteen kehittäminen. Nokia - Tampere - välisen lähijunaliikenteen kehittäminen kytkeytyy laajemmin rataverkon pääväyliin kuuluvan Tampere-Pori/Rauma -raideyhteyden ja läntisen Suomen raideliikennekokonaisuuden kehittämiseen. Väyläviraston teettämä tarveselvitys Tampere-Pori (/Rauma) -raideyhteydestä (27/2020) valmistui toukokuussa 2020. Tarveselvityksessä esitetyt raideyhteyden tärkeimmät investoinnit ovat Nokialla, Harjavallassa ja Kokemäellä sekä Porin satamayhteyksillä.

Rataosuuden tärkeimmäksi ja kriittisimmäksi kehittämiskohteeksi on todettu Nokian aseman liikennepaikan ja sen raiteiston kehittäminen. Nokian ratapiha on keskeinen koko rataosuuden liikenteen kannalta, sillä jokainen tavara- ja henkilöjuna kulkee aseman kautta. Lisäksi Nokia on tällä hetkellä Tampereen seudun lähiliikennepilotin pääteasema. Yksi henkilölaituri muodostuu pullonkaulaksi, joka vaikuttaa

TÄÄLLÄ SYNTYY  TTA.



junatarjonnan määrään. Suosituksena on, että Nokian liikennepaikan kehittäminen priorisoidaan kiireellisellä aikataululla. Toinen merkittävä infrastruktuuritoimenpide on rataosuuden suojustuksen parantaminen. Näin saadaan kohtalaisen kustannustehokkaalla tavalla parannettua liikennöintiedellytyksiä rataosuudella ja kasvatettua junafrekvenssiä. Muista rataosuudella huomatuista kehittämistoimenpiteistä kolmanneksi tärkeimpänä on pidetty Lielähti–Nokia -välin kaksoisraiteen rakentamista. Yksiraiteisen rataosuuden junamäärä on erittäin suuri, mikä lisää huomattavasti häiriöriskiä koko radalla.

Tavaraliikenteen kannalta keskeisimpiä kehittämistoimenpiteitä ovat akselipainonnostot sekä Harjavallan ratapihan kehittäminen

Liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaisesti Porin ja Rauman satamat ovat keskeisiä kansainvälisiä solmukohtia. Satamilla on suuri merkitys elinkeinoelämän tarpeisiin ja mahdollisuuksiin. Koska suurin osa henkilö- ja tavaraliikenteestä kulkee kumipyörillä jatkossakin, on valtateiden 12 ja 11 kuntoon, korjausvelan pienentämiseen ja kehittämiseen edelleen tarvetta. Merkittäviä investointitarpeita on po. valtateilla myös Nokian kaupungin alueella.

Edellä olevien lisäksi Nokian kaupunki esittää myös Tampere - Pietari välisen raideyhteyden kehittämistä.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

Nokian kaupunki yhtyy jo monien lausunnonantajien kannanottoon siitä, että kokonaisrahoitustaso ei vastaa riittävästi suunnitelman tavoitteisiin eikä kasvavien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin. Rahoituksen notkahdus vuosina 2023 ja 2024 on huolestuttavaa. Riskinä myös on, että elinkeinoelämälle tärkeä alempiasteinen tieverkko rapautuu.

Suunnitelman mukaista yhteisrahoitusmallia hyödynnettäisiin nykyistä kattavammin, kun väylänpitäjän lisäksi hankkeesta syntyy merkittäviä hyötyjä myös muille osapuolille, esim. kunnat ja elinkeinoelämä.

Esitetty yhteisrahoitusmalli on kohtuuton, ja muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita. Periaatteellisena lähtökohtana tulee olla valtion vastuu valtion



väylistä ja kuntien vastuu katuverkosta. Vain poikkeustapauksissa rajatusti voisi olla toisin. MAL seutujen osalta kustannusjaot valtion hankkeiden ja kuntien hankkeiden osalta tulisi määritellä prosenttiosuuksina valtion ja kaupunkiseutujen yhteisessä jatkotyössä.

Myös elinkeinoelämän on voitava luottaa siihen, että valtio kantaa vastuun liikennejärjestelmästä. Epävarmuus investointien rahoittamisesta ja näin ollen toimintaedellytyksistä saattaa joissakin tilanteissa vaarantaa toiminnan jatkuvuutta tai kansainvälisessä sijaintipaikkakilpailussa heikentää Suomen kiinnostavuutta.

Hankeyhtiöiden osalta voidaan todeta, että kunnat ovat sitoutuneet vain suunnittelun rahoittamiseen osaltaan, eivät toteutuksen, josta valtion tulee kantaa vastuu. Suomen tulisi pyrkiä hyödyntämään EU-rahoitusta pitkäjänteisesti ja täysimääräisesti. EU-rahoitusta tulisi hyödyntää myös kaupunkiseutujen raidehankkeissa.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Vision sisältämät teemat käsittävät kattavasti liikennejärjestelmän kehittämisen eri ulottuvuuksia.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

--

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

--

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

--



Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

--