

**From:** no-reply@raseborg.fi  
**Sent:** 18. joulukuuta 2019 15:18  
**To:** Kirjaamo LVM  
**Subject:** Kaupunginhallitus 16.12.2019 § 473 Raaseporin kaupungin lausunto;  
Valtakunnallisen liikennejärjestelmän vaikutusten arviointiohjelma

**Attachments:**

Bilaga\_1\_Utdrag\_Kaupunginhallitus\_16.12.2019\_§\_473\_Raaseporin\_kaupun.P  
DF;  
Bilaga\_2\_Utdrag\_Stadsstyrelsen\_16.12.2019\_§\_473\_Raseborgs\_stads\_utlå.PDF

Ärende/Asia: Lausuntopyyntö: Valtakunnallisen liikennejärjestelmän vaikutusten arviointiohjelma  
Dnr/Dnro: 1724/08.00.00.02/2019  
Avsänd/Lähetetty: 18.12.2019  
Carita Björklöf  
carita.bjorklof@raseborg.fi

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Lausuntopyyntöönne viitaten, lähetämme Raaseporin kaupungin lausunnon valtakunnallisen liikennejärjestelmän vaikutusten arviointiohjelmasta.

Lausunto on myös annettu lausuntopalvelun kautta.

Toimeksi saaneena

Carita Björklöf  
kansliasihteeri  
kaupunginkanslia  
p. 019-2892113

Detta meddelande har skickats från Raseborgs stads ärendehanteringssystem.  
Svara inte på detta meddelande.

Tämä viesti lähetettiin Raaseporin kaupungin asianhallintajärjestelmästä.  
Älä vastaa tähän viestiin.



Kaupunginhallitus

1724/08.00.00.02/2019

## § 473 Raaseporin kaupungin lausunto; Valtakunnallisen liikennejärjestelmän vaikutusten arviointiohjelma

Kaupunginhallitus 16.12.2019 § 473

Valmistelija: jan.grondahl(at)raasepori.fi, puh.019 289 2550  
Esittelijä: Ragnar Lundqvist, kaupunginjohtaja

Raaseporin kaupunginhallitus lausuu seuraavaa Valtakunnallisen liikennejärjestelmän vaikutusten arviointiohjelmasta.

Lausunto noudattaa lausuntopalvelu.fi julkaistuun lausuntolinkkiin, jonne lausunto pyydetään jättämään.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tulee ohjaamaan Suomen liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä pitkälle tulevaisuuteen. Suunnitelmassa esitetään Suomen liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmän tavoitteet sekä toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmaan sisältyy 12-vuotinen toimenpideohjelma.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan siten, että siitä voidaan tehdä päätös kevään 2021 aikana.

Lausuntopalvelussa esitetyt ennakkokysymykset;

### **Onko arvioinnin lähestymistapaan tai menetelmiin kommentteja tai kehittämistarpeita?**

Hallitusohjelman mukaan väyläverkon kokonaiskehittäminen linjataan osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Lisäksi pääväyliä ja niiden palvelutasoa koskevan asetuksen toimivuus ja muutostarpeet arvioidaan liikennejärjestelmätyön yhteydessä.

- Pääväyliä koskevat palvelutasopäätökset (esim runkoverkkoasetus 2019) takaa pidemmän ajan suunnittelun pitkäjänteisyyden.

Hallitusohjelman mukaan suoran budjettirahoituksen rinnalle nostetaan erillisrahoituksen ratkaisuja hankekohtaisesti.

- Erillisrahoitusta varten tulisi huomioida Uudenmaan erityisasema runsasliikenteisenä maakuntana suhteessa muuhun maahan. Erityisesti Länsi-Uudenmaan tiestön- sekä rautateiden peruskunnossapitoa sekä palvelutason parantamista tulee kehittää.

### **Huomioidaanko vaikutusten arvioinnissa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmat kattavasti**

Hallitusohjelman mukaan käynnistetään yhteistyöverkosto, jonka tehtävänä on kehittää päästömittaristoja verotuksen pohjaksi osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmän vaikutusten arviointiohjelmaa



## Kaupunginhallitus

- Päästömittarit eivät kohtele kansalaisia tasaveroisesti, mikäli asutustiheyttä ja joukkoliikenteen palvelutasoa ei huomioida paikallisten ominaispiirteiden mukaisesti. Esim. Raaseporissa on toisaalta hajaantunut yhteiskuntarakenne ja kaupunkimme taajamat ovat rakentuneet junaliikenteen varaan. Päästömittarit tulee kehittää siten, että ns. kasvukeskusten ulkopuolella asuvat ihmiset huomioidaan eri päästömittarointiin perustuvalla vero-seuraamuksella. Pääkaupunkiseudulle (tai vastaavasti kasvukeskukset Tampereen ja Turun seudut) asetetut päästömittarit eivät sellaisenaan toimi Raaseporissa (tai vastaavassa harvaan asutetussa kunnassa)

Hallitusohjelman mukaisesti liikenteen päästövähennystavoitteiden tulee vastata Suomen hiili-neutraaliustavoitteeseen. Suomi vähintään puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Tämä on askel kohti hiiletöntä liikennettä. Yllämainittuun tavoitteeseen pääseminen edellyttää siis merkittäviä panostuksia joukkoliikenteen kehittämiseen kehittyvien kasvukeskusten ulkopuolella sekä haja-asutusalueilla.

### **Minkä tyyppistä vuorovaikutusta ja viestintää toivot valtakunnallisen liikennejärjestelmä-suunnitelman valmistelun aikana?**

Ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan parlamentaarisessa ohjauksessa 12 vuodelle. Suunnitelmaluonnos viedään valtioneuvoston selontekona eduskunnan käsiteltäväksi ja valtioneuvoston päätettäväksi. Suunnitelmaa valmistellaan siten, että siitä voidaan tehdä päätös kevään 2021 aikana. Yleisöä kuullaan, minkä ansiosta viranomaisilla ja laajemmalla yleisöllä on mahdollisuus esittää näkemyksiä. Kuulemisen tuloksia hyödynnetään suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa. Arvioinnin ohjelma on nähtävillä syksyllä 2019, jolloin kansalaiset, viranomaiset ja sidosryhmät voivat lausua näkemyksensä.

- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lisäksi seutukuntien tulee laatia ns. paikallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ns. alemmalla tasolla. Valtakunnallinen LSJ painottuneen valtakunnallisesti- tai ainakin maakunnallisesti merkittäviin suuriin hankkeisiin. Paikallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaan seutu- tai kuntatasolla tuoda esiin merkittäviä, saman alueen kuntien yhteisiä tavoitteita. Paikallisia LJS sopimuksia on laadittu esim. Länsi Uudellamaalla, jossa kuntien kesken on sovittu yhteisistä liikennejärjestelmään liittyvistä kehityshankkeista.
- Siis seudullinen liikennejärjestelmäsuunnittelu voisi olla esim. 6 vuotinen, joka päivitetään 12 vuorisen valtakunnallisen LJS puolivälissä. Samalla seurataan valtakunnallisen LJS toteutumaa. Tämä toimintamalli tukee seuraavaa LJS arviointiohjelman tavoitetta.
- Paikallista vaikuttavuutta valtakunnallisen LJS toteutumaan tukee alla mainitut kirjaukset vaikutusten arviointiohjelmasta;
- Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa luodaan yhteinen liikennejärjestelmää koskeva tahtotila, jonka tavoite on lisätä yhteistyötä poliittisten päättäjien, valtion toimijoiden, alueiden (**kuntien**), elinkeinoelämän ja muiden toimijoiden kesken. Yhteiset päämäärät ja tavoitteet liikennejärjestelmätyössä, sovittuun rahoitustasoon sitoutuminen sekä pitkäjänteinen näkökulma liikennejärjestelmän kehittämiseen luovat pohjaa ihmisten hyvinvoinnille ja liikkumiselle, alueiden toimivuudelle ja elinvoimaisuudelle sekä kansantalouden kehitykselle



## Kaupunginhallitus

- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma antaa osaltaan lähtökohtia myös maakuntien, kaupunkiseutujen ja **kuntien tarkemmalle liikennejärjestelmätyölle** ja suunnittelulle. Eri suunnittelutasojen vuorovaikutuksella ja yhteistyöllä varmistetaan, että eri tason suunnitelmat on yhteen sovitettu tarpeellisin osin
- Kaupunkiseutujen ja valtion välillä tehtävän sopimusyhteistyön liikennejärjestelmää koskevat kysymykset sovitetaan yhteen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Tavoitteena on, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet näkyvät **kaupunkiseutujen ja valtion välisissä sopimuksissa** ja että sopimusten toimenpiteillä edistetään osaltaan valtakunnallisen liikennejärjestelmätavoitteiden toteutumista kaupunkiseuduilla.

### Muita eväitä suunnitelman valmisteluun:

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävää liikennejärjestelmää ottamalla erityisesti huomioon:

- 1) liikenteen, maankäytön, palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutus ja toimintojen synnyttämä nykyinen ja tuleva liikennetarve;
- 2) eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja matkaketjujen toimivuus;
- 3) elinkeinoelämän kuljetustarpeet ja kuljetusketjujen toimivuus;
- 4) liikenteen turvallisuus;
- 5) liikenteen ympäristöhaittojen ennalta ehkäiseminen ja vähentäminen;
- 6) liikennejärjestelmän energiatehokkuus;
- 7) tiedon ja digitalisaation hyödyntämismahdollisuudet;
- 8) yksityiset ja markkinaehtoiset liikkumispalvelut sekä liikenne- ja kuljetuspalvelut;
- 9) julkisten ja julkisesti rahoitettujen liikkumispalvelujen sekä liikenne- ja kuljetuspalvelujen kehittämis- ja rahoitustarpeet; sekä
- 10) liikenneverkkojen ja niiden solmukohtien kehittämistarpeet ja rahoitus.

- Yllä kuvatut lain mukaiset liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet ovat kannatettavia pitkän aikavälin toteutettavaksi esitettyjä toimenpiteitä. Kaupunkien rakennemuutos on otettava huomioon – (väestön)kasvu ei voi olla kehittymisen este, eli myös maltillisella väestönmuutoksella tulee voida perustella liikennejärjestelmän kehitystoimenpiteitä
- Länsi Uudenmaan asema ja merkitys esim. pääkaupunkiseudun ns. työpaikkareservinä tulevaisuudessa tulee kasvamaan. Hyvien ja toimivien joukkoliikennemuotojen kautta ihmiset voivat pendelöidä pääkaupunkiin, mutta työmatkaliikenne pääkaupunkiseudulta myös esim. Raaseporin on mahdollista. Länsi Uusimaa/Raasepori voi tarjota useita uusia työmahdollisuuksia toimivan liikennejärjestelmän johdosta.
- Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisellä voi olla Raaseporin kannalta seuraavia paikallis- ja ympäristövaikutuksia, jos suunnitelman toimenpiteet koskevat esimerkiksi seuraavia liikennejärjestelmän osa-alueita:
  - Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T ja sen kehittäminen, tieliikenteen kehittäminen, kuten maantieliikenne, tavaraliikenne ja raskaan liikenteen taukopaikat
  - rautatieliikenteen kehittäminen, kuten henkilö- ja tavaraliikenne



Kaupunginhallitus

- satamien kehittäminen, kuten satamien maaliikenneyhteydet ja meriväylien kehittäminen
- jäänmurtotoiminnan kehittäminen.

Liikenneverkkojen osalta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtö kohtina ovat Euroopan laajuiset liikenneverkot (TEN-T), joista säädetään asetuksissa.

- TEN-T verkoston kehityksen (ja rahoituksen) lähtökohtana on mainittu 'olemassa olevan infrastruktuurin parantaminen ja kehittäminen'. Tavoitteena on että varmistetaan ensisijaisesti olemassa olevan väyläverkon tarkoituksenmukainen kunto sekä päivittäinen liikennöitävyys ja hoitotaso; pääpaino on raideliikenteen täsmällisyyttä ja toimintavarmuutta parantavissa toimissa
- sähköisten/päästöttömien liikkumismuotojen edistäminen tulisi huomioida liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Näiltä osin kehitys on nopeaa ja sähköisen liikenteen vaatima infrastruktuuri poikkeaa ns. perinteisestä polttomootoriin perustuvasta logistiikasta. Suunnitelmakauden 12-vuotinen toimenpideohjelman aikana tapahtunee suuria muutoksia liittyen päästöttömyyteen, jonka vaikutuksiin tulee voida reagoida

Liiteluettelo:

Taustamateriaali:

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=b4873c6f-1d82-4819-a56c-fe9b9a0f6454&respondentId=e2270769-009a-4b6b-ad47-6731dee860ef>

Suunnitelman tavoitteiden valmistelu

Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

## Ehdotus

Kaupunginhallitus hyväksyy yllä olevan lausuntonaan Valtakunnallisen liikennejärjestelmän vaikutusten arviointiohjelmasta.

\*\*\*\*

Merkittiin, että tekninen johtaja Jan Gröndahl oli läsnä, kun kokouksessa käsiteltiin §:ää 473.

Keskustelua.

Keskustelu päättyi.

## Päätös:

Kaupunginhallitus hyväksyi yllä olevan lausuntonaan Valtakunnallisen liikennejärjestelmän vaikutusten arviointiohjelmasta.

Täytäntöönpano:



Kaupunginhallitus

liikenne- ja viestintäministeriö / verkkolomake



Stadsstyrelsen  
1724/08.00.00.02/2019

## § 473 Raseborgs stads utlåtande: Programmet för konsekvensbedömning av det riksomfattande trafiksystemet

Stadsstyrelsen 16.12.2019 § 473

Beredning: jan.grondahl(at)raseborg.fi, tel.019 289 2550

Föredragande: Ragnar Lundqvist, stadsdirektören

Raseborgs stadsstyrelse avger följande utlåtande om Programmet för konsekvensbedömning av det riksomfattande trafiksystemet.

Frågeställningarna är samma som i begäran om utlåtande på utlåtandetjänsten utlåtande.fi.

Den riksomfattande trafiksystemplanen styr driften och utvecklingen av Finlands trafiksystem långt in i framtiden. I planen presenteras bedömningen av nuläget för Finlands trafiksystem och den framtida omvärlden samt målen för trafiksystemet och åtgärderna för att nå målen. Planen omfattar ett 12 år långt åtgärdsprogram.

Den riksomfattande trafiksystemplanen bereds så att beslut om den kan fattas under våren 2021.

Förhandsfrågor som ställts i utlåtandetjänsten;

### **Finns det kommentarer eller utvecklingsidéer om konsekvensbedömningens ansatser eller metoder?**

Enligt regeringsprogrammet dras riktlinjer för den övergripande utvecklingen av transportnätet upp som en del av den riksomfattande trafiksystemplanen. I samband med arbetet kring trafiksystemplanen utvärderas det dessutom huruvida förordningen om huvudlederna i transportnätet och om deras servicenivå fungerar och om det finns behov att ändra förordningen.

- Besluten om servicenivån för huvudlederna (t.ex. stamnätsförordningen 2019) garanterar att långsiktig planering kan göras.

Enligt regeringsprogrammet kompletteras den direkta budgetfinansieringen med projektspecifik särskild finansiering.

- För den särskilda finansieringen bör Nylands särställning som ett landskap med stor trafik i förhållande till resten av landet beaktas. I synnerhet det grundläggande underhållet av vägnätet och järnvägarna i Västra Nyland samt förbättringen av servicenivån bör utvecklas.

### **Omfattar konsekvensbedömningen alla aspekter av utvecklingen av den riksomfattande trafiksystemplanen?**



### Stadsstyrelsen

Enligt regeringsprogrammet inrättas dessutom ett samarbetsnätverk med uppgift att utveckla utsläppsindikatorer som grund för beskattningen som en del av programmet för konsekvensbedömning av det riksomfattande trafiksystemet.

- Utsläppsmätarna behandlar inte medborgarna jämlikt om befolkningstätheten och kollektivtrafikens servicenivå inte beaktas i enlighet med de lokala särdragen. Till exempel i Raseborg finns å andra sidan en splittrad samhällsstruktur och tätorterna i vår stad har byggts upp kring tågtrafiken. Utsläppsmätarna ska utvecklas så att de människor som bor utanför de s.k. tillväxtcentrumen beaktas med en skattepåföljd som baserar sig på olika utsläppsmätningar. Utsläppsmätare som är placerade i huvudstadsregionen (eller på motsvarande sätt i tillväxtcentrumen Tammerfors- och Åboregionen) fungerar inte som sådana i Raseborg (eller i en motsvarande glest befolkad kommun)

I enlighet med regeringsprogrammet ska målen att minska utsläppen från trafiken motsvara Finlands klimatneutralitetsmål. Finland ska åtminstone halvera utsläppen från trafiken före år 2030 jämfört med 2005 års nivå. Detta är ett steg mot koldioxidfri trafik.

- För att ovan nämnda mål ska nås krävs det alltså betydande satsningar på att utveckla kollektivtrafiken utanför de tillväxtcentra som håller på att utvecklas samt i glesbygdsområden.

### **Hurdan växelverkan och kommunikation önskar du under beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen?**

Den första riksomfattande trafiksystemplanen utarbetas för 12 år under parlamentarisk styrning. Utkastet till planen förs till behandling i riksdagen som statsrådets redogörelse och beslut om den fattas av statsrådet. Planen bereds så att beslut om den kan fattas under våren 2021. Allmänheten kommer att höras och tack vare det kommer myndigheterna samt en bredare publik att ha möjlighet att framföra sina åsikter. Resultatet av hörandet utnyttjas i planeringen och konsekvensbedömningen. Programmet finns till påseende under hösten 2019 och då kan medborgare, myndigheter och intressenter framföra sina åsikter.

- Utöver den riksomfattande trafiksystemplanen ska regionkommunerna utarbeta en s.k. lokal trafiksystemplan på en s.k. lägre nivå. Den riksomfattande trafiksystemplanen torde fokusera på stora projekt som är viktiga på riksnivå eller åtminstone på landskapsnivå. I den lokala trafiksystemplanen kan man på region- eller kommunnivå föra fram betydande gemensamma mål för kommunerna inom samma område. Lokala avtal gällande trafiksystemplanen har utarbetats t.ex. i Västra Nyland, där kommunerna har avtalat om gemensamma utvecklingsprojekt i anslutning till trafiksystemet.
- Den regionala trafiksystemplaneringen kunde alltså vara t.ex. 6-årig och uppdateras i mitten av den riksomfattande trafiksystemplanen som omspannar 12 år. Samtidigt följer man upp utfallet av den riksomfattande trafiksys-





#### Stadsstyrelsen

templanen. Denna handlingsmodell stöder följande mål i programmet för konsekvensbedömning av det riksomfattande trafiksystemet.

- De nedan nämnda skrivningarna om konsekvensbedömningsprogrammet stöder den lokala effekten på den riksomfattande trafiksystemplanens utfall;
- I den riksomfattande trafiksystemplanen skapas en gemensam vision för trafiksystemet, vars mål är att öka samarbetet mellan politiska beslutsfattare, statliga aktörer, områden (kommuner), näringslivet och andra aktörer. Gemensamma mål och syften i arbetet med trafiksystemet, engagemang i en överenskommen finansieringsnivå och ett långsiktigt perspektiv för utvecklingen av trafiksystemet skapar en grund för människornas välmående och mobilitet, regionernas funktion och livskraft samt utveckling av samhällsekonomin
- Den riksomfattande trafiksystemplanen ger i sin tur utgångspunkter även för **noggrannare trafiksystemarbete** i landskapen, stadsregionerna och **kommunerna** samt för planeringen. Genom växelverkan och samarbete mellan olika planeringsnivåer säkerställs samordningen av planer på olika nivåer i behövlig mån.
- Avtalssamarbetet mellan stadsregionerna och staten i frågor som rör trafiksystemet samordnas med den riksomfattande trafiksystemplanen. Syftet är att målen för den riksomfattande trafiksystemplanen syns i **avtal mellan stadsregionerna och staten** och att förverkligandet av målen för den riksomfattande trafiksystemplanen i stadsregionerna i sin tur ska gynnas genom åtgärder i avtalen.

#### Andra önskemål eller synpunkter för beredningen av planen:

Enligt lagen om trafiksystem och landsvägar är syftet med trafiksystemplaneringen att främja ett fungerande, säkert och hållbart trafiksystem genom att särskilt beakta:

- 1) växelverkan mellan trafiken, markanvändningen, servicestrukturen och näringsverksamheten samt de nuvarande och framtida transportbehov som olika funktioner skapar,
- 2) olika människogrupperns transportbehov och behovet av fungerande resekedjor,
- 3) näringslivets behov av transporter och behovet av fungerande transportkedjor,
- 4) trafiksäkerheten,
- 5) förebyggandet och minskandet av de olägenheter som trafiken orsakar för miljön,
- 6) trafiksystemets energieffektivitet,
- 7) möjligheterna att utnyttja information och digitalisering,
- 8) privata och marknadsbaserade mobilitetstjänster samt trafik- och transporttjänster,
- 9) utvecklings- och finansieringsbehov inom offentliga och offentligt finansierade mobilitetstjänster samt trafik- och transporttjänster, och
- 10) utvecklingsbehoven och finansieringen i fråga om trafiknäten och deras knutpunkter.

- De ovan beskrivna målen för trafiksystemplaneringen enligt lagen är åtgärder som är värda att understöda och genomföras på lång sikt. Man måste ta hänsyn till strukturomvandlingen i städerna – (befolknings)tillväxten kan inte utgöra ett hinder för utvecklingen, dvs.



### Stadsstyrelsen

även en måttlig befolkningsförändring bör kunna vara en motivering för åtgärder för att utveckla trafiksystemet.

- Västra Nylands ställning och betydelse som exempelvis en s.k. arbetsplatsreserv för huvudstadsregionen kommer att öka i framtiden. Genom goda och fungerande kollektivtrafikformer kan människorna pendla till huvudstaden, men pendlingstrafik från huvudstadsregionen till exempelvis Raseborg är också möjlig. Västra Nyland/Raseborg kan erbjuda flera nya arbetstillfällen tack vare ett fungerande trafiksystem.
- Utvecklingen av det riksomfattande trafiksystemet kan ha följande lokala konsekvenser och miljökonsekvenser för Raseborg, om åtgärderna i planen gäller t.ex. följande delområden av trafiksystemet:
  - det transeuropeiska transportnätet TEN-T och dess utveckling, utvecklingen av vägtrafiken, såsom landsvägstrafiken, godstransporter och rastplatser för den tunga trafiken
  - utveckling av järnvägstrafiken, såsom person- och godstrafiken
  - utveckling av hamnarna, såsom landtrafikförbindelser till hamnarna och utveckling av farlederna till sjöss
  - utveckling av isbrytarverksamheten.

När det gäller trafiknäten är utgångspunkterna för den riksomfattande trafiksystemplanen de transeuropeiska transportnäten (TEN-T), om vilka det stipuleras i förordningar.

- Som utgångspunkt för utvecklingen (och finansieringen) av TEN-T-nätet nämns ”förbättring och utveckling av befintlig infrastruktur”. Målet är att i första hand säkerställa det befintliga transportnätets ändamålsenliga skick samt den dagliga trafikerbarheten och skötselnivån; tyngdpunkten ligger på åtgärder som förbättrar spårtrafikens punktlighet och funktionssäkerhet.
- främjandet av elbaserade/utsläppsfria former för att röra på sig bör beaktas i trafiksystemplanen. Till dessa delar är utvecklingen snabb och den infrastruktur som den elbaserade trafiken kräver avviker från den s.k. traditionella logistiken som baserar sig på förbränningsmotor. Under planeringsperiodens 12-åriga åtgärdsprogram torde det ske stora förändringar i fråga om utsläppsfriheten, vars konsekvenser man bör kunna reagera på.

Bilageförteckning:

Bakgrundsmaterial:

<https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=b4873c6f-1d82-4819-a56c-fe9b9a0f6454&respondentId=e2270769-009a-4b6b-ad47-6731dee860ef&proposalLanguage=9ff64fe9-04da-4471-9f0c-3f2016e71b4f>

Beredningen av målen i planen

Trafiksystemets nuläge och förändringar i omvärlden



Stadsstyrelsen

**Förslag:**

Stadsstyrelsen godkänner det ovan anförda som sitt utlåtande om programmet för konsekvensbedömning av det riksomfattande trafiksystemet.

\*\*\*\*

Noterades att tekniska direktören Jan Gröndahl var närvarande under behandlingen av § 473.

Diskussion.

Diskussionen avslutades.

**Beslut:**

Stadsstyrelsen godkände det ovan anförda som sitt utlåtande om programmet för konsekvensbedömning av det riksomfattande trafiksystemet.

Verkställighet:

Kommunikationsministeriet /webblankett