

# Lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2022–2029/ Utlåtande om utkast till investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2022–2029

## Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 06.09.2021 § 254

1010/00.04.01/2021

Valmistelija / Beredare: Liikennesuunnittelija / trafikplanerare Eva Lodenius, eva.lodenius(a)sipoo.fi

Väylävirasto on laatinut valtion väyläverkon kahdeksanvuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman Liikenne 12 toimeenpanoa. Vuosien 2022–2029 investointiohjelma on eduskunnan hyväksymään Liikenne 12 -suunnitelmaan ja Väyläviraston laatimaan liikenteen strategiseen tilannekuvaan perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Investointiohjelma sisältää suuria kehittämishankkeita ja peruskorjaushankkeita sekä hankekokonaisuuksia ja pienempiä parantamishankkeita. Jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan. Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. talousarvioesityksen valmistelussa ja se päivitetään vuosittain.

Väylävirasto pyytää lausuntoa valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2022–2029. Lausunto on pyydetty toimittamaan [www.lausuntopalvelu.fi](http://www.lausuntopalvelu.fi) -sivuston kautta 15.9.2021 mennessä. Lausuntokierroksella saatu palaute käydään läpi ja huomioidaan kokonaisuus vaikuttavuuden kautta valtion väyläverkon investointiohjelman viimeistelyssä sekä seuraavan investointiohjelman valmistelussa.

KUUMA-seutu lausuu valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2022–2029 koko KUUMA-seudun osalta. KUUMA-komission on tarkoitus hyväksyä yhteislausunto kokouksessaan 9.9.2021. KUUMA-seudun yhteisessä lausunnossa keskitytään koko alueen kehittämiseen liittyviin näkökohtiin, joten yksittäisten kuntien näkökulmat esimerkiksi liikennehankkeiden osalta eivät välttämättä välity kunnan oman näkemyksen mukaisella painotuksella. Näin ollen KUUMA-seudun yhteisen lausunnon lisäksi KUUMA-kunnat voivat antaa myös omat lausuntonsa.

### **Valtion väyläverkon investointiohjelman tausta**

Investointiohjelma laaditaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden, kriteerien ja painotusten mukaiseksi. Liikenne 12 -suunnitelma määrittelee myös investointiohjelman taloudellisen kehyksen. Investointiohjelma on valmisteltu väylämuotokohtaisesti (rata-, maantie- ja vesiväyläverkko). Valmistelusta ovat vastanneet Väyläviraston eri toimialoilta kootut asiantuntijaryhmät. ELY-keskukset ovat osallistuneet valmisteluun alueensa liikennejärjestelmän ja tienpidon asiantuntijoina. Kuntien tarpeet ja näkemykset ovat nousseet investointiohjelmaan liikenneverkon strategisen tilannekuvan sekä alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien kautta.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan kaupunkiseuduilla tulee edistää kestävästä liikkumisesta monipuolisella keinovalikoimalla. Liikenneväyliä pidetään kunnossa ja kehitetään niin, että kestävä liikenteen edistäminen on mahdollista (esimerkiksi raideliikenne, kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri sekä liityntäpysäköinti). Yhteisrahoituksella toteutettaviin MAL-kaupunkiseutujen hankkeisiin on mahdollista kohdentaa yhteensä noin 500 milj. euroa investointiohjelman ajanjaksolla. Tämä sisältää kahden seuraavan MAL-sopimuskierron valtion rahoituksen seitsemällä

MAL-seudulla. Rahoitukseen sisältyvät sekä valtion väylille kohdistuvat investoinnit että valtionavustukset mm. kuntien raideliikennehankkeisiin ja palveluiden kehittämiseen. Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti hanke toteutetaan yhteisrahoituksella silloin, kun väylänpitäjän lisäksi myös muut osapuolet hyötyvät hankkeesta merkittävästi. Yhteisrahoituksella toteutettavien hankkeiden kustannusosuudet määritellään MAL-sopimuksissa.

Investointiohjelmaluonnokseen sisältyy Uudenmaan alueelta pääradan kehittämisen kolmas vaihe välillä Helsinki–Riihimäki, Hanko–Hyvinkää-radnan peruskorjaus, valtatie 4 parantaminen Kehä I:n ja Kehä III:n välillä, Kehä III:n painumakorjauksen Espoonkartanon kohdalla, valtatie 2 liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantamisen maantien 120 ja Karkkilan liittymien välillä, Loviisan ja Koverharin satamien väylien syventäminen sekä useita perusväylänpitoon liittyviä maanteiden parantamishankkeita.

### **Sipoon kunnan lausunto**

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesitykseen. Osin siihen pohjautuen Sipoon kunta lausuu valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2022–2029 seuraavasti (alla lausuntopyynnön kysymykset 1–5 ja sen jälkeen kunnan lausunto koskien ao. kysymystä):

#### *1) Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi sen valmisteluperiaatteet?*

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesityksen näkemykseen siitä, että investointiohjelman valmisteluperiaatteet ja rooli Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanossa on kuvattu varsin selkeästi ja ymmärrettävästi. Läpinäkyvyyden turvaamiseksi ohjelmassa tulisi kuitenkin kuvata nykyistä selkeämmin, miten ja millä perusteilla eri alueiden hankkeita on vertailtu ja asetettu valtakunnallisesti kiireellisyysjärjestykseen. KUUMA-seutu korostaa, että voimakkaasti kasvavan ja koko kansantalouden näkökulmasta merkittävän Helsingin seudun rooli ja tarpeet tulee ottaa huomioon investointiohjelman valmistelussa.

#### *2) Investointiohjelman laatimista ovat ohjanneet Liikenne 12 –suunnitelman lähtökohdat, tavoitteet, strategiset linjaukset ja toimenpiteet. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin? Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?*

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesityksen näkemykseen siitä, että investointiohjelma vastaa kokonaisuutena varsin hyvin sille asetettuihin tavoitteisiin vaikutusten arvioinnin valossa. Tässä yhteydessä on kuitenkin syytä ottaa huomioon, että liikenneverkon kehittämistarpeita olisi moninkertaisesti käytettävissä oleviin resursseihin nähden. KUUMA-seutu kiinnittää huomiota investointiohjelman vaikutuksiin erityisesti seutujen sisäisessä liikkumisessa ja mahdollisuuksiin edistää kestävä ja turvallista liikkumista. Myös tavaraliikenteen ja logistiikan sujuvuus ovat tärkeitä näkökohtia. Kaupunkiseudut ovat avainasemassa päästövähennyksiä tavoiteltaessa. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen voimakkaasti kasvavilla seuduilla on siten erittäin tärkeää.

Investointiohjelman hankesisältöön viitaten KUUMA-seutu toteaa, että Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Helsingin seudun kuntien alueella. Helsingin seudulla alueen tiestö kuuluu keskimääräistä nopeammin suurten liikennemäärien takia, joten kunnostustoimia tarvitaan tiuhemmin kuin muualla maassa. KUUMA-seutu kiinnittää huomiota myös alemmpitasoisen tieverkon heikentyvään kuntoon. Tilanne on erittäin haastava, sillä huomattavan suuri osa KUUMA-kuntien liikenteestä sijoittuu alemmpitasoiselle tieverkolle. Esimerkiksi elinkeinoelämän näkökulmasta on erittäin tärkeää, että tieverkon kunto vastaa tulevaisuuden kasvun vaatimuksia. Sipoon kunta korostaa, että alempiasteisen tieverkon merkitys alueen sisäisessä liikkumisessa, ml. joukkoliikenteen toimintaedellytysten näkökulmasta, ja kuljetuksissa on merkittävä. Se tulisi paremmin huomioida valtion toimesta kunnostusten rahoituksen riittävydessä ja sen ohjelmoinnissa.

3) *Onko mielestänne ohjelmaa mahdollista muuttaa Liikenne 12-suunnitelman talousraamin puitteissa siten, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet toteutuisivat paremmin ja kokonaisvaikutusten arvioinnin mukaan tulos olisi parempi? Miten muuttaisitte ohjelmaa ja miten perustelette paremmat vaikutukset?*

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesityksen näkemykseen siitä, että valtakunnallisen näkökulman ohella on tärkeä tunnistaa, miten investointiohjelma vaikuttaa Helsingin seudun elinvoimaisuuteen ja kilpailukykyyn: Valtio edellyttää MAL-sopimuksissa kunnilta asuntotuotantotavoitteiden täyttämistä ja maankäytön lisäämistä. Kunnat pyrkivät ohjaamaan maankäyttöä kestävästä liikkumisesta tukeville alueille kuten asemanseuduille ja joukkoliikenteen reiteille. Sipoon kunta korostaa, että maankäytön kehittämiseen ja asuntotuotantotavoitteisiin yltämiseen liittyy myös merkittäviä liikennejärjestelmän kehittämisinvestointeja.

Helsingin seudulle yhteisesti laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019 sekä kuntien ja valtion kesken solmittu MAL-sopimus toimivat seudun yhteisenä tahdonilmauksena ja lähtökohtana kasvavan metropolialueen kestäväälle kehittämiselle.

- **Sipoon kunta katsoo, että MAL 2019 -suunnitelman hankekorien ja MAL-sopimuksen asettamien reunaehtojen tulee olla lähtökohtina investointiohjelman valmistelussa.**
- Sipoon kunta pitää erittäin tärkeänä valtion panostuksia kaupunkiseutujen kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikenteen edistäviin hankkeisiin ja joukkoliikenteen kehittämistä mahdollistavaan infraan niin raideliikenteen kuin linja-autoliikenteen osalta.

Sipoon kunnan näkökulmasta keskeisenä joukkoliikenteen edellytyksiä parantavana ja kestävästä liikkumisesta edistämisen hankkeena on Kerava–Nikkilä-rataosuuden avaaminen henkilöliikenteelle, **jonka hankkeen aloituksen kunta edellyttää kuuluvan valtion väyläverkon investointiohjelman vuosille 2022–2029.** Alla on kuvattu Väyläviraston luonnoksen sisältö lyhyesti ja sen jälkeen todettu kunnan perustelut.

Väyläviraston esityksen mukaan Kerava–Nikkilä-radon parantaminen ei sisälly valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnokseen vuosille 2022–2029. Hankkeesta on suunnitelmaluonnoksessa seuraava kirjaus: *Kerava–Nikkilä-välille on laadittu aluevarausuunnitelmaa. Siinä luodaan valmiuksia asemakaavoitusta ja ratasuunnittelua varten niin, että tulevaisuudessa rataosalla voitaisiin käynnistää henkilöliikenne. Alueen kuntien hyväksymän liikennejärjestelmäsuunnitelman (MAL 2019) mukaan*

*liikennöinti olisi mahdollista aloittaa vuoteen 2030 mennessä, jos uusien asemien vyöhykkeellä asuisi 20 000 asukasta. Näin voimakas kehitys vuoteen 2030 mennessä ei ole tällä hetkellä näköpiirissä.*

Sipoon kunta on viime vuosina täyttänyt ja täyttää jatkossakin MAL-suunnitelmassa meille asetetut velvoitteet Kerava–Nikkilä - ratakäytävän kasvun osalta. Edellä esitetty, ja HSL:n lausunnossa esiin nostettu ainoa arviointimittari (kunnan kasvun osalta) ei siten ole relevanttia. Perustelut hankkeen sisällyttämiseksi valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2022–2029 ovat:

- Kerava–Nikkilä-rata on hankkeena mukana useammassa seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa; sekä Helsingin seudun MAL-sopimuksessa että Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Väyläviraston mukaan kuntien tarpeet ja näkemykset ovat nousseet investointiohjelmaan alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja liikenneverkon strategisen tilannekuvan kautta.
- MAL-suunnitelman liitteenä olevan Kerava–Nikkilä-radan henkilöliikenteen selvityksen perusteella KeNi-radan henkilöliikenteen kannattavuuteen vaikuttaa suurimmaksi osaksi Nikkilän taajaman asukasluku. KeNi-radan henkilöliikenne on yhteiskunnallisesti kannattava hanke Nikkilän taajaman asukasluvun ylittäessä 7 000 asukasta. KeNi-radan henkilöliikenne on yhteiskunnallisesti tehokkain ratkaisu Nikkilän taajaman asukasluvun ylittäessä 8 000 asukasta. KeNi-radan henkilöliikenne on liiketaloudellisesti kannattava, kun Nikkilän taajaman asukasluku ylittää 10 000 asukasta.
- Tällä hetkellä alueen kaavoitus ja väestönkehitys mahdollistaa hankkeen aloittamisen valtion väyläverkon investointiohjelman aikajänteellä. Nikkilä on viimeiset kolme vuotta kasvanut 3.7–6.9 %:n vuosivauhdilla, mikä on tarkoittanut jopa yli 300 asukkaan absoluuttista vuosikasvua.
- Kunnan maankäytön toteutuksen ohjelmoinnin pohjalta laaditun väestösuunnitteen mukaisesti 10 000 asukkaan väestötavoite saavutetaan Nikkilässä vuoteen 2030 mennessä ja koko kehityskäytävällä ollaan lähestymässä 20 000 käyttäjää. Maankäytön ja väestön kehitys on siten riittävä hankkeen aloittamiseksi.
- KeNi-rata täydentää erinomaisesti pääkaupunkiseudun raideliikenteeseen perustuvaa liikennejärjestelmää ja muodostaa luonnollisen osan MAL 2019 -suunnitelman mukaista Helsingin seudun liikennejärjestelmää.
- Hanke on myös järkevää valtion infrastruktuurin hyödyntämistä ympäristön puolesta. Ratainvestoinniksi hankkeen toteutuskustannukset ovat erittäin pienet, noin 31 milj. euroa, joista ratainvestoinnit ovat noin 20 milj. euroa.

Edellä mainitun perusteella Sipoon kunta ei näe mitään perustetta epäillä, etteikö Sipoon ennustama maankäyttö, väestökehitys ja KeNi-radan yhteiskuntataloudellinen kannattavuus eivät toteutuisi. KeNi-radan henkilöliikenteen käynnistäminen ja ratainvestoinnin toteuttaminen ennen vuotta 2030 on hyvin perusteltu ja yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattava hanke ja MAL 2019-sitoumukset edelleen ajantasaisia.

Sipoon kunta toteaa myös, että avaamalla rataa henkilöliikenteelle etupainotteisesti voidaan vaikuttaa alueelle muuttavien asukkaiden liikkumistottumuksiin. Liikkumistottumusten muuttaminen sen jälkeen, kun asukkailla on 1–2 autoa hankittuna, on hyvin vaikeaa, ja samaan aikaan ilmastonmuutos edellyttäisi joukkoliikenteen käytön voimistamista.

Kerava–Nikkilä-radan henkilöliikenteen käynnistäminen lisää joukkoliikenteen kulkutapamuutosta ja vähentää henkilöautoliikennettä tehtyjen mallinnusten perusteella poikkeuksellisen paljon. Pienetkin siirtymät tieliikenteestä rautateille vähentää liikenteen päästöjä merkittävästi. Sipoon kunnan kasvihuonepäästöt vähenevät ennustettujen kulkutapamuutoksen takia lähes 500 tonnia vuodessa. Nikkilässä ja Talmassa on käynnissä asemien ja asemanseutujen suunnittelu, joissa aseman läheisyyteen kaavoitetaan tiivistä asutusta ja asema toimii jalankulku- ja pyöräteiden sekä julkisen liikenteen ja liityntäpysäköinnin solmupisteinä. Radan parantamisen yhteydessä poistetaan myös tasoristeyksiä ja parannetaan siltä osin myös tieliikenteen turvallisuutta.

**Sipoon kunta edellyttääkin, että investointi Kerava–Nikkilä-radan henkilöliikenteen käynnistämiseksi tulee lisätä valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2022–2029.**

#### **Muita huomioita:**

Sipoon kunta toteaa, että kunnalla on myös muita isompia kehittämisinvestointitarpeita ELY:n teitä koskien. Vt 7 Sipoonlahden eritasoliittymän parantamisesta ja pikavuoropysäkkien rakentamisesta on valmistunut aluevaraussuunnitelma vuonna 2016. Sipoon kunta pitää erittäin tärkeänä, että hankkeen suunnittelu- ja toteutusvalmiutta edistetään. Uusi moottoritien pysäkki tarjoaisi monenlaisia mahdollisuuksia kehittää alueen maankäyttöä ja joukkoliikennetarjontaa ja edistäisi joukkoliikenteeseen tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta. Sipoonlahden eritasoliittymän seutu on jo alkanut kehittyä ja alueelle on jo mm. rakennettu kokoojakatu, Työpaikkatie Söderkullan keskustasta. Eritasoliittymän pysäkkien yhteyteen on suunniteltu liityntäpysäköintialueet henkilöautoille ja polkupyörille, ja pysäkit tarjoaisivat näin nykyistä nopeampia liityntäyhteyksiä Helsingin ja Porvoon suuntaan laajemmaltakin alueelta Etelä-Sipoosta.

KUUMA-kuntien tavoin Sipoon kunta pitää tärkeänä myös seuraavien näkökohtien huomioon ottamista valtion väyläverkon investointiohjelman valmistelussa:

- Pääradan kapasiteetin lisäämisen kolmas vaihe (Pasila–Riihimäki) tulee käynnistää toisen vaiheen toteuttamisen rinnalla.
- Valtion tulee osoittaa pitkäjänteisesti rahaa liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA) ja sitoutua liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen MAL 2019 -suunnitelmassa linjatun mukaisesti. Valtion vuosittainen KUHA-rahoitus Helsingin seudulle tulee nostaa 15 miljoonaan euroon vuodesta 2023 alkaen.
- Valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeää, MAL 2019 -suunnitelmaan sisältyvää valtateiden 3 ja 4 välistä logistiikan poikittaisyhteyttä (Järvenpää - Nurmijärvi) tulee edistää.
- KUUMA-seutu vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasuautojen yleistymisen edistämiseksi seudulla.
- Valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeää, MAL 2019 -suunnitelmaan sisältyvää Kehä IV -yhteyttä tulee edistää. Hanke tukee lentokentän pohjoispuolisen Focuksen logistiikka-alueen yhteyttä valtatie 3 suuntaan.
- Liikenteen infrastruktuurin pienten kehittämishankkeiden (KUHA) rinnalla myös paitsioon jääneet keskisuuret, maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä tukevat tie- ja liittymähankkeet tulee ottaa huomioon.

KUUMA-kuntien tavoin Sipoon kunta pitää Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyä yhteisrahoitusmallia ja sen sisältämää periaatetta, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa, kohtuuttomana. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta.

KUUMA-kuntien tavoin Sipoon kunta pitää erittäin tärkeänä, että valtion tulisi osallistua kaikkiin yleisten teiden varsille suunniteltaviin ja toteutettaviin jalankulku- ja pyörätiehankeiden rahoitukseen riippumatta siitä, onko hanke ELY-keskuksen tarvekartoituslistalla vai ei. KUUMA-kunnissa on myös useita maanteille sijoittuvia kävelyä ja pyöräilyä lisääviä hankkeita, joita kunnat haluavat yhteishankkeina edistää ELY-keskusten kanssa. Paras tieto on paikallisella tasolla kävelyn ja pyöräilyn edistämistarpeista, joita valtion tulee osaltaan tukea ja edistää nykyistä voimakkaammin myös maantieverkolla, jotta valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman mukainen tavoite saavutetaan.

KUUMA-seutu haluaa nostaa liikenneturvallisuuden parantamisen esiin, vaikka valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan liikenneturvallisuuden olevan melko hyvällä tasolla. Yleisellä tieverkolla on edelleen paljon pieniä liikenneturvallisuuspuutteita, joita voidaan parantaa kustannustehokkaasti monenlaisin toimenpitein edellyttäen, että tienpitäjälle on osoitettu riittävät resurssit. KUUMA-seudulla on tarve toteuttaa muun muassa keskisaarekkeellisia suojateitä, linja-autopysäkkilevennyksiä (parantavat koululaisliikenteen turvallisuutta) ja lukuisia muita liikenneturvallisuutta ja heikomman osapuolen tilannetta parantavia toimenpiteitä.

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesityksen näkemykseen siitä, että kävelyn ja pyöräilyn edistämisen osalta maantieverkolle tarvittavat yhteydet muodostavat nykytilanteessa haasteen, sillä valtioneuvoston varsinkin niukkojen taloudellisten resurssien takia kunnat ovat joutuneet toteuttamaan maantieverkon kohteita enenevässä määrin itse. Monet hankkeet odottavat valtion rahoituspanosta. Vastaavasti kunnilla voi olla jo rahoitus järjestettynä hankkeisiin. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa huomioon.

*4) Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa? Saako Väylävirasto riittävästi ja oikea-aikaisesti tietoa väyläverkon kunnossapito- ja kehittämistarpeista mm. alueellisen liikennejärjestelmätynön, väylien suunnittelun ja asiakkuusyhteistyön avulla?*

Väyläverkon investointiohjelman luonnos on valmisteltu Väyläviraston sisäisenä työnä. KUUMA-kuntien tavoin Sipoon kunta pitää tärkeänä, että jatkossa kunnat ja seudut otetaan mukaan ohjelman valmisteluun. Keskinäisen yhteistyön kautta voidaan varmistaa, ettei liikenneverkon kehitys eriydy maankäytön ja asumisen kehityksestä ja näihin liittyvistä tarpeista.

*5) Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?*

Vuosittain päivitettävä investointiohjelma tukee osaltaan väyläverkon kehittämisen ja ylläpidon pitkäjänteisyyttä ja luo samalla näkymää tuleville vuosille. KUUMA-kuntien tavoin Sipoon kunta pitää tärkeänä, että

investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden, Liikenne 12 -tavoitteita tukevien hankkeiden suunnitelmavalmiutta edistetään ja mahdollistetaan näiden toteuttaminen jatkossa. Rahoituksen taso ylipäättään on puutteellinen, ja sitä tulee nostaa.

Liikenneturvallisuus tulisi priorisoida vaikutusten arvioinnissa korkealle tasolle. Merkittävä osuus henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtuu alempitaisoisella väyläverkolla, mikä tulisi tunnistaa investointiohjelman valmistelussa.

Esittelijä / Föredragande Kunnanjohtaja / Kommundirektör Grannas Mikael

Ehdotus / Förslag Kunnanhallitus päättää antaa Väylävirastolle valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2022–2029 valmistelutekstin mukaisen lausunnon (yllä).

Sipoon kunta haluaa korostaa Kerava–Nikkilä-henkilöjunaliikenteen tärkeyttä kunnalle ja edellyttää, että Kerava–Nikkilä-radan parantamisinvestointi sisällytetään valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2022–2029 lausunnossa annettujen näkökulmien perusteella.

Pykälä tarkastetaan välittömästi.

Kommunstyrelsen beslutar avge utlåtande om utkast till investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2022–2029 enligt beredningstexten ovan till Trafikledsverket.

Sibbo kommun vill betona vikten av Kervo–Nickby-persontågstrafiken för kommunen. Kommunen förutsätter att förbättringen av Kervo–Nickby-banan inkluderas i investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2022–2029 på basis av synpunkter presenterade i utlåtandet.

Paragrafen justeras omedelbart.

Käsittely / Behandling

Päätös / Beslut Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti esittelijän ehdotuksen.

Pykälä tarkastettiin välittömästi.

Kommunstyrelsen godkände enhälligt föredragandens förslag.

Pykälä tarkastettiin välittömästi.