

Lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2023–2030 / Utlåtande om utkast till investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2023–2030

Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 11.04.2022 § 119

427/08.00.00.00/2022

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

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa toisen valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman. Väylävirasto päivittää investointiohjelman vuosittain. Vuosia 2023–2030 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita.

Väylävirasto pyytää lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2023–2030. Lausunto on pyydetty toimittamaan www.lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta 2.5.2022 mennessä. Investointiohjelma-aineisto löytyy [lausuntopalvelu.fi](https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=8f11167b-fb8d-44bc-a03c-0505e7d90cd8) -sivuilta osoitteesta <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=8f11167b-fb8d-44bc-a03c-0505e7d90cd8>.

Valtion väyläverkon investointiohjelman tausta

Valtion väyläverkon investointiohjelma laaditaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden, kriteerien ja painotusten mukaiseksi. Liikenne 12 -suunnitelman kolme tavoitetta – saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus – ovat keskenään rinnakkaisia ja tasavertaisia, ja kaikki kolme tavoitetta pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta. Liikenne 12 -suunnitelma määrittelee myös investointiohjelman taloudellisen kehyksen. Ohjelma sisältää investointihankkeet, jotka esitetään rahoitettavaksi kehittämismomentilta (kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita tai hankekokonaisuuksia). Investointiohjelma sisältää myös sellaisia EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita, joiden valtion osuus esitetään rahoitettavaksi kehittämismomentilta. Investointiohjelmaan sisältyy myös osa perusväylänpidon rahoituksella toteutettavista hankkeista (parantamishankkeet). Hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat ja jo päätetyt kehittämishankkeet, Digirata sekä merkittävin osa perusväylänpidon momentilta rahoitettavista toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan kaupunkiseuduilla tulee edistää kestävää liikkumista monipuolisella keinovalikoimalla. Liikenneväyliä pidetään kunnossa ja kehitetään niin, että kestävä liikenteen edistäminen on mahdollista (esimerkiksi raideliikenne, kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri sekä liityntäpysäköinti). Valtio on varannut vuosina 2024–2032 yhteensä noin 661 milj. euroa MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitteisiin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdolliseen palveluiden kehittämiseen. Rahoitus pitää sisällään kahden seuraavan MAL-sopimuskierron toimenpiteiden valtion rahoituksen seitsemällä MAL-seudulla. Tulevien MAL-sopimusten osalta ei ole vielä muodostettu näkemystä siitä, kuinka iso osa rahoituksesta voisi kohdistua valtion ylläpitämälle väyläverkolle. MAL-kaupunkiseutujen rahoitus on tarkoitettu yhteisrahoitteisiin hankkeisiin, eli hankkeisiin, joista väylänpitäjän lisäksi hyötyvät myös muut osapuolet merkittävästi. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoituksella toteutettavat hankkeet ja niiden

kustannusosuudet määritellään valtion ja kuntien välisissä erikseen neuvoteltavissa sopimuksissa.

Sipoon kunnan lausunto

Sipoon kunta lausuu valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2023–2030 seuraavasti (alla lausuntopyyntöön kysymykset 1–6 ja sen jälkeen kunnan lausunto koskien ao. kysymystä):

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?

Investointiohjelman valmisteluperiaatteet ja rooli Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanossa on kuvattu selkeästi ja ymmärrettävästi. Pitkäkestoinen investointiohjelma antaa selkeät tavoitteet, mutta ohjelman tulee olla myös joustava, mikäli toimintaympäristö muuttuu, uusia kehittämiskohteita nousee esiin tai maankäytön kehittämisen tai elinkeinoelämän tarpeet sitä edellyttävät.

2. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?

Investointiohjelma vastaa kokonaisuutena varsin hyvin sille asetettuihin tavoitteisiin vaikutusten arvioinnin valossa. Sipoon kunta korostaa kuitenkin, että liikenneverkon kehittämistarpeita olisi moninkertaisesti käytettävissä oleviin resursseihin nähden. Varattu rahoituksen taso on myös riittämätön muun muassa seitsemän MAL-kaupunkiseudun tarpeisiin ja MAL-sopimusten tavoitteisiin ja velvoitteisiin nähden. Sipoon kunta katsoo, että investointiohjelman suhdetta alueellisiin ja seudullisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin ja kehittämistarpeisiin tulisi avata ja havainnollistaa lisää.

3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelmaluonnoksen perusteella ei voi päätellä onko koottu ohjelma vaikutuksiltaan paras tai optimaalisin hankkeiden yhdistelmä. Hankkeiden vertailun ja vaikutusten arvioinnin kehittämistä on kokonaisuudessaan tarpeen jatkaa. Sipoon kunta korostaa, että voimakkaasti kasvavan ja koko kansantalouden näkökulmasta merkittävän Helsingin seudun rooli ja tarpeet tulee ottaa huomioon investointiohjelman valmistelussa. Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Helsingin seudun kuntien alueella. Sipoon kunta kiinnittää huomiota alempitasoisen tieverkon heikentyvään kuntoon. 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.

Sipoon kunta 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.

4. *Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?*

Liikenne 12 -suunnitelma mahdollistaa väyläverkon pitkäjänteisen suunnittelun ja kehittämisen, mutta rahoitusraami ei tulevaisuudessakaan kata kaikkia väyläverkon tarpeita. Sipoon kunta korostaa, 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 ylittämiseen 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. Lisäksi tulee huomioida myös Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sovitut kehittämisperiaatteet ja -toimet.**

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. Hanke ei suoraan sisälly valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2023–2030, vaan on mainittu mahdollisena MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisena hankkeena. Hankkeesta on suunnitelmaluonnoksen liitteessä seuraava kirjaus: *Kerava–Nikkilä-välillä on varauduttu henkilöliikenteen käynnistämiseen. Yhteysvälille on laadittu maankäytön aluevaraussuunnitelma. Henkilöliikenteen aloittaminen edellyttäisi laiturien rakentamista, kohtauspaikkaa sekä yli- ja alikulkujen rakentamista. Hanke ei ole ajankohtainen ennen vuotta 2030.*

Sipoon kunta on viime vuosina täyttänyt ja täyttää jatkossakin MAL-suunnitelmassa sille asetetut velvoitteet Kerava–Nikkilä-ratakäytävän kasvun osalta. Perustelut hankkeen sisällyttämiseksi seuraavan MAL-sopimuksen mukaisiin MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin ovat:

- Kerava–Nikkilä-rata on hankkeena mukana useammassa seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa; sekä Helsingin seudun MAL-suunnitelmassa että Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Väyläviraston mukaan kuntien tarpeet ja näkemykset ovat nousseet Liikenne 12-ohjelmaan alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja liikenneverkon strategisen tilannekuvan kautta.
- Kerava–Nikkilä-ratakäytävän kaavoitus ja väestönkehitys mahdollistaa hankkeen aloittamisen valtion väyläverkon investointiohjelman aikajänteellä. 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.

- Kerava–Nikkilä-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.
- Radan parantamisen yhteydessä poistetaan myös taseisteyksiä ja parannetaan siltä osin myös tieliikenteen turvallisuutta.

Kerava–Nikkilä-radon henkilöliikenteen käynnistäminen ja ratainvestoinnin toteuttaminen ennen vuotta 2030 on yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattava hanke ja MAL 2019-sitoumukset edelleen ajantasaisia. Sipoon kunta toteaa myös, että avaamalla rata 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-radon henkilöliikenteen käynnistäminen lisää joukkoliikenteen kulkutapamuutosta ja vähentää henkilöautoliikennettä tehtyjen mallinnusten perusteella poikkeuksellisen paljon. Pienetkin siirtymät tieliikenteestä rautateille vähentää liikenteen päästöjä merkittävästi.

Sipoon kunta edellyttääkin, että Kerava–Nikkilä-radon parantamisen toteutusvalmiutta tulee edistää ripeästi ja että valtion tulee omalta osaltaan edistää hankkeen toteutuksen sisällyttämistä seuraavan Helsingin seudun MAL-sopimuksen mukaisiin MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin. Kerava–Nikkilä-ratayhteys on esitetty maaliskuussa 2022 käynnissä olevan Helsingin seudun MAL-investointiohjelman 2024–2035 luonnoksessa vuosille 2028–2031.

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 edelleen 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 kokoojakuu, 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.

Sipoon kunta pitää tärkeänä myös seuraavien näkökohtien huomioon ottamista valtion väyläverkon investointiohjelman valmistelussa:

- MAL-sopimuksen myötä kunnat ovat sitoutuneet suuriin asuntotuotantotavoitteisiin, minkä vastineeksi valtion tulee sitoutua liikennehankkeisiin.

- Valtion tulee osoittaa pitkäjänteisesti rahaa liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA).
- Liikenteen infrastruktuurin pienten kehittämishankkeiden (KUHA) rinnalla myös paitsioon jääneet keski- ja suuret, maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä tukevat tie- ja liittymähankkeet tulee ottaa huomioon.
- Keski-Uudenmaan poikittaisten tieyhteyksien kehittäminen.
- Itä-Uudellemaalle tärkeiden tieyhteyksien vt 4 ja 7 kehittäminen ja välityskyvyn varmistaminen. Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan valtatiellä 7 (Porvoonväylä) ei ole näköpiirissä vuoteen 2035 mennessä välityskykyongelmia. Kehittämistarpeet liittyvät Porvoonväylän linja-autoliikenteen ja muun joukkoliikenteen välisiin vaihtoyhteyksiin (mm. edellä esiin nostettu Sipoonlahden pysäkki). Valtatie 4 (Lahdenväylä) jaksolla Kerava-Helsinki on tunnustettu välityskyvyn täyttymisestä johtuvaa ruuhkautumista sekä siitä johtuvaa peräänajoriskin kasvua.
- Sipoon kunta vastustaa ruuhkamaksujen/tietullien käyttöönottoa.

Sipoon kunta pitää erittäin tärkeänä, että valtion tulisi osallistua kaikkien yleisten teiden varsille suunniteltavien ja toteutettavien jalankulku- ja pyörätiehankkeiden rahoitukseen riippumatta siitä, onko hanke ELY-keskuksen tarvekartoituslistalla vai ei. 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 edistämishojelman mukainen tavoite saavutetaan. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa huomioon.

Sipoon kunta korostaa, että liikenneturvallisuus tulisi myös priorisoida vaikutusten arvioinnissa korkealle tasolle. Merkittävä osuus henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtuu alempitaisoisella väyläverkolla, mikä tulisi tunnistaa investointiohjelman valmistelussa. Yleisellä tieverkolla on edelleen paljon pieniä liikenneturvallisuuspuutteita, joita voidaan parantaa kustannustehokkaasti monenlaisin toimenpitein edellyttäen, että tienpitäjälle on osoitettu riittävät resurssit.

5. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?

Sipoon kunta pitää tärkeänä, että jatkossa kunnat ja seudut otetaan vahvemmin mukaan investointiohjelman valmisteluun. Keskinäisen yhteistyön kautta voidaan varmistaa, ettei liikenneverkon kehitys eriydy maankäytön ja asumisen kehityksestä ja niihin liittyvistä tarpeista.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

Vuosittain päivitettävä investointiohjelma tukee osaltaan väyläverkon kehittämisen ja ylläpidon pitkäjänteisyyttä ja luo samalla näkymää tuleville vuosille. Rahoituksen taso on kuitenkin puutteellinen, ja sitä tulee nostaa.

Esittelijä / Föredragande Kunnanjohtaja / Kommundirektör Grannas Mikael

Ehdotus / Förslag Kunnanhallitus päättää antaa Väylävirastolle valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2023–2030 valmistelutekstin mukaisen lausunnon (yllä).

Kommunstyrelsen beslutar avge utlåtande om utkast till investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2023–2030 enligt beredningstexten ovan till Trafikledsverket.

Käsittely / Behandling

Päätös / Beslut

Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti esittelijän ehdotuksen.

Kommunstyrelsen godkände enhälligt föredragandens förslag.