

Lausunto valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2024–2031 / Utlåtande om utkast till investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2024–2031

Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 27.02.2023 § 58

125/08.00.00.00/2023

Valmistelija / Beredare: Kehitysjohtaja / utvecklingsdirektör Pirjo Siren, pirjo.siren(a)sipoo.fi; kaavoituspäällikkö / planläggningschef Jarkko Lyytinen, jarkko.lyytinen(a)sipoo.fi, vastaava liikennesuunnittelija / ansvarig trafikplanerare Kimi Känkänen, kimi.kankanen(a)sipoo.fi

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa järjestyksessään kolmannen valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman. Väylävirasto päivittää investointiohjelman vuosittain. Vuosia 2024–2031 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 2024–2031. Lausunto on pyydetty toimittamaan www.lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta 28.2.2023 mennessä. Investointiohjelma-aineisto löytyy [lausuntopalvelu.fi](http://www.lausuntopalvelu.fi)-sivuilta osoitteesta

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=6f42f622-c926-4c0b-b113-d0a260c71a36>.

Valtion väyläverkon investointiohjelman tausta

Valtion väyläverkon investointiohjelma laaditaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12, 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 kestävästä liikkumisesta monipuolisella keinovalikoimalla. Liikenneväyliä pidetään kunnossa ja kehitetään niin, että kestävä liikenteen edistäminen on mahdollista (esimerkiksi raideliikenne, kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri sekä liityntäpysäköinti).

Liikenne 12 -suunnitelmassa uusiin kehittämisinvestointeihin on käytettävissä noin 3 mrd. euroa. Tästä rahoituksesta kohdistuu maanteille noin 1,2 mrd. euroa, rautateille noin 1,6 mrd. euroa ja vesiväylille noin 0,2

mrd. euroa. Perusväylänpidon pieniin parantamishankkeisiin on käytettävissä noin 755 milj. euroa, josta maanteille kohdistuu 310 milj. euroa, rautateille 420 milj. euroa ja vesiväylille 25 milj. euroa. Lisäksi 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-sopimuskierroksen 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 2024–2031 seuraavasti (alla lausuntopyynnön kysymykset 1–6 ja sen jälkeen kunnan lausunto koskien ao. kysymystä):

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

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.

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.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelmaluonnoksen hankkeiden vertailun ja vaikutusten arviointi ovat esitetty selkeästi. 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 alempiasteisen 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.

3. Miten muuttaisitte investointiohjelman Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Liikenne 12 -suunnitelma mahdollistaa väylaverkon pitkäjänteisen suunnittelun ja kehittämisen, mutta rahoitusraami ei tulevaisuudessakaan kata kaikkia väylaverkon 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 yltämiseen liittyy myös merkittäviä liikennejärjestelmän kehittämisinvestointeja.

Helsingin seudulle yhteisesti laadittava maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2023 sekä kuntien ja valtion kesken solmittava MAL-sopimus toimivat seudun yhteisenä tahdonilmauksena ja lähtökohtana kasvavan metropolialueen kestäväälle kehittämiselle. **Sipoon kunta katsoo, että MAL 2023 -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 väylaverkon investointiohjelmaan vuosille 2024–2031, 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 on ajankohtainen vasta, kun Kerava-Nikkilä-välin maankäyttö kehittyy huomattavasti, aikaisintaan vuonna 2030. Sipoo on kuitenkin esittänyt halukkuutensa ostaa liikennettä jo ennen sitä.*

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 2023 -suunnitelman mukaista Helsingin seudun liikennejärjestelmää.
- Hanke on myös järkevää valtion infrastruktuurin hyödyntämistä ympäristön puolesta. Ratainvestoinniksi hankkeen toteutuskustannukset ovat erittäin pienet, noin 31 milj. euroa vuonna 2018 tehdyn kustannusarvion mukaisesti.
- Radan parantamisen yhteydessä poistetaan myös tasoristeyksiä ja parannetaan siltä osin myös tieliikenteen turvallisuutta.

Kerava–Nikkilä-radnan henkilöliikenteen käynnistäminen ja ratainvestoinnin toteuttaminen ennen vuotta 2030 on yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattava hanke ja MAL 2023-sitoumukset edelleen ajantasaisia. Sipoon kunta toteaa myös, että **avaamalla rata etupainotteisesti henkilöliikenteelle 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-radnan henkilöliikenteen käynnistäminen lisää joukkoliikenteen kulkutapamuutosta ja vähentää henkilöautoliikennettä tehtyjen mallinnusten perusteella poikkeuksellisen paljon. Pienetkin siirtymät tieliikenteestä rautateille vähentää liikenteen päästöjä merkittävästi.

Kerava-Nikkilä-radnan rakentamisen suunnittelu tulee aloittaa riittävän ajoissa, jotta se voidaan rakentaa ja ottaa käyttöön mahdollisimman pian. Ennen rakentamisen aloittamista Väyläviraston tulee varautua lainsäädännön mukaisen ratasuunnitelman laatimiseen.

Sipoon kunta edellyttääkin, että Kerava–Nikkilä-radnan 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 helmikuussa 2023 käynnissä olevan Helsingin seudun MAL-investointiohjelman 2024–2035 luonnoksessa vuosille 2028–2031. Sipoon kunta katsoo, että MAL-suunnitelman hankekorien ja MAL-sopimuksen asettamien reunaehtojen tulee olla lähtökohtina investointiohjelman valmistelussa

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 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.

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 keskiuuret, 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 tunnistettu 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 edistämishankkeen mukainen tavoite saavutetaan. Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa huomioon.

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

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

5. *Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?*

Sipoon kunta pitää tärkeänä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämistä ja kulkutapaosuuksien kasvamista suhteessa yksityisautoiluun. Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on positiivisia vaikutuksia terveyteen ja hyvinvointiin. Sipoon kunta haluaa edistää pyöräilyolosuhteitaan ja näkeekin erittäin tärkeäksi, että myös Väylävirasto edistää Sipoon pyöräilyolosuhteita hallinnoimillaan alueilla ja ottaa investointilistalle Nikkilän ja Söderkullan välisen pyöräily-yhteyden rakentamisen.

Kyseinen yhteystarve on tunnistettu seudullisessa pyöräilyreitistöissä merkittäväksi yhteystarpeeksi ja se onkin oleellinen osa seudullisen pääreitistön kokonaisuutta. Sipoon kunta on myös omassa kävelyn ja pyöräilyn pääverkko -selvityksessään tunnistanut Nikkilän ja Söderkullan välisen yhteystarpeen kunnan alueen kaikista tärkeimmäksi kävelyn ja pyöräilyn investointikohteeksi. Yhteystarve on myös voimassa olevan Sipoon kunnan strategian yhtenä toimenpiteenä.

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 2024–2031 valmistelutekstin mukaisen lausunnon (yllä).

Pykälä tarkastetaan välittömästi.

Kommunstyrelsen beslutar avge utlåtande om utkast till investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2024–2031 enligt beredningstexten ovan till Trafikledsverket.

Paragrafen justeras omedelbart.

Käsittely / Behandling

Päätös / Beslut Kunnanhallitus päätti antaa Väylävirastolle valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksesta vuosille 2024–2031 valmistelutekstin mukaisen lausunnon (yllä), johon sisältyy esittelijän tekemät tekniset korjaukset.

Pykälä tarkastettiin välittömästi.

Kommunstyrelsen beslutade avge utlåtande till Trafikledsverket om utkast till investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2024–2031 enligt beredningstexten ovan som innefattar föredragandens tekniska korrigeringar.

Paragrafen justerades omedelbart.

