

## Kirkkonummen kunnan lausunto luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024-2031

Yhdyskuntatekniikan lautakunta 16.02.2023 § 25  
103/08.00.00/2023

Valmistelija	Liikennesuunnittelija Marko Suni <a href="mailto:etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi">etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi</a> , puh. 09 29671 (vaihte)
Päätösehdotus	Yhdyskuntatekniikan johtaja Kauppinen Anna-Kaisa  Yhdyskuntatekniikan lautakunta päättää  1. esittää kunnanhallitukselle, että Kirkkonummen kunta antaa esityslistan liitteenä olevan lausunnon valtion väyläverkon investointiohjelmasta vuosille 2024-2031 Väylävirastolle.  2. tarkastaa tämän pykälän kokouksessa.
Käsittely	<p>Puheenjohtaja Matti Kaurila esitti seuraavan lisäyksen: sivulle 3 kuudenteen palluraan Kunta pitää tärkeänä vt 1 Veikkolan liittymän parantamista ja suoria ramppijärjestelyitä liittymän sillan perusparantamisen yhteydessä, JOTTA TURUNVÄYLÄÄ KULKEVAT PIKAVUOROT VOISIVAT PYSÄHTYÄ VEIKKOLAN LIITTYMÄSSÄ.</p> <p>Teemu Kelkka, Sanni Jäppinen, Hannu Valtanen ja Jenny Snellman kannattivat ehdotusta. Puheenjohtaja totesi, että lisäystä kannatettiin yksimielisesti.</p> <p>Hannu Valtanen esitti seuraavat muutosehdotukset: Kunnan lausunnon sivu 2, 3.kpl, loppupuolella: Valtion tulisi osaltaan tukea tätä NIIN väyläverkon kehittämisellä KUIN liittymähankkeillaKIN.</p> <p>Matti Kaurila, Sanni Jäppinen, Jenny Snellman ja Pekka Jäppinen kannattivat ehdotusta. Puheenjohtaja totesi, että lisäystä kannatettiin yksimielisesti.</p> <p>Lisäys sivu 3 2.pallukan perään: KEHÄ III TULISI RAKENTAA NELIKAISTAISEKSI KOKO PITUUDELTaan. MAJVIKIN JA MASALAN ERITASOLIITTYMIEN SUUNNITTELU TULEE VÄLITTÖMÄSTI KÄYNNISTÄÄ KEHÄ III:N NELIKAISTAISUUS HUOMIOON OTTAEN.</p> <p>Matti Kaurila, Teemu Kelkka ja Jenny Snellman kannattivat esitystä. Puheenjohtaja totesi, että esitystä ei kannateta yksimielisesti, jolloin asiasta tulee äänestää.</p> <p>Äänestys Puheenjohtaja käynnisti äänestyksen:</p> <p>Ne, jotka kannattivat esittelijän pohjaehdotusta, äänestävät jaa ja ne, jotka kannattavat Hannu Valtasen muutosehdotusta, äänestävät Ei. Puheenjohtaja päätti äänestyksen ja totesi äännet jakautuivat seuraavasti:</p> <p>4 Jaa-ääntä ( Karkinen, Sved, Jäppinen S., Jäppinen P.)</p>

5 Ei-ääntä (Kaurila, Valtanen, Polkko, Kelkka, Snellman), jolloin Hannu Valtasen esitys voitti.

Lisäys sivu 3 2.pallukkaan: TARVITTAVAT ERITASOLIITTYMÄT YKSILÖITÄVÄ!

Matti Kaurila ja Pekka Jäppinen kannattivat esitystä. Puheenjohtaja totesi, että lisäystä kannatettiin yksimielisesti.

Lisäys sivu 4 1.kpl : KAUKLAHDESTA MASALAAN SUUNNITELLUN TOISEN RATAPARIN SUUNNITTELU TULEE KÄYNNISTÄÄ. MYÖS YKSIRATAISELLE RATAOSUUELLE (KIRKKONUMMI – KUPITTA) TARPEELLISTEN OHITUSRAITEIDEN SELVITYSTYÖ TULEE KÄYNNISTÄÄ.

Jenny Snellman kannatti esitystä. Puheenjohtaja totesi, että esitystä ei kannateta yksimielisesti, jolloin asiasta tulee äänestää.

Äänestys:

Puheenjohtaja käynnisti äänestyksen:

Ne, jotka kannattavat esittelijän pohjaehdotusta, äänestävät Jaa ja ne, jotka kannattavat Hannu Valtasen muutosehdotusta äänestävät Ei.

Puheenjohtaja päätti äänestyksen ja totesi äänien jakautuivat seuraavasti:

5 Jaa-ääntä (Kaurila, Kelkka, Jäppinen S., Jäppinen P., Karkinen)

4 Ei- ääntä (Snellman, Sved, Polkko, Valtanen), jolloin pohjaehdotus voitti.

Lisäys s.4, 3.kpl: . Kanta-tie 51 (Kirkkonummi-Siuntio) JA KEHÄ III:N KAKSIKAISTAINEN OSUUS OVAT Kirkkonummen seudun vaarallisimpia tiejaksoja.

Matti Kaurila ja Teemu Kelkka kannattivat esitystä. Puheenjohtaja totesi, että esitystä ei kannateta yksimielisesti, jolloin asiasta tulee äänestää.

Äänestys

Puheenjohtaja käynnisti äänestyksen. Ne, jotka kannattavat esittelijän pohjaehdotusta, äänestävät Jaa ja ne, jotka kannattavat Hannu Valtasen muutosehdotusta äänestävät Ei.

Puheenjohtaja päätti äänestyksen ja totesi äänien jakautuivat seuraavasti:

6 Ei-ääntä (Polkko, Kaurila, Kelkka, Valtanen, Jäppinen P., Snellman)

3 Jaa-ääntä (Jäppinen S., Sved, Karkinen), jolloin Hannu Valtasen ehdotus voitti.

Pekka Jäppinen teki seuraavan vastaesityksen, tasapuolisuuteen: Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Helsingin seudulla. Tiestö kuuluu keskimääräistä nopeammin suurten liikennemäärien takia, mikä asettaa haasteita kunnossapidolle. Myös alemman tason tieverkon kunnossapito

kasvavalla Helsingin seudulla tulee turvata. Liikenneturvallisuuden, henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen määrän merkitys tulisi tunnistaa laaja-alaisesti investointiohjelman valmistelussa.

Sanni Jäppinen, Jenny Snellman, Ronja Karkinen, Teemu Kelkka ja Hannu Valtanen kannattivat esitystä. Puheenjohtaja totesi, että esitystä kannatettiin yksimielisesti.

Kunnanarkkitehti Tero Luomajärvi poistui 18.41 ja kaavoitusarkkitehti Seppo Mäkinen poistui pykälän käsittelyn aikana klo 18.48. Liikennesuunnittelija Marko Suni poistui pykälän käsittelyn jälkeen klo 19.47.

Lautakunta päätti pitää tauon pykälän käsittelyn jälkeen klo 19.47- 19.54.

Päätös

Lautakunta päätti päätösehdotuksen mukaisesti seuraavin muutoksin: Lisäys sivulle 3 kuudenteen palluraan Kunta pitää tärkeänä vt 1 Veikkolan liittymän parantamista ja suoraa ramppijärjestelyitä liittymän sillan perusparantamisen yhteydessä, JOTTA TURUNVÄYLÄÄ KULKEVAT PIKAVUOROT VOISIVAT PYSÄHTYÄ VEIKKOLAN LIITTYMÄSSÄ.

Kunnan lausunnon sivu 2, 3.kpl, loppupuolella: Valtion tulisi osaltaan tukea tätä NIIN väyläverkon kehittämällä KUIN liittymähankkeillaKIN.

Lisäys sivu 3 2.pallukan perään: KEHÄ III TULISI RAKENTAA NELIKAISTASEKSI KOKO PITUUDELTAAN. MAJVIKIN JA MASALAN ERITASOLIITTYMIEN SUUNNITTELU TULEE VÄLITTÖMÄSTI KÄYNNISTÄÄ KEHÄ III:N NELIKAISTAISUUS HUOMIOON OTTAEN

Lisäys sivu 3 2.pallukkaan: TARVITTAVAT ERITASOLIITTYMÄT YKSILÖITÄVÄ!

Lisäys s.4, 3.kpl: . Kanta-tie 51 (Kirkkonummi-Siuntio) JA KEHÄ III:N KAKSIKAISTAINEN OSUUS OVAT Kirkkonummen seudun vaarallisimpia tiejaksoja.

tasapuolisuuteen: Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Helsingin seudulla. Tiestö kuuluu keskimääräistä nopeammin suurten liikennemäärien takia, mikä asettaa haasteita kunnossapidolle. Myös alemptasoisien tieverkon kunnossapito kasvavalla Helsingin seudulla tulee turvata. Liikenneturvallisuuden, henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen määrän merkitys tulisi tunnistaa laaja-alaisesti investointiohjelman valmistelussa.

Tiedoksi

Selostus

Väyläviraston lausuntopyyntö 1.2.2023 (VÄYLÄ/150/04.00/2023)

### **Väyläverkon investointiohjelman lähtökohdat ja periaatteet**

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024 - 2031. Lausunto on pyydetty toimittamaan [www.lausuntopalvelu.fi](http://www.lausuntopalvelu.fi) -sivuston kautta 28.2.2023 mennessä.

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa järjestyksessään kolmannen valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman. Vuosia 2024 - 2031 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Investointiohjelma päivitetään vuosittain liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivityksen jälkeen, ennen seuraavan vuoden talousarviovalmistelua, sekä aina Liikenne 12 -suunnitelman päivittämisen jälkeen. Eduskunta päättää investointiohjelman kehittämishankkeiden toteuttamisesta.

Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet ja sitä hyödynnetään mm. talousarvioesityksen valmistelussa. Investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä merkittäviä pienempiä parantamishankkeita. Hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat ja jo päätetyt kehittämishankkeet, Digirata sekä merkittävin osa perusväylänpidon momentilta rahoitettavista toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom julkaisema Liikenneverkon strateginen tilannekuva on yksi tärkeä lähtökohta investointiohjelman laatimiselle. Strateginen tilannekuva sisältää kuitenkin enemmän väyläverkon tarpeita kuin mihin investointiohjelman rahoitustasolla ja ajanjaksolla voidaan vastata. Siksi myös tilannekuvan mukaisia hankkeita joudutaan priorisoimaan tehokkuuden ja vaikuttavuuden perusteella.

Investointiohjelma perustuu vaikutusten arvioinnin tuottamaan tietoon. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu kunkin hankkeen merkittävät vaikutukset. Arvioidut kokonaisvaikutukset kertovat sen, kuinka investointiohjelma kaikkiaan toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelmaa ja sen tavoitteita, ja toisaalta sen, mitä linjauksia ohjelma ei tue.

Investointiohjelman hankkeet ovat valikoituneet hankekoreihin (1A ja 1B) hankkeen kiireellisyyden ja toteuttamisvalmiuden mukaan. Hankekorin 1A hankkeiden suunnitelmavalmius on riittävä tai kiireellisiä. Hankekorin 1B hankkeet edellyttävät jatkosuunnittelua ennen toteuttamista.

Kirkkonummen alueelle ei ole esitetty merkittäviä kehittämishankkeita, eikä isoja peruskorjaushankkeita. Pienimpiä kohteita ei käsitellä ohjelmassa. Lausunnossa keskitytään merkittäviin investointiohjelmataason hankkeisiin. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet eivät sisälly investointiohjelmaan, koska niihin käytettävissä oleva rahoitus ei ole tiedossa.

### **Investointiohjelman talouskehys**

Investointiohjelman talouskehys perustuu Liikenne 12 -suunnitelman taloudelliseen kehykseen ja rahoituksen kohdentamista koskeviin linjauksiin. Investointiohjelman talouskehys tarkistetaan ja päivitetään Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen yhteydessä, ja ohjelmaa toteutetaan kulloinkin käytettävissä olevan rahoituksen mukaisesti.

Investointiohjelman uusiin kehittämisinvestointeihin on käytettävissä yhteensä noin 3 miljardia eli 3 000 miljoonaa euroa vuosina 2024-2031. Tästä rahoituksesta kohdistuu maanteille noin 1 200 miljoonaa euroa,

rautateille noin 1 600 miljoonaa euroa ja vesiväylille noin 200 miljoonaa euroa. Investointiohjelman rahoituksen toteutuminen riippuu kehys- ja talousarviopäätöksistä. Lisäksi investointiohjelmaan sisältyy perusväylänpidon parantamishankkeita noin 755 miljoonan euron edestä. Tästä rahoituksesta kohdistuu maanteille noin 310 miljoonaa euroa, rautateille noin 420 miljoonaa euroa ja vesiväylille noin 25 miljoonaa euroa. Kehittämisen luvut sisältävät 450 milj. euroa jatkuvien hankkeiden rahoitusta vuodesta 2032 eteenpäin. Jatkuvista hankkeista voidaan tehdä hankepäätökset ennen vuotta 2032, mutta rahoituksen käyttö kohdistuu osittain vuodesta 2032 eteenpäin.

Yhteisrahoituksella toteutettaviin MAL-kaupunkiseutujen hankkeisiin on varattu Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti 661 miljoonaa euroa. Rahoitus pitää sisällään kahden seuraavan MAL-sopimuskierron toimenpiteiden (2024-2032) valtion rahoituksen seitsemällä MAL-seudulla.

### **Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:**

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Väylävirasto pyytää toimittamaan lausunnot Lausuntopalvelun kautta, <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=6f42f622-c926-4c0b-b113-d0a260c71a36>