

Lausuntopyyntö 01.02.2023 (VÄYLÄ/150/04.00/2023)

Kirkkonummen kunnan lausunto luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024-2031

Valmistelija Liikennesuunnittelija Marko Suni, etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi

Väylävirasto pyytää 28.2.2023 mennessä lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2024 - 2031. Lausunto annetaan lausuntopalvelun kautta: <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposallid=6f42f622-c926-4c0b-b113-d0a260c71a36>

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 investointiohjelmää Liikenne 12 mukaisen liikenne-
muotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

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

Investointiohjelma vastaa kohtuullisesti sille asetettuihin tavoitteisiin vaikutusten arvioinnin valossa ja huomioiden toimintaympäristössä tapahtuneet merkittävät muutokset.

Investointiohjelma laaditaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden – saatavuus, kestävyys ja tehokkuus – mukaisesti. Tavoitteet ja vaikutukset

ovat keskenään osin erisuuntaisia. Toteutettavaksi esitettyjen hankkeiden hyötykustannussuhteet myös vaihtelevat suuresti. Investointiohjelma on tasapainoilua eri tavoitteiden kesken ja sen vuoksi parasta kustannushyötysuhdetta ei ole saavutettavissa.

Valtakunnallisen näkökulman ohella on tärkeä tunnistaa, miten investointiohjelma vaikuttaa Helsingin seudun elinvoimaisuuteen ja kilpailukykyyn. Voimakkaasti kasvavan ja koko kansantalouden näkökulmasta merkittävän Helsingin seudun rooli ja tarpeet tulee ottaa huomioon investointiohjelman valmistelussa tunnistamalla seudun taloudellinen painoarvo niin valtakunnallisesti kuin kansainvälisesti. Työvoiman saavutettavuuden ja logistiikan toimintaedellytysten turvaaminen on erittäin tärkeää.

Kirkkonummen kunta haluaa tuoda esiin investointiohjelmassa vähäiselle huomiolle jäänyttä valtion väyläverkon kehittämistarpeiden kytkentää tehostuvaan maankäyttöön ja Helsingin seudun kunnille asetettuihin asuntotuotantotavoitteisiin huomioiden myös elinkeinoelämän tulevaisuuskehitys. Kirkkonummen kunta on sitoutunut kaavoittamaan uusia asunto- ja työpaikka-alueita kestävän liikkumisen vyöhykkeille ja panostamaan näin kestäviin kulkumuotoihin. Valtion tulisi osaltaan tukea tätä niin väyläverkon kehittämällä kuin liittymähankkeillakin. Myös tavaraliikenteen ja logistiikan sujuvuus ovat tärkeitä näkökohtia. Kaupunkiseudut ovat avainasemassa päästövähennyksiä tavoiteltaessa ja kestävien kulkumuotojen lisäämisessä.

Liikenneverkon kehittämistarpeita on moninkertaisesti käytettävissä oleviin resursseihin nähden. Seitsemälle MAL-kaupunkiseudulle varattu rahoituksen taso on riittämätön tarpeisiin ja tavoitteisiin nähden.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelman perustelut on esitetty varsin selkeästi ja tiivistetysti vaikutusten arvioinnin tuloksiin peilaten. Vaikutukset on esitetty raportissa mukana olleista hankkeista ja investointiohjelman perusteella ei voi suoraan päätellä onko esitetty ohjelma optimaalisin ja vaikutuksiltaan paras vaihtoehto.

Läpinäkyvyyden varmistamiseksi ohjelmassa tulisi kuitenkin kuvata nykyistä selkeämmin, miten ja millä perusteilla eri alueiden hankkeita on vertailtu ja priorisoitu vaikuttavuuden perusteella.

Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Helsingin seudulla. Tiestö kuuluu keskimääräistä nopeammin suurten liikennemäärien takia, mikä asettaa haasteita kunnossapidolle. Myös alemmipitasoisen tieverkon kunnossapito kasvavalla Helsingin seudulla tulee turvata. Liikenneturvallisuuden,

henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen määrän merkitys tulisi tunnistaa laajalaisesti investointiohjelman valmistelussa.

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

Helsingin seudulle yhteisesti laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma sekä kuntien ja valtion välinen MAL-sopimus toimivat lähtökohtana kasvavan metropolialueen kestäväälle kehittämiselle. Lisäksi Kirkkonummi kuuluu Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma-alueeseen, johon myös valtion tulee sitoutua alueen yhteisenä tahtotilan ilmaisuksi ja investointiohjelman lähtökohtana.

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

- Valtion tulee osoittaa pitkäjänteisesti rahaa liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA) ja sitoutua liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen. Valtion vuosittaista KUHA-rahoitusta Helsingin seudulle tulee nostaa 15 miljoonaan euroon vuodesta 2024 alkaen.
- Kunta esittää Kehä III (kt 50) parantamista Masalan ja Majvikin kohdalla tiejärjestelyineen nostettavaksi investointiohjelman. Nykyisen 1960-luvulla rakennetun tiejakson palvelutaso ei vastaa toimivuus- ja liikenneturvallisuusongelmien vuoksi nykyliikenteen tarpeita. Vuoteen 2040 mennessä liikennemäärän ennustetaan kasvavan 70 % nykytilanteesta (12 000 ajon./vrk). Kehä III tulisi rakentaa nelikaistaiseksi koko pituudeltaan. Majvikin ja Masalan eritasoliittymien suunnittelu tulee välittömästi käynnistää Kehä III:n nelikaistaisuus huomioon ottaen.
- Länsiväylän (kt 51) Kirkkonummi - Siuntio liikenteen toimivuutta ja liikenneturvallisuutta on edistettävä huomioiden elinkeinoelämän ja raskaan liikenteen tarpeet toteuttamalla tarvittavat eritasoliittymät (mm. Vuohimäki).
- Espoo-Lohja-Salo (ESA/LÄNSI) -ratayhteys edistää nykyisen Kirkkonummen Veikkolan ja radanvarren uusien taajamien kehittämisedellytyksiä sekä toisi Länsi-Uudellemaalle uuden kestävä liikenteen runkoyhteyden, joka palvelisi laajasti radanvarren väestöä.
- Mahdollisen ESA-radana maankäytön kehittämiseksi tulee varautua Turunväylän (vt 1) lisäkaistoihin ja liittymien parantamisiin.
- Kunta pitää tärkeänä vt 1 Veikkolan liittymän parantamista ja suoraa ramppijärjestelyitä liittymän sillan perusparantamisen yhteydessä, jotta Turunväylää kulkevat pikavuorot voisivat pysähtyä Veikkolan liittymässä.
- Turunväylällä (vt 1) Veikkolan suunniteltu melusuojaus tulee saattaa loppuun (vaihe 2). Kunta on kehottanut Väylävirastoa 28.9.2020

ryhtymään välittömiin toimenpiteisiin, jotta sillä olisi valmius käynnistää nopeasti Veikkolan meluesteen 2. vaiheen rakentaminen.

- Rantaradan infrastruktuurin palvelutasoa ja ylläpitoa tulee jatkossakin kehittää. ESA-rata ei saa heikentää rantaradan ylläpitoa, sillä Kirkkonummen kasvava maankäyttö tukeutuu pitkälti rantarataan.
- Espoon kaupunkirata ja rantarata ovat keskeisessä roolissa Kirkkonummen ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisessä. Uudenmaanliiton selvityksen (2022) *Rantaradan ja Hangon suunnan henkilöjunaliikenteen kehittäminen* -toimenpiteet tulee huomioida mukaan luettuna Kirkkonummen raiteistojärjestelyt.

Liikenteen infrastruktuurin pienten kehittämishankkeiden (KUHA) rinnalla myös paitsioon jääneet keskisuuret, maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä tukevat tie- ja liittymähankkeet tulee ottaa huomioon. Valtio edellyttää MAL-sopimuksissa kunnilta asuntotuotantotavoitteiden täyttämistä, johon Kirkkonummi on vastannut ohjaamalla maankäyttöä ensisijaisille vyöhykkeille eli joukkoliikenteen reiteille ja asemansseuduille.

Masalanportin ja Majvikin eritasoliittymien toteuttaminen Kehä III:lla parantavat liikenneturvallisuutta ja mahdollistaa Masalan asuntotuotannon sekä yritystoiminnan lisäämisen kestävästä maankäytöstä toteuttaen. Vastaavasti Vuohimäenportin eritasoliittymän toteuttaminen vilkasliikenteiselle Länsiväylälle mahdollistaa Kantvikin asuntotuotannon lisäämisen sekä liikenneturvallisen yhteyden nykyisille ja uusille yritysalueille. Kyseiset liittymähankkeet poistavat vaarallisia tasoliittymiä vilkasliikenteisiltä tiejaksoilta. Kantatie 51 (Kirkkonummi-Siuntio) ja Kehä III:n kaksikaistainen osuus ovat Kirkkonummen seudun vaarallisimpia tiejaksoja.

Kirkkonummi 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 on oltava, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta.

Kunnat ovat joutuneet toteuttamaan maantieverkon jalankulku- ja pyörätiehankkeiden kohteita enenevässä määrin, vaikka vastuu maanteistä kuuluu valtiolle. Kirkkonummen kunta pitää erittäin tärkeänä valtion osallistumista yhteisrahoitukseen kaikkiin maantiekohteisiin, joita kunta on valmis edistämään. Myös väylien kunnossapito tulee huomioida paremmin.

Yleisellä tieverkolla on paljon pieniä liikenneturvallisuuspuutteita kuten pysäkki-, suojatie- ja muut tarpeet, joiden toteuttaminen edellyttää riittävää resursointia tienpitäjälle. Myös automaattisen valvonnan lisääminen taajamien sisääntuloväylille ja kuntien kanssa määriteltyihin paikkoihin parantaisivat liikenneturvallisuutta kustannustehokkaasti hyödyttäen valtiotakin.

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

Kirkkonummen kunta yhdessä KUUMA-seudun kanssa pitää tärkeänä, että kunnat ja seudut otetaan mukaan ohjelmaluonnoksen työstämiseen. Liikenneverkon kehitys ei saisi eriytyä maankäytön ja asumisen kehityksestä ja näihin liittyvistä tarpeista. Varsinkin kasvavilla kaupunkiseuduilla maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisella ja tätä tukevilla ratkaisuilla on suuri merkitys.

Investointiohjelman seurantaa varten tulisi perustaa seurantaryhmä, johon kutsutaan edustus kunnista ja seuduilta kuten Kuuma-seudulta.

Lausunnonantamiseen tulisi antaa nykyistä pidempi aika, jotta lausunto ehditään valmistelemaan huolella kunnalliseen päätöksentekoprosessiin.

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

Kirkkonummen kunta pitää tärkeänä, että investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden hankkeiden suunnitelmavalmiutta edistetään ja mahdollistetaan näiden toteuttaminen jatkossa.

Veikkolan melunsuojauksen vaiheen 2 suunnittelu tulisi käynnistää mahdollisimman pian. Kantatien 51 yleissuunnitelma on käynnistymässä tänä vuonna Kirkkonummen ja Siuntion välillä. Tämän jälkeen tulee pian käynnistää tiesuunnitelma ainakin Vuohimäenportin eritasoliittymästä hankkeen vaiheittain toteuttamiseksi.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

Vuosittain päivitettävä kahdeksan vuoden investointiohjelma tukee osaltaan väyläverkon kehittämisen ja ylläpidon pitkäjänteisyyttä ja luo samalla näkymää tuleville vuosille.

Rahoituksen taso on puutteellinen tarpeisin nähden, ja sitä tulee nostaa liikenneverkon kehittämiseksi ja korjausvelan pienentämiseksi.