

Lausuntopyyntö 17.11.2023 (VÄYLÄ/6978/04.00/2023)

Kirkkonummen kunnan lausunto luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025-2032

Valmistelija

Liikennesuunnittelija Marko Suni, etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi

Väylävirasto pyytää [lausuntopalvelussa](#) 22.12.2023 mennessä lausuntoa luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032. Kirkkonummen kunta antaa seuraavan lausunnon.

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

Investointiohjelma vastaa kohtuullisesti sille asetettuihin tavoitteisiin vaikutusten arvioinnin valossa. Toimintaympäristössä muun muassa rakentamiskustannusten kasvu aiheuttaa haasteita väyläverkon kehittämiseksi. Ohjelmalle asetetut tavoitteet ovat osin erisuuntaisia, joten kokonaisuus riippuu osaltaan eri tavoitteiden keskinäisistä painotuksista.

Kirkkonummi tuo esiin tarpeen edistää seutujen sisäistä saavutettavuutta ja tukea kestävää sekä turvallista liikkumista. Kaupunkiseudut ovat avainasemassa päästövähennystavoitteissa. Kestävien kulkumuotojen osuuden nostaminen kasvavilla kaupunkiseuduilla on tärkeässä roolissa. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen vaatii merkittävää taloudellista resursointia valtiolta.

Investointiohjelman mukaan kustannustason nousun, käynnissä olevien hankkeiden rahoituspäätösten tarkistamisen, uusien hankkeiden toteutuspäätösten ja suunnittelussa olevien hankkeiden kustannusten nousun takia edellisessä investointiohjelmassa 2024–2031 esitettyjen maantieverkon kehittämishankkeiden kokonaiskustannukset ovat nousseet noin 30 miljoonaa euroa yli maantieverkon talouskehyyksen. Näin ollen investointiohjelmassa ei esitetä uusia maanteiden kehittämishankkeita ja useita kohteita jää odottamaan toteutusta Helsingin seudulla ja Kirkkonummella. 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 tasa- puoliset ja selkeät?

Investointiohjelman perustelut on esitetty varsin selkeästi ja tiivistetysti vaikutusten arviointiin 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.

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 tunnistuen seudun taloudellinen painoarvo niin valtakunnallisesti kuin kansainvälisesti. Työvoiman saavutettavuuden ja logistiikan toimintaedellytysten turvaaminen on erittäin tärkeää.

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

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

Helsingin seudulle 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 ilmaisuna.

Kirkkonummen kunta tuo esiin valtion väyläverkon kehittämistarpeiden kytentää tehostuvaan maankäyttöön Helsingin seudulla. Valtio edellyttää MAL-sopimuksissa kunnilta asuntotuotantotavoitteiden täyttämistä, johon Kirkkonummi on vastannut ohjaamalla maankäyttöä ensisijaisille vyöhykkeille eli joukkoliikennereiteille ja asemanseuduille. Valtion tulee osaltaan kannustaa MAL-sopimukseen sitoutumista priorisoimalla investointiohjelmassa väylä- ja liittymähankkeita, jotka tukevat maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä. Myös tavaraliikenteen ja logistiikan sujuvuus ovat tärkeitä näkökohtia. Kaupunkiseudut ovat avainasemassa päästövähennyksissä ja kestävien kulkumuotojen lisäämisessä.

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

- Valtion tulee osoittaa pitkäjänteisesti rahaa liikenneinfran pieniin kehittämishankkeisiin (KUHA). Valtion vuosittaista KUHA-rahoitusta Helsingin seudulle tulee nostaa 15 miljoonaan euroon.
- Kehä III (kt 50) parantaminen Masalan ja Majvikin kohdalla tiejärjestelyineen tulee nostaa investointiohjelmaan.

- Masalanportin eritasoliittymä Kehä III:lla (kt 50) on MAL 2023 -suunnitelmassa esitetty vuosille 2024-2027 ja hanke tulee kiireellisimpinä ja Kirkkonummen tärkeimpänä hankkeena nostaa investointiohjelmaan pikaisesti.
- Länsiväylä (kt 51) Kirkkonummi – Siuntio yleissuunnitelman laatiminen valmistuu vuoden 2025 loppuun mennessä. Hanke tulee toteuttaa vaiheittain ja aloittaa yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen tiesuunnitelman laadinnalla Vuohimäen eritasoliittymästä.
- Espoo-Lohja-Salo (ESA/LÄNSI) -ratayhteys toisi uuden liikenteen runkoyhteyden ja edistäisi nykyisen Kirkkonummen Veikkolan ja radanvarren uusien taajamien kehittämisedellytyksiä
- Mahdollisen ESA-radan maankäytön kehittämiseksi tulee varautua Turunväylän (vt 1) lisäkaistoihin ja liittymien parantamisiin.
- Kirkkonummi pitää tärkeänä Turunväylän (vt 1) Veikkolan liittymän parantamista ja suoraa ramppijärjestelyitä, jotta Turunväylän kaukokuorot voisivat pysähtyä Veikkolan liittymässä.
- Turunväylällä (vt 1) Veikkolan suunniteltu melusuojaus tulee saatava loppuun (vaihe 2). Kunta on kehottanut Väylävirastoa 28.9.2020 ryhtymään välittömiin toimenpiteisiin asian edistämiseksi.
- Rantaradan infrastruktuurin palvelutasoa ja ylläpitoa tulee jatkossakin kehittää. ESA-rata ei saa heikentää rantaradan ylläpitoa, sillä Kirkkonummen kasvava maankäyttö tukeutuu pitkälti rantarataan.
- Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisessä rantarata on keskeinen. Rantaradan ja Hangon suunnan henkilöjunaliikennettä tulee kehittää ja toteuttaa Kirkkonummen raide- ja vaihdejärjestelyt.

Masalanportin ja Majvikin eritasoliittymien toteuttaminen Kehä III:lla parantavat liikenneturvallisuutta ja mahdollistaa Masalan asuntotuotannon sekä yritystoiminnan lisäämisen kestävästä maankäytöstä toteuttaen.

Kirkkonummi esittää, että Kehä III jaksolla Espoon keskus - kt 51 tieosuus nostetaan mukaan investointiohjelmaan. Tieosuus luokitellaan maakunnallisesti merkittäväksi väyläksi, jolla nopeustasotavoitteen tulisi olla vähintään 80 km/h. Nykyisellään yksiajoratainen tieosuus ei vastaa palvelutasoluokittelua. Sen liikenneturvallisuustilanne on heikko ja se on ainoa runsasliikenteinen yksiajoratainen korkean nopeustason väylä näin lähellä metropolialueen ydintä. Nykyisellään väylää ei pystytä hyödyntämään Helsingin seudun yhteyksien näkökulmasta järkevästi. Vuoteen 2040 mennessä liikennemäärän ennustetaan kasvavan 70 % nykytilanteesta (12 000 ajon./vrk). Vastaavasti Vuohimäenportin eritasoliittymä Länsiväylällä mahdollistaa Kantvikin asuntotuotannon lisäämisen sekä liikenneturvallisen yhteyden nykyisille ja uusille yritysalueille palvelun raskaan liikenteen tarpeita. Kyseiset liittymähankkeet poistavat vaarallisia tasoliittymiä vilkasliikenteisiltä tiejaksoilta. Kantatie 51 (Kirkkonummi-Siuntio) on Uudenmaan 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 myös niihin maantiekohteisiin, jotka eivät ole mukana ELY-keskuksen pyöräilyn tarveselvityksessä, mutta joita kunta on valmis edistämään. Myös väylien kunnossapito tulee huomioida paremmin.

Yleisellä tieverkolla on paljon pieniä liikenneturvallisuuspuutteita kuten pyssäki-, 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, jotta kunta- ja seututaso tietoa liikenneverkon kehittämistarpeista saataisiin mukaan työhön. Liikenneverkon kehitys ei saisi eriytyä maankäytön ja asumisen kehityksestä. Kasvavilla kaupunkiseuduilla maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisella ja tätä tukevilla ratkaisuilla on suuri merkitys.

Vastaisuudessa tiedolla johtamisen vahvistamiseksi tulisi sisällyttää kokonaisvaikutusten arviointiin investointien rakentamisaikaisen hiilijalanjäljen.

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 tulee käynnistää mahdollisimman pian. Kantatie 51 Kirkkonummi – Siuntio yleissuunnitelman jälkeen tulee käynnistää hankkeen vaiheittain toteuttamiseksi tiesuunnitelma Vuohimäenportin eritasoliittymästä.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

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.