

# Kirkkonummen kunnan lausunto luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025-2032

Kunnanhallitus 18.12.2023 § 437  
865/08.00.00/2023

Valmistelija	Liikennesuunnittelija Marko Suni <a href="mailto:etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi">etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi</a> , puh. 09 29671 (vaihe)
Päätösehdotus	Kunnanjohtaja Sailas Virpi  Kunnanhallitus päättää  1 antaa esityslistan liitteenä olevan lausunnon valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta vuosille 2025–2032 Väylävirastolle.  2 tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.
Käsittely	Jäsen Anna Sahiluoma poistui kokouksesta tämän pykälän alussa klo 19.07 ja varajäsen Maija Jäntti saapui kokoukseen.  Liikennesuunnittelija Marko Suni esitteli asiaa kokouksessa.  Puheenjohtaja julisti keskustelun päättyneeksi ja totesi, että keskustelun aikana on jätetty muutosehdotuksia seuraavasti:  <b>Jäsen Kati Kaihlarannan muutosehdotus:</b>  Selvityksen kohta 3: "Valtion tulee osaltaan tätä tukea investointiohjelmassa väylä- ja liittymähankkeilla, jotka tukevat maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä" muutetaan muotoon : "Valtion tulee osaltaan kannustaa MAL-sopimukseen sitoutumista priorisoimalla investointiohjelmassa väylä- ja liittymähankkeita, jotka tukevat maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä"  Muutosehdotusta kannattivat Saara Huhmarniemi, Antti Kilappa, Anna Aintila, Anneli Granström ja Piia Aallonharja.  Puheenjohtajan tiedustellessa muutosehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.  Puheenjohtaja Timo Haapaniemen muutosehdotus, sivu 3 pallukoiden jälkeinen kappale muutos näin:  Masalanportin ja Majvikin eritasoliittymien toteuttaminen Kehä III:lla parantavat liikenneturvallisuutta ja mahdollistaa Masalan asuntotuotannon sekä yritystoiminnan lisäämistä kestävästä maankäytöstä toteuttaen. Kirkkonummi esittää, että Kehä III jaksolla Espoon keskus - kt 51 tieosuus nostetaan mukaan investointiohjelmiaan. 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 palvelen raskaan liikenteen tarpeita. Kyseiset liittymähankkeet poistavat vaarallisia tasoliittymiä vilkasliikenteisiltä tiejaksoilta. Kantatie 51 (Kirkkonummi-Siuntio) on Uudenmaan vaarallisimpia tiejaksoja.

Muutosehdotusta kannattivat Matti Kaurila, Anneli Granström, Kati Kaihlaranta ja Piia Aallonharja.

Puheenjohtajan tiedustellessa muutosehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Muutettu lausunto liitetään pöytäkirjan liitteeksi.

#### Päätös

Kunnanhallitus päätti yksimielisesti

1  
antaa liitteenä olevan lausunnon valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta vuosille 2025–2032 Väylävirastolle (yllä käsittelyosassa mainitut muutokset on tehty lausuntoliitteeseen).

2  
tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

#### Tiedoksi

Väylävirastolle

#### Selostus

Yhdyskuntatekniikan lautakunta käsitteli lausuntoa kokouksessaan 14.12. Kunnanjohtaja esittää kunnanhallitukselle lausuntoa päätettäväksi lautakunnan esittämässä muodossa muutoin, mutta rantaradan varikkoa koskeva lautakunnan esittämä muutos lausuntoon on jätetty pois. Kunnanhallitus käsittelee erikseen varikon jatkovalmistelua.

#### Päätöshistoria

Yhdyskuntatekniikan lautakunta 14.12.2023 § 142

#### Valmistelija

Liikennesuunnittelija Marko Suni  
[etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi](mailto:etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi), puh. 09 29671 (vaihe)

#### Päätösehdotus

Yhdyskuntatekniikan lautakunta päättää

1.  
esittää kunnanhallitukselle, että Kirkkonummen kunta antaa esityslistan liitteenä olevan lausunnon valtion väyläverkon investointiohjelman

luonnoksesta vuosille 2025–2032 Väylävirastolle.

2.

tarkastaa tämän pykälän kokouksessa.

Käsittely

Keskustelun aikana Ronja Karkinen teki seuraavan vastaesityksen:

Poistetaan sivulta neljä maininta Turunväylän lisäkaistaan varautumisesta.

Sanni Jäppinen kannatti esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että esitystä ei kannateta yksimielisesti, joten asiasta tulee äänestää.

Äänestys

Puheenjohtaja käynnisti äänestyksen. Ne, jotka kannattavat pohjaesitystä, äänestävät JAA ja ne, jotka kannattavat Karkisen esitystä, äänestävät EI.

Puheenjohtaja päätti äänestyksen. Äänet jakoutuivat seuraavasti:

9 JAA- ääntä (Jäppinen P., Polkko, Valtanen, Salonen, Snellman, Kelkka, Liljequist, Åström, Frimodig)

2 EI- ääntä (Jäppinen S., Karkinen), jolloin pohjaesitys voitti.

Puheenjohtaja Kim Åström teki seuraavan tarkennusehdotuksen:

Poistetaan ESA/LÄNSI-rataa koskevasta luonnehdinnasta sana "kestävän"

Hannu Valtanen, Aleksander Polkko, Teemu Kelkka ja Pekka Jäppinen kannattivat ehdotusta.

Esitys hyväksyttiin yksimielisesti.

Antti Salonen teki seuraavan muutosesityksen:

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisessä rantarata on keskeinen. Rantaradan ja Hangon suunnan henkilöjunaliikennettä tulee kehittää ja toteuttaa Kirkkonummen raide- ja vaihdejärjestelyt. Muutetaan muotoon • Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisessä rantarata on keskeinen. Rantaradan ja Hangon suunnan henkilöjunaliikennettä tulee kehittää ja toteuttaa Kirkkonummen raide- ja vaihdejärjestelyt. Näiden asioiden kehittymistä tuetaan junavarikon toteuttamisella Vuohimäkeen.

Aleksander Polkko, Hannu Valtanen, Kim Liljequist, Josephine Frimodig ja Jenny Snellman kannattivat esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että esitystä ei kannateta yksimielisesti, joten asiasta tulee äänestää.

Äänestys

Puheenjohtaja käynnisti äänestyksen. Ne, jotka kannattavat pohjaesitystä, äänestävät JAA ja ne, jotka kannattavat muutosesitystä, äänestävät EI.

Puheenjohtaja päätti äänestyksen. Äänet jakoutuivat seuraavasti:

4 JAA-ääntä (Kelkka, Karkinen, Jäppinen P., Jäppinen S.)  
7 EI-ääntä (Frimodig, Valtanen, Åström, Salonen, Liljequist, Snellman, Polkko), jolloin Antti Salosen muutosesitys voitti.

Päätös

Yhdyskuntatekniikan lautakunta päätti

1.

esittää kunnanhallitukselle, että Kirkkonummen kunta antaa esityslistan liitteenä olevan lausunnon valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksesta vuosille 2025–2032 Väylävirastolle.

2.

tarkastaa tämän pykälän kokouksessa.

3.

tehdä lausuntoon seuraavat muutokset:

3.1. Poistetaan ESA/LÄNSI-rataa koskevasta luonnehdinnasta sana "kestävän"

3.2. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisessä rantarata on keskeinen. Rantaradan ja Hangon suunnan henkilöjunaliikennettä tulee kehittää ja toteuttaa Kirkkonummen raide- ja vaihejärjestelyt. Muutetaan muotoon • Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisessä rantarata on keskeinen. Rantaradan ja Hangon suunnan henkilöjunaliikennettä tulee kehittää ja toteuttaa Kirkkonummen raide- ja vaihejärjestelyt. Näiden asioiden kehittymistä tuetaan junavarikon toteuttamisella Vuohimäkeen

Tiedoksi

Selostus

Väyläviraston lausuntopyyntö 17.11.2023 (VÄYLÄ/6978/04.00/2023)

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

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032. Lausunto on pyydetty toimittamaan [lausuntopalvelun](#) -sivuston kautta 22.12.2023 mennessä.

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa järjestyksessään neljännen valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman. Vuosia 2025–2032 koskeva investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien 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. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa on esitetty valtion väyläverkolle enemmän 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. Hankekorein 1A hankkeiden suunnitelmavalmius on riittävä tai kiireellisiä. Hankekorein 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 kehukseen 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 (mrd.) euroa vuosina 2025-2032. Tästä rahoituksesta kohdistuu maanteille noin 1,2 mrd. euroa, rautateille noin 1,6 mrd. euroa ja vesiväylille noin 0,2 mrd. euroa. Investointiohjelman rahoituksen toteutuminen riippuu kehys- ja talousarviopäätöksistä. Lisäksi investointiohjelmaan sisältyy perusväylänpidon parantamishankkeita noin 744 miljoonan euron edestä. Tästä rahoituksesta kohdistuu maanteille noin 320 miljoonaa euroa, rautateille noin 400 miljoonaa euroa ja vesiväylille noin 24 miljoonaa euroa. Kehittämisen luvut sisältävät 450 milj. euroa jatkuvien hankkeiden rahoitusta vuodesta 2033 eteenpäin. Jatkuvista hankkeista voidaan tehdä hankepäätökset ennen vuotta 2033, mutta rahoituksen käyttö kohdistuu osittain vuodesta 2033 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 investointiohjelmää Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustellette muutosten paremmat vaikutukset?
4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?
5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmää?

Päätöshistoria