

Kyrksläotts kommuns utlåtande om utkastet till investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2024–2031

Kommunstyrelsen 27.02.2023 § 67
103/08.00.00/2023

Beredare	Trafikplanerare Marko Suni, fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi , tfn 09 29671 (växel)
Beslutsförslag	Tf. kommundirektör Anna-Kaisa Kauppinen Kommunstyrelsen beslutar 1 föreslå att Kyrksläotts kommun ger Trafikledsverket det bifogade utlåtandet om investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för åren 2024–2031 2 justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.
Behandling	Trafikplanerare Marko Suni presenterade ärendet vid sammanträdet och lämnade sammanträdet efter denna paragraf kl. 18.29. Ordföranden förklarade diskussionen avslutad och konstaterade att ledamot Kim Åström hade gett följande tilläggs- och ändringsförslag under diskussionen: Ledamot Kim Åströms tilläggsförslag till punkt 4: I fortsättningen skulle det för att stärka ledning genom information vara skäl att i bedömningen av helhetsinverkningarna också inkludera koldioxidavtrycket under investeringarnas byggnadstid. Tilläggsförslaget understöddes av Anna Aintila, Timo Haapaniemi, Antti Kilappa, Tony Björk och Anneli Granström. Tilläggsförslaget godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det. Kim Åströms ändringsförslag på sidan 3: Man tar bort den fjärde punkten på sidan tre: "Espoo-Lohja-Salo (ESA/LÄNSI) -ratayhteys edistää ..." Motivering: Projektets helhetsinverkningar har konstaterats vara negativa både samhällsekonomiskt och med tanke på klimatet. Närtrafikstationen i Veikkola delar starkt åsikterna också lokalt. Projektet skulle oundvikligen medföra höga kostnader också för Kyrkslätt. Ändringsförslaget understöddes av Anna Aintila och Tony Björk. Ändringsförslaget godkändes inte enhälligt, så ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken. Ordföranden föreslog att man röstar om ärendet så att de som understöder utgångsförslaget med ovannämnda tillägg röstar "ja" och de som understöder Kim Åströms ändringsförslag röstar "nej".

Omröstningspropositionen godkändes.

Vid omröstningen gavs 7 ja-röster och 6 nej-röster.

Utgångsförslaget med tillägget fick fler röster.

Ja-röster: Myllyniemi Markus, Sahiluoma Anna, Huhmarniemi Saara, Granström Anneli, Haapaniemi Timo, Frantsi-Lankia Marjut och Aallonharja Piia

Nej-röster: Männikkö Kim, Kilappa Antti, Aintila Anna, Åström Kim, Björk Tony och Harinen Ari

Beslut

Kommunstyrelsen beslutade

1
att Kyrksläotts kommun ger Trafikledsverket det bifogade utlåtandet om investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för åren 2024–2031 med följande tillägg i punkt 4:
I fortsättningen skulle det för att stärka ledning genom information vara skäl att i bedömningen av helhetsinverkningarna också inkludera koldioxidavtrycket under investeringarnas byggnadstid.

2
justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.

För kännedom

Trafikledsverket

Beslutshistoria

Samhällstekniska nämnden 16.02.2023 § 25

Beredare

Trafikplanerare Marko Suni
fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi, tfn 09 29671 (växel)

Beslutsförslag

Direktör för samhällstekniska väsendet Kauppinen Anna-Kaisa

Samhällstekniska nämnden beslutar

1
föreslå kommunstyrelsen att Kyrksläotts kommun ger Trafikledsverket det bifogade utlåtandet om investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2024–2031

2.
att justera denna paragraf vid sammanträdet.

Behandling

Ordförande Matti Kaurila föreslog följande tillägg: i sjätte listpunkten på sidan 3: "Kommunen anser det viktigt att förbättra anslutningen från Veikkola till rv 1 och direkta ramparrangemang i samband med den grundliga förbättringen av anslutningens bro, *så att snabbturerna längs Åboleden kunde stanna i Veikkolas anslutning*".

Teemu Kelkka, Sanni Jäppinen, Hannu Valtanen och Jenny Snellman understödde förslaget. Ordföranden konstaterade att tillägget understöddes enhälligt.

Hannu Valtanen framställde följande ändringsförslag: I slutet av stycke 3 på sidan 2 i kommunens utlåtande: "Staten borde stöda detta med *såväl* utveckling av lednätet *som* med anslutningsprojekt."

Matti Kaurila, Sanni Jäppinen, Jenny Snellman och Pekka Jäppinen understödde förslaget. Ordföranden konstaterade att tillägget understöddes enhälligt.

Tillägg efter andra listpunkten på sida 3: "*Det borde byggas fyra filer på hela Ring III. Planeringen av de planskilda anslutningarna vid Majvik och Masaby ska inledas omedelbart med beaktande av de fyra filerna på Ring III.*"

Matti Kaurila, Teemu Kelkka och Jenny Snellman understödde förslaget. Ordföranden konstaterade att förslaget inte understötts enhälligt, varmed man ska rösta om saken.

Omröstning

Ordföranden startade omröstningen:

De som understödde föredragandens utgångsförslag röstar "ja" och de som understöder Hannu Valtanens ändringsförslag röstar "nej".

Ordföranden avslutade omröstningen och konstaterade att rösterna fördelades enligt följande:

4 Ja-röster (Karkinen, Sved, Jäppinen S., Jäppinen P.)

5 Nej-röster (Kaurila, Valtanen, Polkko, Kelkka, Snellman), varmed Hannu Valtanens förslag vann.

Tillägg i andra listpunkten på sida 3: "*De planskilda anslutningarna som behövs ska specificeras!*"

Matti Kaurila och Pekka Jäppinen understödde förslaget. Ordföranden konstaterade att tillägget understöddes enhälligt.

Tillägg i första stycket på sida 4: "*Planeringen av det planerande andra spårparet från Köklax till Masaby ska inledas.*" "*Utredningsarbetet gällande sidospåren som behövs för det enspåriga banavsnittet (Kyrkslätt-Kuppis) ska också inledas.*"

Jenny Snellman understödde förslaget. Ordföranden konstaterade att förslaget inte understötts enhälligt, varmed man ska rösta om saken.

Omröstning:

Ordföranden startade omröstningen:

De som understöder föredragandens utgångsförslag röstar "ja" och de som understöder Hannu Valtanens ändringsförslag röstar "nej".

Ordföranden avslutade omröstningen och konstaterade att rösterna fördelades enligt följande:

5 Ja-röster (Kaurila, Kelkka, Jäppinen S., Jäppinen P., Karkinen)

4 Nej-röster (Snellman, Sved, Polkko, Valtanen), varmed utgångsförslaget vann.

Tillägg i tredje stycket på sida 4: "Det tvåfiliga avsnittet på stamväg 51 (Kyrkslätt–Sjundeå) och Ring III är de farligaste vägnnitten i regionen."

Matti Kaurila och Teemu Kelkka understödde förslaget. Ordföranden konstaterade att förslaget inte understötts enhälligt, varmed man ska rösta om saken.

Omröstning

Ordföranden startade omröstningen. De som understöder föredragandens utgångsförslag röstar "ja" och de som understöder Hannu Valtanens ändringsförslag röstar "nej".

Ordföranden avslutade omröstningen och konstaterade att rösterna fördelades enligt följande:

6 Nej-röster (Polkko, Kaurila, Kelkka, Valtanen, Jäppinen P., Snellman)

3 Ja-röster (Jäppinen S., Sved, Karkinen), varmed Hannu Valtanens förslag vann.

Pekka Jäppinen framställde följande motförslag om jämlikhet: "Vägarna med den livligaste trafiken i Finland finns i Helsingforsregionen. Vägnätet slits snabbare än i genomsnitt på grund av de stora trafikmängderna, vilket innebär utmaningar för underhållet. Även underhållet på vägnätet av lägre nivå ska tryggas i den växande Helsingforsregionen. Trafiksäkerhetens, persontrafikmängdens och godstrafikmängdens betydelse ska noteras övergripande i beredningen av investeringsprogrammet."

Sanni Jäppinen, Jenny Snellman, Ronja Karkinen, Teemu Kelkka och Hannu Valtanen understödde förslaget. Ordföranden konstaterade att förslaget understöddes enhälligt.

Kommunarkitekt Tero Luomajärvi lämnade sammanträdet kl. 18.41 och planläggningsarkitekt Seppo Mäkinen avlägsnade sig under behandlingen av paragrafen kl. 18.48. Trafikplanerare Marko Suni lämnade sammanträdet efter behandlingen av paragrafen kl. 19.47.

Nämnden beslutade hålla en paus efter behandlingen av paragrafen kl. 19.47–19.54.

Beslut

Nämnden beslutade i enlighet med beslutsförslaget med följande ändringar:

Tillägg i sjätte listpunkten på sida 3: "Kommunen anser det viktigt att förbättra anslutningen från Veikkola till rv 1 och direkta ramparrangemang i samband med den grundliga förbättringen av anslutningens bro, så att snabbturerna längs Åboleden kunde stanna i Veikkolas anslutning".

I slutet av stycke 3 på sidan 2 i kommunens utlåtande: "Staten borde stöda detta med såväl utveckling av lednätet som med anslutningsprojekt."

Tillägg efter andra listpunkten på sida 3: "Det borde byggas fyra filer på hela Ring III. Planeringen av de planskilda anslutningarna vid Majvik och Masaby ska inledas omedelbart med beaktande av de fyra filerna på Ring III."

Tillägg i andra listpunkten på sida 3: "De planskilda anslutningarna som behövs ska specificeras!"

Tillägg i tredje stycket på sida 4: "Det tvåfiliga avsnittet på stamväg 51 (Kyrkslätt–Sjundeå) och Ring III är de farligaste vägvägningssektionerna i regionen."

Om jämlikhet: "Vägarna med den livligaste trafiken i Finland finns i Helsingforsregionen. Vägnätet slits snabbare än i genomsnitt på grund av de stora trafikmängderna, vilket innebär utmaningar för underhållet. Även underhållet på vägnätet av lägre nivå ska tryggas i den växande Helsingforsregionen. Trafiksäkerhetens, persontrafikmängdens och godstrafikmängdens betydelse ska noteras övergripande i beredningen av investeringsprogrammet."

Redogörelse

Trafikledsverkets begäran om utlåtande 1.2.2023 (VÄYLÄ/150/04.00/2023)

Utgångspunkter och principer för investeringsprogrammet för trafikledsnätet

Trafikledsverket begär utlåtande om investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2024–2031. Utlåtandet ska lämnas in via www.lausuntopalvelu.fi senast 28.2.2023.

Trafikledsverket har som en del av genomförandet av den nationella trafiksystemplanen (Trafik 12) utarbetat ett åttaårigt investeringsprogram för statens trafikledsnät. Programmet är det tredje i ordningen. Investeringsprogrammet för 2024–2031 är ett förslag som baseras på data från Trafikledsverket om genomförandet av projekten för ban-, väg- och vattentrafikleder och deras effekter. Investeringsprogrammet uppdateras årligen efter uppdateringen av den strategiska lägesbilden av trafiknätet, före utarbetandet av nästa års budget och alltid efter en uppdatering av Trafik 12-planen. Riksdagen beslutar om genomförandet av utvecklingsprojekten i investeringsprogrammet.

I investeringsprogrammet presenteras de närmaste årens viktigaste trafikinfrastrukturprojekt och programmet utnyttjas bland annat i beredningen av budgetförslag. Investeringsprogrammet omfattar utvecklingsprojekt, stora ombyggnadsprojekt och projekthelheter samt betydande mindre förbättringsprojekt. Utvecklingsprojekt som finansieras genom projektbolag och som redan slutförts, Digirata och den väsentligaste delen av åtgärderna som finansieras genom bastrafikledshållningens moment ingår inte i investeringsprogrammet.

Den strategiska lägesbilden av trafiknätet som publiceras av transport- och kommunikationsverket Traficom är en viktig utgångspunkt för utarbetandet av investeringsprogrammet. Den strategiska lägesbilden innehåller dock mera av trafikledsnätets behov än vad som kan tillgodoses med investeringsprogrammets finansieringsnivå och under dess tidsperiod. Därför måste också projekt som ligger i linje med lägesbilden prioriteras på grundval av effektivitet och inverkan.

Investeringsprogrammet baseras på data som producerats vid en bedömning av inverknings. I bedömningen av inverknings har man identifierat de betydande effekterna för varje projekt. De uppskattade totala effekterna visar hur investeringsprogrammet i sin helhet kommer att genomföra Trafik 12-planen och dess mål och å andra sidan vilka linjedragningar som programmet inte stöder.

Projekten i investeringsprogrammet har valts ut i projektkorgarna (1A och 1B) beroende på hur brådskande och klart för genomförande projektet är. Projekt som ingår i korg 1A har tillräcklig planeringsberedskap för beslutsfattande eller är brådskande. De projekt som ingår i korg 1B kräver ytterligare planering innan de kan genomföras.

I Kyrksläotts område har det inte föreslagits några betydande utvecklingsprojekt eller stora ombyggnadsprojekt. Mindre objekt behandlas inte i programmet. I utlåtandet koncentrerar man sig på de mest betydande projekten på investeringsprogramnivå. Projekt som genomförs genom samfinansiering för MBT-stadsregionerna ingår inte i investeringsprogrammet eftersom den finansiering som är tillgänglig för dem inte är känd.

Investeringsprogrammets ekonomiska ram

Investeringsprogrammets ekonomiska ram grundar sig på den ekonomiska ramen för Trafik 12-planen och riktlinjerna för tilldelning av finansiering. Investeringsprogrammets ekonomiska ram kommer att ses över och uppdateras i samband med uppdateringen av Trafik 12-planen och programmet kommer att genomföras i enlighet med den tillgängliga finansieringen.

För nya utvecklingsinvesteringar i investeringsprogrammet finns tillgängligt cirka 3 miljarder euro, dvs. 3000 miljoner euro åren 2024–2031. Av dessa medel riktas cirka 1 200 miljoner euro till landsvägar, 1 600 miljoner euro till järnvägar och ca 200 miljoner euro till farleder. Förverkligandet av investeringsprogrammets finansiering är beroende av ram- och budgetbeslut. För små förbättringsprojekt inom bastrafikledshållningen står cirka 755 miljoner euro till förfogande. Av dessa medel riktas cirka 310 miljoner euro till landsvägar, 420 miljoner euro till järnvägar och ca 25 miljoner euro till farleder. Summorna för utveckling inkluderar 450 miljoner euro för att finansiera pågående projekt från och med 2032. För pågående projekt kan projektbeslut fattas innan år 2032, men användningen av finansieringen riktar sig delvis från år 2032 framåt.

För projekt i MBT-stadsregionerna som genomförs med samfinansiering har 661 miljoner euro reserverats i enlighet med Trafik 12-planen. Finansieringen inkluderar statlig finansiering för åtgärder som ingår i de kommande två omgångarna av MBT-avtal (2024–2032) i sju MBT-regioner.

Trafikledsverket begär som underlag för det fortsatta arbetet utlåtanden särskilt i följande frågor:

1. Tycker ni att man i investeringsprogrammet i helhet har lyckats uppnå de målsättningar som har satts upp och svara på förändringarna i omvärlden?

2. Är investeringsprogrammets motiveringar utifrån effekterna balanserade och tydliga?
3. Hur skulle ni ändra programmet inom den ekonomiska ramen för olika trafikformer enligt Trafik 12-planen och hur motiverar ni de bättre effekterna av ändringarna?
4. Hur skulle ni utveckla processen för utarbetandet, uppdateringen och uppföljningen av investeringsprogrammet?
5. Vilken planering av objekt utanför investeringsprogrammet borde utifrån relevans främjas under de närmaste åren inför framtida uppdateringar av investeringsprogrammet?
6. Har ni andra kommentarer om investeringsprogrammet?

Trafikledsverket begär utlåtanden via Utlåtandetjänsten,
<https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=6f42f622-c926-4c0b-b113-d0a260c71a36&respondentId=00000000-0000-0000-0000-000000000000&proposalLanguage=9ff64fe9-04da-4471-9f0c-3f2016e71b4f> .