

Kyrksläotts kommuns utlåtande om utkastet till investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2025–2032

Kommunstyrelsen 18.12.2023 § 437
865/08.00.00/2023

Beredare	Trafikplanerare Marko Suni fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi , tfn 09 29671 (växel)
Beslutsförslag	Kommundirektör Virpi Sailas Kommunstyrelsen beslutar 1 att Kyrksläotts kommun ger Trafikledsverket det bifogade utlåtandet om utkastet till investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2025–2032 2 justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.
Behandling	Ledamot Anna Sahiluoma lämnade sammanträdet i början av denna paragraf kl. 19.07, och ersättare Maija Jäntti anlände till sammanträdet. Trafikplanerare Marko Suni presenterade ärendet vid sammanträdet. Ordföranden förklarade diskussionen avslutad och konstaterade att det under diskussionen hade getts ändringsförslag enligt följande: Ledamot Kati Kaihlarantas ändringsförslag: Utredningens punkt 3: "Staten ska för sin del stöda detta genom att i investeringsprogrammet inkludera led- och anslutningsprojekt vilka stöder utvecklingen av markanvändningen och utökandet av boende." ändras till: "Staten ska för sin del uppmuntra till förbindelse till MBT-avtalet genom att i investeringsprogrammet prioritera led- och anslutningsprojekt vilka stöder utvecklingen av markanvändningen och utökandet av boende." Ändringsförslaget understöddes av Saara Huhmarniemi, Antti Kilappa, Anna Aintila, Anneli Granström och Piia Aallonharja. Ändringsförslaget godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det. Ordförande Timo Haapaniemis ändringsförslag , på sidan 3 ändras stycket efter punkterna enligt följande: Genomförandet av Masabyportens och Majviks planskilda korsningar på Ring III förbättrar trafiksäkerheten och möjliggör bostadsproduktionen i Masaby samt utökandet av företagsverksamhet genom förverkligande av hållbar markanvändning. Kyrkslätt föreslår att Ring III på vägavsnittet Esbo centrum - stamväg 51 inkluderas i investeringsprogrammet. Vägavsnittet klassificeras som en landskapsmässigt betydande led på vilken hastighetsnivåmålet borde vara minst 80 km/h. I nuläget motsvarar inte vägavsnittet med en körbana servicenivåklassificeringen. Dess trafiksäkerhetssituation är svag och det är den enda livligt trafikerade leden med hög hastighetsnivå med ett körfält så nära metropolområdet. I nuläget kan leden inte utnyttjas vettigt med

tanke på Helsingforsregionens förbindelser. Trafikmängden förväntas fram till år 2040 öka med 70 % från nuläget (12 000 fordon/dygn). På motsvarande sätt möjliggör Getbergssportens planskilda korsning på Västerleden utökandet av Kantviks bostadsproduktion samt en trafiksäker förbindelse för nuvarande och nya företagsområden genom att betjäna den tunga trafikens behov. De ifrågavarande anslutningsprojekten avlägsnar farliga plankorsningar på livligt trafikerade vägavsnitt. Stamväg 51 (Kyrkslätt-Sjundeå) hör till Nylands farligaste vägavsnitt.

Ändringsförslaget understöddes av Matti Kaurila, Anneli Granström, Kati Kaihlaranta och Piia Aallonharja.

Ändringsförslaget godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det.

Det ändrade utlåtandet bifogas till protokollet.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutade enhälligt

1

ge Trafikledsverket det bifogade utlåtandet om utkastet till investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2025–2032 (de ovan i behandlingen nämnda ändringarna har gjorts i det bifogade utlåtandet).

2

justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.

För kännedom

Trafikledsverket

Redogörelse

Samhällstekniska nämnden behandlade utlåtandet vid sitt sammanträde 14.12. Kommundirektören föreslår att kommunstyrelsen beslutar om utlåtandet i den av nämnden framförda formen för övriga delar, men den av nämnden framförda ändringen gällande depån har lämnats bort. Kommunstyrelsen behandlar den fortsatta beredningen av depån separat.

Beslutshistoria

Samhällstekniska nämnden 14.12.2023 § 142

Beredare

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

Beslutsförslag

Direktör för samhällstekniska väsendet Anna-Kaisa Kauppinen

Samhällstekniska nämnden beslutar

1

föreslå kommunstyrelsen att Kyrkslätt kommun ger Trafikledsverket det bifogade utlåtandet om utkastet till investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2025–2032

2

justera denna paragraf vid sammanträdet.

Behandling

Under diskussionen gav Ronja Karkinen följande motförslag:

På sidan fyra stryks omnämmandet om att förbereda sig på Åboledens tilläggsfil.

Sanni Jäppinen understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att förslaget inte hade understötts enhälligt, varmed man ska rösta om saken.

Omröstning

Ordföranden startade omröstningen. De som understöder utgångsförslaget röstar "ja" och de som understöder Karkinens förslag röstar "nej".

Ordföranden avslutade omröstningen. Rösterna fördelades enligt följande:

9 ja-röster (Jäppinen P., Polkko, Valtanen, Salonen, Snellman, Kelkka, Liljequist, Åström, Frimodig)
2 nej-röster (Jäppinen S., Karkinen), och således vann utgångsförslaget.

Ordförande Kim Åström gav följande förslag till precisering:

Från karaktäriseringen av ESA/LÄNSI-banan stryks ordet "hållbar".

Hannu Valtanen, Aleksander Polkko, Teemu Kelkka och Pekka Jäppinen understödde förslaget.

Förslaget godkändes enhälligt.

Antti Salonen framställde följande ändringsförslag:

Kustbanan är central för utvecklingen av trafiksystemet i västra Nyland. Persontågstrafik på kustbanan och mot Hangö ska utvecklas och spår- och växelarrangemangen i Kyrkslätt ska genomföras. Ändras till: Kustbanan är central för utvecklingen av trafiksystemet i västra Nyland. Persontågstrafik på kustbanan och mot Hangö ska utvecklas och spår- och växelarrangemangen i Kyrkslätt ska genomföras. Utvecklingen av dessa stöds genom att genomföra tågdepån i Getberget.

Aleksander Polkko, Hannu Valtanen, Kim Liljequist, Josephine Frimodig och Jenny Snellman understöddes förslaget.

Ordföranden konstaterade att förslaget inte hade understötts enhälligt, varmed man ska rösta om saken.

Omröstning

Ordföranden startade omröstningen. De som understöder utgångsförslaget röstar "ja" och de som understöder ändringsförslaget röstar "nej".

Ordföranden avslutade omröstningen. Rösterna fördelades enligt följande:

4 ja-röster (Kelkka, Karkinen, Jäppinen P., Jäppinen S.)
7 nej-röster (Frimodig, Valtanen, Åström, Salonen, Liljequist, Snellman, Polkko), och således vann Antti Salonens ändringsförslag.

Beslut

Samhällstekniska nämnden beslutade

1

föreslå kommunstyrelsen att Kyrksläotts kommun ger Trafikledsverket det bifogade utlåtandet om utkastet till investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2025–2032

2.

justera denna paragraf vid sammanträdet.

3.

göra följande ändringar i utlåtandet:

3.1. Från karaktäriseringen av ESA/LÄNSI-banan stryks ordet "hållbar".

3.2. Kustbanan är central för utvecklingen av trafiksystemet i västra Nyland. Persontågstrafik på kustbanan och mot Hangö ska utvecklas och spår- och växelarrangemangen i Kyrkslätt ska genomföras. Ändras till: Kustbanan är central för utvecklingen av trafiksystemet i västra Nyland. Persontågstrafik på kustbanan och mot Hangö ska utvecklas och spår- och växelarrangemangen i Kyrkslätt ska genomföras. Utvecklingen av dessa stöds genom att genomföra tågdepån i Getberget.

Redogörelse

Trafikledsverkets begäran om utlåtande 17.11.2023
(VÄYLÄ/6978/04.00/2023)

Utgångspunkter och principer för investeringsprogrammet för trafikledsnätet

Trafikledsverket begär utlåtande om investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2025–2032. Utlåtandet ska lämnas in via webbplatsen Lausuntopalvelu senast 22.12.2023.

Trafikledsverket har som en del av genomförandet av den nationella trafiksystemplanen (Trafik 12) utarbetat ett åttaårigt investeringsprogram för statens trafikledsnät. Programmet är det fjärde i ordningen. Investeringsprogrammet för 2025–2032 är ett förslag som baseras på data från Trafikledsverket om genomförandet av projekten för nya 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. I den strategiska lägesbilden för trafiknätet föreslås fler behov för statens trafikledsnät 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 till 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. 3 miljarder euro åren 2025–2032. Av dessa medel riktas cirka 1,2 miljarder euro till landsvägar, 1,6 miljarder euro till järnvägar och ca 0,2 miljarder euro till farleder. Förverkligandet av investeringsprogrammets finansiering är beroende av ram- och budgetbeslut. För små förbättringsprojekt inom bastrafikledshållningen står cirka 744 miljoner euro till förfogande. Av dessa medel riktas cirka 320 miljoner euro till landsvägar, 400 miljoner euro till järnvägar och ca 24 miljoner euro till farleder. Summorna för utveckling inkluderar 450 miljoner euro för att finansiera pågående projekt från och med 2033. För pågående projekt kan projektbeslut fattas innan år 2033, men användningen av finansieringen riktar sig delvis från år 2033 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?
6. Har ni andra kommentarer om investeringsprogrammet?