

# Lausunto Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta / Utlåtande om utkast till Trafiksystemplan för Östra Nyland

MAAJAOS § 90

Maankäyttöjaosto / Markanvändningssektionen 9.12.2020

Valmistelija / Beredare: liikennesuunnittelija / trafikplanerare Eva Lodenius, eva.lodenius(a)sipoo.fi

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on kokonaisvaltainen, strateginen ja pitkän tähtäimen liikenteen suunnitelma, jossa käsitellään eri liikennemuotoja, liikenteen osa-alueita ja liikenteeseen vaikuttavia tekijöitä. Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman aikajänne ulottuu vuoteen 2035 saakka ja kattaa Sipoon, Porvoon, Askolan, Lapinjärven, Loviisan, Myrskylän ja Pukkilan kunnat. Näistä Sipoo kuuluu myös Helsingin seudun MAL-suunnittelualueeseen. Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on laadittu rinnakkain Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Molempien suunnitelmien yhteiseksi lähtökohdaksi on laadittu 8.6.2020 valmistunut Uudenmaan liikenteen kokonaistarkastelu, jossa on tarkasteltu mm. Uudenmaan liikennejärjestelmän kansainvälisiä ja valtakunnallisia kytkentöjä sekä muodostettu yhteiset liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa voidaan käyttää osana kuntien liikenteen ja maankäytön suunnittelua, hankkeiden taustatietoina sekä lähtökohtana Uudenmaan ELY-keskuksen eri ohjelmia laadittaessa sekä hankkeita priorisoitaessa esimerkiksi ELY:n hankekorien sisällä. Näiden pohjalta voidaan neuvotella valtion ja kuntien välisiä sopimuksia tai laatia muu asiakirja, jolla voidaan edistää osapuolien hyväksymiä toimia ja sitoutua niihin. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa voidaan myös hyödyntää valtakunnallisen liikennejärjestelmätyön yhtenä tausta-aineistona.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadinta on käynnistynyt maaliskuussa 2020 ja suunnitelmaluonnos lausuntoja varten on valmistunut 16.11.2020. Suunnitelma on laadittu laajana sidosryhmien välisenä yhteistyönä. Suunnitelma viimeistellään lausuntojen perusteella alkuvuodesta 2021 ja raportti viedään Uudenmaan liiton maakuntavaltuustoon hyväksyttäväksi. Projektin jälkeen työtä jatketaan sopimusmenettelyn kehittämisellä sopimuksen allekirjoittajatahojen kesken.

Uudenmaan liitto pyytää Sipoon kunnalta lausuntoa Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta 18.1.2021 mennessä. Lausunnoissa pyydetään erityisesti kiinnittämään huomiota kehittämistoimiin (luku 7). Raporttiluonnos löytyy Uudenmaan liiton internetsivuilta osoitteesta [www.uudenmaanliitto.fi/ljsita](http://www.uudenmaanliitto.fi/ljsita). Lausunto tulee toimittaa ensisijaisesti sähköisesti osoitteeseen [toimisto@uudenmaanliitto.fi](mailto:toimisto@uudenmaanliitto.fi). Lausunnon voi myös toimittaa postitse osoitteeseen Uudenmaan liitto, Esterinportti 2 B, 00240 Helsinki.

## **Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksen lähtökohdat**

Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma on suunnitteluketjun alkupäähän sijoittuva strateginen suunnitelma, jonka päätehtävä on ohjata liikennejärjestelmän eri osien kehittämistä ja siihen liittyvää jatkosuunnittelua sekä tukea liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamista. Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa otetaan kantaa erityisesti maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävien toimien tarpeeseen ja toteuttamisaikatauluun, mutta hankkeiden sisällön tarkentaminen ja vaiheistus tapahtuu tyypillisesti jatkosuunnittelun ja siihen liittyvän päätöksenteon yhteydessä. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa

tunnistetaan myös liikenneverkon paikallisten parantamistoimien tarpeita, mutta toimien sisällön tarkentaminen ja tarkoituksenmukainen vaiheistus tapahtuu tyyppillisesti jatkosuunnittelun yhteydessä. Esimerkiksi katujen, jalankulun ja osin pyöräilyn paikallisten olosuhteiden kehittämiseen seudullinen liikennejärjestelmä ottaa kantaa melko yleispiirteisellä tasolla.

Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmän strategiset linjaukset ja kehittämisperiaatteet on johdettu useista tausta-aineistoista, työn aikaisesta vuoropuhelusta sekä työn aikana tehdyistä analyyseista. Uudenmaan liiton vastuulla oleva edellinen Itä-Uudenmaan liikennestrategia vuodelle 2030 valmistui vuonna 2009. HSL:n vastuulla oleva Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka käsittää Helsingin seudun 14 kuntaa, valmistui keväällä 2019 osana MAL 2019-kokonaisuutta. Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma kytkeytyy ylätasolla mm. valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) tavoitteisiin ja linjauksiin sekä koko Uuttamaata koskeviin strategioihin ja periaatteisiin (Uusimaa-kaava 2050, Hiilineutraali Uusimaa 2035-tiekartta). Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) laadinta on käynnistynyt kesällä 2019 ja sen on tarkoitus valmistua keväällä 2021. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma koskee mm. Uudenmaan ulkoisia yhteyksiä sekä Uudellamaalla sijaitsevia pääväyliä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman aikajänne ulottuu vuoteen 2032.

### **Liikkumisen ja liikenteen nykytila**

Itä-Uudellamaalla tehdään liikennemallianalyyysien perusteella arkisin noin 0,3 milj. henkilömatkaa, joista noin 69 % tehdään henkilöautolla, 15 % kävellen, 9 % pyörällä ja 7 % joukkoliikenteellä. Matkoista noin 69 % tehdään Itä-Uudenmaan sisällä, noin 16 % Itä-Uudenmaan ja pääkaupunkiseudun välillä, noin 8 % Itä-Uudenmaan ja Keski-Uudenmaan välillä ja noin 7 % Itä-Uudenmaan ja muun maan välillä. Pääkaupunkiseudulle suuntautuvia matkoja tehdään pääosin Sipoosta ja Porvoosta. Pääkaupunkiseudulle tehtävistä matkoista noin 20 % tehdään joukkoliikenteellä ja 78 % henkilöautolla.

Itä-Uudellamaalla on tilastoitu 2015–2019 yhteensä 453 henkilövahinko-onnettomuutta. Sipoossa onnettomuuksia sattuu erityisen paljon yhdys- ja seututeillä taajamien ulkopuolella. Kevytiliikenteen onnettomuuksien osuus on Sipoossa hieman muuta Itä-Uuttamaata pienempi, mutta mikään onnettomuustyyppi ei erityisesti korostu. Onnettomuuskasauksia on lähinnä maantien 148 ja Brobörentien liittymässä, vt 7:llä Landbon kohdalla sekä vt 4:llä Sipoon lyhyen jakson kohdalla. Suhteutetut onnettomuusriskit Sipoossa ovat hivenen Itä-Uudenmaan keskitasoa pienemmät.

### **Liikennejärjestelmän kehittämisperiaatteet ja kehittämistoimet**

Koko Uuttamaata koskevat liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet on asetettu keväällä 2020 Uudenmaan liikenteen kokonaistarkastelun yhteydessä. Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa esitetyt strategiset kehittämislinjaukset ovat: edistetään kestävästä liikkumisesta ja vähennetään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, parannetaan alueiden saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta sekä tuetaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä lisätään liikkumisen ja liikenteen turvallisuutta ja terveellisyttä ja parannetaan liikkumisympäristön laatua.

Suunnitelmassa on esitetty maakunnallisesti merkittävät kehittämistoimet, muut kehittämistoimet sekä tarkennetut kehittämistarpeet alueittaan. Tarkennetut kehittämistarpeet Sipoon osalta on esitetty Porvoo–Sipoo-käytävän kokonaisuudessa:

- Linja-autoliikenne: Joukkoliikennejärjestelmää vahvistetaan

kehittämällä Helsingin suunnan runkoyhteyksiä ja lippujärjestelmiä, parantamalla liityntä- ja syöttöyhteyksiä ja solmukohtia sekä kehittämällä jakeluyhteyksiä pääkaupunkiseudulla. Tämä luo edellytyksiä lisätä yhteystarjontaa, laajentaa liikennöintiäaikoja ja monipuolistaa linjastorakennetta. Seudullista joukkoliikennettä täydentää ja syöttää Porvoon ja Sipoon sisäinen joukkoliikenne sekä mahdolliset kyytipalvelut. Linja-autopysäkkien kehittämistarpeita on tunnistettu mm. Söderkullan tuntumassa sekä Porvoon keskustan ja Kuninkaanportin välillä.

- Raideliikenne: Kerava–Nikkilä-henkilöjunaliikenne toimii vuoteen 2035 mennessä Nikkilästä Keski-Uudellemaalle ja pääkaupunkiseudulle suuntautuvien joukkoliikenneyhteyksien runkoyhteytenä. Itämetron jatkaminen Sakarinmäkeen, Majvikiin tai Söderkullaan saakka tarjoaa mahdollisuuden kytkeä Itä-Uusimaa pääkaupunkiseudun metrojärjestelmään. Jatkamalla Itämetro Söderkullaan saakka on mahdollista saada vaihtoyhteys metron, Porvoonväylän linja-autojen ja eteläisen Sipoon muiden linja-autoyhteyksien välille. Metron jatkaminen Söderkullaan edellyttäisi alueella kuitenkin erittäin merkittävää maankäytön kasvua.
- Liityntäyhteyksien kehittäminen: Sipoon keskeisimmät liityntä- ja vaihtosolmut ovat Nikkilä, Söderkullan keskusta, vt 7 Sipoonlahti sekä pidemmällä aikavälillä Majvik. Erityisesti näissä keskeisissä liityntäsolmuissa parannetaan kävely- ja pyöräily-yhteyksiä, tarjotaan liityntäyhteyksiä linja-autoilla tai kyytipalveluilla, tuetaan pyörien ja sähköpotkulautojen vuokrausmahdollisuuksia sekä tarjotaan liityntäpysäköintimahdollisuuksia pyörille ja henkilöautoille.
- Pyöräily-yhteyksien kehittäminen: Mt 170 Box–Kulloo jkp-tie ja Mt 148 (Öljytie) / Mt 11697 / mt 11689 (Brobörentien) liittymän alikulku ovat Sipoon osalta esitetty kiireellisimmäksi jalankulku- ja pyörävylien rakentamishankkeiksi Uudenmaan ELY-keskuksen jalankulku- ja pyöräilyvylien tarveselvityksessä (2020). Muita jalankulku- ja pyörätietarpeita on tunnistettu laajasti alueen seutu- ja yhdystieverkolla. Esimerkiksi Nikkilän ja Söderkullan välille on tunnistettu jalankulku- ja pyörätietarve. Näitä kehittämistoimia arvioidaan myöhemmin suunnitelmakaudella.
- Päätieyhteyksien kehittäminen: Valtatiet 4, 6 ja 7 kuuluvat Suomen maanteiden tason I pääväyläverkkoon, jonka palvelutasovaatimukset on määritetty asetuksessa maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta. Valtatiellä 7 (Porvoonväylä) ei ole näköpiirissä vuoteen 2035 mennessä välityskykyongelmia. Kehittämistarpeet liittyvät Porvoonväylän linja-autoliikenteen ja muun joukkoliikenteen välisiin vaihtoyhteyksiin, esimerkkinä vt 7 Sipoonlahden pysäkki. Pitkällä aikavälillä on syytä varautua lisäkaistoihin Västerskogin liittymästä länteen, mikäli Söderkullan alueen maankäyttö kasvaa erittäin voimakkaasti. Valtatie 4 (Lahdenväylä) sijaitsee lyhyttä jaksoa lukuun ottamatta suunnittelualueen ulkopuolella, mutta on keskeinen yhteys Nikkilän suunnalta pääkaupunkiseudulle. Jaksolla Kerava-Helsinki on tunnistettu välityskyvyn täyttymisestä johtuvaa ruuhkautumista sekä siitä johtuvaa peräänajoriskin kasvua. Järvenpään eteläpuolella Lahdenväylälle on suunniteltu älykästä muuttuvaa liikenteenohjausjärjestelmää. Valtatielle 4 on myös tunnistettu tarve varautua lisäkaistojen toteuttamiseen välityskyvyn mahdollisesti täytyessä sekä raskaan liikenteen palvelualueiden kehittämistä.
- Muiden tieyhteyksien kehittämistarve: Maantielle 148 (Öljytie) Kilpilahti–Kerava on esitetty liikennevalo-ohjausta ja kevytliikenteen järjestelyjä mm. maanteiden 11697/11689 (Brobörentie) liittymään. Lisäksi maantie 148 on esitetty valaistavaksi Kulloosta Keravan

rajalle saakka. Maantien 170 (Uusi Porvoontie) ja maanteiden 11689/11687 (Söderkullantie/Eriksnäsiintie) liittymään on esitetty liittymän parantamista tavalla, joka sopii hyvin myös erikoiskuljetusten reitille. Maantielle 11689 (Söderkullantie) välille Nikkilä–Söderkulla on esitetty tievalaistuksen rakentamista. Tievalaistusta on esitetty myös maantielle 146 rajakulman kohdalle Sipoossa.

Toimenpideohjelmassa eritellään lisäksi seuraavien neljän vuoden aikana toteutettavaksi ehdotettavat kärkitoimet Itä-Uudellamaalla:

- Lippujärjestelmien yhteensovittaminen: Yhtenäisen lippujärjestelmän toteuttaminen on tunnistettu erittäin haastavaksi tehtäväksi, mutta toisaalta se on perusedellytys nykyistä laajemmin palvelevalle ja houkuttelevalle joukkoliikennejärjestelmälle.
- Solmupaikkojen tarkempi määrittely:  
Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on osoitettu keskeisten solmupaikkojen sijainti yleispiirteisellä tasolla. Solmupaikkojen sijainnit tulee tarkentaa esimerkiksi kävely- ja pyöräily-yhteyksien sekä liityntäpysäköinnin (autot ja pyörät) suunnittelun lähtökohdaksi.
- Kerava–Nikkilä–radan henkilöliikenteen toteutusvalmiuden edistäminen: Henkilöliikenteen käynnistäminen Keravan ja Nikkilän välillä edellyttää suhteellisen pieniä investointeja kokonaan uuteen rataan verrattuna. Hanke sisältyy MAL 2019-suunnitelmassa vuoteen 2030 toteutettaviin hankkeisiin. Tavoitteena on, että hankkeesta laaditaan lähivuosina toteutus päätösten edellyttämät suunnitelmat. Tavoitteena on, että henkilöliikenteen toteuttamisesta voidaan tehdä päätös seuraavan MAL-suunnitelmakauden aikana.
- Kuntakohtaiset jalankulun ja pyöräilyn kehittämisohjelmat:  
Tavoitteena on, että kaikissa alueen kunnissa on laadittuna vuoteen 2024 mennessä ajantasainen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma, jossa määritetään kuntakohtaisesti kävelyn ja pyöräilyn tavoitteelliset verkot, suunnitteluperiaatteet sekä osoitetaan keskeisimmät kehittämistoimet ja niiden vaiheistus. Useissa alueen kunnissa kehittämisohjelma on jo laadittuna tai vireillä.
- Haja-asutusalueiden pyöräilyverkon seudullinen kehittämisspilotti:  
Useissa kunnissa on tunnistettu, että kävely- ja pyöräily-yhteyksien merkittävä kehittämistarve kohdistuu haja-asutusalueille, joille laajan jalankulku- ja pyörätieverkoston rakentaminen ei ole realistista. Samalla on tunnistettu tarve määrittää seudullinen pyöräilyverkosto sekä arkiliikkumisen että myös matkailun tarpeisiin. Pilotin tavoitteena on osoittaa haja-alueiden kävelyn ja pyöräilyn kysyntä, määrittää tavoitteelliset pääreitit sekä paikallisesta että seudullisesta näkökulmasta ja etsiä näille reiteille toimia, joilla jalankulku ja pyöräily saadaan turvallisemmaksi ja houkuttelevammaksi. Toimet voivat liittyä esimerkiksi liikenteen rauhoittamiseen tai liikennetilän uudelleenjakoon keskeisillä kävely- ja pyöräilyreiteillä. Pilottialueeksi ehdotetaan Lohjan, Vihdin ja Karkkilan aluetta Länsi-Uudellamaalla. Pilotin tulokset ja toimintamallit ovat hyödynnettävissä myös Itä-Uudenmaan seuduilla tai kunnissa.
- Jalankulku- ja pyöräteiden rakentaminen: Lähivuosien kiireellisimmiksi jalankulku- ja pyöräteiden kehittämistarpeiksi Itä-Uudellamaalla on tunnistettu seuraavat yhteydet: Mt 1605 (Myrskyläntie) jkp-tie välillä Lakkapolku–Papijärventie, Mt 170 Box–Kuloo jkp-tie, Mt 170 Tyysterintie–Ernestas jkp-tie sekä Nikkilän ja Söderkullan välinen jalankulku- ja pyörätie (suunnittelu ja toteutusvalmiuden saavuttaminen).
- Tieverkon ja kuljetusyhteyksien kehittäminen: Valtatien 7 osalta esitetään korjattavaksi rakennevario Vanhakylän kohdalla

Loviisassa sekä rakennettavaksi riista-aidat Porvoossa välille Smedsbacka–Treksilä ja Ernestasin kohdalle. Valtatien 6 ja maantien 11939 (Koivistontie) tasoliittymää esitetään parannettavaksi Lapinjärvellä. Kantatien 55 osalta kärkitoimena esitetään Monninkylän liittymän parantamista. Muun tieverkon osalta ehdotetut kärkitoimet ovat: Mt 170 rakenneaurion korjaaminen Ilolanjoen kohdalla, Mt 148 (Öljytie)/mt 11698 (Brobörentie) liittymän parantaminen, Mt 170 (Uusi Porvoontie) / mt 11698 / mt 11687 (Söderkullantie/Eriksnäsintie) liittymän parantaminen, Mt 11698 (Söderkullantie) tievalaistus, Mt 167 (Koskenkyläntie) parantamistarpeen ja -mahdollisuuksien selvittäminen (Myrskylä ja Loviisa). Muiden kuljetusyhteyksien kehittämisen osalta esitetään Lahti–Loviisa-radon liikennöitävyyden varmistamista sekä raskaan liikenteen palvelualueiden kehittämistarpeen selvittämistä Itä-Uudenmaan alueella.

- Muut kuin liikenneyhteyksiin liittyvät kärkitoimet: Maankäytön, palveluverkkojen ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteistyöllä vaikutetaan merkittävästi kestävä liikumisen edellytyksiin. Kestävä liikumista edistetään myös valistuksen ja kohdennettujen kampanjoiden avulla. Kärkitoimenpiteenä esitetään liikumisen ohjauksen suunnitelmien laadintaa yhteistyössä kuntien ja merkittävien työntekijöiden, oppilaitosten ja kaupan toimijoiden kanssa. Jatkuva liikenneturvallisuustyö ja kestävä liikumisen edistäminen liittyvät myös jatkuvaan liikennejärjestelmätyöhön. Vähäpäästöisten kulkuneuvojen hankintaa ja käyttöä voidaan nopeasti edistää esimerkiksi rakentamalla liityntäpysäköintialueille sähköautojen latauspaikkoja. Sähköautojen latausinfra yhteisiä kehittämisperiaatteita tulee täsmentää esimerkiksi seudullisessa latausinfra kehittämisstrategiassa. Strategiassa voidaan linjata myös kaasutankkausinfra kehittäminen. Liikenteen tietopohjan ja ennustemenetelmien kehittäminen tukee erityisesti joukkoliikennejärjestelmän, kyytipalvelujen sekä pyöräily-yhteyksien tarkempaa suunnittelua.

Liikennejärjestelmän ja erityisesti liikenneverkon kehittämistarpeet ovat huomattavasti suuremmat, kuin kehittämiseen käytettävä rahoitus mahdollistaa. Esimerkiksi Uudenmaan ELY-keskuksen vuoden 2020 tienpidon rahoitus on noin 144 milj. euroa (koko ELY-alue), josta valtaosa kuluu korjauksiin (n. 87 milj. euroa) ja hoitoon (n. 40 milj. euroa). Varsinaisten parantamisinvestointien osuus on vain noin 13 milj. euroa sisältäen Uudenmaan ohella myös Kanta- ja Päijät-Hämeen maakunnat. Näin ollen ELY-keskuksen tienpidon rahoituksella voidaan toteuttaa vain rajallisesti pienehköjä tieverkon kehittämishankkeita. Kaikki suuremmat kehittämishankkeet edellyttävät käytännössä valtion erillistä budjettirahoitusta tai niitä täydentäviä tai vaihtoehtoisia rahoituslähteitä. Myös kuntien mahdollisuudet liikenneverkon kehittämisinvestointien rahoittamiseen ovat Länsi-/Itä-Uudenmaan alueella hyvin rajalliset. Parhaat edellytykset toteutukseen ovat pienehköillä hankkeilla, joiden rahoitukseen osallistuvat valtio ja kunnat yhdessä. Perinteisen kunta- ja ELY-rahoituksen rinnalle on nousemassa yhä enemmän uusia rahoituslähteitä. Näitä ovat mm. Traficomin ja Väyläviraston kautta kanavoitavat teemarahoitukset, muiden hallinnonalojen rahoitukset sekä EU-tason rahoitusohjelmien rahoituslähteet. Uudet rahoituslähteet liittyvät tyypillisesti muun kuin perinteisen liikenneinfra edistämiseen, eli niillä voidaan edistää mm. kestävä liikumista, liikenneturvallisuutta, matkaketjujen tehostumista, uusien liikennepalvelujen ja vähähiilisten käyttövoimien käyttöönottoa ja teknologisia kokeiluja. Näistä syistä on syytä kiinnittää erityistä huomiota liikennejärjestelmän käyttöä tehostaviin toimiin sekä esimerkiksi niihin kestävä liikumisen edistämistä tukeviin toimiin, jotka eivät edellytä

merkittävää kertaluonteista rahoitusta. Näitä ovat mm. kestäviä liikkumismuotoja tukevien matkaketjujen edistäminen ja pidemmällä aikavälillä myös maankäytön ja palveluverkkojen kehittäminen kestävästä liikkumisen saavutettavuuden näkökulmasta.

### **Sipoon kunnan lausunto**

Sipoon kunta kiittää Uudenmaan liittoa Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosta koskevasta lausuntopyynnöstä. Sipoon kunta pitää hyvänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessi on ollut vuorovaikutteinen kuntien kanssa, ja että liikennejärjestelmäsuunnitelmalla muodostetaan alueen kuntien sekä Uudenmaan ELY-keskuksen, Väyläviraston, Traficom:n, HSL:n ja Uudenmaan liiton yhteinen näkemys Helsingin seudun itäisen kehityskäytävän liikennejärjestelmän kehittämisestä lähivuosina ja pidemmällä aikavälillä. Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma antaa hyvän pohjan alueen liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja sen tulisi jatkossa toimia tärkeänä tausta-aineistona mm. valtakunnallisen liikennejärjestelmätyöhön sekä Helsingin seudun MAL-suunnittelutyöhön.

Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa on esitetty kattavasti ja monipuolisesti eri kokoluokan toimenpiteitä alueen liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Sipoon kunta toteaa, että Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa esitetyt strategiset kehittämislinjaukset ovat kannatettavia ja vastaavat pääosiltaan Sipoon tavoitteita. Siten esitetyt tavoitteet ja kehittämisperiaatteet ja niitä koskevat kehittämistoimet ovat pääosiltaan hyväksyttäviä. Kestävästä liikkumisen edistämisen lisäksi on tärkeää parantaa alueiden saavutettavuutta ja elinvoimaisuutta parantamalla tie- ja katuverkon ongelmakohtia sekä huolehtimalla myös alempiasteisen tiestön liikennöitävyydestä ja kuljettavuudesta. Sipoon kunta korostaa, että alempiasteisen tieverkon merkitys alueen sisäisessä liikkumisessa ja kuljetuksissa on merkittävä. Erityisesti Sipoossa sijaitsevat ja Uudenmaan ELY-keskuksen hallinnoimat Söderkullantie ja Martinkyläntie ovat pikaisen korjauksen tarpeessa. Uusinvestointien rinnalla myös kunnossapito luo osaltaan edellytykset sujuville, tehokkaille ja turvallisille kuljetuksille niin tavara- kuin henkilöliikenteessä. Elinkeinoelämän näkökulmasta on erittäin tärkeää, että tieverkon kunto vastaa tulevaisuuden kasvun vaatimuksia. Vt 7-tiekäytävä on satamayhteyksineen merkittävä yritystoimintojen sijoittumisalue sekä merkittävä yhteys Itä-Uudenmaan kuntien aluerakenteen ja elinkeinotoiminnan kannalta.

Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa otetaan kantaa Itä-Uudenmaan tulevaisuuden liikennejärjestelmään ja alueen liikenteelliseen kytkentään muuhun Helsingin seutuun. Sipoon kunta korostaa, että Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee olla yhteensopiva Helsingin seudun 14 kunnan alueelle laaditun Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (MAL 2019) tavoitteiden ja keskeisten ratkaisujen kanssa. Sipoon kunta pitää erittäin hyvänä, että Kerava–Nikkilä-radon henkilöliikenteen toteutusvalmiuden edistäminen on nostettu kärkitoimeksi Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisessä. Henkilöliikenteen käynnistäminen Keravan ja Nikkilän välillä edellyttää suhteellisen pieniä investointeja kokonaan uuteen rataan verrattuna ja hanke sisältyy MAL 2019-suunnitelmassa vuoteen 2030 toteutettaviin hankkeisiin. Sipoon kunta pitää erittäin tärkeänä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esiin nostettua tavoitetta, että hankkeesta laaditaan lähivuosina toteutuspäätösten edellyttämät suunnitelmat, ja että henkilöliikenteen toteuttamisesta voidaan tehdä päätös seuraavan MAL-suunnitelmakauden aikana. Sipoon valtuuston tahtotila on, että ratahanke toteutetaan niin, että liikennöinti voi alkaa

vuoden 2025 jälkeen. Sipoon kunta katsoo, että kyse on kokonaisuudessaan radan mahdollistamista Keravan ja Sipoon suurista maankäyttöhankkeista. Nikkilässä ja Talmassa on käynnissä asemien ja asemanseutujen suunnittelu, joissa aseman läheisyyteen kaavoitetaan tiivistä asutusta ja asema toimii kävely- ja pyöräteiden sekä julkisen liikenteen ja liityntäpysäköinnin solmupisteenä. Lisäksi Sipoon kunta toteaa, että Itämetron jatkaminen Östersundomiin tai Söderkullaan saakka on pidemmällä aikavälillä strategisesti merkittävä hanke ja tarjoaa mahdollisuuden kytkeä Itä-Uusimaa pääkaupunkiseudun metrojärjestelmään.

Sipoon kunnan näkökulmasta joukkoliikenteen kilpailukyky on raideliikenteen kehittämisen ohella tärkeää. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisella on myös suuri merkitys ympäristö- ja liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta. Sipoon kunta korostaa, että vaikka on erittäin kannatettava tavoite lisätä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kilpailukykyä, yksityisautoilu on Itä-Uudellamaalla jatkossakin tärkeää. Sipoon kunta ei näe realistisena autoilun kulkutapaosuuden laajaa vähentämistä vielä tässä vaiheessa. Sen sijaan ajoneuvoliikennettä koskevissa toimenpiteissä on syytä painottaa autoliikenteen käyttövoiman muutosten vauhdittamista niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä sekä toimivan joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämistä esimerkiksi joukkoliikenteen palvelutasoa nostamalla, lippujärjestelmien kehittämällä sekä kyytipalveluja kehittämällä erityisesti haja-asutusalueella. Lisäksi autojen ja polkupyörien liityntäpysäköintiä tulee kehittää vahvemmin osana joukkoliikennejärjestelmää. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on osoitettu keskeisten solmupaikkojen sijainti yleispiirteisellä tasolla, ja Sipoon keskeisimmät liityntä- ja vaihtosolmut ovat Nikkilä, Söderkullan keskusta, vt 7 Sipoonlahti sekä pidemmällä aikavälillä Majvik. Hyvin pitkällä aikavälillä korostuu liityntä- ja vaihtosolmuna myös Talma. Sipoon kunta toteaa, että vt 7 Sipoonlahden eritasoliittymän parantamisesta ja pikavuoropysäkkien rakentamisesta on valmistunut aluevaraussuunnitelma vuonna 2016. Sipoon kunta pitää erittäin tärkeänä, että hankkeen suunnittelu- ja toteutusvalmiutta edistetään. Uusi moottoritien pysäkki tarjoaisi monenlaisia mahdollisuuksia kehittää alueen joukkoliikenneyhteyksiä ja joukkoliikennetarjontaa. Pysäkillä on suunniteltu liityntäpysäköintialueet henkilöautoille ja polkupyörille ja pysäkki tarjoaisi näin nykyistä nopeampia liityntäyhteyksiä Helsingin ja Porvoon suuntaan laajemmaltakin alueelta Etelä-Sipoosta.

Sipoon kunta pitää tärkeänä kestävästä liikkumisesta sekä liikenneturvallisuutta edistäviä hankkeita, esimerkiksi kävely- ja pyöräilyverkon parantamista. Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa todetaan, että jalankulku- ja pyörätietarpeita on tunnistettu laajasti alueen seutu- ja yhdystieverkolla. Lähivuosien toimenpideohjelmassa on Sipoon osalta esitetty, että kiireellisimmät kehittämistarpeet ovat Box–Kulloo (mt 170) jalankulku- ja pyörätie sekä Nikkilän ja Söderkullan välinen jalankulku- ja pyörätie (suunnittelu- ja toteutusvalmiuden saavuttaminen) ja siihen liittyvä Brobörentien liittymän alikulku. Sipoon kunta pitää erittäin hyvänä Nikkilän ja Söderkullan välisen jalankulku- ja pyörätien suunnittelu- ja toteutusvalmiuden edistämistä. Sipoon kunta katsoo kuitenkin, että yhteyden rakentamista tulisi edistää mahdollisimman pian. Uusi jalankulku- ja pyörätieyhteys yhdistäisi kunnan päätaajamat ja hanke on myös tunnistettu Helsingin seudun pääpyöräilyverkon tavoiteverkossa mahdollisena yhteystarpeena vuoden 2020 jälkeen. Box–Kulloo jalankulku- ja pyörätie (mt 170) täydentää ja parantaa erityisesti seudullista yhteyttä Helsinki–Porvoo-välillä. Sipoon kunta pitää hyvänä, että lähivuosien

kärkitoimenpiteiksi on myös esitetty Brobörentien liittymän parantamista ja Uuden Porvoontien ja Söderkullantien/Eriksnäsintien liittymän parantamista. Brobörentien liittymä maantiellä 148 tulee pikaisesti parantaa sekä liikenneturvallisuuden että elinkeinoelämän logistiikan toimivuuden näkökulmasta. Uusi Porvoontien (mt 170) ja Söderkullantien/Eriksnäsintien liittymän parantaminen edistää liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä tukee tiivistyvän maankäytön edellytyksiä. Sipoon kunta toteaa, että esitetty tievalaistuksen rakentaminen Söderkullantielle ja maantielle 146 Rajakulman kohdalle parantaisi teiden liikenneturvallisuutta merkittävästi.

Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointi on Sipoon näkökulmasta riittävä ja siinä on nostettu hyvin esiin ne tekijät, joihin tällä suunnittelutasolla voidaan ja halutaan vaikuttaa. Raporttiluonnoksessa mainitaan, että Helsingin seudulle suuntautuvan liikkumisen osalta on huomioitu MAL 2019-suunnitelmaan sisältyvät toimet vuodelle 2030 sisältäen mm. tienkäyttömaksut ja joukkoliikenteen lipunhintamuutokset. Sipoon kunta korostaa, että tiemaksujen toteuttamiseen liittyen on tehty vasta selvityksiä eikä niiden toteuttamisesta ole poliittista päätöstä tai sopimusta. Sipoon kunta on jo valtion ja Helsingin seudun kuntien välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksen 2020–2031 hyväksymisen yhteydessä lausunut, että kunta ei hyväksy ruuhkamaksu-/tiemaksuvalmistelun jatkamista eikä sitoudu hyväksymään ruuhkamaksuja/tiemaksuja.

#### **Kehitysjohtajan ehdotus**

Maankäyttöjaosto päättää esittää, että kunnanhallitus antaa Uudenmaan liitolle Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksesta valmistelutekstin mukaisen lausunnon (yllä).

#### **Utvecklingsdirektörens förslag**

Markanvändningssektionen beslutar föreslå kommunstyrelsen att den ger sitt utlåtande om utkast till Trafiksystemplan för Östra Nyland enligt beredningstexten ovan till Nylands förbund.

#### **Päätös**

Maankäyttöjaosto hyväksyi yksimielisesti esittelijän ehdotuksen.

#### **Beslut**

Markanvändningssektionen beslöt enhälligt godkänna föredragandens förslag.

Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 18.01.2021 § 5  
34/00.04.01/2021

**Esittelijä / Föredragande** Kunnanjohtaja / Kommundirektör Grannas Mikael

#### **Ehdotus / Förslag**

Kunnanhallitus päättää antaa Uudenmaan liitolle Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksesta valmistelutekstin mukaisen lausunnon (yllä).

Pykälä tarkastetaan välittömästi.

Kommunstyrelsen beslutar att den ger sitt utlåtande om utkast till Trafiksystemplan för Östra Nyland enligt beredningstexten ovan till



Nylands förbund.

Paragrafen justeras omedelbart.

**Käsittely / Handling**

**Päätös / Beslut**

Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti esittelijän ehdotuksen.

Pykälä tarkastettiin välittömästi.

Kommunstyrelsen godkände enhälligt föredragandens förslag.

Paragrafen justerades omedelbart.