

Sipoon lausunto valtion väyläverkon ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034 / Sibbos utlåtande om programhelheten för statens trafikledsnät för 2026–2034

Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 24.08.2026

734/08.00.00.00/2026

Valmistelija / Beredare: Liikennesuunnittelija / trafikplanerare Emeliina Kortetniemi, emeliina.kortetniemi(a)sipoo.fi

Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa valtion väyläverkon ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034. Lausunto on pyydetty toimittamaan www.lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta 31.8.2026 mennessä.

Väyläviraston vuosittain valmistettava ohjelmakokonaisuus muodostuu perusväylänpidon suunnitelmasta 2026–2029, suunnitteluohjelmasta 2026–2029, investointiohjelmasta 2027–2034 ja ohjelmakokonaisuuden raportista, jotka ovat osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman eli Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamista. Väyläverkon investointiohjelma toimeenpanee valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa kehittämishankkeiden osalta kahdeksan vuoden aikajänteellä. Suunnitteluohjelma puolestaan on kooste Väylävirastossa tehtävästä rata- ja vesiväyläsuunnittelusta sekä Väyläviraston ja elinvoimakeskusten tekemästä valtion tieverkon suurempien kohteiden suunnittelusta. Suunnitteluohjelman keskeisenä tavoitteena on edistää investointiohjelman toteutusvalmiutta strategisen tilannekuvan pohjalta oikea-aikaisesti ja tarpeet huomioiden. Perusväylänpidon suunnitelmassa taas esitetään, kuinka perusväylänpidon määrärahat kohdistetaan väylien palvelutason ja tavoitteiden saavuttamiseksi.

Ohjelmien laatiminen pohjautuu Liikenne 12 -suunnitelmaan ja sen sisältämiin toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyys tavoitteisiin. Ohjelmien valmistelussa on otettu huomioon myös Väyläviraston ylläpitämä tilannekuva väyläverkkoon kohdistuvista tarpeista, aikaisempien vuosien investointipäätökset sekä olemassa oleva suunnitelmavaranto. Hankkeita on priorisoitu vaikutusten arvioinnin pohjalta, sillä tunnistetut hanketarpeet ylittävät käytettävissä olevan rahoituksen, ja kannattaviksi arvioituja hankkeita on yhä vähemmän verkon kehittyessä. Ohjelmiin sisällytettyjen investointi- ja suunnittelukohteiden rinnalla on tuotu esiin erilaisia hanketarpeita, jotka ovat rajautuneet ohjelmien ulkopuolelle muun muassa rahoituskehityksen niukkuuden takia.

Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyynnöllä sidosryhmien näkemyksiä Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034. Lausuntoja hyödynnetään seuraavan ohjelmakokonaisuuden valmistelussa, joka on jo käynnissä. Väylävirasto pyytää tarkastelemaan ohjelmakokonaisuutta seuraavassa esitettyjen kysymysten kautta.

Sipoon kunnan lausunto

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesitykseen. Osin siihen pohjautuen Sipoon kunta lausuu valtion väyläverkon ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034 seuraavasti. Lausunto on jäsennetty Lausuntopalvelussa esitettyjen kysymysten mukaisesti.

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-seudun näkemykseen siitä, että ohjelmakokonaisuus vastaa vain kohtuullisesti sille asetettuihin tavoitteisiin erittäin rajallisten resurssien ja voimakkaan priorisoinnin asettamat reunaehdot huomioon ottaen. Liikenne 12 -suunnitelman asettamat tavoitteet ja linjaukset ovat varsin kunnianhimoisia ja joiltakin osin myös erisuuntaisia. Eri tavoitteiden keskinäiset painotukset vaikuttavat näin osaltaan lopputulokseen.

Toimintaympäristön muutokset, valtion- ja kuntatalouden tila sekä yleinen kustannustason nousu asettavat erilaisia haasteita väyläverkon kehittämiselle ja ylläpidolle. Epävarmuuden ja heikkojen taloudellisten näkymien vallitessa on kuitenkin tärkeää tunnistaa, minkälainen merkitys toimivalla ja tavoitteiden näkökulmasta optimoidulla liikennejärjestelmällä ja -verkolla on talouskasvun ja kestävä liikunnan mahdollistajana. Liikenneverkon rahoitus tulee nähdä strategisena valtakunnallisena valintana, joka ei ole riippuvainen talouden sykleistä. Liikenne 12 -tavoitteiden saavuttaminen edellyttää riittävää resursointia, johon valtion tulisi sitoutua pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti.

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-seudun näkemykseen siitä, että ohjelmakokonaisuudelle linjattu rahoitustaso on liian alhainen liikenneverkon tarpeiden ja Liikenne 12 -tavoitteiden näkökulmasta. Rahoitustasoa niin perusväylänpitoon, kehittämisinvestointeihin kuin suunnitteluunkin tulee nostaa merkittävästi.

Sipoon kunta kiinnittää KUUMA-seudun tavoin myös huomiota ohjelmakokonaisuuden vaikutusten mittaluokkiin ja liikenneverkon kehittämistoimenpiteiden välillisiin vaikutuksiin esimerkiksi maankäytön kehittämispotentiaalin kannalta. Ohjelmakokonaisuudessa tulee tunnistaa, minkälaisia vaikutuksia Helsingin seudun liikenneverkon kehittämiseen sijoitetulla taloudellisella panostuksella on koko kansantalouden ja Liikenne 12 -tavoitteiden kannalta. Elinkeinoelämän kilpailukykyyn, yritysten työvoimasaavutettavuuteen ja logistiikan toimivuuteen liittyvät vaikutukset ovat tärkeitä näkökohtia väyläverkon ohjelmakokonaisuuden vaikutuksia arvioitaessa.

Sipoon kunta nostaa KUUMA-seudun tavoin esiin tarpeen kehittää kaupunkiseutujen sisäistä saavutettavuutta ja edistää liikennejärjestelmän kestävyttä sekä turvallisuutta. Kaupunkiseuduilla on suuri potentiaali päästövähennystavoitteiden kannalta. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden nostaminen kasvavilla kaupunkiseuduilla edellyttää kuitenkin merkittävää taloudellista resursointia.

2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

Perusväylänpidon rahoitus on kohdennettu liikenneverkon voimakkaasti priorisoitujen tarpeiden pohjalta. Rahoituksen allokointia on perusteltu selkeästi ja vaikutukset on tuotu esiin varsin kattavasti. Sipoon kunta yhtyy KUUMA-seudun näkemykseen siitä, että perusväylänpidon rahoitustaso on kokonaisuudessaan riittämättömän verkon tarpeiden, kuten parantamishankkeiden, näkökulmasta. Erityisesti liikenneturvallisuuden

merkitys tulee tunnistaa läpileikkaavasti koko väyläverkon ohjelmakokonaisuuden valmistelussa.

Suomen ainoan metropolialueen, 1,6 miljoonan asukkaan Helsingin seudun kasvu, elinvoimaisuus ja kilpailukyky vaikuttavat niin valtakunnallisesti kuin kansainvälisestikin. Seudun sisäisen ja ulkoisen työvoimasaavutettavuuden ja logistiikan toimintaedellytysten turvaaminen perusväylänpidon toimenpitein on keskeistä. Seudun valtakunnallisesti merkittävät joukkoliikenteen solmupisteet, logistiikkakeskukset, satamat ja Helsinki-Vantaan lentoasema palvelevat koko kansantalouden kannalta merkittäviä henkilö- ja tavaravirtoja.

Sipoon kunta kiinnittää KUUMA-seudun tavoin huomiota Helsingin seudun väyläverkon kunnossapitotarpeeseen ja riittävään resursointiin, sillä kuluminen on nopeaa suurten liikennemäärien myötä. Pääväylien rinnalla myös alemmpitasoisen tieverkon kunnon ja liikennöitävyyden merkitys metropolialueella on tärkeää tunnistaa. Huomattavan suuri osa Sipoon kunnan ja muiden KUUMA-kuntien liikenteestä sijoittuu alemmpitasoiselle tieverkolle. Sipoon kunta korostaa, että alempiasteisen tieverkon merkitys alueen sisäisessä liikkumisessa, ml. joukkoliikenteen toimintaedellytysten näkökulmasta, ja kuljetuksissa on merkittävä.

Sipoon kunta korostaa, että valtateiden 4 ja 7 toimivuuden varmistaminen on keskeistä Helsingin seudun itäisen kehityskäytävän aluerakenteen ja elinkeinotoiminnan kannalta. Toimivat ja luotettavat liikenneyhteydet vahvistavat alueiden saavutettavuutta ja parantavat niiden kehittymisen edellytyksiä.

3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?

Sipoon kunta toteaa, että Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma sekä MAL-sopimus muodostavat keskeisen lähtökohdan suunnitteluohjelman valmistelulle. Suunnittelukohteiden priorisoinnissa tulee huomioida MAL-suunnitelman ja MAL-sopimuksen linjaukset sekä Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sovitut kehittämisperiaatteet.

Sipoon kunta esittää seuraavat suunnittelukohteet edistettäväksi lähivuosina ja perustelee niiden tarpeen seuraavasti:

Kerava–Nikkilä-radan avaaminen henkilöliikenteelle

Kunta katsoo, että Kerava–Nikkilä-radan suunnittelu- ja toteuttamisvalmiutta tulee edistää MAL-sopimuksen mukaisesti. Hankearviointi ja esisuunnitelma valmistuvat vuoden 2026 loppuun mennessä, minkä jälkeen arvioidaan edellytykset ratasuunnitelman käynnistämiseksi. Henkilöliikenteen käynnistäminen radalla on kustannustehokas ja seudullisesti vaikuttava toimenpide, joka parantaa saavutettavuutta, tukee kasvavaa maankäyttöä ja edistää ilmastotavoitteita.

Maantie 148 välillä maantie 140 – Bastukärren logistiikka-alue

Kunta katsoo, että yhteysvälin kehittämistä tulee edistää suunnitelmallisesti. Toimivuustarkastelut osoittavat, että nykyinen poikkileikkaus ei enää turvaa väylän välityskykyä eikä liikenteen sujuvuutta

huipputuntien aikana, mikä heikentää liikenneturvallisuutta ja lisää häiriöherkkyyttä. Yhteysvälin toteuttaminen 2+2-poikkileikkauksella parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta ja vähentää jonoutumista. Lisäksi Bastukärissä sijaitsevan Inexin logistiikkakeskuksen huoltovarmuuskriittiset kuljetukset edellyttävät luotettavia ja häiriöttömiä liikenneyhteyksiä, joita kehittäminen vahvistaa.

Valtatie 7 Sipoonlahden eritasoliittymä ja pikavuoropysäkit

Sipoon kunta pitää tärkeänä, että Sipoonlahden eritasoliittymän ja pikavuoropysäkkien suunnittelu- ja toteutusvalmiutta edistetään. Hankkeesta on laadittu aluevaraussuunnitelma vuonna 2016. Uusi pikavuoropysäkki parantaisi joukkoliikenteen palvelutasoa, tukisi joukkoliikenteeseen tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta ja mahdollistaisi liityntäpysäköinnin kehittämisen. Kunta korostaa, että eritasoliittymän yhteyteen suunniteltu raskaan liikenteen palvelualue vahvistaisi valtatie 7:n toimivuutta sekä tukisi kuljetusketjujen sujuvuutta. Hanke parantaa nykyisen eritasoliittymän toiminnallisuutta ja tukee alueen maankäytön kehittämistä.

Rahoitusmalli

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-seudun näkemykseen siitä, että Liikenne 12 -suunnitelman mukainen yhteisrahoitusmalli, jossa valtion kustannusosuus olisi enintään 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun hankkeissa, on kuntien näkökulmasta kohtuuton. Kunnan käsityksen mukaan lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta.

4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehityksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?

Sipoon kunta toteaa, että investointiohjelman seuraavan päivityksen yhteydessä tulee talouskehityksen puitteissa kohdentaa rahoitusta siten, että ohjelma mahdollistaa Helsingin seudun kasvun edellyttämien liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden etenemisen. Kunta yhtyy KUUMA-seudun näkemykseen siitä, että nykyinen rahoitustaso on riittämätön suhteessa seudun merkittäviin kehittämistarpeisiin.

Investointiohjelmaan sisällytettävät muutokset

Sipoon kunta katsoo, että seuraavat suunnittelukohteet tulee sisällyttää investointiohjelmaan:

- Kerava–Nikkilä-radon henkilöliikenteen käynnistäminen
- Maantien 148 kehittäminen välillä maantie 140 – Bastukärr
- Valtatie 7 Sipoonlahden eritasoliittymä ja pikavuoropysäkit

Lisäksi kunta pitää tärkeänä, että investointiohjelmassa huomioidaan seuraavat näkökulmat:

- Liikenneinfran pienten kehittämishankkeiden (KUHA) pitkäjänteinen rahoitus
- Liityntäpysäköinnin toteuttaminen MAL-sopimuksen kautta
- Asemanseutujen kehittäminen
- Valtateiden 3 ja 4 välinen logistiikan poikittaisyhteys (Järvenpää–Nurmijärvi)
- Kehä IV -yhteyden edistäminen
- Jalankulku- ja pyöräilyhankkeiden rahoitus maantieverkon varrella
- Olemassa olevan väyläverkon kunnossapidon vahvistaminen

Positiiviset vaikutukset

Edellä esitetyillä muutoksilla saavutetaan seuraavat positiiviset vaikutukset:

- liikennejärjestelmän toimintavarmuuden paraneminen
- joukkoliikenteen palvelutason vahvistuminen
- kestävän liikkumisen edistäminen sekä terveys- ja hyvinvointivaikutusten lisääntyminen
- seudullisesti ja valtakunnallisesti merkittävien yritys- ja elinkeinoalueiden saavutettavuuden parantuminen
- huoltovarmuuskriittisten kuljetusten toimintavarmuuden vahvistuminen
- yhdyskuntarakenteen hallittu kehitys asemanseuduilla ja liityntäpysäköinnin solmukohdissa

Sipoon kunta vastustaa KUUMA-seudun tavoin tiemaksujen ja ympäristövyöhykkeiden käyttöönottoa Helsingin seudulla. Näiden sijaan valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseksi seudulla.

5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-seudun näkemykseen siitä, että ohjelmakokonaisuus on erittäin myönteinen kehitysaskel. On erittäin positiivista, että sidosryhmät voivat esittää lausuntokierroksen kautta näkemyksensä niin investointiohjelmasta, suunnitteluohjelmasta kuin perusväylänpidon suunnitelmastakin. Yhteenvetoraportti on myös tervetullut osa ohjelmakokonaisuutta. Ohjelmoinnin lähtökohdat, valmisteluperiaatteet ja taloudelliset reunaehdot on esitetty sangen

selkeästi ja ymmärrettävästi. Myös ohjelmien roolit ja keskinäiset vuorovaikutussuhteet on tuotu esiin.

Sipoon kunta esittää KUUMA-seudun tavoin, että ohjelmakokonaisuus valmisteltaisiin jatkossa nykyistä tiiviimmässä vuorovaikutuksessa eri sidosryhmien, kuten kuntien ja kaupunkiseutujen kanssa. Kunta- ja seututason tieto liikenneverkon kehittämistarpeista on tärkeää saada mukaan työhön. Liikenneverkon kehittämisen tulisi kytkeytyä maankäytön ja asumisen kehittämiseen myös valtion väyläverkon ohjelmakokonaisuuden kautta. Etenkin kasvavilla kaupunkiseuduilla maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisella ja tätä tukevilla toimenpiteillä on suuri vaikutus liikennejärjestelmälle asetettujen tavoitteiden kannalta.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Sipoon kunta yhtyy KUUMA-seudun näkemykseen siitä, että kasvavien kuntien ja kaupunkiseutujen tarpeet tulee ottaa näkyvästi esiin ohjelmakokonaisuuden valmistelussa. Ohjelmakokonaisuuden valmistelun suhdetta kaupunkiseutujen MAL-suunnitteluun sekä kuntien ja valtion väliseen MAL-sopimusmenettelyyn olisikin hyvä selostaa nykyistä laajemmin. MAL-sopimusten toimenpiteillä pyritään osaltaan vaikuttamaan liikkumistarpeisiin kaupunkiseuduilla ja edistämään kestävästä liikkumisesta sekä logistiikan toimivuutta, millä on myös valtakunnallisen tason merkittävyyttä.

On erittäin myönteistä, että ohjelmakokonaisuus luo aikaisempaa pitkäjänteisempää näkymää valtion väyläverkon kehittämiseen ja ylläpitoon. Ohjelmakokonaisuuden sangen niukan rahoitustason myötä väyläverkolle jää kuitenkin paljon tunnistettuja tarpeita, joihin ei ole mahdollista vastata. Helsingin seudun MAL-yhteistyössä on tunnistettu kestävä kasvun ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta keskeisimpiä liikenneverkon kehittämistoimia, joita olisi tärkeää edistää yhdessä valtio-osapuolen kanssa.

Esittelijä / Föredragande Kunnanjohtaja / Kommundirektör Grannas Mikael

Ehdotus / Förslag

Kunnanhallitus päättää antaa valtion väyläverkon ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034 yllä olevan mukaisen lausunnon.

Pykälä tarkastetaan välittömästi.

====

Kommunstyrelsen beslutar avge utlåtande om programhelheten för statens trafikledsnät för 2026–2034 enligt beredningstexten.

Paragrafen justeras omedelbart.

Käsittely / Behandling

Päätös / Beslut

Liitteet / Bilagor

- Liite Bilaga 1 - Väylävirasto ohjelmakokonaisuuden 2026-2034 yhteenvetoraaportti
- Liite Bilaga 2 - Trafikledsverket Programhelhet 2026-2034
- Liite Bilaga 3 - Väylävirasto perusväylänpidon suunnitelma 2026-2029
- Liite Bilaga 4 - Trafikledsverket Plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen 2026-2029
- Liite Bilaga 5 - Väylävirasto suunnitteluohjelma 2026-2029
- Liite Bilaga 6 - Trafikledverket planeringsprogrammet 2026-2029
- Liite Bilaga 7 - Väylävirasto investointiohjelma 2027-2034
- Liite Bilaga 8 - Trafiksledsverket Investeringsprogram 2027-2034