

Hollolan kunnan lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta, Hollolan kunnanhallitus 3.3.2025

lisätietoja: heli.randell@hollola.fi

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa esitetyt tavoitteet toimiva, turvallinen ja kestävä ovat kannatettava tausta niiden pohjalta laadituille strategisille linjauksille. Nämä kolme teemaa myös ohjaavat mainitussa järjestyksessä toimenpideohjelmia. Liikenne 12 on kuitenkin luonteeltaan strateginen suunnitelma ja se, miten linjaukset ja painotukset ohjaavat konkreettisia toimenpiteitä, jää tässä vaiheessa epäselväksi. Olisi hyvä pyrkiä konkretisoimaan, miten linjaukset näkyvät käytännön toimenpiteissä.

Suunnitelmalle esitetyt tavoitteet vastaavat liikennejärjestelmän kehittämistarpeita, mutta eivät kaikilta osin esitettyjä toimenpiteitä esim. joukkoliikenteen kehittämisen näkökulmasta. Vaikka kestävyys on esitetty yhtenä tavoitteena ja kestävä liikuminen rooli on tunnistettu kaupunkiseuduilla, ovat toimenpiteet kestävä liikuminen edistämiseksi varsin vaatimattomia ja rahoitusta kestävä liikumista edistäviin toimenpiteisiin on osoitettu vähän.

Luonnoksessa esitetyt alueelliset painotukset ovat varsin laajoja ja yleispiirteisiä. Esimerkiksi Lahden kaupunkiseudun voi tulkita kuuluvan kolmeen viidestä alueellisesta painotuksesta: Länsi-Suomeen, Etelä-Suomeen sekä kaupunkiseutuihin.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Suunnitelmaluonnoksessa on todettu, että valtio kantaa lähtökohtaisesti vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Luonnoksen mukaan tästä periaatteesta voidaan poiketa sopimalla. Luonnoksessa viitataan ensimmäisessä Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin periaatteisiin yhteisrahoituksesta. On syytä korostaa, että valtio ja kunnat eivät ole sopineet kyseisistä periaatteista yhdessä. Kirjaus on syytä muuttaa tai siinä tulee tunnistaa, etteivät periaatteet perustu yhteiseen sopimukseen. Valtion tulee vastaisuudessaakin vastata oman verkkonsa rahoituksesta, myös kunnossapidon osalta. Kuntien taloustilanne on haastava, eikä kuntien rahoitettavaksi tule osoittaa valtion väyläverkon kehittämistä tai kunnossapitoa. Kunnat ja kaupungit vastaavat asemakaavoitettujen alueiden katuverkosta, eikä kuntien vastuita tule laventaa myöskään tieverkon hallinnollisen luokan muutoksilla maanteistä kaduiksi.

Luonnoksen toimenpiteissä todetaan, että maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevissa MAL-sopimuksissa käsitellään mm. joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen sekä matkaketjujen kehittämistä. Viimeisimmissä sopimusneuvotteluissa nämä teemat jäivät hyvin

vähälle huomiolle ja toteutettavissa väyläverkon toimenpiteissä painottuvat valtion väyläverkon kohteet. MAL-sopimukset tulisi palauttaa niiden alkuperäiseen tarkoitukseen kehittämään kestävästä aluerakennetta ja liikennejärjestelmää kaupunkiseuduilla. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn rahoitus jäi uusissa MAL-sopimuksissa hyvin vähäiseksi, eikä rahoitusraamissa esitetä tasokorotusta tuleville vuosille.

MAL-sopimuksen kokonaisuuteen kuuluvat olennaisesti myös kuntien katuverkolla sijaitsevat hankkeet. Tähän mennessä valtio on osallistunut MAL-seuduilla toteuttavien kaupunkiraideliikenteen hankkeiden kustannuksiin. Valtion osallistuminen tulisi laajentaa kattamaan myös seudullisen linja-autoliikenteen infraa kehittävät hankkeet, jotta joukkoliikenteen eri muodot olisivat tasapuolisessa asemassa.

Hallitusohjelmaan on kirjattu, että henkilöjunaliikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. Lisäksi todetaan, että tarkoitusta varten perustetaan julkinen kalustoyhtiö julkisesti tuetulle ostoliikenteelle. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen mukaan valtion ja kuntien yhteistyö on lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja yhteisrahoittamisessa. Kunnan näkemyksen mukaan valtio ei voi edellyttää kuntien rahallista osallistumista alueellisen junaliikenteen toteuttamiseen, vaan lisäresurssi alueellisen junaliikenteen hankintaan ja kalustoyhtiöön tulisi osoittaa valtiolta, ei alueilta. Myöskään asemanhaltijan tehtäviä ei tulisi osoittaa kunnille, sillä ensisijainen vastuu asemanseudun kehittämisestä kuuluu maanomistajalle. Asemanseuduilla on tyypillisesti useita maanomistajia ja asemanhaltijan tehtävät tulisi osoittaa valtion toimijalle.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoitusohjelmassa perusväylänpito korostuu kehittämisrahoituksen kustannuksella. On toki tärkeää huolehtia olemassa olevan väyläverkon toimivuudesta, mutta samalla ei voida unohtaa tarpeellisia kehittämishankkeita. Väyläverkon rahoituksen kokonaisuus myös pirstoutuu, kun liikenneverkon hankkeita toteutetaan rahoitusohjelman lisäksi erillisellä investointiohjelmalla. Toisella kädellä leikataan ja toisaalta tarjotaan lisärahoitusta. Suunnitelmaluonnoksen rahoitusraamin ulkopuolella ovat myös uusiin ratayhteyksiin liittyvät hankeyhtiöt.

12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena oli tuoda pitkäjänteisyyttä liikenneverkon kehittämiseen. Parlamentaarisen valmistelun tuli taata poliittinen sitoutuminen myös rahoitukseen yli hallituskausien. Edellisessä, vuonna 2021 hyväksytyssä Liikenne 12 -suunnitelmassa rahoitusta luvattiin nostaa tämän hallituskauden aikana, mutta kuluvalle hallituskaudella rahoitusta leikattiin. Tätä samaa on nyt tarjolla suunnitelmaluonnoksessa: rahoitusta luvataan lisätä taas seuraavalla hallituskaudella. Tavoite rahoitusnäköyksen pitkäjänteisestä näköymästä ei suunnitelmaluonnoksessa ole toteutunut.

On tärkeää tunnistaa mahdollisuuksia ulkopuoliseen rahoitukseen esimerkiksi EU:n kautta. Muun muassa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten toteuttamisessa EU:n myöntämällä rahoituksella on olennainen rooli. Usein tällainen ulkopuolinen rahoitus, kuten TEN-T-verkon toteuttamiseen myönnettävä CEF-rahoitus edellyttää päätöksiä myös kansallisesta rahoituksesta. Niukka kehittämisrahoitus ei anna parhaita eväitä ulkopuolisen rahoituksen hankkimiselle.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Koska Liikenne 12 -suunnitelma on strategisen tason suunnitelma, on myös vaikutustenarvointi yleispiirteinen ja se vastaa suunnitelman tarkkuustasoa. Arviointiraportin perusteella voi todeta, että suunnitelmaluonnoksen vaikutukset suhteessa tavoitteisiin (toimivuus, turvallisuus, kestävyys) ovat pääosin suotuisia, mutta suuruusluokaltaan pieniä. Tarkemmat vaikutukset konkretisoituvat vasta siinä vaiheessa, kun hankkeita toteutetaan. Vaikutukset voivat olla myös monitahoisia ja näin yleispiirteisellä tasolla niitä on osin haastavaa arvioida.

Kuntien osalta arvioinnissa todetaan, että suunnitelma ei suoraan kasvata kuntien menoja, mutta menot voivat kasvaa välillisesti. Suunnitelman maltilliset panostukset esimerkiksi joukkoliikenteeseen ja yksityistieverkkoon voivat johtaa siihen, että kunnat joutuvat rahoittamaan näitä nykyistä enemmän, jos nykyinen palvelutaso halutaan säilyttää. Myös suunnitelmassa esitetty maanteiden hallinnollisten luokkien muuttaminen kaduiksi kasvattaisi kuntien menoja. On erittäin harmillista, että kuntien menoja lisättäisiin myös välillisesti.

Muut huomiot

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty, että väyläverkon investointiohjelma toimii valtion väyläverkon osalta lähtökohtana seudullisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja MAL-sopimusneuvotteluissa. Olisi kuitenkin syytä nähdä investointiohjelma ja alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat toistensa kanssa vuorovaikutteisina asiakirjoina. Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma osoittaa mm. alueensa tärkeimmät väyläverkon kehittämistarpeet ja näiden hankkeiden tulisi näkyä myös Väyläviraston laatimassa investointiohjelmassa.

Hollolan kunta nostaa edelleen vuoden 2021 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032, suunnitelmaluonnos lausunnostaan ja vaikutusten arvioinnista keskeisinä kannanottoina seuraavaa:

- Kunta ei hyväksy yhteisrahoitusmallia epäoikeudenmukaisena, kuntien ja alueiden välistä epätasa-arvoa ylläpitävänä ja lisäävänä mallina.

- Valtion tulee vastaisuudessaakin vastata oman verkkonsa rahoituksesta, myös kunnossapidon osalta ja ylläpitää liikenneväylät liikennöitävässä kunnossa, mikä edellyttää riittävää ylläpito- ja kunnossapitorahoitusta.
- Joukkoliikenteen rahoitus tulee turvata ja ratojen välityskykyä lisätä niiden laajemman hyödyntämisen mahdollistamiseksi (uudet asemat työssäkäyntialueilla) keskeisenä osana saavutettavuus-, kestävyys- ja tehokkuustavoitteita.
- Verovaroin tulee toteuttaa vain niitä valtakunnallisia liikennehankkeita, joiden yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin niiden investointikustannukset.
- Kaikkia MAL-kaupunkiseutuja tulee kohdella yhdenvertaisina sopimuskumppaneina