

Hollolan kunnan lausunto Väyläviraston vuosittain päivitettävästä investointiohjelmasta. Lausunnossa on tarkasteltu investointiohjelman luonnosta seuraavassa esitettyjen kysymysten kautta.

1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?

Poikittaisyhteyksien parantaminen on jäänyt puutteelliseksi. Saavutettavuuden ja elinkeinoelämän edellytysten näkökulmasta Suomen poikittaisyhteyksiin kuten vt 12 tai kt 54 Hollola-Riihimäki yhteyteen ei ole kiinnitetty riittävää huomiota. Nämä hankkeet tulisi nostaa mukaan ohjelmaan.

Vähenevä rahoitus vaikuttaa siten, että rahoitusraami ei tulevaisuudessakaan kata kaikkia väyläverkon tarpeita eli rahoitus on riittämätön. Kunnilta odotetaan entistä suurempia rahoitusosuuksia valtion väylähankkeissa, joissa vastuu on valtiolta. Tämä toimintamalli ei ole kestävällä pohjalla. Uusimmankin kuntatalousohjelman (VM) mukaan kuntatalouden menot pysyvä tuloja suurempina. Valtion tienpidon rahoituksen tulisi olla riittävä.

Luonnoksessa tuodaan esiin, että kehittämishankkeisiin suunnattavasta rahoituksesta osa on varattu jo päätetyille hankkeille. Selvyyden vuoksi nämä hankkeet olisi hyvä nimetä myös investointiohjelmassa.

Ukrainan sodan myötä toimintaympäristö on muuttunut. Suomen logistinen asema on haasteellinen suhteessa muuhun Eurooppaan. Kilpailukyvyyn varmistaminen edellyttäisi liikennöintiä edistäviä investointeja. Kustannustason nousun myötä nykyisellä perusväylänpidon rahoituksella korjaustoimia voidaan tehdä entistä vähemmän, jolloin maan sisäinen saavutettavuus uhkaa heiketä. Tienpidon rahoitusta ja ohjelmaa on arvioitava suhteessa muuttuneeseen kokonaiskuvaan.

2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?

Investointiohjelmassa ei ole esitetty selkeitä perusteita vt 12 Lahti–Kouvola parantamisen 1. vaihe Uudenkylän ja Tillolan poisjättämisestä ohjelmasta.

3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?

Ohjelmaan tulee nostaa vt 12 Kouvola-Tampere-osuus ja nykyisen kantatie 54 luokituksen nostaminen, jotka parantavat valtakunnallisia, keskeisiä poikittaisyhteyksiä ja turvaavat elinkeinoelämän edellytyksiä.

Olemassa olevan radan välityskyvyn parantaminen on vaikuttavin keino lisätä rataa tukeutuvien potentiaalisten alueiden rakentamista ja tätä kautta ratainvestoinnin laajamittaista hyödyntämistä. Radanvälityskyvyn parantamista on tarve arvioida myös Lahti-Kerava rataosuuden osalta.

4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?

Hollolan kunta pitää tärkeänä, että investointiohjelmaa laaditaan yhteistyössä maakuntaliiton kanssa. Näin saadaan huomioitua alueelliset näkemykset yhteen ja kerättyä tietoa liikenneverkon tarpeista. Erittäin tärkeää on, että seutu saa riittävät selvitykset ja perustelut investointiohjelmaan sisältyvistä ja poisjäävistä hankkeista.

Seuraavilla kierroksilla tulee jakaa tietoa ja keskustella alueiden kanssa prosessin aikana esimerkiksi hankkeiden priorisoinnista. Vuorovaikutuksessa on hyvä hyödyntää esimerkiksi alueellisia liikennejärjestelmäryhmiä, joissa on mukana sekä valtion, maakuntien että kuntien edustajia.

Seurannassa hyödynnettävät tiedot, mukaan lukien liikenneverkon strateginen tilannekuva, olisi hyvä jakaa alueiden käyttöön helposti hyödynnettävässä muodossa. Tällä varmistetaan yhtenäisen tietopohjan hyödyntäminen alueilla sekä liikennejärjestelmän että maankäytön suunnittelussa.

5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina?

Hollolan kunta ja valtio ovat yhteistyössä vieneet eteenpäin Kalliolan liittymän parantamishanketta valtatiellä 24. Kohteen suunnitelmat ovat lähes valmiit. Aluevaraussuunnitelman liikennetaloudellisten tarkastelujen perusteella hanke on erittäin kannattava ja sen HK-suhde on 3,2. Olisi olennaista arvioida hanke yhtäläisin kriteerein investointiohjelman luonnoksessa esitettyjen muiden hankkeiden kanssa, sillä luonnoksessa esitetään toteutettavaksi useita HK-suhteeltaan heikompia hankkeita. Aluevaraussuunnitelman mukaiset toimenpiteet varmistavat osaltaan eri kulkumuotojen turvallisen kulkemisen ja seudullisen pyöräilymahdollisuuden parantumista.

Väylävirasto sekä Päijät-Hämeen ja Uudenmaan liitot teettivät vuonna 2022 aluevarausselvityksen Kerava–Lahti–Kouvola-radon lisäraiteista. Väylävirasto on esittänyt, että tällä nykyisin kaksiraiteisella rataosuudella tulee varautua neljään raiteeseen. Investointiohjelman luonnoksen mukaan valtio tavoittelee TEN-T-ydinverkkokäytävien radoilla – kuten Kerava–Lahti–Kouvola-välillä – pääväyläasetusta korkeampaa palvelutasoa. Hollola esittää tällä perusteella kahden lisäraiteen suunnittelun jatkamista ja rataosuuden yleissuunnitelman käynnistämistä investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten. Suunnittelua käynnistettäessä tulee myös selvittää ratahankkeen mahdollisuudet saada Euroopan unionin CEF-rahoitusta.

6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?

Hollolan kunta pitää edelleen tärkeänä, että

1. Yhteisrahoitusmallia ei tule vakiinnuttaa käyttöön vaan siitä tulee luopua epäoikeudenmukaisena, kuntien ja alueiden välistä epätasa-arvoa ylläpitävänä ja lisäävänä mallina.

2. Liikenneväylät tulee ylläpitää liikennöitävässä kunnossa, mikä edellyttää riittävää ylläpito- ja kunnossapitorahoitusta.

3. Joukkoliikenteen rahoitus tulee turvata ja ratojen välityskykyä lisätä niiden laajemman hyödyntämisen mahdollistamiseksi (uudet asemat työssäkäyntialueilla) keskeisenä osana saavutettavuus-, kestävyys- ja tehokkuustavoitteita.

4. Verovaroin tulee toteuttaa vain niitä valtakunnallisia liikennehankkeita, joiden yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin niiden investointikustannukset.

5. Kaikkia MAL-kaupunkiseutuja tulee kohdella yhdenvertaisina sopimus Kumppaneina.

6. MAL suunnitelmissa maantieverkon parantamiskohteissa edellytetään, että lähtökohtaisesti valtion rahoitusosuus on 50 % merkitykseltään seudullisissa kohteissa. Kunta ei voi kuntalain mukaisen tehtäväjaon ja kunnan toimialan pohjalta ottaa vastuulleen valtion investointeja ilman vastaavaa (maankäytöllistä) hyötyä. Mikäli tällaista maankäytöllistä tai muuta hyötyä ei voida osoittaa, hankkeen kustannusvastuuta ei voida lain pohjalta jakaa. Kunnalle koituvien hyötyjen arviointi edellyttää molempien osapuolten yhteistä neuvottelua ei valtion yksipuolista ilmoitusta.

Lisäksi kunta toteaa, että lausunnonantoaika, huomioon ottaen aiheen laajuus, on kohtuuttoman lyhyt.