

HOLLOLAN KUNNAN LAUSUNTO VALTAKUNNALLISESTA LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMASTA VUOSILLE 2021–2032

Hollolan kunta kiinnittää erityistä huomiota lausunnossaan valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (vuosille 2021-2032) seuraaviin asioihin:

- 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 sopimuskumppaneina

Perusteluina kunta esittää seuraavaa:

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

Kehittämishankkeissa on hyödynnetty ns. hyötyjä maksaa -mallia. Malli perustuu siihen, että joissain tapauksissa kunta tai joku muu ulkopuolinen taho maksaa saamansa hyödyn perusteella osan valtion vastuulle kuuluvista liikenneverkon uusien kehittämishankkeiden investointikustannuksista. Hyötyjä voi olla yritys (hyödyttää liiketoimintaa) tai kunta (esim. kaavoitushyöty eli maan arvon nousu).

Liikennejärjestelmäohjelmassa esitetään tämän järjestelmän vakiinnuttamista.

Malli muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita pysyvästi. Se tekisi yleisen linjan lain tarkoittamasta ns. erityisestä syystä, jonka pohjalta kunta voi halutessaan osallistua valtion hankkeen kustannuksiin. Yhteisrahoitusmalli muuttaisi valtion ja kunnan kustannusvastuita Ns. erityiseen hyötyyn perustava osallistuminen tien- tai radanpidon kustannuksiin kirjattiin v. 2016 maantielakiin (10 §) ja ratalakiin (7 §). Yhteisrahoitusmalli poikkeaa siitä, mitä lainsäätäjät on tarkoittanut, sillä se tekee erityisestä syystä yleisen linjan. Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea vain isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja kunnat katuverkosta.

Mallin keskeinen ongelma on se, että väestön keskittyessä valtakunnallisesti muutamaan keskukseen, maanarvon nousun hyödyntämisen mahdollisuudet ovat muualla Suomessa pääosin vähäisiä tai sattumanvaraisia. Tästä huolimatta kuntien on edellytetty rahoittavan valtiolle kuuluvia hankkeita. Malli on ollut epäoikeudenmukainen ja eräissä tapauksissa jopa kohtuuton kunnalle.

Esitys lisäisi kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta. Valtion hankkeiden peruste nojaisi kuntien kykyyn maksaa hankkeista merkittävä osa. Kun kuntien koko ja käytettävissä olevat resurssi vaihtelevat paikallisten olosuhteiden mukaan, johtaisi tällainen malli siihen, että vain varakkaat kunnat voisivat parantaa asemaansa kun köyhempiä rangaistaisiin tilanteesta jättämällä niiden hankkeet toteuttamatta.

Muutos, samanaikaisesti sote-uudistuksen kanssa tarkoittaisi, että kuntien merkittävä rahoitusvastuu väyläinvestoinneista, kunnallistekniikasta ja joukkoliikenteestä kasvaa, niiltä leikataan yli puolet tuloista pois.

Kuntien maankäyttötulot on korvamerkitty tarpeelliseen kaupunkikehittämiseen Maankäyttötulot kattavat osittain kaavan toteuttamisesta kunnalle aiheutuvia kustannuksia. Korvaustasot perustuvat lakiin (MRL 12a luku). Kunnat tarvitsevat saamansa maankäyttömaksut ja ns. kaavoitushyödyn kunnallistekniikan toteutukseen. Jos näitä tuloja hyödynnettäisiin yhteisrahoitusmallissa, kunnat tarvitsisivat lisärahoitusta niiden omaan infraan. Kuntien tulisi kattaa vaje verotuksella.

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

Suunnitelmaluonnoksessa esitetty tavoite, että liikennejärjestelmän rahoitustason tulisi olla sidottu bruttokansantuotteeseen, on hyvä ja selkeä. Myös perusväylänpidon rahoituksen sitominen kustannustasoon edistää pitkäjänteisyyttä ja korjausvelan esitetään vähenevän 2,8 miljardista eurosta 2,2 miljardiin. Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa perusväylänpidon rahoitustason nosto ja korjausvelan vähentäminen on myös nähty tärkeinä. Liikenneverkon kehittämistarpeet ylittävät kuitenkin edelleen esitetyn rahoitustason. Lisäksi rahoitusta luvataan kasvattaa seuraavien hallitusten puolesta ja suunnitelman ensimmäisinä vuosina rahoitustaso on niukempi. Jää arvailujen varaan, miten rahoitustason nostoon seuraavalla hallituskaudella suhtaudutaan, kun koronasta aiheutuva poikkeustilanne on kasvattanut valtion velkataakkaa huomattavasti. Koronasta johtuvat tukitoimet sekä muista suunnitelmista ja ohjelmista mahdollisesti aiheutuvat lisäkustannukset eivät toivottavasti vähennä tässä suunnitelmassa esitettyä rahoitusta.

Valtio kerää liikenteen erityisverot ja hyötyy eniten siitä, että liikennejärjestelmä toimii, joten sen tulee vastaisuudessaakin kantaa päävastuu väyläverkosta, myös verkon kehittämisinvestoinneista. Valtion tienpidon kustannuksista ei pidä myöskään lähteä hakemaan säästöjä siirtämällä maanteitä kaduiksi tai yksityisteiksi vastoin kuntien tahtoa.

Suunnitelmaluonnoksen toimenpideohjelmassa kuvataan väylänpidon rahoitustaso ja rahoituksen jakautuminen eri väylä- ja liikennemuotojen kesken. Edistettävät liikennehankkeet konkretisoituvat vasta Väyläviraston vastuulla olevissa suunnittelu- ja investointiohjelmissa, joka laaditaan 6–8 vuodeksi. Investointiohjelma onkin työn keskeinen asiakirja, johon kiinnostus jatkossa kohdistuu. Suunnittelu- ja investointiohjelmien valmistelussa tulee huomioida tämän suunnitelman tavoitteet kestäväydestä, tehokkuudesta ja saavutettavuudesta.

Pääverkon priorisointi sekä tehokkaimpien toimenpiteiden tunnistaminen ohjaavat rajallisia resursseja oikeisiin paikkoihin sekä korjausten, hoidon että investointien osalta. Palvelutasotavoitteiden määrittely sekä tie- ja rataverkolle että joukkoliikennepalveluille on välttämätöntä, että toimenpiteet saadaan kohdistettua oikein. Suomi on sitoutunut rakentamaan TEN-T-ydinverkon valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Palvelutasotavoitteen määrittely vain TEN-T-ydinverkkokäytävien teille ja radoille ei kuitenkaan riitä, vaan palvelutasolle on määriteltävä tavoitteet vähintään runkoverkkoasetuksen mukaisille pääväylille.

Jo laaditut liikenneverkon luokitukset toimivat hyvin toimenpiteiden tehokkuuden varmistamisen yhtenä työkaluna. Pääsääntöisesti on hyvä, että luokitukseen ei puututa. Pääväyläverkon ulkopuolellakin on kuitenkin vilkkaasti liikennöityjä väyliä, joiden valtakunnallinen merkittävyys on tarpeen arvioida esimerkiksi niiden palvelemien alueiden väestönkasvun tai raskaan liikenteen kasvun vuoksi.

Ennakoiva kunnonhallinta vähentää tilanteita, joissa väylän kunto pääsee heikkenemään kestävämmän paljon. Tehokkuuden kannalta on erittäin hyvä, että ensisijaisesti pyritään parantamaan kunnossapitoa, lisäksi kehittämishankkeet tulisi myös nähdä yhtenä vaihtoehtona ratkoa valtakunnallisia haasteita yhteiskuntataloudellinen tehokkuus huomioiden. Laajennusinvestoinnit on perusteltua rajata hankkeisiin, joiden toteuttaminen edistää kestäviä rakenteita.

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

Etelä-Suomi on neljästä maakunnasta muodostuva kokonaisuus, jonka joukkoliikennettäkin tulee suunnitella kokonaisuutena. Pääkaupunkiseudun raideliikenteen ratkaisut heijastuvat koko maahan ja sujuvan raideliikenteen turvaaminen Helsingin ja Pasilan välillä Pisararadan avulla edistää koko maan junaliikenteen ennakoitavuutta. Suomen rautateiden kuljetuksista ja henkilöliikenteestä valtaosa sijoittuu Etelä-Suomeen. Myös kansainväliset yhteydet sekä länteen että itään ovat tärkeitä ja ne tulisi mainita Etelä-Suomen erityisominaisuutena. *)

Suunnitelman mukaan kestäviä liikkumis- ja kuljetusmuotoja kehitetään myös kaupunkiseutujen ulkopuolella. Kestävyystavoitteita olennaisesti lisäävä tekijä, mikä tulee lisätä konkreettisena toimenpiteenä, on uusien seisakkeiden/asemien toteuttaminen olemassa olevan radan yhteyteen pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueilta (ml. Nostava/Hollola).

Rajallisten resurssien käytön kannalta on viisasta, että joukkoliikenteen rahoitus kohdistetaan niille kaupunkiseuduille, joilla nykyinen tai piilevä kysyntä on suurinta. Peruspalvelutaso on kuitenkin taattava myös muualle. Kulunvalvonnan kehittämällä rataverkon kapasiteettia saadaan kasvatettua tehokkaasti. Suunnitelmassa on todettu, että joukkoliikenteen kehittäminen edellyttää monen eri tahon yhteistyötä ja eri tavoin tuotettujen palveluiden yhteensovittamista. Matkaketjuihin, joukkoliikenteen solmukohtiin, matkustajainformaation saatavuuteen sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopivuuteen on kiinnitetty huomiota. Näihin panostaminen on tehokas tapa edistää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Samalla tulee tunnistaa valtion rooli henkilöliikenteen solmukohtien kehittämisessä kuntien rinnalla erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvien solmupisteiden osalta. Joukkoliikennepalveluiden yhteensovittamisesta on kuitenkin hyötyä vain, jos palvelut ovat kunnossa. Joukkoliikenteen järjestäminen ensisijaisesti markkinaehtoisessa on hyvä lähtökohta. Etenkin syrjäisillä alueilla on kuitenkin harvinaista, että liikkumispalvelut syntyvät markkinaehtoisesti. Täydentävän palvelun hankintaan on kuitenkin oltava riittävästi rahoitusta, jotta voidaan varmistaa tärkeiden yhteysvälien palvelu ilman katkoja siinäkin tapauksessa, että markkinaehtoista palvelua ei jostain syystä synny tai se lakkaa. *)

Yksi raideliikenteen lisäämistä rajoittava tekijä on käytettävissä olevan kaluston määrä. Nykyisen raideliikennekaluston romuttaminen tulisi keskeyttää ja muodostaa valtion omistama kalustoyhtiö, jonka kalustoa uusien operaattorien on mahdollista käyttää. *)

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

Erittäin kannatettavaa on, että suunnitelmaluonnoksen mukaan verovaroin toteutetaan vain yhteiskuntataloudellisia liikennehankkeita, joiden yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin niiden investointikustannukset. Lisäksi suunnitelmassa korostetaan tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Se on myös vaikutusten arvioinnin tavoitteena ja pidämme painotusta erittäin tärkeänä.

Räikeä ristiriita suunnitelman yleislinjausten ja harvojen mainittujen hankkeiden välillä on itäisen ratasuunnan kohdalla. On käsittämätöntä, että hankeyhtiövalmistelua jatketaan yhteiskuntataloudellisesti kannattamattomaksi todetun Lentorata–Porvoo–Kouvola-linjauksen pohjalta. Suunnitelmassa esitettyjen tavoitteiden ja linjausten mukaan nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä. Näiden linjausten perusteella itsestään selvä ja ainoa vaihtoehto idän suunnan raideliikenteen nopeuttamiseksi on nykyisen rataverkon parantaminen. Vaikka hankkeiden toteutusta vietäisiin eteenpäin hankeyhtiön kautta, julkisella rahoituksella on erittäin merkittävä rooli ja hankkeiden toteutuksen edellytyksenä tulee olla yhteiskuntataloudellinen kannattavuus. On erittäin tärkeää, että linjaus itäisen suunnan hankeyhtiöstä ei sulje pois muiden idän suunnan liikenneyhteyksien kehittämistä tulevaisuudessa.

Riskiksi on tunnistettu, että toteutukseen voi päätyä hankkeita, jotka eivät paranna palvelutasopuutteita eivätkä ole yhteiskuntataloudellisesti kannattavia. Pidämme merkittävänä uhkana, että kannattamattomaan hankkeeseen ohjattu määräraha syrjäyttää jonkin tarpeellisen investointikohteen. Toteutettavien hankkeiden valintaa tulisi ohjata suunnitelman mukaisesti yhteiskuntataloudellinen kannattavuus ja tietoon perustuva päätöksenteko. Riskiksi on tunnistettu, että toteutukseen voi päätyä hankkeita, jotka eivät paranna palvelutasopuutteita eivätkä ole yhteiskuntataloudellisesti kannattavia. Pidämme merkittävänä uhkana, että kannattamattomaan hankkeeseen ohjattu määräraha syrjäyttää jonkin tarpeellisen investointikohteen. Toteutettavien hankkeiden valintaa tulisi ohjata suunnitelman mukaisesti yhteiskuntataloudellinen kannattavuus ja tietoon perustuva päätöksenteko

Suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointi jää yleiselle tasolle, mikä on ymmärrettävää suunnitelman yleispiirteisyys huomioiden. Vaikutuksia julkiseen talouteen olisi kuitenkin ollut syytä arvioida esitettyä tarkemmin, koska suunnitelmassa luvataan kasvattaa liikenteen rahoitusta aiemmasta. Useassa kohdassa todetaan, että vaikutukset tarkentuvat suunnittelun edetessä, joten suunnitelman seurannalla on tärkeä rooli jatkossa. Tarvitaankin kattava tilannekuva ja hyvät mittarit kuvaamaan suunnitelman toteutumista ja sen vaikutuksia. Vaikutusten arvioinnin kehittämisen tarve on tunnistettu ja arviointia tulee kehittää siten, että se palvelee myös alueellista liikennejärjestelmäsuunnittelua.

5) Kaikkia MAL-kaupunkiseutuja tulee kohdella yhdenvertaisina sopimuskumppaneina *)

MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin hankkeisiin suunnitelmaluonnoksessa esitetty rahoitus on riittämätön. Luonnoksessa todetaan valtion sitoutuvan neljän suurimman kaupunkiseudun kanssa solmittujen MAL-sopimusten mukaisiin toimenpiteisiin ja suunnitelmaluonnoksessa sekä rahoituksessa tulee huomioida myös uudet MAL-kaupunkiseudut Lahti, Jyväskylä ja Kuopio. Korostamme, että neuvotteluja MAL-sopimuksesta käyvät uudet kaupunkiseudut tulee nähdä tasavertaisina ns. vanhojen MAL-seutujen (Helsinki, Turku, Tampere, Oulu) kanssa myös liikennehankkeiden rahoituksen näkökulmasta.

EU:n rahoituskanavien, kuten Verkkojen Eurooppa -välineen parempi hyödyntäminen liikennehankkeissa on hyvä tavoite. Tällaisen lisärahoituksen saaminen edellyttää suunnitelmavalmiuden parantamista. On silti tervettä realismia, ettei EU-rahoituksen varaan lasketa liikaa. Hankeyhtiöiden perustaminen uusien nopeiden raideyhteyksien suunnittelua ja toteutusta varten on hyvä käytäntö, jos sillä saadaan hankkeille ulkoista rahoitusta. Hankeyhtiöiden käyttö ei saa kuitenkaan johtaa ratojen yksityistämiseen, vaan väylien täytyy pysyä julkisessa omistuksessa. Hankeyhtiöiden toiminnan tulee olla yhtä läpinäkyvää kuin julkinen hallinto. Korostamme tässäkin, että hankeyhtiömallilla rahoitettavien raideliikennehankkeiden tulee olla yhteiskuntataloudellisesti kannattavia.

Suunnitelman mukaan hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly tämän suunnitelman talousraamiin niiden merkittävien kustannusarvioiden vuoksi. Onkin vakavan pohdinnan paikka, mistä rahoitus kaikkiin esitettyihin hankeyhtiöihin järjestyy samalla, kuin liikenteeseen osoitettua rahoitusta aiotaan kasvattaa aiemmasta.

*) kappaleiden osalta Hollolan kunta yhtyy Päijät-Hämeen maakuntaliiton ilmaisemaan näkemykseen ja on ottanut kannanotot osaksi omaa kannanottoaan.