PÄIJÄT-HÄMEEN LIITTO **VIRANHALTIJAPÄÄTÖS**

Aluesuunnittelujohtaja 5 § 18.5.2021

LAUSUNTO VALTIONEUVOSTON SELONTEOSTA KOSKIEN VALTAKUNNALLISTA LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAA VUOSILLE 2021–2032

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto pyytää kirjallista asiantuntijalausuntoa valtioneuvoston selonteosta koskien valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2021–2032. Lausunnot on pyydetty maakuntien liitoilta, ELY-keskuksilta, Suurten kaupunkien C21-verkostolta sekä Nelostie E75 ry:ltä. Lausuntojen teema on valtiovarainvaltiokunnan toimialan näkökulma eli mm. rahoitukseen sekä budjettitalouteen liittyvät kysymykset. Kirjallinen asiantuntijalausunto pyydetään toimittamaan 19.5.2021 klo 14 mennessä.

Päijät-Hämeen liiton lausunto perustuu liikenne- ja viestintäministeriölle annettuun lausuntoon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta helmikuussa 2021. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan verovaroin toteutetaan vain yhteiskuntataloudellisesti kannattavia liikennehankkeita, joiden yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin niiden investointikustannukset. Lisäksi suunnitelmassa korostetaan tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Pidämme näitä painotuksia erittäin tärkeinä ja kannatettavina. Hankkeiden yhtenä toteutustapana on esitetty hankeyhtiöitä ja myös niissä julkisella rahoituksella on erittäin merkittävä rooli. Yhtä lailla hankeyhtiöllä toteutettavien hankkeiden toteutuksen edellytyksenä tulee olla yhteiskuntataloudellinen kannattavuus.

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa perusväylänpidon rahoitustason nosto ja korjausvelan vähentäminen ovat tärkeitä toimia, ja nämä ovat tarpeellisia tavoitteita myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Vaikka Liikenne12-suunnitelmassa on korotettu liikennejärjestelmän rahoitustasoa, liikenneverkon kehittämistarpeet ylittävät kuitenkin edelleen esitetyn rahoitustason. Lisäksi rahoitusta luvataan kasvattaa seuraavien hallitusten puolesta ja suunnitelman ensimmäisinä vuosina rahoitustaso on niukempi jo päätettyjen suunnitelmien perusteella. Tässä vaiheessa jää vielä avoimeksi, miten rahoitustason nostoon seuraavalla hallituskaudella suhtaudutaan. Pandemian aiheuttama poikkeustilanne on kasvattanut valtion velkataakkaa huomattavasti ja samaan aikaan erityisesti joukkoliikenne on kärsinyt poikkeustilanteesta. Koronasta johtuvat tukitoimet sekä muista suunnitelmista ja ohjelmista mahdollisesti aiheutuvat lisäkustannukset eivät toivottavasti vähennä tässä suunnitelmassa esitettyä rahoitusta.

Suunnitelmassa on painotettu, että valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Pidämme painotusta tärkeänä. Samalla on myös tunnistettu, että kuntien osuus liikenteen kehittämisinvestointien kustannuksista on ollut valtiota suurempi. Sopimuksellinen yhteistyö ja yhteisrahoitusmalli on hyväksyttävää silloin, kun se tehdään vapaaehtoisuuteen perustuen eri sopijapuolten kesken. Rahoitusmallista tulee neuvotella avoimesti sopijaosapuolten kesken, jolloin hankkeiden toteutus perustuu aitoon kumppanuuteen. Liikennehankkeista koituvien hyötyjen tarkka mittaaminen ja kohdistaminen on hankalaa, eikä mallista saa tulla automaatio, jolla jo nyt liikennejärjestelmän kehittämishankkeista yli puolet ja joukkoliikenteen hankinnoista valtaosan maksavien kuntien kustannusosuudet kasvavat entisestään. Yhteisrahoituksen lisääminen ei saa johtaa tilanteeseen, jossa liikennejärjestelmää osaoptimoidaan maksuhalukkaiden ja -kykyisten ehdoilla, vaan liikennejärjestelmää on kehitettävä val-

Tiedoksi:

x asianomainen

x maakuntahallitus

Päätöksentekovaltuus:

___ hallintosääntö § ____

takunnallisesti yhtenäisenä tarpeet ja yhteiskuntataloudellinen tehokkuus huomioiden. Valtion tienpidon kustannuksista ei pidä myöskään lähteä hakemaan säästöjä siirtämällä maanteitä kaduiksi tai yksityisteiksi vastoin kuntien tahtoa.

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. Liikenne12-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 suunnitelman mukaan kasvattaa aiemmasta

Lausunnon antaa ennakkoon aluesuunnittelujohtaja Päijät-Hämeen liiton hallintosäännön 124 §:n nojalla toimistopäätöksenä, johon maakuntahallituksella on ns. otto-oikeus. Maakuntahallituksen seuraava kokous on 7.6.2021, jolloin sillä on mahdollisuus ottaa asia halutessaan käsiteltäväksi tai hyväksyä se sellaisenaan. Toimitamme siinä tapauksessa tiedon, jos maakuntahallitus päättää ottaa asian käsiteltäväkseen.

Lausunnon on valmistellut suunnittelupäällikkö Jaana Martikainen.

Niina Ahlfors
aluesuunnittelujohtaja

Tiedoksi:

x asianomainen

x maakuntahallitus

Päätöksentekovaltuus:

__ hallintosääntö § ____