Kuntaliitto
Kommunförbundet

LAUSUNTO

11.2.2019 Dnro 59/03/2019

Eduskunnan liikennejaosto

Asiantuntijalausuntopyyntö 5.2.2019

Asia: VNS 8/2018 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta

Kuntaliitto pitää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua erittäin tärkeänä liikennepoliittisena askeleena Suomessa. Kaupunkien ja kuntien odotuksena on, että suunnitelmalla ja siihen sisältyvällä toimenpide- ja rahoitusohjelmalla voidaan lisätä kaivattua pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen ja kunnossapitoon kuten myös maankäytön, asuntotuotannon ja elinkeinoelämän edistämiseen.

Kuntaliitto pitää valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta kokonaisuutena onnistuneena, mutta tähdentää seuraavia näkökohtia:

Kaupunkien ja kuntien osallistuminen ja vuorovaikutus

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa tulee varmistaa, että valmistelusta vastaavilla on riittävät resurssit vuorovaikutukseen eri toimijoiden kanssa. Kunnat ovat keskeinen sidosryhmä suunnitelman valmistelussa, tuleehan suunnitelma sisältämään sekä valtion että kuntien toimenpiteitä.

Kaupunkien ja kuntien osalta tarvitaan kaupunkiseutukohtaisia ja alueellisia tarkasteluja, tilaisuuksia ja neuvotteluja. Valmistelusta vastaavilla tulee olla riittävästi asiantuntevia resursseja hoitamaan tätä vuoropuhelua.

Liikennejärjestelmäsuunnittelua ei tehdä hierarkkisesti eri suunnittelutasoilla, vaan suunnittelu perustuu eri tahojen väliseen vuorovaikutukseen ja toimijoiden väliseen jatkuvaan yhteistyöhön. Erityisesti suurimmat kaupungit ja kaupunkiseudut ovat jo pitkään tehneet jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä ja liikennejärjestelmäsuunnittelua, joka tukee niiden yleiskaavoitusta ja muuta maankäytön, asumisen, palvelujen ja elinkeinojen kehittämistä ja toteuttamista. Kuntien suunnittelun suhde maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun rakentuu yhteistyön, vuorovaikutuksen ja molemminpuolisen huomioimisen pohjalle.

Sopimuksellisuuden vahvistaminen

Valtion tavoitteena on sovittaa yhteen kaupunkiseutujen ja valtion sopimuksellisen yhteistyön liikenneasiat valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Kuntaliitto toteaa, että tämä yhteensovittaminen on kannatettavaa ja se edellyttää suoraa neuvotteluyhteyttä valtion ja ao. kaupunkiseutujen välillä.

MAL-sopimukset ovat tällä hetkellä ainoa tehokas sopimuksellisuuden väline valtion ja kaupunkien kesken. Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamiseksi valtion ja kaupunkiseutujen MAL- sopimuksia on kehittävä vahvemmaksi yhteistyön välineeksi ja valtion on oltava valmis laajentamaan niitä uusille seuduille. Myös muuta sopimuksellista yhteistyötä tulee kehittää. Sopimuksellisuudessa on huomioitava kaupunkiseutujen erilaiset tilanteet: sopimukset voivat olla rakenteeltaan ja sisällöltään erilaisia, sillä sopimussisältö riippuu kaupungin tarpeista ja olosuhteista.

Suunnitelman pääsisältö ja tarkkuustaso

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee vahvistaa elinvoimaa ja saavutettavuutta kasvavilla kaupunkiseuduilla ja maan eri osissa. Kaupunkiseutujen välisten liikenneyh-

www.kunnat.net
www.kommunerna.net

Suomen Kuntaliitto
Toinen linja 14,00530 Helsinki
PL 200, 00101 Helsinki
Puh. 09 7711,faksi 09 771 2291
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
Andra linjen 14,00530 Helsingfors
PB 200, 00101 Helsingfors
Tfn 09 7711, fax 09 771 2291
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

teyksien kehittäminen ja nopeuttaminen ja samalla alueellisen saavutettavuuden parantaminen ovat avainasemassa. Liikennehankkeiden ajoittamisella 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tulee varmistaa niiden oikea-aikainen ja viivytyksetön suunnittelu ja toteutus.

Selonteossa ei ole otettu suoraa kantaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkkuustasoon. Kuntaliitto tähdentää, että suunnitelman tulee keskittyä keskeisiin valtakunnallisiin asioihin ja niiden yhteensovittamiseen. Päällekkäistä työtä ja sisältöä kaupunkiseutujen omien tarkempien liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa tulee välttää.

Vaikutusten arviointi

Yhteiskuntataloudellinen kannattavuus ja koko yhteiskunnan tavoitteiden mukaisuus tulee olla valtakunnallisen infrastruktuurin toteuttamisen ja hankkeiden toteuttamisjärjestyksen perustana. Kuntien ja muiden tahojen osallistuminen hankkeiden rahoitukseen ei saa olla lähtökohta hankkeiden tarveharkinnalle ja toteuttamisjärjestykselle, vaan hankkeiden vaikutukset. Investointihankkeiden vaikutusten arvioitimenetelmiä on tarpeen kehittää sisällöltään laaja-alaisemmaksi, jolloin ne tukevat paremmin päätöksentekoa.

Suunnitelman rahoitus

Liikenneverkon rahoitustarpeet ovat suuret valtion ja kuntien verkolla. Jotta valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma lisää kaivattua pitkäjänteisyyttä liikenneväylänpitoon, valtion budjettirahoitusta tulee nostaa vähintäänkin parlamentaarisen työryhmän esittämällä tavalla. Perusväylänpidon rahoitusta tulee lisätä vuositasolla pitkäjänteisesti vähintään 300 miljoonaa euroa verrattuna kuluvaa hallituskautta edeltäneeseen keskimääräiseen noin 1 miljardin euron vuosittaiseen perusväylänpidon määrärahatasoon. Yhteiskunnallisesti vaikuttavien kehittämishankkeiden rahoitukseen tarvitaan myös rahoitustason nosto. Kehittämishankkeiden määrärahatason tulisi olla noin miljardi euroa vuodessa nykyisen alle 500 miljoonan euron sijaan.

Lisäksi tarvitaan rahoitusmallien monipuolistamista. Valtio ja kunnat voivat sopia hankkeiden rakentamisen kustannusten jaosta vapaaehtoisuuden pohjalta, näin tulee olla jatkossakin. Kaupungeissa on virinnyt kiinnostusta hankeyhtiömuotoiseen yhteistyöhön valtion kanssa. Valtiolla on kuitenkin oltava päävastuu hankkeiden toteutuksesta. Kasvavat kaupungit tarvitsevat omat resurssinsa kaupunkikehittämiseen ja laissa säädettyjen tehtävien ja kunnan infrastruktuurin hoitamiseen. Suomen tulee huomattavasti tehostaa EU-rahoituksen hyödyntämistä.

Kaupunkien omilla resursseillaan tekemistä investoinneista ja joukkoliikenteen kehittämisestä hyötyy aina kaupunkia laajempi alue ml. valtio verotuloina ja kansantalous talouskasvuna. Jos asiaa tarkastellaan hyötyjä maksaa -periaatteen näkökulmasta, asetelma ei ole kaupunkien näkökulmasta tasapainoinen suhteessa valtioon mm. siksi, että kunnat eivät ole veronsaajia valtion keräämissä liikenteen erityisveroissa. Valtion tulisikin osallistua voimakkaammin kaupunkiseutujen kestävän liikennejärjestelmän investointeihin ja joukkoliikenteen rahoittamiseen. Kuntien osuus liikenneväylänpidon kokonaiskustannuksista on korkea suhteessa niiden tehtäviin. Kunnat maksoivat vuosina 1990–2015 noin 45 % liikenneväylänpidon kustannuksista (VTT 2017). Isot ja keskisuuret kaupungit kantavat myös suurimman rahoitusvastuun joukkoliikenteestä. Valtion osuus ELY-keskusten ja kaupunkiseutujen järjestämän joukkoliikenteen yhteenlasketusta rahoituksesta on keskimäärin vain noin 10 prosenttia.

Kuntaliitto haluaa lisäksi tuoda esille, että kunnat tarvitsevat kiinteistöveron tuoton infra- ja muihin menoihinsa. Kiinteistöverotulo on tärkeä osa sitä rahoituspohjaa, jolla kunta järjestää palveluja ja investoi kuntakehitykseen. Samoin maankäyttötulot ovat tärkeitä, vaikka ne kattavat vain osittain kaavan toteuttamisesta kunnalle aiheutuvia kustannuksia. Kunnalle ei jää niistä voittoa eikä kerry ylimääräistä tuloa. Maankäyttö ja rakennuslaissa maanomistajan velvollisuus osallistua yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin joko maankäyttösopimuksen tai kehittämiskorvauksen kautta on sidottu kunnalle kaavan toteuttamisesta aiheutuvien kustannusten korvaamiseen (MRL 12a luku). Sopimuskorvauksen käyttäminen myös valtakunnallisen infrastruktuurin rakentamiseen heikentäisi kunnan rahoituspohjaa.

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna

Liikenneasiantuntija