KUNTALIITTO | Kommunförbundet

**LAUSUNTO**
27.4.2021
469/03.01.01/2021

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asiantuntijapyyntö LiV 29.4.2021

# VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Kuntaliitto kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne12) on tärkeä edistysaskel Suomessa. Selonteko muodostaa kokonaisuutena hyvän pohjan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun jatkokehittämiselle. Selonteko on varsin yleisellä strategisella tasolla. Liikenneverkon osalta hankkeet konkretisoituvat Väyläviraston valmistelemassa investointiohjelmassa ja tulevissa talousarviokäsittelyissä. Tämä on haaste tavoitellulle pitkäjänteisyydelle.

Kunnat ovat toivoneet Liikenne12:sta lisää ennakoitavuutta ja vaikuttavuutta kehittämistyöhön sekä valtion hyvää yhteistyötä ja kumppanuutta kuntien kanssa. Nämä tavoitteet toteutuvat osittain. **Kipupisteinä ovat erityisesti esitetty yhteisrahoitusmalli korkeine kustannusosuuksineen sekä se, että erilaiset kuntaryhmät tarvitsisivat toimivaa sopimuksellista yhteistyötä valtion liikennehallinnon kanssa, mutta eivät kustannusvastuun valuttamista valtion infrasta sopimusyhteistyön varjolla.**

Liikenne12-selonteko sisältää liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisesti valtion ja kuntien toimenpiteitä. Kuntia koskevat toimenpiteet ovat suositusluonteisia. Niiden osalta on tunnistettu monia tärkeitä aihealueita ja yksittäisiä toimenpiteitä, joiden konkretisoinnissa ja toteutuksessa tarvitaan valtion, kuntien ja muiden toimijoiden tiivistä ja hyvää yhteistyötä.

## Valtion rahoitusohjelma 2021-2032

Selonteossa esitetty perusväylänpidon rahoitustason nosto (1,4 mrd. €/v. 2025 alkaen + indeksikorotus) on erinomainen ja tarpeellinen asia. Riskinä tälläkin rahoitustasolla kuitenkin on erityisesti elinkeinoelämälle tärkeän alemman asteisen tieverkon rapautuminen.  Kehittämisinvestointien rahoitustaso on ollut pitkään Suomessa liian matala tarpeisiin nähden, eikä selonteko tuo tähän parannusta (taso n. 500 M €/v.). Tämä heikentää tie- ja ratainvestointien toteutusta ja samalla myös mahdollisuuksia tehokkaaseen EU-rahoituksen hyödyntämiseen. Lisäksi rahoitusohjelmassa on tason notkahdus vuosina 2023-2024 myös tarpeellisia valtionavustuksia koskien.

**Suomen Kuntaliitto**
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

**Finlands Kommunförbund**
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi



KUNTALIITTO | Kommunförbundet

**LAUSUNTO**
27.4.2021
469/03.01.01/2021

**Liikenne12:sta kokonaisrahoitusta tulisi nostaa, sillä se ei ole riittävä tarpeiden, tavoitteiden (saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus) ja vaikuttavuuden näkökulmasta. Liikenneturvallisuuden** osalta valtio on sitoutunut EU:ssa asetettuun liikenneturvallisuuden nollavisioon, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitse menehtyä tai vakavasti loukkaantua tieliikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi tavoitellaan vuoteen 2030 mennessä kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamista. Tavoitteen toteutuminen edellyttää riittävää rahoitusta ja resurssien suuntaamista turvallisuutta parantavaan infraan. Rahoituksen osalta on myös syytä huomioida, että ilmastonmuutos lisää teiden ja siltojen rapautumista ja lisää rahoitustarpeita.

Tavoitteena tulisi olla liikenneverkon kehittämishankkeiden rahoituksen lisäys noin miljardiin euroon vuodessa. Parlamentaarinen ohjausryhmä on asettanut yleiseksi tavoitteeksi, että rahoitustason olisi pitkällä aikavälillä hyvä myötäillä keskimäärin yhden prosentin osuutta BKT:sta.

**Suomen tulisi pyrkiä tehostamaan EU-rahoituksen hyödyntämistä pitkäjänteisesti ja täysimääräisesti.** Tämä edellyttää hankkeiden suunnittelu- ja toteutusvalmiuden pikaista parantamista, jotta uusiin CEF-rahoitushakuihin ehditään lähivuosina mukaan. Lisäksi Suomen tulisi tehdä priorisointi sen suhteen, mihin hankkeisiin haetaan EU-rahoitusta ja viestiä tavoitteistaan määrätietoisesti EU:lle. Yhtälö on kuitenkin vaikea, jos liikenneverkon kehittämiseen on osoitettu niukasti kansallisia resursseja.

Valtion rahoitustason notkahdus vuosina 2023-2024 koskee myös tarpeellisia valtionavustuksia kuten seuraaville hallituskausille esitettyä lisärahoitusta kaupunkiseutujen ja ELY-keskusten joukkoliikenteeseen. Tätä avustusta tulisi aikaistaa senkin tähden, että **kaikki apu joukkoliikenteelle on nyt tarpeen** palvelutason romahduksen estämiseksi koronatilanteen takia. Selonteon mukaan joukkoliikenteen koronaelvytykseen varaudutaan julkisen talouden suunnitelman ylityksinä. Joukkoliikennepalveluja on ylläpidetty kaupunkiseuduilla koronatilanteessakin työssäkäynnin ja palveluihin pääsyn turvaamiseksi.  Tämän vuoden osalta kaupunkiseutujen lipputulomenetyksiksi arvioidaan 200 milj. euroa. Pitkittyneessä tilanteessa palvelutasoa on vaikeaa ylläpitää ilman lisätukea valtiolta. Ilman toimivaa joukkoliikennettä ilmastotavoitteiden ja -velvoitteiden toteutuminen vaarantuu.

Liikenne12:a vaikuttavuutta parantaisi myös muiden tarpeellisten valtionavustusten määrärahan noston aikaistaminen vuodesta 2025. Suomi tavoittelee 30 prosentin kasvua kävelyn ja pyöräilyn matkamääriin vuoteen 2030 mennessä. **Kävelyn ja pyöräilyn valtionavustuksen** tason noston vuodesta 2022 eteenpäin olisi tarpeen vaikuttavuuden ja jatkuvuuden takia, jotta vältetään määrärahatason notkahdus. Valtion tulisi lisätä rahoitusta myös sen omaan kävely- ja pyöräilyinfraan, jotta kävelyn ja pyöräilyn isot hyödyt yhteiskunnalle ja ilmastotyölle saadaan toteutumaan ja parannettua liikenneturvallisuutta ja myös pyörämatkailua edellytyksiä.

**Suomen Kuntaliitto**
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

**Finlands Kommunförbund**
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi



KUNTALIITTO | Kommunförbundet

**LAUSUNTO**
27.4.2021
469/03.01.01/2021

## Yhteisrahoitusmalli

Vaihtoehtoiset rahoitusmallit ovat käyttökelpoisia, kun ne tehdään täysin vapaaehtoiselta pohjalta eri sopijapuolten kesken, esimerkiksi isoissa liikennehankkeissa tai MAL-sopimusten puitteissa, kuten tähänkin asti on useassa hankkeessa tehty. Lähtökohtana kuitenkin on, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. **Yhteisrahoitusmallin periaatteiden tulisi koskea ainoastaan isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksyttyihin kustannusjakosuosituksiin.** Käytössä olevia suosituksia ovat:

- Kunnan ja valtion yhteistyön ja kustannusvastuun periaatteet radanpidossa (Kuntaliitto ja Väylävirasto 2020).
- Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa (Kuntaliitto ja Liikennevirasto 2010)

Liikenne12-selonteossa näkyy pyrkimys edelleen laajentaa ja syventää kuntien osallistumista valtion infran kustannusten kattamiseen. Kuntaliitto ja isot ja keskisuuret kaupungit ovat kritisoineet voimakkaasti Liikenne12-luonnoksessa esitettyä yhteisrahoitusmallia prosenttiosuuksineen. Jos valtiolle määritellään kiinteät enimmäisprosenttisuudet osallistumisesta yhteisrahoitettaviin hankkeisiin, tulee niistä käytännössä kuntien minimiosuuksia. Tällainen kaavamaisuus ei ole perusteltua, koska hankkeet ovat luonteeltaan erilaisia. Lähestymistapa johtaisi vääjäämättä myös valtion omistaman infran rahoitusvastuun siirtymiseen kunnille. Tämä olisi vastoin valtion ja kuntien työnjakoa ja ristiriidassa lainsäädännön kanssa. Se myös vaarantaisi välttämättömien investointien toteutusta myös valtion verkolla.

On hyvä, että selonteosta on poistettu maininta siitä, mikä valtion maksimiosuus on prosenttiosuuksina yhteisrahoitushankkeissa sen omaan infraan. Tämä on kuitenkin korvattu sillä, että samojen prosenttiosuuksien osalta viitataan valtion kustannusosuuksien määrittelyyn neljän suurimman kaupunkiseudun MAL-sopimuksissa. Käytäntö, että kunnat osallistuisivat 50 %:lla erilaisiin valtion verkolla toteutettavien kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavien tie-, raide- tai muiden infrahankkeiden kustannuksiin, on kohtuuton ja kestämätön kuntien talouden kannalta.

Kunnilla on vastuu omasta infrastaan ja jo tämä koettelee kuntien investointikyvyn ja talouden kestävyyden rajoja. Osallistuminen ehdotetulla tavalla valtion infraan ei myöskään tuo sellaisia taloudellisia hyötyjä, joilla esitettyä yhteisrahoitusmallia voisi perustella. Valtion verkolla toteuttavat yhteishankkeet aiheuttavat kunnille kustannuksia myös esimerkiksi katuverkon, kunnallistekniikan, joukkoliikenteen sekä muiden investointiin välittömästi liittyvien kustannusten myötä.

Samalla kun valtio havittelee lisääntyvää kuntien rahoitusta valtion liikenneinfraan, uhkaa sote-uudistus heikentää kuntien rahoitusasemaa ja investointikykyä.

**Suomen Kuntaliitto**
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

**Finlands Kommunförbund**
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi



KUNTALIITTO | Kommun-förbundet

**LAUSUNTO**
27.4.2021
469/03.01.01/2021

**Kuntaliitto esittää, että toteamus valtion kustannusosuuksista prosentteineen neljän suurimman kaupunkiseudun MAL-sopimuksissa poistetaan selonteosta (sivu 118) ja MAL-sopimusten kustannusjakojen periaatteet määritellään yhteistyössä valtion ja MAL-kaupunkiseutujen kesken.**

MAL-sopimuksia laadittaessa ei oletettu, että niihin sisältyvät kustannustenjaot määrittäisivät tulevia ratkaisuja, tai että niitä käytettäisiin 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa mallina. MAL-sopimus on aina laajempi kokonaisuus kuin yksittäinen hanke. MAL-sopimusten kustannusjaot eivät siten ole myöskään sovelias malli muille kaupunkiseuduille. Toisin kuin selonteossa sanotaan esitetyt prosenttiosuudet eivät ole toteutuneet yhtenäisesti kaikissa viimeisimmissä MAL-sopimuksissa.

Jos valtion liikennehankkeiden ajurina on kuntien kyky maksaa, joutuvat kunnat ja alueet keskenään eriarvoiseen asemaan. Tämä on ristiriidassa myös kehittämistoimien vaikuttavuuden ja kuntien ja alueiden tasapuolisen kohtelun kanssa.

Selonteon mukaan maan arvonnousun hyödyntäminen on luontevaa yhteisrahoitushankkeissa ja myös hankeyhtiöissä. Tarkastelu ei huomioi sitä, että kunnat tarvitsevat saamansa maankäyttömaksut ja ns. kaavoitushyödyn kunnallistekniikan toteutukseen. Jos näitä tuloja hyödynnettäisiin yhteisrahoitusmallissa, kunnat tarvitsisivat lisärahoitusta niiden omaan infraan. Tällöin kunnille vaihtoehdoksi jäisi lisäverotus, lainoitus tai yksityisten toimijoiden kustannusrasituksen lisääminen sopimuksissa. Näitä vaihtoehtoja ei voi pitää perusteltuina tai toivottavina.

Kuntien osuus Suomen liikenneväylänpidon kokonaiskustannuksista on korkea suhteessa niiden muihin tehtäviin. Kunnat maksoivat vuosina 1990-2015 noin 45 % liikenneväylänpidon kokonaiskustannuksista (VTT 2017). Kaupunkien ja valtion tekemät investoinnit kaupunkien ja kaupunkiseutujen liikenneinfrastruktuuriin tuottavat merkittäviä kansantaloudellisia hyötyjä.

## Sopimuksellinen yhteistyö valtion ja kuntien kesken

Kaupunkiseudut ja myös seutukaupungit kaipaavat sopimuksellisuutta aidon kumppanuuden pohjalta. Kuntaliitto haluaa valtiotahot mukaan **sopimuskäytäntöjen ja -ohjauksen kehittämiseen tavalla, joka etsii toimivimmat sopimusyhteistyön keinot erilaisiin kuntaryhmiin.**

Ajurina sopimuksellisessa yhteistyössä tulisi olla seutujen kehittäminen. Sopimuksiin on helpompaa sitoutua, kun niiden vaikutukset talouteen ja yhteiskunnalliseen kehitykseen ymmärretään samalla tavalla osapuolten kesken. Toimivan sopimuksellisuuden perustana on **yhteistyö liikennejärjestelmäsuunnittelussa**. Nähtäväksi vielä jää, miten Liikenne12:a vuorovaikutus tulee rakentumaan suhteessa olemassa oleviin seudullisiin ja alueellisiin liikennejärjestelmäsuunnitteluprosesseihin. Niissä kuten

**Suomen Kuntaliitto**
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

**Finlands Kommunförbund**
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

maakunnallisella ja ylimaakunnallisellakin tasolla tarvittaisiin toimivaa yhteistyötä ja keskusteluyhteyttä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa.

Kuntaliitto toteaa, että on valitettavaa, jos valtion ja kuntien yhteistyö **MAL-sopimuksissa** on kilpistymässä pyrkimykseksi maksimoida kuntien rahoitusosuus valtion infran osalta. Sopimusmenettelyjen laajentuessa uusille seuduille, **valtion tulisi vastaavasti lisätä rahoitustaan, jotta sopimusmenettely ei rapaudu**. Tästä ei ole ollut selkeitä merkkejä uusien MAL-seutujen osalta hallitusohjelman kirjauksesta huolimatta.

**Muiden kuin MAL-kaupunkiseutujen osalta** selonteosta on poistettu suunnitelmaluonnokseen sisältynyt kirjaus siitä, että valtio osallistuu yhteisrahoitteisesti ja sopimusperusteisesti myös muiden kuin MAL-seutujen kuntien elinkeinoelämän kehittämisen ja maankäytön tukemiseen 200 milj. euron rahoitusvarauksella suunnittelukaudella. **Kuntaliitto esittää, että varaus palautetaan selontekoon**. Rahoitusvarauksen pohjalta olisi mahdollista lähteä kehittämään keskisuurten kaupunkien ja valtion välistä systemaattista vuoropuheluprosessia liikennejärjestelmän kehittämistarpeista. Nyt selonteossa viitataan kuntien yleiseen sopimusmahdollisuuteen ja väyläverkon kunnossapidon ja kehittämisen resursseihin sekä esitettyyn yhteisrahoitusmalliin.

**Seutukaupungit tarvitsevat neuvottelumenettelyjä**, joiden avulla ne voivat kehittää väyliä sekä infraa kokonaisuutena yhdessä valtion kanssa. Seutukaupungit ovat työssäkäynti- ja asuntomarkkina-alueensa keskuksia. Seutujen kasvuyrityksistä ja vahvasti vientivetoisesta yrittämisestä hyötyy koko maa.

## Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäminen

**Kunnat ja erilaiset kuntaryhmät** haluavat antaa tukensa valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnittelulle. Niille on myös tärkeää, että ne **tunnistetaan keskeiseksi yhteistyö- ja keskustelutahoksi** niitä koskevien linjausten, kuten yhteisrahoituksen periaatteiden, ja toimenpiteiden valmistelussa. Sama koskee Traficomin valmisteleman liikennejärjestelmäanalyysi- ja seurantatyön sidosryhmävuorovaikutusta.

Yhteistyö ylimaakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmätyön kanssa on tärkeää valtakunnalliselle liikennejärjestelmätyölle. MAL-kaupunkiseudut, mutta myös muut kaupunkiseudut haluavat suoraa keskusteluyhteyttä Liikenne12-työn kanssa, jotta niiden erityistarpeet tulevat esille.

Väyläviraston valmisteleman investointiohjelman valmistelussa tärkeää on avoin ja läpinäkyvä vuorovaikutusprosessi sidosryhmien, kuten maankäytöstä vastaavien kuntien ja alueiden ja elinkeinoelämän kanssa. **Investointiohjelman** tulisi muodostaa hyvä pohja kehittämistoimien priorisoinnille ja pitkäjänteisyydelle.

SUOMEN KUNTALIITTO

**Suomen Kuntaliitto**
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

**Finlands Kommunförbund**
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi



KUNTALIITTO | Kommun-förbundet

**LAUSUNTO**
27.4.2021
469/03.01.01/2021

Johanna Vilkuna
Kehittämispäällikkö

**Suomen Kuntaliitto**
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

**Finlands Kommunförbund**
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

