KUNTALIITTO | Kommunförbundet

LAUSUNTO
17.5.2021
556/03.01.01/2021

Liikennejaosto

Asiantuntijapyyntö 18.5.2021

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

Kuntaliitto kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta liikennejaostolle.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne12) on tärkeä edistysaskel Suomessa. Selonteko muodostaa kokonaisuutena hyvän pohjan asian jatkokehittämiselle. Selonteko on varsin yleisellä strategisella tasolla. Liikenneverkon osalta hankkeet konkretisoituvat Väyläviraston valmistelemissa ohjelmissa sekä rahoituksen ja priorisoinnin osalta tulevissa talousarviokäsittelyissä. Tämä muodostaa haasteen tavoitellulle pitkäjänteisyydelle.

Kuntien kannalta kipupisteinä selonteossa ovat erityisesti esitetty yhteisrahoitusmalli korkeine kustannusosuuksineen sekä se, että erilaiset kuntaryhmät tarvitsisivat toimivaa sopimuksellista yhteistyötä valtion liikennehallinnon kanssa ilman, että niille valutetaan entistä enemmän kustannusvastuuta valtion infrasta.

Valtion rahoitusohjelma on tavoitteisiin nähden matala

Selonteossa (15.4.2021) 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 (selonteossa esitetty taso n. 500 M €/v.). Lisäksi rahoitusohjelmassa on tason notkahdus vuosina 2023-2024, myös valtionavustuksia koskien.

Erittäin huolestuttavaa on, että parlamentaarisesti valmistellun selonteon julkaisemisen jälkeen kehysriihessä päätettiin 30.4.2021 110 milj. euron säästöistä LVM:n hallinnonalalle vuodesta 2023 eteenpäin, jolloin rahoitustaso muutenkin notkahtaa. **Liikenne12-suunnitelman pitkäjänteisyyden ja vaikuttavuuden kannalta on todella ongelmallista, jos säästöt kohdistuvat perusväylänpitoon tai muutenkin liian matalaan kehittämisinvestointien rahoitukseen tai tarpeellisiin valtionavustuksiin.**

Liikenne12:sta kokonaisrahoitusta tulisi nostaa, sillä se ei ole riittävä tarpeiden, tavoitteiden (saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus) ja vaikuttavuuden näkökulmasta.

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

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



KUNTALIITTO | Kommunförbundet

LAUSUNTO
17.5.2021
556/03.01.01/2021

Liikenneturvallisuuden osalta valtio on sitoutunut EU:ssa asetettuun liikenneturvallisuuden nollavisioon ja lisäksi tavoitellaan vuoteen 2030 mennessä kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamista. Tavoitteen toteutuminen edellyttäisi riittävästi resursseja turvallisuutta parantavaan infraan. On myös syytä huomioida, että **ilmastonmuutos** lisää teiden ja siltojen rapautumista ja lisää rahoitustarpeita.

Liikenneverkon **kehittämishankkeiden rahoitusta tulisi nostaa pitkäjänteisesti noin miljardiin euroon** vuodessa. Parlamentaarinen ohjausryhmä on asettanut yleiseksi tavoitteeksi, että liikennejärjestelmän rahoitustason olisi pitkällä aikavälillä hyvä myötäillä keskimäärin yhden prosentin osuutta BKT:sta. Kehittämishankkeiden alhainen rahoitustaso heikentää myös mahdollisuuksia EU-rahoituksen hyödyntämiseen.

Suomen tulisi pyrkiä tehostamaan EU-rahoituksen hyödyntämistä. 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.

Joukkoliikenne tarvitsee tukea

Joukkoliikennepalveluja on ylläpidetty kaupunkiseuduilla koronatilanteessakin työssäkäynnin ja palveluihin pääsyn turvaamiseksi. **Kaikki apu joukkoliikenteelle on nyt tarpeen** palvelutason romahduksen estämiseksi. Tämän vuoden osalta kaupunkiseutujen lipputulomenetyksiksi arvioidaan 200 milj. euroa. Pitkittyneessä koronatilanteessa palvelutasoa on vaikeaa ylläpitää ilman lisätukea valtiolta myös tulevina vuosina. Kaupunkiseutujen ja ELY-keskusten joukkoliikenteen avustuksiin vuodesta 2025 eteenpäin esitettyä lisärahoitusta tulisi aikaistaa. Joukkoliikennepalveluiden rahoitus on ollut valtaosin kaupunkiseuduilla kuntien harteilla. Ilman toimivaa joukkoliikennettä ilmastotavoitteiden ja -velvoitteiden ja myös Liikenne12:n tavoitteiden toteutuminen vaarantuu.

Kävelyyn ja pyöräilyyn kannattaa satsata

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
17.5.2021
556/03.01.01/2021

Yhteisrahoituksen periaatteet tulee määritellä sopijapuolten kesken

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. Vastuiden 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 yhteishankkeissa, tulee niistä käytännössä kuntien minimiosuuksia. Tällainen kaavamaisuus ei ole perusteltua, koska hankkeet ovat luonteeltaan erilaisia. **Mallin prosenttiosuuksille ei ole esitetty tietoon pohjautuvia perusteluja**.

Toimintaa kehitettäessä tulee välttää toimintatapaa, mikä käytännössä johtaisi valtion omistaman infran investointivastuun siirtymiseen kunnille. Tämä olisi vastoin valtion ja kuntien työnjakoa ja ristiriidassa nykylainsäädännön kanssa. 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 kunnille, joilla esitettyä yhteisrahoitusmallia voisi perustella. Kuntien ja valtion tekemät investoinnit kaupunkiseutujen liikenneinfrastruktuuriin tuottavat merkittäviä alueellisia ja kansantaloudellisia hyötyjä. Yhteishankkeissa kunnalle koituu aina kustannuksia, jotka voivat liittyä katuverkon, kunnallistekniikan ja joukkoliikennejärjestelmän kustannuksiin tai muihin investointiin välittömästi liittyviin kunnan kustannuksiin.

Huomioitava myös on, että samalla, kun valtio havittelee lisääntyvää kuntien rahoitusta valtion liikenneinfraan, uhkaa sote-uudistus heikentää kuntien rahoitusasemaa ja investointikykyä. Kuntien tase puolittuu, mutta infran korjausvelka ja investointitarpeet jäävät.

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

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



KUNTALIITTO | Kommunförbundet

LAUSUNTO
17.5.2021
556/03.01.01/2021

Valtion ja kuntien, kuten MAL-seutujen, kumppanuutta sopimuksellisessa yhteistyössä on tärkeää vahvistaa. Sopimukselliseen yhteistyöhön kuuluu myös sovellettavien kustannusvastuiden periaatteiden määrittely osapuolten kesken.

Kuntaliitto ehdottaa, että liikennejaosto esittäisi liikenne- ja viestintävaliokunnalle antamassaan lausunnossa seuraavaa kannanottoehdotusta:

- **Selontekoon sisältyvän valtion ja kuntien yhteisrahoitusmallin tarkoituksena ei ole liikennehankkeiden rahoitusvastuiden muuttaminen eikä sitä pidä sellaisena käyttää.**

- **MAL-sopimuksia koskien jatkovalmistelussa valtio ja seitsemän MAL-kaupunkiseutua määrittelevät yhteistyössä MAL-sopimuksissa sovellettavien kustannusjakojen periaatteet ja niiden kriteerit.**

Kuntaliitto huomauttaa myös, että 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.

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.

Sopimuksellisen yhteistyön kehittäminen

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**.

Kuntaliitto toteaa, että on valitettavaa, jos valtion ja kuntien yhteistyö **MAL-sopimuksissa** on kilpistymässä pyrkimykseksi maksimoida kuntien rahoitusosuus valtion

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

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

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.

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.

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna
Kehittämispäällikkö

