24.5.2021

C21-kaupunginjohtajaverkoston kirjallinen asiantuntijalausunto (Helsinki, Espoo, Tampere, Vantaa, Oulu, Turku, Jyväskylä, Lahti, Kuopio, Kouvola, Pori, Joensuu, Lappeenranta, Hämeenlinna, Vaasa, Rovaniemi, Seinäjoki, Mikkeli, Kotka, Salo ja Porvoo)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle: VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt suurten kaupunkien C21-verkostolta kirjallista asiantuntijalausuntoa valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032. C21-kaupungit antavat seuraavan lausunnon:

Yhteenveto

C21-kaupungit pitävät strategisen ja ennakoivan 12 vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista tarpeellisena ja toivottuna. Kaupunkien odotuksena on, että suunnitelmalla voidaan lisätä kaivattua pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen ja kunnossapitoon kuten myös maankäytön, asuntotuotannon ja elinkeinoelämän edistämiseen. Suunnitelma ei kuitenkaan vielä nykymuodossaan riittävästi edistä edellä mainittuja tärkeiden tavoitteiden saavuttamista johtuen erityisesti niistä ongelmista, joita liittyy suunnitelmassa esitettyyn rahoitukseen, rahoitustasoon ja –ohjelmaan. Etenkään esitetty sopimuksellinen yhteisrahoitusmalli ei ole hyväksyttävissä. C21-kaupungit kannattavat selkeiden, ennakointia parantavien periaatteiden luomista yhteisrahoitukselle, mutta ne tulee laatia yhteistyössä valtion ja kuntien kesken.

Toimenpideohjelman rahoitus ei ole riittävällä tasolla tavoitteisiin nähden

Suunnitelmalla tavoitellaan merkittävää muutosta liikennejärjestelmän kestävyyteen, mutta alhaiseksi mitoitettu rahoitustaso ei tue tämän tavoitteen saavuttamista. Väyläverkon kehittämiseen suunnitelmakaudelle esitetty rahoitus, noin 500 milj. euroa vuodessa, on kehittämistarpeisiin nähden riittämätön ja vastaa vain aiempien vuosien rahoitustasoa. Kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa tulee nostaa, jotta suunnitelman kehittämis- ja investointitavoitteet voidaan saavuttaa. Lisäksi on huomioitava, että hallitus päätti kehysriihessä 110 milj euron säästöistä LVM:n hallinnonalalle vuodesta 2023 eteenpäin. Jos säästöt kohdistuvat perusväylänpitoon tai muutenkin alhaiseen kehittämisinvestointien rahoitukseen, on se Liikenne12-suunnitelman vaikuttavuuden ja pitkäjänteisyyden kannalta ongelmallista.

Rahoitusohjelmassa on varattu kaikkien MAL-kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämisiin suunnitelmakaudella 2024-2032 vain 661 milj. euroa (23–100 milj. euroa vuodessa). Rahoituksen tason nostosta ei selonteossa ole viitteitä, vaikka sopimusmenettelyä on laajennettu uusille seuduille ja hallitusohjelmaan on kirjattu, että rahoitusta lisätään vastaavasti. Jos rahoitustasoa ei nosteta, se vie pohjaa tulevalta sopimuskaudelta ja rapauttaa koko MAL-sopimusmenettelyä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman pitäisi edistää osaltaan sitä, että Suomella on aikaisempaa paremmat mahdollisuudet suurempaan rahalliseen saantoon EU:lta ja erityisesti tavoite EU:n CEF-rahoitussaannon parantamiseen pitäisi kirjata suunnitelmaan. EU-rahoituksen tason nostaminen kuitenkin edellyttää, että Suomen oma resursointi liikenneverkon kehittämiseen on riittävällä tasolla.

Joukkoliikenteen tulevaisuuden, ilmastotavoitteiden ja –velvoitteiden sekä myös MAL-sopimusten ja Liikenne12- suunnitelman tavoitteiden kannalta on erittäin tärkeää, että valtio varautuu myös vuosina 2021–2024 joukkoliikennettä elvyttävään rahoitustukeen. Pitkittyneessä koronatilanteessa palvelutasoa on erittäin vaikeaa ylläpitää ilman lisätukea valtiolta.

Sopimuksellinen yhteisrahoitusmalli on kestämätön ja kohtuuton

Selonteossa esitetty sopimuksellinen yhteisrahoitusmalli ei ole kaupunkien näkökulmasta hyväksyttävissä eikä myöskään toteutettavissa. Se muodostaa lisäksi merkittävän riskin suunnitelman, hankkeiden ja niille asetettujen tavoitteiden toteuttamiseksi. Kaupungeilla ei ole mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion väylähankkeisiin. Esitetyssä rahoitusmallissa näkyy pyrkimys edelleen laajentaa ja syventää kuntien osallistumista valtion infran kustannusten kattamiseen, vaikka hankkeiden kustannusjaon lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Valtion omistaman infran investointivastuun siirtyminen kunnille olisi vastoin valtion ja kuntien työnjakoa, ristiriidassa nykylainsäädännön kanssa ja kestämätön kuntien talouden kannalta.

Jos valtiolle määritellään kiinteät enimmäisprosenttisuudet yhteishankkeissa, tulee niistä käytännössä kuntien minimiosuuksia. Tällainen kaavamaisuus ei ole perusteltua, koska hankkeet ovat luonteeltaan erilaisia ja usein ainutlaatuisia. Lisäksi on huomioitava, että mikäli eduskunnan käsittelyssä parhaillaan oleva sosiaali- ja terveydenhuollon uudistus toteutuu, heikentää se edelleen voimakkaasti etenkin suurimpien kaupunkien mahdollisuuksia rahoittaa suuria liikennehankkeita edes nykyisellä tasolla. Rahoitustason nostaminen on käytännössä mahdotonta erityisesti, jos hyvinvointialueet perustetaan.

C21-kaupungit kannattavat pitkäjänteistä sopimista valtion ja kuntien välisistä kustannusjakoperiaatteista liikennehankkeiden rahoittamiseksi. Esitetty sopimuksellinen yhteisrahoitusmalli tulisi sellaisenaan hylätä ja kustannusjakomallin jatkokehittämistä tulisi viedä eteenpäin Kuntaliiton ja kaupunkien kanssa yhteistyössä.

Suunnitelmassa ja sen toimeenpanossa tulee näkyä yhteensovittaminen ja yhteistyö

Suunnitelmasta puuttuu kytkentöjä ajankohtaisiin, laajasti valtakunnalliseen liikennejärjestelmään ja sen kehittämismahdollisuuksiin vaikuttaviin hankkeisiin, kuten suurin raidehankkeisiin, joiden suhde Liikenne 12-työhön vaatii edelleen tarkentamista. Suurten kaupunkiseutujen sekä kansainvälinen että kansallinen saavutettavuus on Suomen kilpailukyvyn kannalta keskeistä. Tämä näkökulma ja teemaan liittyvät tavoitteet ja toimenpiteet eivät näy riittävästi suunnitelmaluonnoksessa. Suuria raidehankkeita ja niitä koskevien hankeyhtiöiden rahoitusta käsitellään erillään liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoituksesta. Näissä hankeyhtiöissä mukana olevien kaupunkien rahoitusosuudet yhtiöiden perustamiseksi ja suunnitteluvaiheen käynnistämiseksi ovat olleet erittäin merkittäviä. Valtion tulee kantaa päävastuu hankkeiden toteutusvaiheen rahoituksesta. Lisäksi suunnitelmasta puuttuu esimerkiksi fossiilittoman liikenteen tiekartta ja liikenteen verot ja maksut –työn huomiointi. Suuria epävarmuuksia sisältävien teemojen osalta ei tule tehdä pitkäjänteisiä linjauksia vaan jatkaa, täydentää ja päivittää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua yhteen sovittaen sitä suhteessa muihin kokonaisuuksiin. Myös Liikenne12-suunnitelman suhdetta MAL-suunnittelu- ja sopimusprosessiin on kokonaisuutena vielä selkeytettävä.

C21-kaupungit haluavat korostaa yhteistyöhalukkuuttaan suunnitelman toimeenpanon ja liikenteelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikuttavuus ratkaistaan suunnittelu- ja investointiohjelmassa. Ohjelman laatimisen tulee olla vuorovaikutteista, läpinäkyvää, tietopohjaista ja tavoitteisiin kytkettyä.

On myös tärkeää muistaa, että MAL-sopimusmenettelyn ulkopuolella olevat seudut ja kaupungit tarvitsevat valtion kanssa yhteistyötä, riittävää vuorovaikutusta ja neuvotteluyhteyden liikennehankkeidensa eteenpäin viemiseksi.