



Kuntaliiton kaupunkipoliittisen työryhmän kannanotto, 14.11.2018

Kaupunkien osallistuminen valtiolle kuuluvien infrastruktuurihankkeiden rahoitukseen

Tämä kannanotto tiivistää kaupunkien ja Kuntaliiton lähtökohdat valtion liikenneinfrastruktuurin rahoittamiseen.

Valtion liikenneinfrastruktuurihankkeiden rahoitukseen on toivottu mukaan kuntia yhä suuremmalla rahoitusosuudella. Syynä on valtion rahoitustarpeiden ja vuosittaisen valtion budjettirahoituksen välinen epäsuhta. Uusia rahoituslähteitä ja -tapoja etsitään kiivaasti. Valtiovarainministeriö on asettanut työryhmän, jonka tehtävänä on selvittää infrahankkeiden toteuttamista yhtiömallilla. Liikenneviraston toimeksiannosta Strafica Oy selvittää ns. hyötyjä maksaa -periaatteen soveltuvuutta valtion infrastruktuurihankkeiden rahoitukseen. Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän loppuraportissa (LVM 28.2.2018) on kirjaus: *Hyötyjä maksaa -mallia kehitetään edelleen ja hyödynnetään nykyistä laajemmin. Hyötyjä maksaa -mallissa esimerkiksi kunta tai joku muu valtion ulkopuolinen taho haluaa saamansa hyödyn perusteella maksaa osan valtion vastuulle kuuluvista menoista. Käytännössä kyse on esimerkiksi maan arvon noususta hyötyvien tahojen osallistumisesta liikennehankkeen rahoittamiseen.*

Kaupungit haluavat tuoda oman näkökulmansa aiheesta käytävään keskusteluun. Tämä kannanotto tiivistää Kuntaliiton kaupunkipoliittisen työryhmän, jossa on jäsenenä 23 suurimman kaupungin ja maakuntakeskuksen kaupunginjohtajat, ja Kuntaliiton lähtökohdat ja näkemykset asiassa.

Näkemykset tiivistettynä

1.

Hyötyjä maksaa -periaatteen näkökulmasta on perusteltua, että valtio osallistuu aiempaa voimakkaammin kaupunkiseutujen kestävästä liikennejärjestelmän investointeihin ja joukkoliikenteen rahoittamiseen.

Kuntien osuus Suomen liikenneväylänpidon kokonaiskustannuksista on korkea suhteessa niiden tehtäviin. Kunnat maksoivat vuosina 1990–2015 noin 45 prosenttia liikenneväylänpidon kokonaiskustannuksista (VTT 2017). Kaupunkien ja MAL-kaupunkiseutujen rooli on keskeinen liikenneväylänpidon rahoituksessa.

Kaupunkien omilla resursseillaan tekemistä investoinneista ja joukkoliikenteen kehittämisestä hyötyy aina kaupunkia laajempi alue ml. valtio verotuloina ja kansantalouden talouskasvuna. Jos asiaa tarkastellaan hyötyjä maksaa -periaatteen näkökulmasta, asetelma ei ole kaupunkien näkökulmasta taspainoinen mm. siksi, että kunnat eivät ole veronsaajia valtion keräämissä liikenteen erityisveroissa. Kaupungeilla on iso taloudellinen haaste selvittää niiden omista investointi- ja kunnossapitotarpeista.

Kaupunkiseutujen mahdollisuudet ja myös rahoituspohja joukkoliikennejärjestelmän kokonaisvaltaiseen kehittämiseen tulee turvata. Valtion tulee aiempaa vahvemmin osallistua joukkoliikenteen järjestämisen ja pitkäjänteisen kehittämisen rahoitukseen kaupunkiseuduilla. Tämä on tärkeää myös ilmastotavoitteiden kannalta.

2.

Kaupungit torjuvat ajatuksen, että valtio voisi tulla välillisestikään kiinteistöveron saajaksi.

Muutos olisi ristiriidassa kaupunkipolitiikan tavoitteiden kanssa. Kunnat tarvitsevat kiinteistöveron tuoton infra- ja muihin menoihin. Valtion osallisuus kiinteistöverosta edes välillisesti arvonleikkausmenettelyihin osallistumalla merkitsisi joko kuntien rahoitusaseman heikkenemistä ja vähemmän mahdollisuuksia investoida ja ylläpitää tarpeellista infrastruktuuria tai kiinteistöveron korottamista, mikä merkitsisi lisääntynyttä alueidenvälistä tasausta kaupunkiseuduilta valtakunnallisen infrastruktuurin toteuttamiseen.

Yleinen kaupungin kasvu ja siitä seuraava kiinteistöjen arvonnousu ja mahdollinen kiinteistöverotulon kasvu ovat tärkeä osa sitä rahoituspohjaa, jolla kunta järjestää palveluja ja investoi kaupunkikehitykseen.

Valtion ja kuntien osuudet liikenneväylänpidon kokonaisrahoituksesta



*Kunnat eivät ole veronsaajia valtion keräämissä liikenteen erityisveroissa, jotka ovat yli 8 miljardia euroa vuodessa

3.

Kaupungit torjuvat ajatuksen, että valtio voisi tulla mukaan maakäyttösopimukseen (muutoin kuin maanomistajana esimerkiksi asema-alueilla) siten, että kunnalle tulevasta sopimuskorvauksesta osa käytettäisiin valtakunnallisen infran rahoitukseen.

Muutos nykykäytäntöön olisi ristiriidassa kaupunkipolitiikan tavoitteiden kanssa. Valtion osallisuus maankäyttösopimuksissa merkitsisi vähemmän resursseja kaupunki-infrastruktuuriin ja palveluihin. Se merkitsisi myös lisääntyvää alueidenvälistä tasausta kaupunkiseuduilta valtakunnallisen infrastruktuurin toteuttamiseen.

Maankäyttö ja rakennuslaissa maanomistajan velvollisuus osallistua yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin joko maankäyttösopimuksen tai kehittämiskorvauksen kautta on sidottu kunnalle kaavan toteuttamisesta aiheutuvien kustannusten korvaamiseen (MRL 12a luku). Siten maanomistajan velvollisuus osallistua näihin kustannuksiin ei ole rajoittamaton, vaan perusteena on kunnalle aiheutuvat kustannukset. Maankäyttösopimuksen kohteena olevan alueen kehittäminen voi aiheuttaa kustannuksia muun kaupunkirakenteen muutostarpeina ja kaavan toteuttamisen edellytyksenä voi olla kaupunkirakenteeseen aikaisemmin tehdyt investoinnit. Kaavan toteuttamisesta kunnalle aiheutuvia kustannuksia maankäyttötulot kattavat osittain, eivätkä ne riitä kattamaan kaikkia kunnalle aiheutuvia kustannuksia. Kunnalle ei jää niistä voittoa eikä kerry ylimääräistä tuloa. Sopimuskorvauksen käyttäminen myös valtakunnallisen infrastruktuurin rakentamiseen olisi pois kaupunkikehittämisestä.

4.

Vaihtoehtoiset rahoitusmallit ovat käyttökelpoisia, kun ne tehdään täysin vapaaehtoiselta pohjalta eri sopimuspuolten kesken, esimerkiksi isoissa liikennehankkeissa tai MAL-sopimusten puitteissa, kuten tähänkin asti on tehty. Kunnan omassa harkintavallassa on, osallistuuko se valtion kustannuksiin.

Kaupunkiseutujen ja valtion välistä sopimuksellista yhteistyötä tulee kehittää ja pitkäjänteistä. Tehokkaan sopimuksellisuuden piirissä olevien kaupunkiseutujen määrää tulee lisätä. Sopimuksellisuudessa on huomioitava kaupunkiseutujen erilaiset tilanteet: sopimukset voivat olla rakenteeltaan ja sisällöltään erilaisia, sillä sopimussisältö riippuu kaupungin tarpeista ja olosuhteista.

Hyötyjä maksaa periaatteen varjolla ei tule luoda käytäntöä, joka edellyttää kuntien osallistumista valtion liikenneinfran rahoittamiseen. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan ns.

vaihtoehtoisten rahoitusmallien käyttäminen on tarkoitettu erityisesti suuriin liikennejärjestelmän kehityshankkeisiin. Lain tarkoituksena on, että valtio ja kunnat voivat sopivat hankkeiden rakentamisen kustannusten jaosta joustavasti ja vapaaehtoisuuden pohjalta.

Sopimismahdollisuus ei saa lisätä kuntien paineita osallistua valtion vastuulla olevien hankkeiden rahoitukseen, eikä asettaa kuntia keskenään eriarvoiseen asemaan niiden sijainnin ja taloudellisen tilanteen takia.

Parhaimmillaan valtio ja kunnat yhdessä myötävaikuttavat hankkeiden oikea-aikaiseen toteutukseen aidon kumppanuuden pohjalta. Tulisi päästä tilanteista, joissa tarpeelliset hankkeet seisovat, kun valtion sitoumuksista ei ole varmuutta.

5.

Valtion ja kuntien työnjakoa tulee selkeyttää. Liikenteen rahoitusta tulee tarkastella kokonaisuutena valtion ja kuntien työnjaon ja rahoitusvastuiden sekä liikenteen verotulojen kohdistumisen näkökulmasta.

Valtion tulee kantaa vastuu kansallisen liikenneinfran rahoituksesta ja sen vastuulla olevista perusväylänpidon resursseista niin, että liikenneverkko pysyy liikennöitävässä kunnossa.

Huolta on kannettava paitsi valtion liikenneverkon ja sen korjausvelan rahoituksesta myös kuntien rahoitusasemasta ja resurssien riittävyydestä niiden huolehtiessa laissa säädettyistä tehtävistään ja niiden vastuulla olevasta infrasta. Kuntainfran korjausvelan määräksi on arvioitu 7–10 mrd. euroa, josta katuverkon osuus on vajaa 2 mrd. euroa.

**Kuntainfran
korjausvelka
7–10 mrd. €**

- * toimitilojen osuus noin 5 mrd. €
- * katuverkon osuus vajaan 2 mrd. €
- * vesihuoltoverkoston osuus 1 mrd. €

<p>Valtio vastaa tienpidosta ja kunnat kadunpidosta.</p>	<p>Kuntien osuus liikenneväylänpidon kokonaiskustannuksista 1990-2015 oli noin 45 %.</p>
<p>Erilaiset kunnat ovat osallistuneet erilaisista syistä valtion maanteiden rakentamiskustannuksiin.</p>	<p>Kunnat ja valtio yhteisrahoittavat metro-, raide- ja tiehankkeita sopimusperusteisesti.</p>

Kunnilla ja kaupungeilla on perustuslain takaama itsehallinto. Kyse on ennen kaikkea asukkaiden itsehallinnosta kunnassa, mikä tarkoittaa, että kunta vastaa asukkaiden tarpeisiin ja odotuksiin ja kuntaa kehitetään asukkaiden haluamalla tavalla. Itsehallinnolliset tehtävät liittyvät erityisesti elinkeinoelämän ja työllisyyden edistämiseen, yhdyskunnan kehittämiseen ja asuntotuotantoon (mukaan lukien ARA-asuntotuotanto). Taloudellinen ulottuvuus on tärkeä osa itsehallintoa.

6.

Yhteiskuntataloudellinen kannattavuus ja koko yhteiskunnan tavoitteiden mukaisuus tulee olla valtakunnallisen infrastruktuurin toteuttamisen ja hankkeiden toteuttamisjärjestyksen perustana.

Kuntia ja kaupungeja ei saa kilpailuttaa keskenään. Kuntien osallistuminen hankkeiden rahoitukseen ei saa olla lähtökohta hankkeiden tarveharkinnalle ja toteuttamisjärjestykselle. Investointihankkeiden vaikutusten arvioitimenetelmiä on tarpeen kehittää sisällöltään laaja-alaisemmaksi, jolloin ne tukevat paremmin päätöksentekoa.

7.

Liikennepoliittisten ratkaisujen pitkäjänteisyyttä tulee lisätä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnan pohjalta ja nostamalla budjettirahoituksen tasoa. Liikennehankkeiden rahoitusmalleja on kehitettävä ja monipuolistettava, mutta ei kuntien kustannuksella.

Valtion velvollisuus on huolehtia sen vastuulla olevan infran rahoittamisesta.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tulee valmistella yhteistyössä kaupunkien ja kuntien kanssa vahvistaen elinvoimaa ja saavutettavuutta kasvavilla kaupunkiseuduilla ja maan eri osissa. Valtion liikenneinfran budjettirahoituksen tasoa on korotettava ja hankkeiden rahoitusmalleja monipuolistettava. Suomen tulee tehostaa EU-rahoituksen hyödyntämistä.

8.

Jos valtakunnallisesti luodaan kaupunkiseutujen tienkäyttömaksuille lainsäädännölliset edellytykset ja maksuja otetaan käyttöön, maksutulojen on kohdennettava lisäresurssina ko. kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Tienkäyttömaksujen käyttöönoton edellytyksenä on, että maksutulot kohdentuvat lisäresurssina ko. kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämiseen, eivätkä ne syrjäytä valtion rahoitusta. Jos valtakunnallisesti on päätetty lainsäädännöllisistä edellytyksistä ja kaupunkiseudulla päätetään maksujen kokeilusta tai käyttöönotosta, näin voidaan saada tarpeellista lisärahoitusta kaupunkien kestävästä liikenneinfrastruktuurin ja -politiikan toteuttamiseen. Tienkäyttömaksut ovat selvitysten perusteella vaikuttava keino tehostaa liikenneverkon käyttöä, ohjata kulkutapavalintoja, vähentää päästöjä ja saada lisärahoitusta järkeviin hankkeisiin.

Kuntaliiton kaupunkipoliittinen työryhmä

kaupunginjohtaja Jukka Mäkelä	Espoon kaupunki
pormestari Jan Vapaavuori	Helsingin kaupunki
kaupunginjohtaja Timo Kenakkala	Hämeenlinnan kaupunki
kaupunginjohtaja Kari Karjalainen	Joensuun kaupunki
kaupunginjohtaja Timo Koivisto	Jyväskylän kaupunki
kaupunginjohtaja Jari Tolonen	Kajaanin kaupunki
kaupunginjohtaja Stina Mattila	Kokkolan kaupunki
kaupunginjohtaja Esa Sirviö	Kotkan kaupunki
kaupunginjohtaja Marita Toikka	Kouvolan kaupunki
kaupunginjohtaja Jarmo Pirhonen	Kuopion kaupunki
kaupunginjohtaja Pekka Timonen	Lahden kaupunki
kaupunginjohtaja Kimmo Jarva	Lappeenrannan kaupunki
kaupunginjohtaja Timo Halonen	Mikkelin kaupunki
kaupunginjohtaja Päivi Laajala	Oulun kaupunki
kaupunginjohtaja Aino-Maija Luukkonen	Porin kaupunki
kaupunginjohtaja Jukka-Pekka Ujula	Porvoon kaupunki
kaupunginjohtaja Esko Lotvonen	Rovaniemen kaupunki
kaupunginjohtaja Lauri Inna	Salon kaupunki
kaupunginjohtaja Jorma Rasinmäki	Seinäjoen kaupunki
johtaja Jarkko Huovinen	Suomen Kuntaliitto
toimitusjohtaja Jari Koskinen	Suomen Kuntaliitto
pormestari Lauri Lyly	Tampereen kaupunki
kaupunginjohtaja Minna Arve	Turun kaupunki
kaupunginjohtaja Tomas Häyry	Vaasan kaupunki
kaupunginjohtaja Ritva Viljanen	Vantaan kaupunki

Suurimpien kaupunkien ja maakunta-keskusten merkitys Suomessa



Nämä kaupungit muodostavat Kuntaliiton kaupunkipoliittisen työryhmän.