

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman parlamentaarinen ohjausryhmä

## **Kuntaliiton ja Kuntaliiton kaupunkipoliittisen työryhmän kannanotto:**

# **Liikenne12- suunnitelmassa esitetty yhteisrahoitusmalli tulee korjata**

MAL-kaupunkiseudut ja muut isot kaupunkiseudut ovat toivoneet pitkäaikaisesti kestäviä periaatteita valtion osallistumiseen kaupunkiseutujen kestäväan kaupunkikehityksen investointeihin. Liikenne12-luonnoksessa esitetty yhteisrahoitusmalli koskisi kaikkia kaupunkiseutuja ja osittain myös kaikkia kuntia. Malli sisältää lukuisia ongelmia ja riskejä, eikä ole kuntien kannalta hyväksyttävissä. Kaupungit toivovat asiassa suoraa keskusteluyhteyttä valtion kanssa.

- Esitetty yhteisrahoitusmalli muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita. Se tekisi yleisen linjan lain tarkoittamasta ns. erityisestä syystä, jonka pohjalta kunta voi halutessaan osallistua valtion hankkeen kustannuksiin.
- Valtion politiikka on ristiriitaista. Samaan aikaan kun valtio havittelee lisääntyvää kuntien rahoitusta valtion liikenneinfraan, uhkaa sote-uudistus heikentää kaupunkien rahoitusasemaa ja investointikykyä.
- Yhteisrahoitusmalli lisäisi kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta, kun valtion hankkeen ajurina olisi kuntien kyky maksaa.
- Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea ainoastaan isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin.
- Esitetty yhteisrahoitusmalli ja mm. siinä esitetty periaatetta, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa, on kohtuuton.



- Valtion hankkeet aiheuttavat kunnille kustannuksia esimerkiksi katuverkon, kunnallistekniikan, joukkoliikenteen sekä muiden investointiin välittömästi liittyvien kustannusten myötä. Tätä rasiusta ei tule kaavilla tavalla enää lisätä.

Ns. erityiseen hyötyyn perustuva osallistuminen valtion tien- tai radanpidon kustannuksiin kirjattiin vuonna 2016 maantielakiin (10 §) ja ratalakiin (7 §). Lakimuutoksen perusteluissa sanotaan mm., että tarkoituksena on mahdollistaa vaihtoehtoisten rahoitusmallien käyttäminen erityisesti suurissa liikennejärjestelmän kehityshankkeissa. Edelleen todetaan, että tarkoitus ei ole muuttaa nykyistä käytäntöä, että valtio ja kunnat sopivat hankkeiden rakentamisen kustannusten jaosta joustavasti ja vapaaehtoisuuden pohjalta. Tätä periaatetta ei myöskään hyötyjä maksaa -periaatteen varjolla saa heikentää.

Kunnat tarvitsevat saamansa maankäyttömaksut ja ns. kaavoitushyödyn kunnallistekniikan toteutukseen. Jos näitä tuloja hyödynnettäisiin yhteisrahoitusmallissa, kunnat tarvitsisivat lisärahoitusta niiden omaan infraan. Tällöin kunnille vaihtoehdoksi jäisi lisäveroitus, lainoitus tai yksityisten toimijoiden kustannusrasituksen lisääminen sopimuksissa, mikä vaarantaisi monen välttämättömän investoinnin toteutumisen. On myös huomioitava, etteivät kunnat ole edunsaajia valtion keräämissä liikenteen erityisveroissa.

## **Sopimuksellinen yhteistyö**

Liikenne12-valmistelussa on tuotu esille, että yhteisrahoitusmallin lähtökohdaksi on kesän 2020 MAL-neuvottelujen tulos. Kaupunkiseudut eivät pidä tätä hyväksyttävä lähtökohta valtakunnalliselle kustannusjakomallille, sillä se laajentaisi neuvottelutuloksen kaikille kaupunkiseuduille. Myöskään MAL-kaupunkiseutujen näkökulmasta malli ei ole sellaisenaan sovelias lähtökohta seuraavaksi neuvoteltavien sopimusten kustannusjaoille.

MAL-seutujen osalta kustannusjaot valtion hankkeiden ja kuntien hankkeiden osalta tulisi määritellä prosenttiosuuksina valtion ja kaupunkiseutujen yhteisessä jatkotyössä. Valtion väyläinvestointien kustannusten siirtämistä kategorisesti kuntien vastuulle ei voida lähtökohtaisesti hyväksyä. Tämän lisäksi muut kuin MAL-kaupunkiseudut tarvitsevat suoran neuvotteluyhteyden luomista valtion kanssa. Sopimuksellisessa yhteistyössä kustannusvastuut ovat neuvottelujen tulos, ei yksipuolinen päätös.

## **Kaupunkiseutujen kyky investointeihin turvattava**

Kuntatalous on ollut jo ennen koronaepidemiaa heikossa tilanteessa ja myös kaupunkien talouden kestävyys on ollut hälyttävä.

Kasvu on kallista kaupungeille, ja ilman kasvuakin kaupunkien on investoitava elinkeinoelämän kehittämiseen ja yhdyskuntarakenteeseen. Valtio hyötyy kaupunkien investoinneista paremmin toimivina työmarkkinoina ja vero-vaikutuksina, joita rakennushankkeet ja elinkeinoelämän edellytysten parantaminen synnyttävät. Kansantalous hyötyy talouskasvuna. Valtakunnallisesta infrasta, kuten nopeista raideyhteyksistä, ei synny maankäyttö- ja kiinteistökehityshyötyjä ilman, että kaupungit panostavat vahvasti niiden omaan infraan, asumiseen ja palveluihin. Valtion investoinneilla on suuri merkitys alueellisen kehityksen, saavutettavuuden sekä kestävän ja turvallisen liikkumisen ja kuljettamisen kannalta.

Koko Suomen etu on, että kaupungit olisivat elinvoimaisia ja niillä säilyisi kyky investoida niiden omaan infraan ja kaupunkikehittämiseen. Liikenne12-suunnitelmalla tulisi edistää pitkäjänteisesti tavoitteita tukevia vaikuttavia hankkeita.

Kaupungit haluavat antaa tukensa Liikenne12-suunnitelman valmistelulle ja toivovat aidosti vuorovaikutteista yhteistyötä valtion kanssa kaupunkeja koskevien toimenpiteiden ja linjausten valmistelussa.

Kunnat ja Kuntaliitto ottavat tarkemmin kantaa Liikenne12-luonnoksen eri aihepiireihin tulevissa suunnitelmaluonnoksesta antamissaan lausunnoissa.

KUNTALIITTO                      KUNTALIITON KAUPUNKIPOLIITTINEN TYÖRYHMÄ

(allekirjoitukset viimeisellä sivulla)

Tiedoksi

kuntaministeri Sirpa Paatero, ympäristö- ja ilmastoministeri Krista Mikkonen, valtiovarainministeri Matti Vanhanen, liikenne- ja viestintävaliokunta, valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

## Allekirjoittajat

Jukka Mäkelä  
Kaupunginjohtaja  
Espoo

Jan Vapaavuori  
Pormestari  
Helsinki

Timo Kenakkala  
Kaupunginjohtaja  
Hämeenlinna

Kari Karjalainen  
Kaupunginjohtaja  
Joensuu

Timo Koivisto  
Kaupunginjohtaja  
Jyväskylä

Jari Tolonen  
Kaupunginjohtaja  
Kajaani

Stina Mattila  
Kaupunginjohtaja  
Kokkola

Esa Sirviö  
Kaupunginjohtaja  
Kotka

Marita Toikka  
Kaupunginjohtaja  
Kouvola

Jarmo Pirhonen  
Kaupunginjohtaja  
Kuopio

Pekka Timonen  
Kaupunginjohtaja  
Lahti

Kimmo Jarva  
Kaupunginjohtaja  
Lappeenranta

Timo Halonen  
Kaupunginjohtaja  
Mikkeli

Päivi Laajala  
Kaupunginjohtaja  
Oulu

Aino-Maija Luukkonen  
Kaupunginjohtaja  
Pori

Jukka-Pekka Ujula  
Kaupunginjohtaja  
Porvoo

Ulla-Kirsikka Vainio  
Kaupunginjohtaja  
Rovaniemi

Tero Nissinen  
Kaupunginjohtaja  
Salo

Jaakko Kiiskila  
Kaupunginjohtaja  
Seinäjoki

Lauri Lyly  
Pormestari  
Tampere

Minna Arve  
Kaupunginjohtaja  
Turku

Tomas Häyry  
Kaupunginjohtaja  
Vaasa

Ritva Viljanen  
Kaupunginjohtaja  
Vantaa

Minna Karhunen  
Toimitusjohtaja  
Kuntaliitto