

## Kehyskuntien lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta

Kehyskuntaverkosto\* kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta antaa lausunto Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksesta ja haluaa tuoda esiin kehyskuntien yhteisen näkemyksen. Kehyskunnat pitävät valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua erittäin tärkeänä ja kiinnittävät lausunnotsaan huomiota erityisesti alueiden väliseen saavutettavuuteen, liikennejärjestelmän rahoitukseen ja liikenteen kestävyteen.

### Alueiden välinen saavutettavuus

Kehyskunnat ovat osa maamme suurimpia kaupunkiseutuja ja suurten kaupunkiseutujen välisen saavutettavuuden edistäminen on myös kehyskuntien etu, jota valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma edistää.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi määritellä tarkemmin ne periaatteet, joiden perusteella tieliikenneinvestointeja priorisoidaan ja aikataulutetaan. Liikennehankkeiden suunnittelun ja toteuttamisen ohjelmoinnin tulee perustua esitettyjen tavoitteiden mukaisesti pääväylien merkittävimpiin palvelutasopuutteisiin vastaamiseen sekä investointien vaikuttavuuden arvioimiseen.

Kestävän talouskasvun ja liikenteen tiukkojen päästövähennystavoitteiden kannalta on tärkeää, että elinkeinoelämän ja joukkoliikenteen keskeiset kuljetusreitit ovat sujuvia ja matka-ajat ovat ennakoitavissa sekä pääväylillä että poikittaisliikenteessä. Myös poikittaisliikenteellä on tärkeä merkitys vientiteollisuudelle, sisämaan merkittävien kaupunkiseutujen kehittämismahdollisuuksille sekä tasapainoiselle aluekehitykselle.

Valtakunnallisten pääväylähankkeiden ja alueellisten liikennejärjestelmäratkaisujen yhteensovittaminen kestävästi tulee mahdollistaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman myötä.

Kaupunkiseutujen sisäisen saavutettavuuden kehittämisessä MAL-sopimuksilla on keskeinen rooli, ja MAL-sopimusten yhteydessä sovitut kaupunkiseutujen tarpeet tulee sisältyä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

### Liikennejärjestelmän rahoitus

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisältyvä yhteisrahoitusmalli on kohtuuton. Sen mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa. Tällainen malli muuttaisi käytännössä valtion ja kuntien kustannusvastuita. Se tekisi yleisen linjan lain tarkoittamasta ns. erityisestä syystä, jonka pohjalta kunta voi halutessaan osallistua valtion hankkeen kustannuksiin. Valtion hankkeet aiheuttavat kunnille merkittäviä lisäkustannuksia katuverkon, kunnallistekniikan, joukkoliikenteen sekä muiden investointiin välittömästi liittyvien kustannusten myötä samaan aikaan, kun sote-uudistus heikentää kuntien rahoitusasemaa ja investointikykyä. Tätä rasiusta ei tule enää lisätä. Yhteisrahoitusmallin tulisi koskea vain isoja hankekonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin. Lähtökohtana on, että valtio vastaa valtion väylistä ja kunnat katuverkosta.

Esitys lisäisi kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta, sillä valtion hankkeiden peruste nojaisi kuntien kykyyn maksaa hankkeista merkittävä osa. Kun kuntien koko ja käytettävissä olevat resurssi vaihtelevat paikallisten olosuhteiden mukaan, johtaisi tällainen malli siihen, että vain varakkaat kunnat voisivat parantaa asemaansa.

Kuntien maankäyttötulot on korvamerkitty tarpeelliseen kaupunkikehittämiseen. Maankäyttötulot kattavat osittain kaavan toteuttamisesta kunnalle aiheutuvia kustannuksia. Korvaustasot perustuvat lakiin (MRL 12a luku). Kunnat tarvitsevat saamansa maankäyttömaksut ja ns. kaavoitushyödyn kunnallistekniikan toteutukseen. Jos näitä tuloja hyödynnettäisiin yhteisrahoitusmallissa, kunnat tarvitsisivat lisärahoitusta niiden omaan infraan. Kunnille jäisi vaihtoehdoksi kattaa vaje korottamalla verotusta.

Valtion investoinneilla on suuri merkitys alueellisen kehityksen, saavutettavuuden sekä kestävän ja turvallisen liikkumisen ja kuljettamisen kannalta. Liikenne12-suunnitelmalla tulisi edistää pitkäjänteisesti tavoitteita tukevia vaikuttavia hankkeita. Esitetyn kaltainen kaupunkiseutujen korkea rahoitusosuus valtion hankkeissa vaarantaisi yhteiskuntataloudellisesti tärkeitä kuntien ja myös valtion investointeja.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetty tieliikenteen pääväylien parannusinvestointien rahoitustaso on riittämätön. Suunnitelmassa on esitetty tavoitteet ja kuvattu merkittävimmät haasteet, mutta näihin vastaamisen keinot jäävät määrittelemättä. Priorisoitavien hankkeiden eteneminen on varmistettava.

Suunnitelmaluonnoksessa esitetty niukka rahoitus vie pohjaa seuraavalta MAL-sopimuskaudelta sekä uusien että vanhojen MAL kaupunkiseutujen osalta. MAL-sopimusmenettelyjen laajentuessa uusille kaupunkiseuduille, valtion tulisi lisätä rahoitustaan ja varmistaa MAL-alueiden yhdenvertainen rahoitus.

### **Kestävä liikkuminen/liikenteen kestävyys**

Kehyskuntien näkemys on, että liikennejärjestelmäluonnoksessa esitettyjen ratkaisujen tulee huomioida liikennejärjestelmän toimivuus kestävästi maan eri osissa.

Raideliikenteen edistäminen on osa ilmastoystävällistä ja joukkoliikennepainotteista liikkumista, mitä tulee kehittää. Keskeisiä toimenpiteitä tältä osin ovat radan välityskyvyn lisääminen (lisäraiteita pullonkauloihin), kulunvalvonnan parantaminen, lähijunaliikenteen kehittäminen ja kaluston määrän lisääminen.

Kestävän liikkumisen eli joukkoliikenteen (ml. raideliikenne) ja kävely- ja pyöräilyverkoston rahoitusta tulee kaupunkiseuduilla lisätä. Korona vaikutusten vuoksi joukkoliikenne tarvitsee edelleen taloudellista tukea, jotta aikaisempien vuosien myönteisesti jatkunut matkustajamäärien kehitys voidaan palauttaa. Joukkoliikenteen pääseminen jaloilleen koronakriisin jälkeen on edellytys kestävästä liikkumisesta, saavutettavuudesta ja liikenteen vähäpäästöisyyden tavoitteille.

#### **Kehyskuntaverkoston puolesta**

Oskari Auvinen,  
kehyskuntaverkoston työvaliokunnan pj.  
Kangasalan kaupunginjohtaja,  
puh. 040 133 6311  
oskari.auvinen@kangasala.fi

Erkko Nykänen,  
kehyskuntaverkoston puheenjohtaja,  
Siilinjärven kunnanhallituksen puheenjohtaja  
puh. 044 365 4416  
erkko.nykanen@gmail.com

\* Kuntaliiton koordinoimassa kehyskuntaverkostossa on mukana 44 suuren kaupungin kehyskuntaa. Verkosto on perustettu vuonna 2015 jäsentensä yhteisen edunvalvonnan edistämiseksi. Verkosto haluaa kirkastaa kehyskuntien roolia ja merkitystä niin seudullisella kuin kansallisellakin tasolla. Verkoston kunnissa asuu kaikkiaan 870 000 asukasta ja ne ovat merkittävä osa kaupunkiseutujensa elinvoimaa. Kehyskunnat haluavat luoda ja lisätä kansallista kilpailukykyä ja hyvinvointia kaupunkiseutujen yhteistyötä vahvistamalla. Kehyskuntien merkitys osana kaupunkiseutujen työssäkäyntialueita on myös tärkeä. Kehyskunnissa sijaitsee noin 58 000 yritystoimipaikkaa, joissa työskentelee 172 000 työntekijää. Liikevaihtoa niistä kertyy yhteensä 44 100 M€ vuodessa.

*Verkostoon kuuluvat KUUMA -seudun kunnat: Hyvinkää, Järvenpää, Kirkkonummi, Kerava, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti; Tampereen kehyskunnat: Hämeenkyrö, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Vesilahti, Ylöjärvi; Turun kehyskunnat: Aura, Kaarina, Lieto, Naantali, Raisio, Rusko; Oulun kehyskunnat: Ii, Kempele, Liminka, Muhos, Tyrnävä; Jyväskylän kehyskunnat: Laukaa, Muurame; Kuopion kehyskunnat: Leppävirta, Siilinjärvi; Lahden kehyskunnat: Asikkala, Heinola, Hollola, Orimattila sekä Joensuun kehyskunnat: Kontiolahti ja Liperi sekä Eura, Ilmajoki, Janakkala, Sotkamo ja Ulvila.*