

Vaikuttava ja ennakoitava kumppanuus

Väylä2024 9.2.2024

Toimitusjohtaja Minna Karhunen



Missiomme:

**Kunnat luovat
perustan asukkaiden
hyvälle elämälle.**

**Kuntaliitto tekee
työtä, jotta kunnat
onnistuvat
tehtävässään.**



**Kestävä
yhdyskunta
ja ympäristö**

Maapolitiikka, maankäytön
suunnittelu, kaavoitus
Liikenne ja liikkuminen,
joukkoliikenne
Katujen suunnittelu,
rakentaminen, kunnossapito
Energiantuotanto ja -jakelu

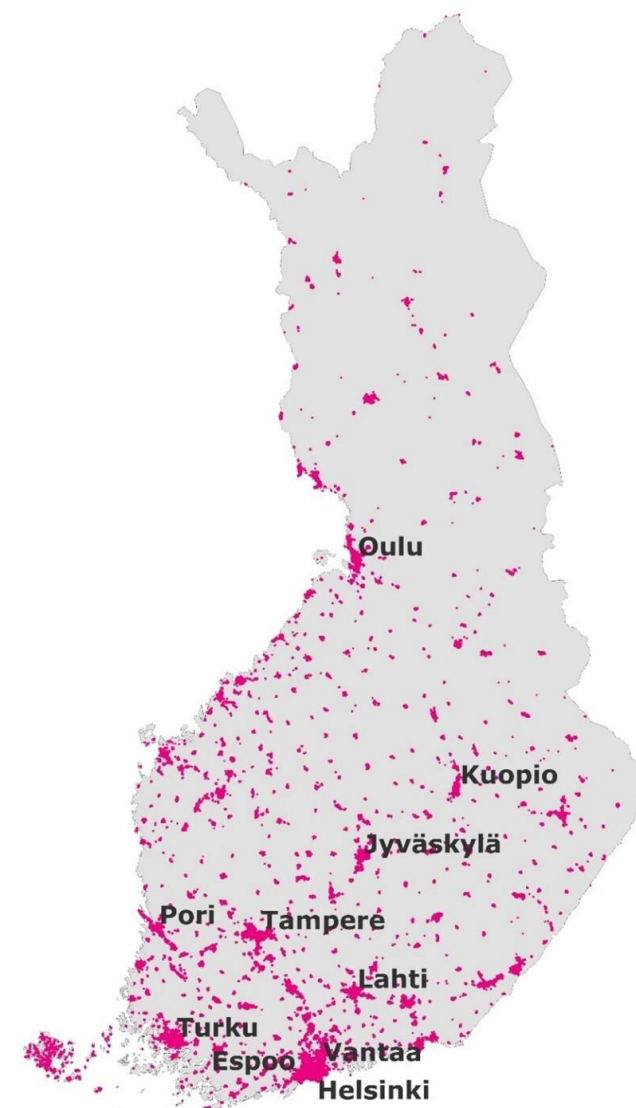
**Toimiva
liikenne-
järjestelmä ja
tekninen
infra**

Rakennusvalvonta
Asuntotoimi
Vesihuolto
Jätehuolto
Ympäristönsuojelu,
terveellinen elinympäristö
Turvallisuus,
varautuminen

Kuntien katuverkko

MAAKUNNITTAIN		
Maakunta	Katuverkon pituus (km)	Osuus koko katuverkosta
Uusimaa	6 130	20 %
Pirkanmaa	2 770	9 %
Pohjois-Pohjanmaa	2660	9 %
Varsinais-Suomi	2590	8 %
Satakunta	1 650	5 %
Lappi	1550	5 %
Keski-Suomi	1 540	5 %
Kymenlaakso	1 450	5 %
Pohjois-Savo	1 380	4 %
Etelä-Pohjanmaa	1 370	4 %
Päijät-Häme	1 320	4 %
Etelä-Karjala	1 170	4 %
Pohjanmaa	1 150	4 %
Kanta-Häme	1 130	4 %
Pohjois-Karjala	1 050	3 %
Etelä-Savo	880	3 %
Kainuu	520	2 %
Keski-Pohjanmaa	470	2 %
Ahvenanmaa	390	1 %

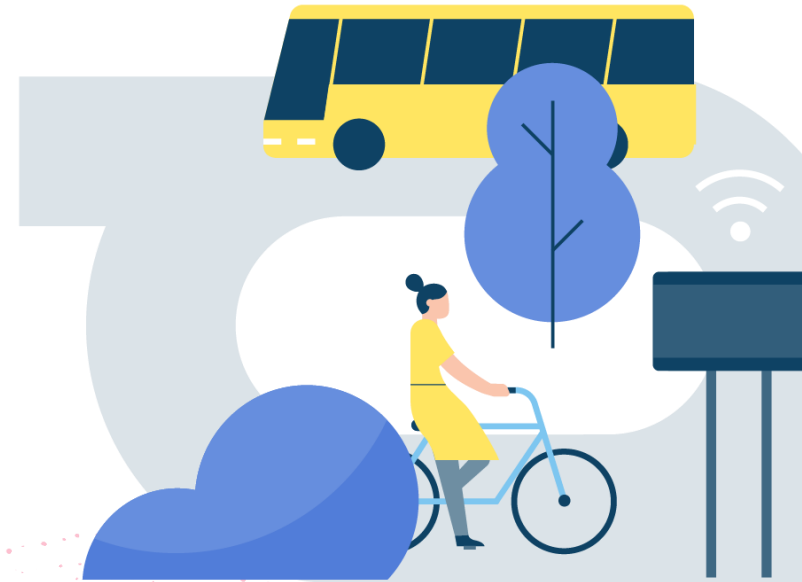
KUNNITTAIN	
Kunta	Katuverkon pituus (km)
Helsinki	1 410
Oulu	1 060
Espoo	960
Vantaa	890
Tampere	840
Kouvola	770
Lahti	720
Turku	710
Pori	640
Jyväskylä	620
Lappeenranta	590
Kuopio	560
Joensuu	450
Hämeenlinna	440
Seinäjoki	430
Rovaniemi	400



Lähde: Traficom 2023, Digiroad

Kuntien ja valtion työnjako ja vastuut

- Valtio vastaa maanteiden ja ratojen kustannuksista.
- Kunnat vastaavat katujen sekä raitiotie- ja metroliikenneverkostojen kustannuksista.
- Kunnat, Väylävirasto ja ELY-keskukset tekevät yhteistyötä sopimusperusteisesti.
- Yhteistyön tulee olla kunnan ja valtion vastuisiin perustuvaa myös kustannusjaon osalta.
- Jokaisella organisaatiolla on omat tehtävänsä ja vastuunsa ja taloudelliset kestävyysvaateensa.

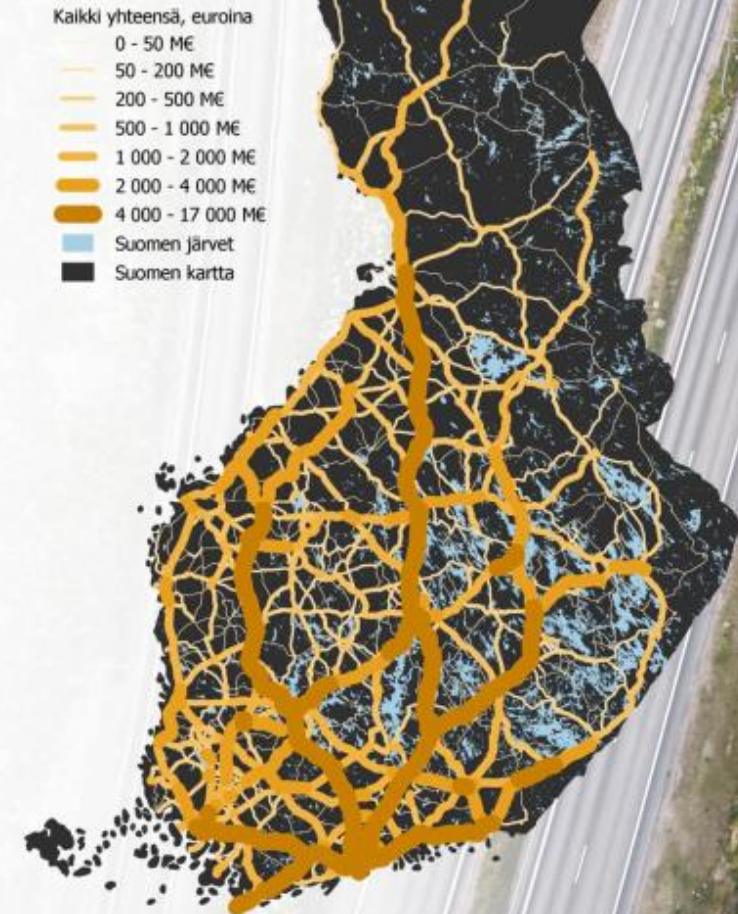
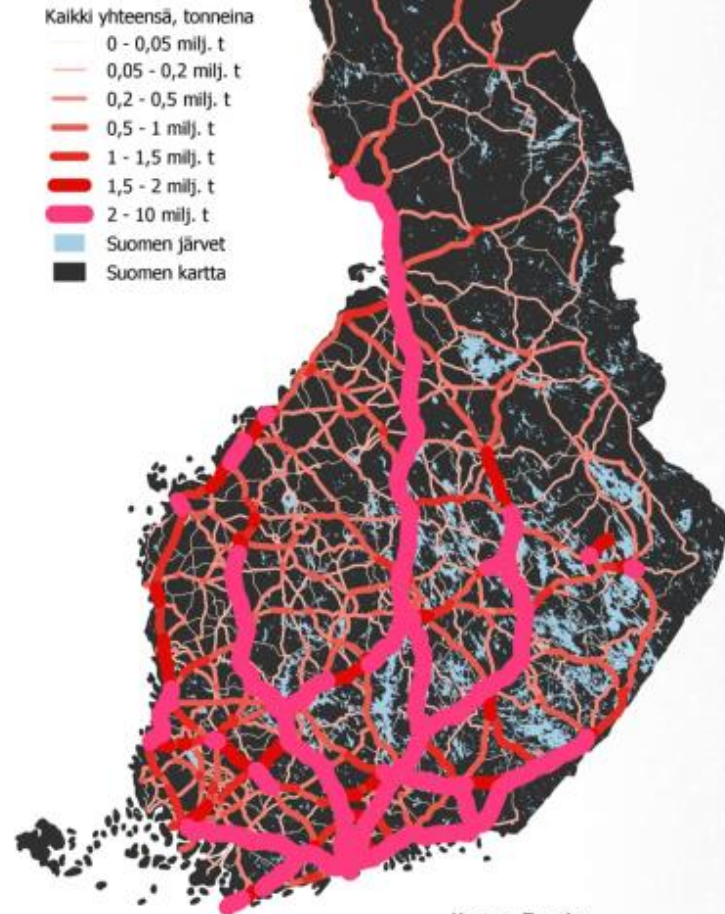
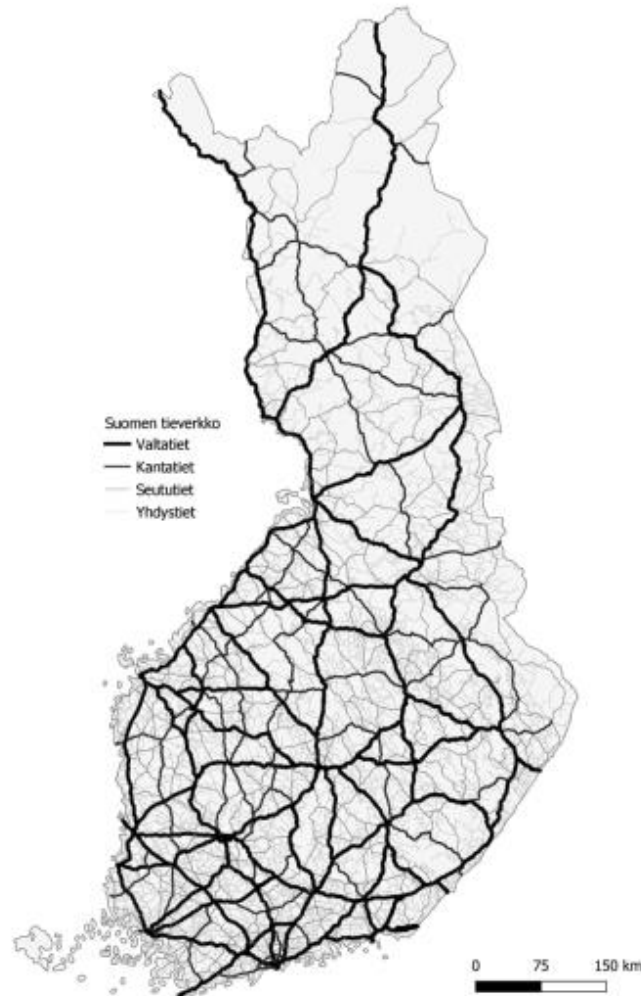


Väylien merkitys kunnille

- Kuntien, kaupunkien ja alueiden elinehto on hyvä saavutettavuus.
 - Elinkeinoelämän sijoittuminen ja toimintaedellytykset.
 - Kaupunkiseutujen sisäinen ja välinen saavutettavuus.
 - Työmarkkinoiden toimivuus, aluetalouksien kehitys.
 - Raideyhteydet laajentavat työmarkkinoita.
- Suomelle kansainväliset yhteydet ovat elintärkeitä.
 - Ulkomaankauppa, huoltovarmuus, maanpuolustus
- Tarvitsemme pääväyliä ja alempaa tieverkkoa, perusväylänpitoa ja myös teiden ja ratojen kehittämistä
- Myös yksityistiet ovat tärkeä osa liikenneverkkoa.



Kuljetukset valtion tieverkolla

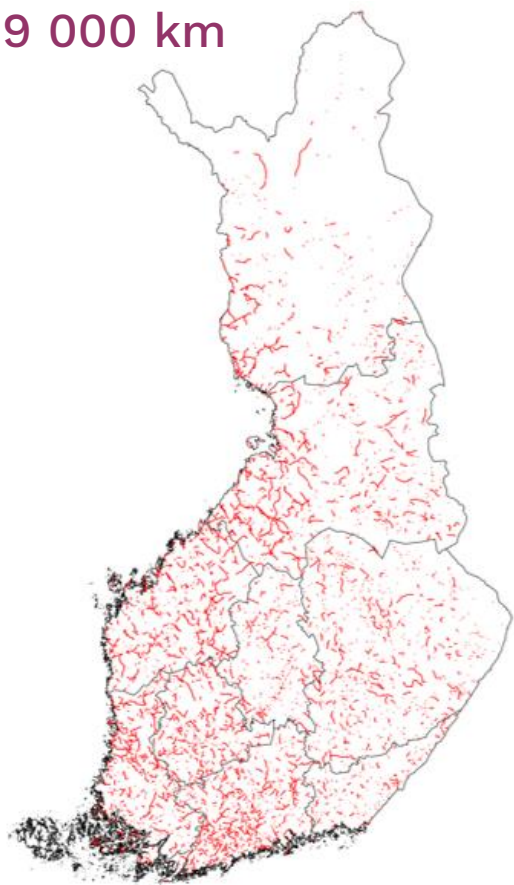


Kartat: Destia

Huonokuntoisia teitä on kaikkialla

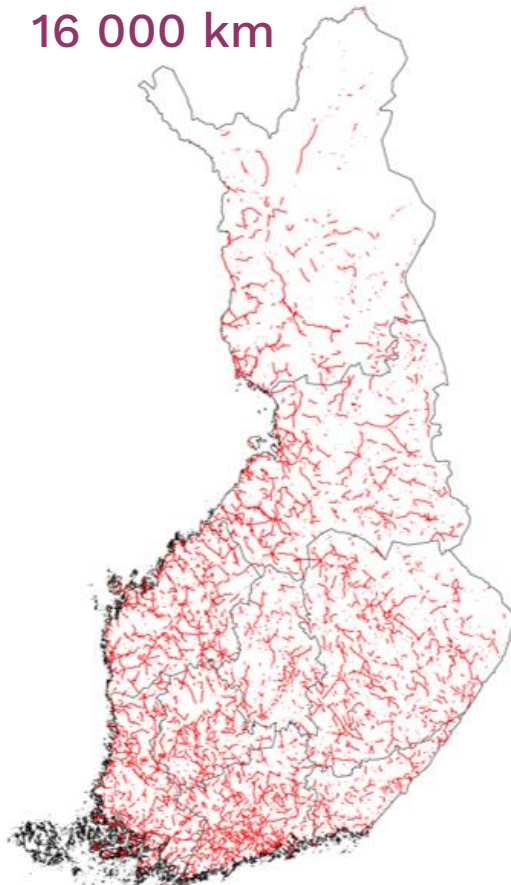
2024

Huonokuntoisia teitä
9 000 km



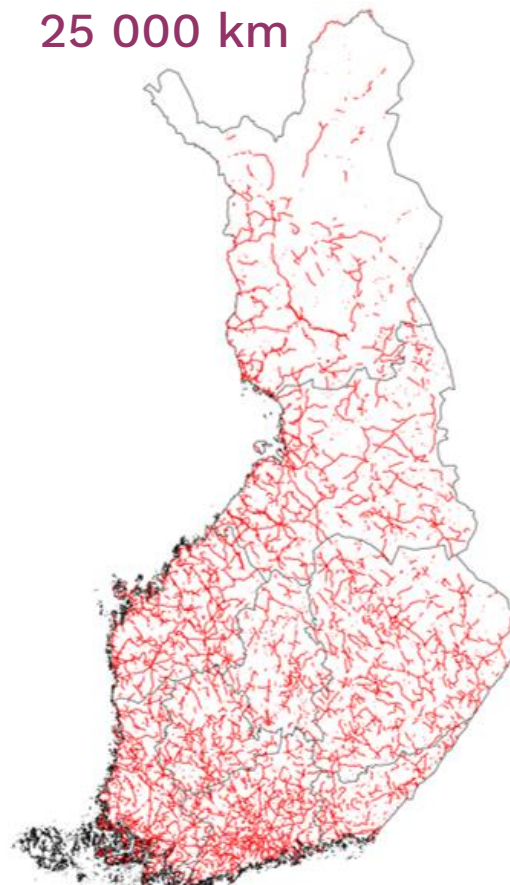
2030

Huonokuntoisia teitä
16 000 km



2036

Huonokuntoisia teitä
25 000 km



Toimintaympäristömme

Palvelurakenneuudistus

Väestörakenne, ikääntyminen,
matala syntyvyys

Osaavan työvoiman saatavuuden
heikentyminen

Kaupungistuminen jatkuu,
erilaistuvat alueet ja kunnat

Digitalisaation hyödyntäminen

Turvallisuustilanne,
varautuminen, kriittinen infra

Logistinen haavoittuvuus,
Suomen saavutettavuus

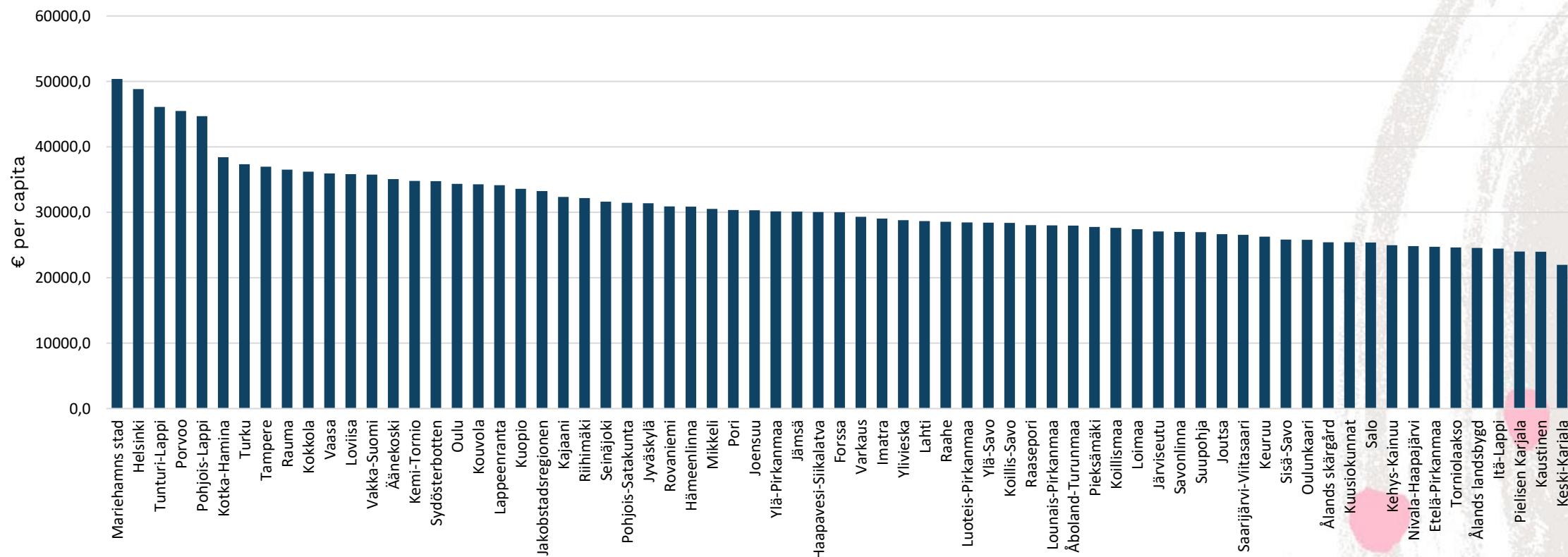
Ilmastonmuutoksen hillintä,
sopeutuminen

Vihreän siirtymän mahdollistaminen

Heikentynyt julkisen talouden,
ml. kuntatalouden, näkymä,
investointikyky

Kunnat mahdollistavat talouden kasvua

BKT asukasta kohden seutukunnittain vuonna 2021



(Lähde: Tilastokeskus)

23 suurinta kaupunkiseutua

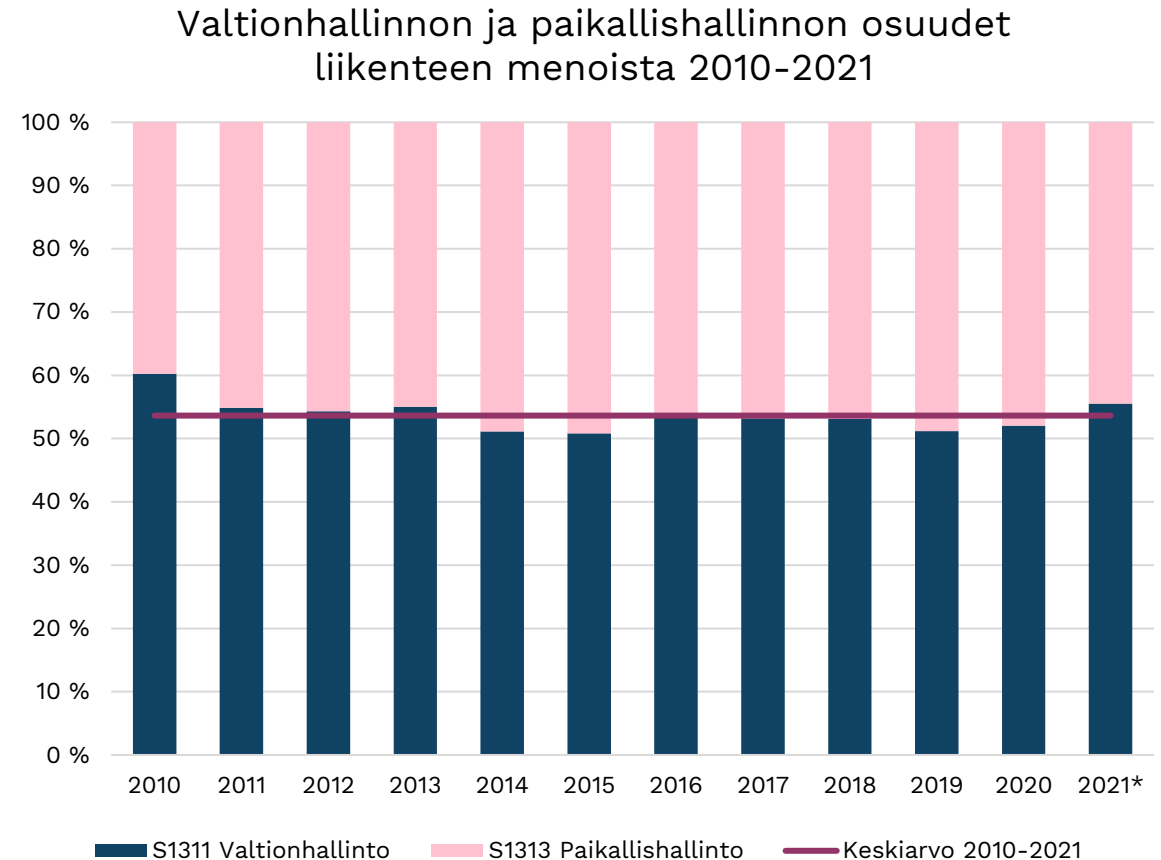


Pitkäjänteisyys, ennakointi

- Valtion liikennepoliittisiin prioriteetteihin ja rahoitukseen tarvitaan lisää vakautta.
- Kunnissa liikennepolitiikan heilahtelut vaikuttavat
 - elinkeino- ja asuntopolitiikkaan
 - maankäytön suunnitteluun
 - liikenneturvallisuus- ja ilmastotyöhön
 - joukkoliikenteen ja kestävän liikkumisen edistämiseen
- Kunnat eivät voi saavuttaa etenkin liikenteen ilmastotavoitteitaan ilman, että valtio käyttää omia ohjauskeinojaan.
 - Esim. ajoneuvokannan uudistuminen ja käyttövoimamurros.

Valtion ja kuntien nettomenot liikenteestä noin 50/50

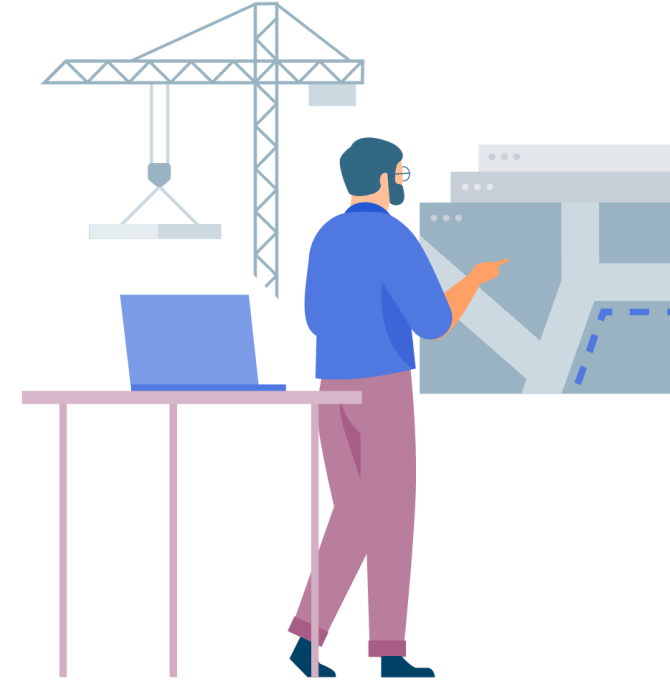
- Kuntien nettomenot liikenteeseen olivat v. 2021 noin 2500 M€ (ennakkotieto).
- Kuntakohtaiset erot menoissa (investoinnit, kunnossapito, joukkoliikenne) ovat erittäin suuria.
 - Kuutoskaupunkien ja kaupunkimaisten kuntien osuus muodostaa valtaosan.



Lähde: Tilastokeskus, Julkisyhteisöjen menot tehtävittäin (vuosi 2021: ennakkotieto).

MAL-sopimukset

- MAL-sopimukset (hankkeet ja niiden rahoitus) ovat osa kansallista kaupunkipolitiikkaa – kaupunkien ja kaupunkiseutujen keskeinen merkitys on tunnustettava ja valtion resursoinnin on oltava riittävää.
- MAL-sopimus on instrumentti, joka on suunnattu maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamiseen ja niihin liittyvien kuntarajat ylittävien ongelmien ratkaisemiseen kaupunkiseuduilla.
- MAL-sopimukset ovat vahvistaneet kaupunkiseutujen kuntien välistä yhteistyötä ja koordinointia MAL-kysymyksissä.

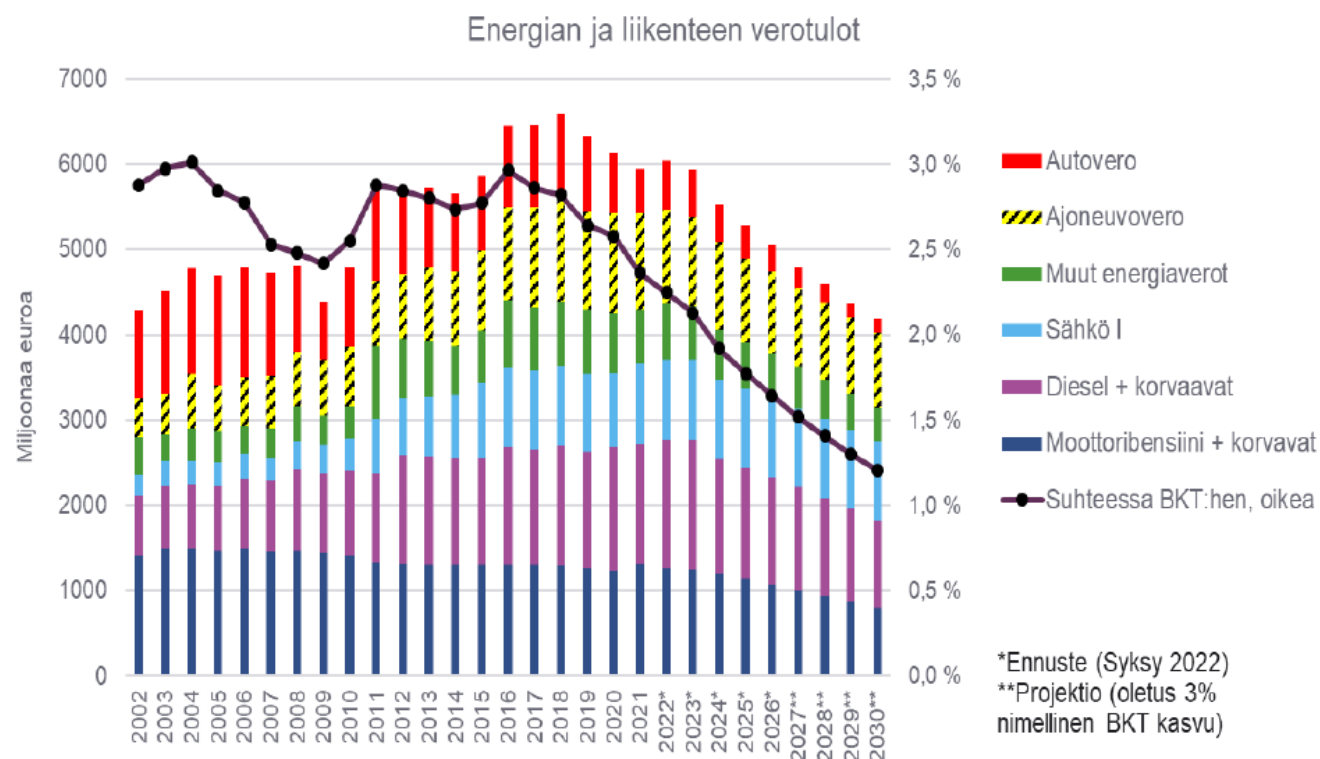


Tarvitaan myös muita sopimusmuotoja

- Myös muut kaupungit tarvitsevat yhteistyötä valtion kanssa.
 - Kynnysinvestoinnit maankäytölle ja elinkeinoille.
 - Vihreän siirtymän investoinnit ja teollisuus.
 - Maankäytön tiivistyminen ja valtion tiet.
 - Asemanseutujen kehittäminen.
 - Liikenneturvallisuushankkeet, kestävä liikkuminen, pyörätieverkko.
- Valtakunnallisten tarpeiden ohella tarvittaisiin lisää huomiota yhteisten tavoitteiden mukaisiin alueellisiin ja paikallisiin hankkeisiin.



Ajoneuvokannan sähköistyminen heikentää valtion veropohjaa



Jos liikenteen ja energian verojen osuus BKT:sta haluttaisiin vuonna 2030 pitää vuoden 2019 tasolla, tulisi niihin tehdä 5 mrd. veronkorotukset.

Lähteet: Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän raportti 2021; Teräväinen 2022.

Liikenteen rahoituksen ja verotuksen uudistaminen välttämätöntä

- Tarvitaan vaihtoehtojen punnintaa ja vaikutusten arviointia ja avointa keskustelua ja vuorovaikutusta.
 - Vaikutukset liikennejärjestelmään, asumiseen, työssäkäyntiin, elinkeinoelämään, hyvinvointiin, yhdenvertaisuuteen, liikenteen kielteisiin ulkoisvaikutuksiin kuten päästöt, ruuhkat, onnettomuudet.
- Helppoa ratkaisua rahoituspohjan kehittämiseksi ei ole näköpiirissä.
- Kunnat eivät ole olleet edunsaajia valtion keräämissä liikenteen erityisveroissa, vaikka niillä on iso rooli liikenteen rahoituksessa.
- Tulisi tarkastella avoimin silmin myös Norjan ja Ruotsin kokemuksia ja suunnitteilla olevia malleja.

Maanarvon nousu rahoituskeinona?

- Kunnilla ja kaupungeilla on rajalliset ja epätasaiset mahdollisuudet hyödyntää maanarvon nousua liikennehankkeiden rahoituksessa.
- Hyödyntäminen rajoittuu suurimpien kaupunkien kaupunkikehityshankkeisiin vetovoimaisissa sijainneissa.
- Arvonnousua ei ole kanavoitavissa valtion liikenneinfraan.
- Maankäyttömaksutulot tuloutuvat kunnalle vasta, kun kunnan vastuulla oleva yhdyskuntarakentaminen tehdään.
- Käynnissä on lakimuutoksia, joissa riskinä on, että kuntien mahdollisuudet rahoittaa maanarvon nousulla edes omalla vastuullaan olevaa kaava-alueeseen liittyvää infraa kapenevat.



**Kunnat tarvitsevat
yhteistyötä valtion kanssa.
Väylävirasto on kunnille
tärkeä kumppani, jotta
yhteistä hyvää voidaan
saavuttaa.**

Kiitos.

Minna Karhunen
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi
@MinnaKarhunen



www.kuntaliitto.fi