

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?**

Liikenne 12 -suunnitelman tulisi vahvistaa pitkäjänteisyyttä ja ennakoitavuutta liikennepolitiikassa. Kuntien näkökulmasta suunnitelman tärkein tehtävä on kirkastaa valtion tahtotila ja priorisoinnit liikennejärjestelmän kehittämisessä ja mihin valtio sitoutuu. Tavoitteena tulisi olla suunnitelma, joka luo yli hallituskausien kestävä pohjan ja näkymän liikennejärjestelmän kehittämiselle ja rahoituskehyselle samalla, kun toimintaympäristön muutokset huomioidaan. Tässä suhteessa Liikenne 12 -prosessissa ja pää-töksenteossa on vielä paljon kehitettävää.

Liikennejärjestelmän kehittämisen kolme tavoitetta, toimivuus, turvallisuus ja kestävyys, ovat kannatettavia ja perusteltuja nykyisessä toimintaympäristössä. Myös strategiset linjaukset ovat kannatettavia, vaikkakin jäävät sisällöltään hyvin yleisiksi. Epäsuhta muodostuu tavoitteiden ja linjausten suhteesta toimenpideohjelman sisältöön ja sen niukkaan rahoitus-kehykseen.

Suunnitelman alueelliset painotukset on muodostettu hyvin laajojen ja myös pohjois-eteläsuunnassa pitkien aluekokonaisuuksien pohjalta. Kau-punkiseutuja on käsitelty yhtenä kokonaisuutena. Tällöin painotukset eivät välttämättä täysin kuvaa alueiden, maakuntien ja kaupunkiseutujen erityispiirteitä ja tarpeita. Alueellisten painotusten tunnistaminen on tärkeää ja tarkastelua tulisi jatkossa kehittää.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan lyhyesti Pohjoisen ja Itäisen Suomen ohjelmat ja liikenneyhteyksien kehittämistarpeet länteen muuttuneessa turvallisuustilanteessa. Etenkään itärajan alueen liikenteellisiä erityispiirteitä ja kehittämistarpeita ei avata juuri lainkaan kansallisen ja kansainvälisen saavutettavuuden tai elinkeinoelämän, huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden näkökulmasta. Tarkastelua tuleekin täydentää.

Kaupunkiseudut ja niiden kasvun tukeminen ovat jääneet suunnitelmassa aivan liian vähälle huomiolle. Kaupunkiseudut ja kunnat ovat taloudellisen kasvun moottoreita esimerkiksi teollisuuden uudistumisen, investointien ja kaupunkihakuisten toimialojen sijoittumisen mahdollistajina. Seutujen ja alueiden kehittyminen ja elinkeinoelämän investoinnit vaativat sekä paikallisen infran että saavutettavuuden kehittämistä. Näissä on valtiolla ja kunnilla omat tehtävänsä. Kuntien investoinnit hyödyttävät myös valtiota.

Suomen kansainvälisten yhteyksien kehittämisen tarve tunnustetaan suunnitelmassa, mutta jatkotoimia ei esitetä. Ehdotamme, että suunnitelmaan lisätään toimenpide, että kansainvälisiä yhteyksiä edistävät kärkitoimet määritellään ja priorisoidaan hallituskausien yli parlamentaarisena yhteistyönä.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Suunnitelmaluonnoksessa kannetaan huolta julkisen talouden tilasta, mutta vain valtion osalta. Kunnille ollaan työntämässä lisää rahoitusvastuita valtion liikennetehtävistä. Nyt liikenneverkon kehittämisen rahoituksen lisäksi mm. henkilöjunaliikenteen ostoista ja lentoliikenteestä. Rahoitusvastuiden siirto valtiolta kunnille on julkisen sektorin sisäistä osaoptimointia, joka ei helpota julkisen talouden tilaa lainkaan.

#### **Rahoituskehys, perusväylänpito ja kehittäminen**

Toimenpideohjelma painottaa perusväylänpidon ja olemassa olevan väylä-verkon merkitystä, mikä on oikein. Tosin budjettirahoituksen nosto on ajoitettu seuraaville hallituskausille. Perusväylänpidon tasoa nostetaan 450-580 M€/v 2029-2037, jolloin vuosittainen rahoitustaso nousee 1,85 mrd. euroon. Lisärahoituksessa huomioidaan tie- ja rataverkon välttämättömät korjaustarpeet, jotta korjausvelan kasvua saadaan hillittyä. Rahoitus on jo pitkään kohdennettu pääosin vilkkaimmin liikennöidylle verkolle, jolloin korjausvelka on kasvanut erityisesti vähäliikenteisellä tieverkolla. Alempi tieverkko on tärkeä mm. pienten ja keskisuurten yritysten kannalta.

Liikenneverkon kehittämisen rahoituksesta ei muodostu pitkäjänteistä kuukausia. Hallitusohjelman investointiohjelma toteutetaan myyntitulojen mahdollistamassa aikataulussa kehysten ulkopuolelta. Investointiohjelma nostaa kehittämisen rahoitusta vuosina 2026–2028, jolloin se on keskimäärin 657 M€/v. Sen sijaan vuosille 2029–2037 rahoitusta on vain 440 M€/v, johon sisältyy Digiradan rahoitusta vajaa 100 M€/v. Verkon kehittämiseen 340 M€/v on valtakunnan tasolla todella vähän.

Kehittämisen rahoitusta tulee nostaa. Kehittämisen niukkaa rahoitusta ei tule pyrkiä paikkaamaan kunnilta vaadittavilla rahoitusosuuksilla. Liiken-neviranomaisten ja kuntien välisissä neuvotteluissa lähtökohtana tulee ol-la kuntien ja valtion välinen työnjako, eikä tavoitteet kasvattaa kuntien vastuita niin rataan kuin maanteiden suunnittelun, toteutuksen ja liit-tymien osalta. Tämä pyrkimys heikentää kuntien luottamusta valtioon neuvotteluosapuolena ja asettaa yksittäisiä kuntia täysin kohtuuttomiin ti-lanteisiin.

#### Valtion ja alueiden väliset sopimukset

MAL-sopimusten tavoitteena on tukea suurimpien kaupunkiseutujen kas-vua ja kehitystä ja niiden kykyä toimia talouden vetureina. Viimeisimmissä sopimuksissa painottui valtion väyläverkon rahoittaminen kaupunkiliiken-teen sijasta. Korostamme, että jatkossa sopimuksissa tulee palata perus-asoiden äärelle ja keskittyä kaupunkikehitystä palvelevien hankkeiden ra-hoitukseen.

Myös muut kaupunkiseudut ja seutukaupungit tarvitsevat neuvottelume-nettelyjä, joiden avulla ne voivat kehittää väyliä ja infraa yhteistyössä val-tion kanssa. Näiden kuntien kasvuyrityksistä ja vientivetoisesta yrittämi-estä hyötyy koko maa.

Elinkeinoelämän uusien investointien sijoittumisen mahdollistamiseksi valtion tulee parantaa osaltaan reagoimiskykyään liikenneinfraan tarvitta-vien investointien ja parantamistoimien toteuttamisessa. Myös tätä varten tarvitaan joustoa kehittämisen rahoitukseen.

Kannatamme hallitusohjelman kirjausta siitä, että selvitetään mahdolli-suus luovuttaa valtion maaomaisuutta kaupunkien ja kuntien kehitettä-väksi. Menettelyä on tähän mennessä sovellettu Helsingin seudun MAL-sopimuksessa. Sitä tulisi laajentaa muillekin kaupunkiseuduille. Esimerk-kinä tästä ovat asemanseudut ja niille sijoitettujen toimintojen kuten puunkuormausasemien uudelleen sijoitukset. Esitämme, että tämä teema sisällytetään luonnoksessa mainittuun selvitykseen, jossa valtio ja kunnat arvioivat keinoja kaupunkiseutujen kestäväen yhdyskuntarakenteen kehit-tämiseksi.

#### Maanteiden hallinnolliset luokat

Suunnitelma sisältää useita selvitystyyppisiä toimia suhteessa kuntiin. Mukana on myös toimenpide: Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa pyrkii yhdenmukaistamaan maanteiden hallinnollisia luokkia koskevat toimintatavat ja periaatteet.

Toteamme, että lainsäädännön tasolla hallinnollisia luokkia koskevissa kriteereissä ja sääntelyssä ei ole merkittäviä puutteita. Painotamme sitä, että kunta hallinnoi ainoastaan asemakaavoitettujen

alueiden katuverk-koa. Esim. maantien kaduksi muuttamisen tarve lähtee maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehittymisestä.

Kadunpitovelvollisuus on osa asemakaavan toteuttamisen kokonaisuutta, eikä kunnan vastuita tule laventaa. Erityisen huolestuttavana pidämme sitä, että valtion liikenneviranomaiset ovat alkaneet tarjota kunnille vähälII-kenteisiä maanteitä tai oikaisuista jääneitä osuuksia yksityisteiksi tai jopa kaduiksi, vaikka ne sijaitsisivat asemakaava-alueista irrallaan. Tämä hä-märtäisi pysyvästi valtion ja kuntien tienpidon vastuut ja sillä olisi yhdys-kuntarakennetta hajauttava vaikutus.

Kestävä liikkuminen, jalankulku, pyöräily

Suunnitelmaluonnoksen mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on integroitu osaksi suunnitelmaa. Tämä on hämmentävää, sillä edistämishjelma ei ole tunnistettavissa luonnoksesta. Kävelyn ja pyöräilyn osalta tulisi määrittää strategiset tavoitteet ja kärkitoimet, jotta edistämistyö on johdonmukaista ja tavoitteellista.

Valtion rahoitusta kävelylle ja pyöräilylle ei luonnoksessa juurikaan osoi-teta. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn rahoitukseen esitetään pieniä nostoja vuodesta 2029 eteenpäin, jotka jäävät seuraavan hallituksen pää-tettäväksi.

Pidämme myönteisenä sitä, että valtio selvittää mahdollisuudet hyödyntää sosiaalisen ilmastorahaston rahoitusta ja muita EU-rahoitusmahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen edis-tämiseen. Esitämme, että näitä koskevat toimenpiteet valmistellaan Suo-men sosiaalisen ilmastorahaston suunnitelmaan ja valtio varaa toimien tueksi uskottavan kansallisen omarahoituksen.

Julkinen liikenne, joukkoliikenne

Joukkoliikenteellä on keskeinen merkitys alueiden ja palveluiden saavu-ttavuudelle, työssäkäynnille, ilmastotavoitteille ja sosiaaliselle kestä-vyydelle. Joukkoliikenne tulee nostaa jälleen liikennepolitiikan keskiöön.

Luonnoksen anti joukkoliikenteelle on hyvin vaatimaton ja sitä tulee vah-vistaa ja tuen nostoa aikaistaa. Kaupunkiseudut ovat kehittäneet pääosin omalla rahoituksellaan joukkoliikennepalveluja. Viime vuosina joukkolii-kenteen ilmastoperusteisen valtionavustuksen lakkauttaminen ja ALV-korotus yhdessä kustannusten nousun kanssa ovat heikentäneet palvelu-jen järjestämisen rahoituspohjaa ja nostaneet lipunhintoja.

Matkustajien työmatka- ja muun liikkumisen kustannusten nousu heikentää joukkoliikenteen kysyntää ja alan kannattavuutta.

ELY-joukkoliikenteen rahoituksen ostovoima tulee palauttaa, jotta valtio voi joukkoliikenneviranomaisena huolehtia omasta tehtävästään peruspalvelutason kulkuyhteyksien varmistajana kaupunkiseutujen ulkopuolella. Valtio on ollut kuntien kukkarolla lisärahoituksen saamiseksi ELY-joukkoliikenteeseen.

## Henkilöjunaliikenne

Valtio valmistautuu kilpailuttamaan tulevat henkilöjunaliikenteen ostopalvelut ja mahdollistaa myös alueellisille viranomaisille ostoliikenteen järjestämisen. LVM:n ja VR:n välinen sopimus henkilöjunaliikenteen hankinnasta on voimassa vuoden 2030 loppuun.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtion ja kuntien yhteistyö on lähtökohdina alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja yhteisrahoittamisessa. Lisäksi todetaan, että kunnat ja kaupungit osallistuvat kustannuksiin ja kustannusjaoista sovitaan samalla kun kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen. Selvää ei ole, mitä luonnoksessa tarkoitetaan alueellisella junaliikenteellä.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio osoittaa junaliikenteen ostoihin 2030-luvulla vain nykyisen rahoituksen määrän eli 34 Me/v. Tämä ei riittäisi nykyisen palvelutasonkaan ylläpitoon. Jatkossa tarjonnan ylläpitäminen ja kehittäminen kasvattaa kustannuksia kalustoyhtiön, investointien, inflaation ja uuden toimintamallin vuoksi.

Painotamme, että hallituksen tulee ensin linjata, millaiseen henkilöjunaliikenteen palvelu- ja rahoitustasoon valtio sitoutuu 2030-luvulla ja miten se mahdollistaa kilpailuneutraalin toimintaympäristön. Kaupunkiseudut voivat halutessaan kehittää lähijunaliikennettä osana joukkoliikennejärjestelmäänsä. Valtio ei voi kuitenkaan edellyttää kuntien osallistumista junaliikenteen hankintaan ja kalustoyhtiöön. Junaliikenne on valtakunnallinen kysymys, joka kuuluu valtiolle, eikä alueiden saavutettavuus junalla voi riippua kuntien rahoituksesta. Kunnat ovat erilaisessa asemassa suhteessa henkilöjunaliikenteeseen riippuen maantieteellisestä sijainnistaan (vilkas risteysasema/radan varren asema/junayhteyden päätepiste).

Asemaseutujen osalta luonnoksessa esitetään, että kunnat kehittävät keskeisiä henkilöliikenteen solmukohtia, erityisesti raideliikenneasemia, kestävästi liikkumisen keskuksiksi yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Kirjaus tulee korjata tai poistaa. Ensisijainen vastuu asemaseudun kehittä-

tämisestä on maanomistajalla. Kunnalle ei voi työntää yleistä koordinoitua tilanteesta, jossa asemanseutujen kehittämistä vaikeuttaa omistuksen ja vastuiden pirstoutuminen ja toimijoiden erilaiset ja ristiriitaiset tavoitteet. Tilanne on toinen, jos kunnalla on oma hanke edistettävänä. Asemanhaltijan tehtävät tulisi keskittää nykyiselle tai uudelle valtiotoimijalle osana kilpailuneutraalin toimintaympäristön luomista.

## Lentoliikenne

Lentoliikennestrategia ei hahmotu suunnitelmaluonnoksesta, vaikka sen kerrotaan siihen sisältyvän. Lentoasemaverkoston rooli on kuvattu liian kapeasta näkökulmasta valtioyhtiö Finavian operatiivista kannattavuutta painottaen.

Lentoasemaverkosto on koko maan elinvoiman ja huoltovarmuuden näkökulmasta tärkeä ja kuuluu valtion tehtäviin. Liikenne 12 -suunnitelmassa (2021) linjauksena oli, että valtio pyrkii huolehtimaan kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin. Tästä tavoitteesta tulee pitää kiinni.

Valtion tulee valmistella lentoliikennestrategia ja toimenpide strategisesti tärkeistä lentoasemista yhteistyössä kuntien, alueiden, elinkeinoelämän ja yritysten kanssa, sillä niillä on paras tieto alueiden tarpeista. Tärkeitä näkökulmia ovat kansainvälinen saavutettavuus, kansantaloudelliset ja aluetaloudelliset vaikutukset, elinkeinoelämän tarpeet, matkailu, huolto-varmuus ja kokonaisturvallisuus. Myös muutostrendit kuten uudet liike-toimintamallit, etälennonjohto, sähköinen lentäminen ja drooni-logistiikka tulee huomioida.

## Tietopohja ja liikenteen digitalisaatio

Suunnitelmassa on useassa kohdassa tunnistettu yhtenäisen tietopohjan kehittäminen, digitalisaation hyödyntäminen ja tiedon avoin jakaminen. Nämä ovat kannatettavia ja välttämättömiä edistettäviä asioita, jotta tieto liikkuu yhdenmukaisesti Suomen rajojen sisällä ja tarvittaessa myös EU maiden välillä. Kehittämistyötä tulee tehdä vuorovaikutuksessa kuntien ja kaupunkien kanssa etenkin silloin, kun ne toimivat tiedon lähteenä. Tietopohjan kehittäminen on haastavaa ja pitkäjänteistä työtä ja suunnitelmasa tulisi huomioida, että se vaatii kunnissa myös tietynlaista osaamista ja resursseja. Siksi työn tukeminen valtionhallinnon taholta on välttämätöntä.

Toteamme, että liikenteen digitalisaatiota ja esim. data-avaruuksia koskevassa säädösvalmistelussa tulee periaatteena olla, että se taho, jonka toimesta tieto syntyy ja joka on rekisterinpitäjä, tuottaa tiedon esim. kansalliseen yhteyspisteeseen. Valtakunnallisen tiedon yhteentoimivuuden tavoitteet ovat realistisia vain, jos niihin osoitetaan riittävä resurssointi. Kansallisen ja myös EU-sääntelyn

valmistelussa tulee huolehtia siitä, että toimeenpanon resurssitarpeet on arvioitu realistisesti myös kuntien osalta.

Kokemuksemme on, että sellaiset lainsäädännön uudet valtakunnalliset digivelvoitteet toteutuvat parhaiten, joissa osoitetaan resurssit myös velvoitteiden toteuttamiseen tai pilotointiin esim. kuntien laajoina yhteishankkeina.

Traficomissa on valmisteilla EU-lainsäädännöstä tulevan RTTI-asetuksen (tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoaminen) ja ITS-direktiivin (älyliikennedirektiivin) valtakunnallinen toimeenpano, jotka tuovat laajoja velvoitteita ja tiedonhallinnan muutostarpeita myös kunnille. Koska liikenteenohjaustiedot muuttuvat jatkuvasti, tarvitaan rajapintoihin perustuva tiedonvälitys kunnista. Tieliikennelaki 2020 on sisältänyt digivelvoitteita kunnille, mutta ne eivät ole toteutuneet valtakunnallisesti, sillä toimeenpanoa varten ei ole osoitettu rahoitusperiaatteen mukaista tukea. Kyseessä on laajamittainen valtakunnan tason tavoite, joka myös luo pohjaa uudemmille digivelvoitteille ja joka tulisi huomioida budjetoinnissa.

Varautuminen, huoltovarmuus

Luonnoksessa todetaan, että liikennejärjestelmän häiriötön toiminta tulee yhä enenevässä määrin riippumaan muista järjestelmistä, kuten viestintä-, tietoliikenne- sekä energia-alasta. Toteamme, että koko Suomessa tarvitaan kattavat, nopeat ja toimintavarmat tietoliikenneyhteydet. Ne ovat keskeisiä myös liikenteen ja sen palvelujen kehittämisessä.

Suunnitelmaluonnoksessa on tunnistettu hyvin varautumiseen ja huoltovarmuuteen liittyvät keskeiset teemat ja myös kuntien rooli häiriötilanteisiin varautumisessa. Katuverkolla sijaitsevia kriittisiä kohteita voivat olla esim. sillat, joilla on merkitystä laajemman liikenneverkon kannalta, kiertotiejärjestelyt häiriötilanteissa ja liikenteenohjausjärjestelmät. Kriittisten kohteiden tunnistamisessa tarvitaan kuntien ja valtiotoimijoiden yhteistyötä paikallis- ja aluetasolla.

## **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Yhteisrahoitusta koskevat kirjaukset

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan valtion ja kuntien yhteisrahoituksesta, että siinä pyritään johdonmukaisuuteen ja vakiintuneisiin rahoitusosuuksiin esim. huhtikuussa 2021 julkaistun ensimmäisen Liikenne 12 -suunnitelman yhteisrahoituksen periaatteiden mukaisesti. Lisäksi todetaan, että yhteisrahoitteisina toteutetuissa hankkeissa voidaan sopia myös kunnossapidon yhteisrahoituksesta. Mallille ei ole esitetty tietoon pohjautuvia perusteluja.

Toteamme, että sopimuksellinen yhteistyö ei voi olla yksipuolinen päätös. Viittaus Liikenne 12 – suunnitelman (2021) yhteisrahoitusmalliin tulee joko poistaa suunnitelmasta tai täydentää toteamalla, että valtio ei ole sopinut mallista kuntien kanssa. Kuntaliitto ja kaupungit ovat kritisoineet voimakkaasti Liikenne 12– suunnitelman (2021) yhteisrahoitusmallia. Ks. kaupunkien ja Kuntaliiton kannanotto 12.2.2021: <https://www.kuntaliitto.fi/tiedotteet/2021/kuntaliitto-ja-kaupunkipoliittinen-tyoryhma-liikenne-12-luonnoksessa-esitetty>

Mallin mukaan valtion rahoitusosuus olisi 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää merkittävästi parantavista hankkeista. Malli on täysin kohtuuton kuntien kannalta.

Lainsäädännössä lähtökohtana on, että valtio vastaa valtion väylistä ja kunnat katuverkosta. Maantielain ja ratalain muutoksella (2016) mahdollistettiin erityiseen hyötyyn perustuva osallistuminen valtion väylänpidon kustannuksiin erityisesti suurissa hankkeissa. Lakimuutoksen perustelujen mukaan tarkoituksena ei ole muuttaa käytäntöä, että valtio ja kunnat sopivat hankkeiden kustannusten jaosta joustavasti ja vapaaehtoisuuden pohjalta.

Eduskunta edellytti kirjelmässään Liikenne 12 -suunnitelmasta (2021) valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita. Nähtävissä on kuitenkin ollut kehitys, että valtio perustelee yksittäisten kuntien kanssa tekemillään sopimuksilla tavoitettaan linjata asiasta yhtenevästi kuntakenttää koskien. Tällöin erityisesti sopimisesta muodostuukin yleinen linja vastoin lain tarkoitusta ja rahoitusvastuiden periaatteet muuttuvat. Tämä johtaa yksittäisten kuntien kannalta täysin kohtuuttomiin tilanteisiin.

Rahoitusvastuiden siirto valtiolta kunnille on julkisen sektorin sisäistä osaoptimointia, joka ei helpota julkisen talouden tilaa lainkaan. Samalla se asettaa vaaraan kuntien peruspalvelut ja taloudellisen kantokyvyn.

Kunnilla on oma laaja tehtäväkenttensä, kuntatalouden sopeutustarpeen sekä mittavat investointitarpeensa ja korjausvelkansa. Lisäkustannukset katetaan veronkorotuksilla, lainalla tai muista tarpeista karsimalla. Liikennehankkeiden vaikutukset, kustannukset ja hyödyt vaihtelevat voimakkaasti alueittain, kunnittain ja tapauskohtaiseksi.

Luonnokseen on kirjattu, että yhteisrahoitteisina toteutetuissa hankkeissa voidaan sopia myös kunnossapidon yhteisrahoituksesta. Maininta kunnossapidosta tulee poistaa. Vapaaehtoisesti voidaan sopia monista asioista. Liikenne 12 -suunnitelmalla ei tule tarkoituksellisesti laajentaa yhteisrahoituksen sisältöä.



## EU:n liikenteen rahoitusinstrumentit

TEN-T-liikenneverkkoja koskevien rahoitusinstrumenttien tulevasta muodosta ei ole vielä varmuutta. Esillä on ollut kansallinen kirjekuori (Single Plan) tai kilpailukykyrahasto (komissio 29.1.2025), joka korvaisi EU:n nykyisiä rahoitusvälineitä. Kansallisessa kirjekuoressa liikennesektori hautautuisi Suomessa helposti muiden sektoreiden rahoitustarpeiden alle.

EU:n uudessa rahoituskehyksessä (MFF) on tärkeää säilyttää CEF:n (Connecting Europe Facility) kaltainen instrumentti, joka tukee juuri uudistetun TEN-T-asetuksen vaatimusten toteuttamista, ml. kaupunkisolmukohdat.

Suunnitelmaluonnoksessa kuvataan Suomen tavoitteita EU-rahoitukselle, jotka ovat sotilaallinen liikkuvuus, mahdolliset raideleveysmuutokset, Digiradan rahoitus, jakeluinfran kehittäminen sekä talvimerenkulun huomiointi.

Esitämme, että myös kaupunkiseutujen ja TEN-T-kaupunkisolmukohtien merkitystä painotetaan enemmän valtion EU-edunvalvonnassa ja Suomen kantojen muodostamisessa tulevaan MFF-kauteen. Suunnitelmaan tulisi lisätä, että valtio varmistaa vaikuttamistyöllään, että tulevalla EU-ohjelmakaudella on käytössä TEN-T-vaatimuksiin rahoitusväline myös Suomen kaupunkiseutujen ja kuntien tarpeisiin.

## Liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistaminen

Suomelle välttämätön liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus on käynnistymässä LVM:n ja VM:n nykytilaselvityksellä. Toteamme, että verotuksen tulee edistää fisikaalisten tavoitteiden lisäksi ilmasto- ja sosiaalisia tavoitteita.

Uudistuksessa ei tule lisätä kuntatalouden menopaineita. Kuntien vastuut liikenteen nettomenoista (investoinnit, kadunpito ja joukkoliikenne) ovat jo noin puolet. Myös kuntien katu- ja muuhun yhdyskuntainfraan kohdistuvat korjaus- ja investointitarpeet ovat mittavat.

Ns. hyötyjä maksaa -periaatteen soveltamisella valtio on tavoitellut etenkin kuntien rahoitusta väyläinvestointien toteuttamiseen. Selvitysten mukaan on kuitenkin mahdotonta esittää yksiselitteisiä laskennallisia perusteluja sille, kuinka väyläinvestoinnin hyötyjen kohdentuminen voitaisiin luoda kunnan tai valtion eduksi (Laakso & Metsäranta 2017, Metsäranta ym. 2019, Moilanen ym. 2023).

Kuntien maankäytön kokonaisuus ei tuota voittoa, edes suurimmissa kau-pungeissa. Kunnilla on rajalliset ja epätasaiset mahdollisuudet kattaa edes osaa kunnan vastuulla olevan yhdyskuntarakentamisen kustannuksista maankäyttökorvauksilla ja tontinmyyntituloilla (ks. <https://www.kuntaliitto.fi/yhdyskunnat-ja-ymparisto/kuntien-yhdyskuntarakentamisen-prosessi-tulot-ja-menot>).

#### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?**

Vaikutusarvioinnissa todetaan seuraavaa:

Suunnitelma ei suoraan kasvata kuntien menoja, mutta ne voivat kasvaa välillisesti. Suunnitelman maltilliset panostukset esimerkiksi joukkoliikenteeseen ja yksityistieverkkoon voivat johtaa siihen, että kunnat joutuvat rahoittamaan näitä nykyistä enemmän, jos nykyinen palvelutaso halutaan säilyttää. Myös suunnitel-massa esitetty maanteiden hallinnollisten luokkien muuttaminen maanteistä kaduiksi kasvattaisi kuntien menoja.

Pidämme hyvänä, että arvioinnissa on tunnistettu valtion vetäytymisen vaikutus kuntien kustannuksiin. Esitämme, että arviointia vielä täydenne-tään Kuntaliiton lausunnossa esitettyjen muidenkin valtion tehtäväalueiden osalta, joiden kustannuksia pyritään siirtämään kunnille.

Vaikutusarvioinnissa todetaan tarve vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, jotka aiheuttavat merkittävän osan (n. 23 %) Suomen kokonaispäästöistä. Toimenpiteiden vaikuttavuus päästöalennamaan on kuitenkin vaatimaton. Valtakunnallisen tieliikenteen ennusteen mukaan henkilö-autojen liikennesuorite kasvaa 43 % vuoteen 2060 mennessä. Mikäli tämä toteutuu, ajoneuvoliikenteen kasvu olisi vilkkaimmilla yhteysväleillä jopa 200 % ja edellyttäisi merkittävää lisäkapasiteettia ja siten myös rahoitus-tarpeita maantieverkolla.

Suunnitelmassa todetaan, että päästövähennystavoitteisiin pääsemisen, liikennejärjestelmän sosiaalisen kestävyuden ja liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmista olisi tärkeää tunnistaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn merkittävä rooli kaupunkiseutujen liikennejärjestelmässä. Jaamme tämän näkemyksen, näiden merkitys tulisi tunnistaa myös suunnitelman toimenpideohjelmassa.

#### **Muut huomiot?**

Yhteenveto Kuntaliiton lausunnosta

Tavoitteena tulisi olla 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka luo yli hallituskausien kestävän pohjan ja näkymän liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja rahoituskehykselle samalla, kun toimintaympäristön muutokset huomioidaan. Liikenne 12 -prosessissa ja päätöksenteossa on tässä suhteessa vielä paljon kehitettävää.

Myönteistä on, että perusväylänpito ja olemassa olevan väyläverkon merkitys on suunnitelman keskiössä. Suunnitelma on kuitenkin epätasapainossa väyläverkon kehittämisen budjettirahoituksen osalta, jonka ennestään niukasta tasosta resurssit on siirretty perusväylänpitoon.

Liikenne 12 -luonnoksessa kannetaan huolta julkisen talouden tilasta, mitä pyritään helpottamaan työntämällä valtion liikennetehtävien rahoitusvastuita kunnille. Nyt myös henkilöjunaliikenteen ostojen ja lentoliikenteen osalta. Rahoitusvastuiden siirto valtiolta kunnille on julkisen sektorin sisäistä sopeuttamista, joka ei helpota julkisen talouden tilaa lainkaan. Samalla se asettaa vaaraan kuntien peruspalvelut ja taloudellisen kantokyvyn. Yksittäisten kuntien resurssit ovat valtiota kapeammat.

Suunnitelmaluonnoksessa tuodaan esille vuonna 2021 hyväksytyssä Liikenne 12 -suunnitelmassa esitelty yhteisrahoitusmalli. Se tulee joko poistaa suunnitelmasta tai tuoda esille, että mallista ei ole sovittu kuntien kanssa. Liikenneviranomaisten ja kuntien välisissä neuvotteluissa lähtökohtana tulee olla kuntien ja valtion välinen työnjako, eikä tavoitteet kasvattaa ja muuttaa kuntien rahoitusvastuita.

Kaupunkiseudut ja niiden kasvun tukeminen ovat jääneet liian vähälle huomiolle. Kaupunkiseutujen ja kuntien merkitys taloudellisen kasvun moottoreina tulee tunnustaa. MAL-sopimuksissa tulee palata perusasioiden äärelle ja keskittyä kaupunkikehitystä palvelevien hankkeiden, eikä valtion väyläverkon rahoitukseen. Myös muut kaupunkiseudut ja seutukaupungit tarvitsevat liikenneverkon kehittämiseksi neuvottelumenettelyjä valtion kanssa. Näiden kuntien kasvuyrityksistä ja vientivetoisesta yrittämisestä hyöttyy koko maa.

Henkilöjunaliikenteen ostoliikenteen osalta hallituksen tulisi linjata, millaiseen palvelu- ja rahoitustasoon valtio sitoutuu 2030-luvulla ja miten kilpailuneutraali toimintaympäristö mahdollistetaan. Kaupunkiseudut voivat halutessaan kehittää lähijunaliikennettä osana joukkoliikennejärjestelmäänsä. Valtio ei voi edellyttää kuntien osallistumista junaliikenteen hankintaan, kalustoyhtiöön ja infraan. Alueiden saavutettavuus junaliikenteellä on valtakunnallinen kysymys, kuten myös lentoasemaverkosto, joka on alueiden elinvoiman ja huoltovarmuuden näkökulmasta tärkeä ja kuuluu valtion tehtäviin.

Myös joukkoliikenteen rahoitus jää valtaosin kuntien varaan. Joukkoliikenne tulee nostaa jälleen liikennepolitiikan keskiöön. Valtiontuki pyöräilyinfran parantamiseen on laskettu minimiin ja sitä

tulee nostaa. Maanteiden hallinnollisten luokkien tarkastelussa on huomioitava, että kunta hallinnoi ainoastaan asemakaavoitettujen alueiden katuverkkoa.

## SUOMEN KUNTALIITTO

Paavo Taipale

Johanna Vilkuna

Va. johtaja, Yhdyskunta ja ympäristö

Kehittämispäällikkö

Vilkuna Johanna  
Suomen Kuntaliitto ry