



Alue- ja kaupunkipoliittinen ohjelma

Hyväksytty Vasemmistoliiton puoluehallituksessa 16.5.2018

Johdanto

Suomi on pinta-alaltaan suuri, mutta vähäväkinen maa. Suomi on keskimäärin harvaanasuttu, mutta alueiden väliset erot ovat suuret. Paikkakuntien ja maakuntien väliset erot ovat huomattavia mutta myös alueiden sisäiset erot ovat suuret. Useimmat maakuntien keskuskaupungit kasvavat, kun taas reuna-alueilla koetaan usein väestökatoa. Suomen eri alueet ovat erilaisia myös elinkeinorakenteeltaan ja taloudellisilta tunnusluvuiltaan.

Vasemmistoliiton aluepolitiikka lähtee siitä, että maata kehitetään eri alueiden vahvuudet ja ominaispiirteet huomioiden. Vasemmiston aluepolitiikan päämääränä on luoda ihmisten hyvälle elämälle ja kestäväälle elämäntavalle edellytyksiä eri puolilla Suomea.

Alueiden kehittymistä ohjaavat pitkälti ihmisten ja elinkeinoelämän tekemät valinnat. Myös politiikalla ja julkisen sektorin valinnoilla voidaan vaikuttaa alueiden kehitykseen esimerkiksi koulutuspolitiikan, liikennepolitiikan ja elinkeinopolitiikan kautta.

Vasemmiston aluepolitiikka tunnustaa sen tosiasian, että Suomi on kaupungistunut kovalla tahdilla viimeiset 40 vuotta ja kaupungistuminen jatkuu. Kaupungistuminen on maailmanlaajuinen trendi, jota kiihdyttävät talouskehitys, globalisaatio ja ihmisten käyttäytyminen. Vasemmisto katsoo, ettei kaupungistumiskehitystä pidä eikä voi keinotekoisesti pysäyttää, mutta kehityksen pitää olla hallittua. Nopea kaupungistuminen tuottaa ongelmia sekä väestöä menettävillä että vastaanottavilla alueilla. Suomessa pitää mahdollistaa luontainen kaupungistumiskehitys ja hallita sen negatiivisia vaikutuksia.

Tasapainoisen aluepolitiikan osana tarvitaan vahvaa kaupunkipolitiikkaa. Neljä viidestä suomalaisesta asuu 20 suurimmalla kaupunkiseudulla. Bruttokansantuotteesta valtaosa tuotetaan suurilla kaupunkiseuduilla. Kaupungit eivät kilpaile vain toistensa kanssa, vaan myös kansainvälisesti muiden kaupunkien kanssa. Keskuskaupunkien elinvoima ja menestys on tärkeää myös ympäröivälle maakunnalle. Kaupunkien ja maaseudun välille ei tule rakentaa keinotekoista vastakkainasettelua.

Kaupunkipolitiikan lisäksi tarvitaan metropolipolitiikkaa, eli pääkaupunkiseudun erityispiirteistä lähtevää suurkaupunkipolitiikkaa. Helsingin seutu on kansainvälinen metropoli, joka painii samassa sarjassa muiden suurkaupunkien kanssa. Pääkaupunkiseudun menestys hyödyttää ja säteilee koko kansantalouden menestykseen. Helsingin seudun erityishaasteena on kasvuun ja väestönlisäykseen vastaaminen kestäväällä tavalla. Tähän tarvitaan kuntarajat ylittävää suunnittelua ja koordinaatiota.

Vasemmisto kannattaa itsehallinnollisten maakuntien perustamista. Maakuntahallinnosta täytyy rakentaa riittävän toimintakykyinen, jotta se kykenee kehittämään aluettaan ja vastaamaan palvelutuotannon haasteisiin. Maakunnille pitää taata verotusoikeus sekä liikkumavara alueen kehittämiseen ja valtion maakunnille asettamien tehtävien hoitamiseen. Toimintakykyinen maakunta takaa myös harvaan asuttujen alueiden elinvoiman ja palvelut.

Aluerakenne vaikuttaa myös Suomen ympäristö- ja hiilijalanjälkeen. Ympäristöystävällistä elämää voidaan elää sekä kaupungeissa että maaseudulla. Harvaan asutuilla alueilla ympäristökuormitusta voidaan vähentää panostamalla hajautettuun ja uusiutuvaan energiantuotantoon, siirtymällä vähäpäästöisiin liikennepolttoaineisiin ja kehittämällä kiertotalousratkaisuja. Kaupungeissa olennaista on suosia tiivistä kaupunkirakennetta, joka mahdollistaa joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen sekä panostaa energiatehokkuuteen.

Keskuskaupungit ja kaupunkiseudut

Maakuntien keskuskaupungit ovat merkittäviä koko seudun ja usein myös koko maakunnan kehityksen kannalta. Keskuskaupungit työllistävät usein myös maakunnan muiden kuntien asukkaita ja niissä sijaitsevat oppilaitokset kouluttavat nuoria koko alueelta ja koko alueen yritysten tarpeisiin. Keskuskaupungit ovat myös merkittäviä alueellisia palvelukeskittymiä, niin yksityisten kuin julkistenkin palveluiden osalta. Maakunnan ja keskuskaupungin vastakkainasettelu on turhaa, sillä keskuskaupungin elinvoima hyödyttää usein laajaa aluetta. Vahvat maakuntakeskukset patoavat syrjäseutujen muuttoliikettä kohti pääkaupunkiseutua ja niiden kehittäminen takaa maakuntien elinvoiman edellytyksiä. Kaupungeilla tulee olla mahdollisuudet ja edellytykset hoitaa elinvoimatehtäviä.

Maakuntien keskuskaupungit ja muut maakuntakeskukset ovat alueensa elinkeinoelämän keskuksia, joiden kilpailukyvyyn perusta ovat liikenneyhteydet ja hyvät koulutusmahdollisuudet. Kaupunkien välisen saavutettavuuden ja elinkeinoelämän kannalta keskeistä on toimivat valtatie-, satama- ja rautatieyhteydet. Kaupunkien sisäisessä liikenteessä korostuvat joukkoliikenne ja kevytliikenne sekä liikenteen sähköistyminen.

Pääkaupunkiseudun, Tampereen ja Turun välille muodostuu merkittävä kansallinen kasvukolmio, jossa sijaitsee jo nyt puolet Suomen työpaikoista ja tulevaisuudessa jopa 80%. Alueen väkimäärä tulee kasvamaan nopeasti myös tulevaisuudessa. Liikkumisen sujuvoittaminen etelän kasvukolmiossa on kansallisesti olennainen kysymys. Liikkumista tulee sujuvoittaa erityisesti raideliikennettä nopeuttamalla. Etelän kasvukolmion lisäksi muiden merkittävien kasvualueiden ja työmarkkina-alueiden kehitys vaatii erityistarkastelua alueellisten kasvuohjelmien kautta, joiden tavoite tulee olla alueiden saavutettavuuden parantaminen.

Jokaisen maakunnan keskuskaupungissa tulee olla korkeakoulutason koulutusta, jotta voidaan turvata alueen elinkeinoelämän työvoiman saanti sekä nuorison koulutusmahdollisuudet ja koulutuksellinen tasa-arvo. Pienemmissä seudullisesti tärkeissä kaupungeissa tulee olla lukiokoulutuksen lisäksi vähintään toisen asteen ammatillista koulutusta ja aikuiskoulutusta.

Valtion virastojen ja palveluiden tulee olla saavutettavissa kaikissa maakunnissa. Myös pienemmissä maakuntakeskuksissa tulee olla saatavilla perustasoiset valtionhallinnon asiointipalvelut.

Suomessa on monia kaupunkiseutuja, jotka ovat käytännössä yhtä työssäkäynti- ja asiointialuetta. Maakuntauudistus keventää kuntien taloudellista painetta kuntaliitoksiin, mutta se ei poista kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteesta kumpuavia liitostarpeita. Yhteen kasvaneilla kaupunkiseuduilla tulisi tehdä vapaaehtoisia kuntaliitoksia, jotta voidaan turvata alueen kehittäminen yhtenä toiminnallisena kokonaisuutena ilman osa-optimointia, joka synnyttää epätarkoituksenmukaista yhdyskunta- ja palvelurakennetta.

Kaupunkisuunnittelun tulee tähdätä yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen. Kaupunkien kaavoituksen tulee tukea kävelyä ja pyöräilyä sekä joukkoliikenteen järjestämistä. Kaavoituksen tulee ohjata asumista ja palveluiden sijoittamista keskustoihin ja välttää peltomarkettien kaavoittamista ja autokaupunkien rakentamista. Työpaikkojen, palveluiden ja asumista tulee sijoittaa samoille alueille liikkumistarpeen vähentämiseksi. Hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen ja keskustojen tuntumaan tulee rakentaa

enemmän asumista. Tällöin entistä useampi ihminen voi saavuttaa palvelut ja työpaikat ilman yksityisautoilua. Kaupungit voivat maankäyttö-, liikenne-, energia- ja rakentamiskäytöksillä tehdä paljon ilmastonmuutoksen pysäyttämiseksi.

Valtion tulee kasvattaa kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea ja tukea uusien raitioteiden rakentamista niihin kaupunkeihin, joissa yhdyskuntarakenne takaa riittävän kysynnän. Sähköautoilu on tulevaisuuden suuntaus, sen yleistyminen edellyttää kuitenkin latausinfrastruktuurin kehittämistä ja kannusteita.

Suosituksia kaupunkiseutujen kehittämiseksi:

- Jokaisessa maakunnassa tulee olla korkea-asteen koulutusta
- Kuntaliitoksia tarvitaan yhdyskuntarakenteellisesti yhteen kasvaneilla kaupunkiseuduilla.
- Kaupunkiseuduilla tulee laatia yhteinen yleiskaavatasoinen seutukaava.
- Kunnan vahvalla maapolitiikalla on kaupungeissa estettävä maan ja asumisen hinnan kohtuuton nousu ja varmistettava riittävä asuntotuotannon määrä, sekä ohjattava kohtuuhintaista asumista tasapainoisesti kaupunkiseudun sisällä.
- Valtion tulee tehdä MAL-sopimukset (maankäyttö, asuminen, liikenne) kaikkien maakuntien keskuskaupunkien kanssa.
- MAL-sopimuksissa tulee asettaa kunnille veloitteita kaavatuotannon määrän lisäksi veloitteet tiiviimmästä rakentamisesta joukkoliikennevyöhykkeillä, yhdyskuntarakenteen hajautumisen estämisestä sekä asettaa selkeitä päästövähennystavoitteita. Vastapainoksi valtio tukee kaupunkiseutujen infrastruktuuri-investointeja.
- Pääkaupunkiseudun, Tampereen ja Turun välille muodostuvan kasvukolmion sisäistä liikkuvuutta on parannettava esimerkiksi toteuttamalla nopea ratayhteys Helsingin ja Turun välille sekä toteuttamalla Helsingin ja Tampereen välinen lentorata.
- Suurimpien kasvavien kaupunkiseutujen kanssa tulee laatia kasvusopimukset, joiden avulla parannetaan seutujen saavutettavuutta. Helsinki-Tornio pääradan kehittäminen on merkittävä kysymys monen kaupunkiseudun raideliikenteen sujuvuuden kannalta.
- Pyöräily- ja kävelyinvestointien osuus kaikista tieinfrastruktuuri-investoinneista tulee nostaa 15 prosenttiin. Liikenneinvestointien hyötykustannusarvioissa tulee ottaa huomioon lisääntyvän liikkumisen ja pienempien päästöjen tuomat terveysvaikutukset. Työmatkapyöräilyä on tuettava verokannustein.
- Valtion tulee kasvattaa kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea. Sähköautojen latausinfrastruktuuria pitää kehittää.
- Energiajärjestelmien tulee tähdätä hiilineutraaliuteen. Päästöjä voidaan vähentää hajautetulla ja uusiutuvalla energiantuotannolla, energiatehokkuudella ja älykkäillä sähköverkoilla.
- Valtiontuen kohtuuhintaisen asuntotuotannon edistämiseen kaupunkiseuduilla tulee olla riittävällä tasolla ja tukiehtojen toimivia. Erityisesti pitkän 40-vuoden korkotuetun asuntorakentamisen tukiehtoja pitää parantaa.
- Valtion viranomaisten palveluiden tulee olla saavutettavissa kaikista maakunnissa ja valtakunnallisia viranomaistehtäviä hoidetaan muualtakin kuin pääkaupunkiseudulta.
- Kaupungeilla tulee maakuntaudistuksen jälkeen olla tosiasialliset mahdollisuudet osallistua kasvupalveluiden, eli elinkeino- ja työllisyyspalveluiden hoitamiseen.

Harvaan asutut alueet ja maaseutu

Vasemmiston mielestä maaseudulla asumisen pitää olla mahdollista myös tulevaisuudessa. Maaseudulla on tuotannollista toimintaa ja usein maaseudun elinkeinot nojaavat vahvasti luontoon ja maa- ja metsätalouteen. Maaseudun elinvoima on myös huoltovarmuuskysymys, sillä kotimaisten resurssien hyödyntäminen edellyttää elävää maaseutua ja toimivaa alkutuotantoa. Kierto- ja biotalouden nousu, energiantuotannon hajauttaminen sekä luonnonläheisen elämäntavan arvostuksen uusi nousu luovat

maaseudulle uusia mahdollisuuksia. Harvaan asutut alueet eivät kuitenkaan saa olla vain raaka-ainelähde, vaan luonnonvarojen ja raaka-aineiden käytön on oltava kestävää ja myös mahdollisimman suurta jalostusarvoa tuottavaa. Digitaalisuus ja etätö mahdollistavat monien elinkeinojen harjoittamisen maaseudulla. Matkailu luo mahdollisuuksia ja työtä monelle paikkakunnalle. Monelle maaseutukunnalle mökkiläiset ovat merkittävä aluetta elävöittävä tekijä, joka toisaalta luo myös kysyntää kunnallisille palveluille.

Harvaanasutuilla alueilla ei luonnollisesti voi olla samanlaisia palveluita yhtä lähellä kuin kaupungeissa, mutta julkisen vallan vastuulla on turvata, että peruspalvelut ovat kaikkien ihmisten saavutettavissa myös harvaan asutuilla seuduilla. Maaseudulla asumisen edellytyksenä on peruspalveluiden saatavuus: koulujen, päiväkotien ja perusterveys- ja sosiaalipalveluiden on oltava saavutettavissa myös maaseudulla. Lainsäädännöllä tulee turvata ihmisten oikeus saada palveluita ja toisaalta tukea harvaanasuttujen alueiden kykyä järjestää palveluita. Palveluiden saavutettavuutta voivat parantaa asiakaslähtöiset uudet etäpalveluinnovaatiot, joiden edellytyksenä on kuitenkin toimivat nettiyhteydet. Kotiin vietävät ja liikkuvat palvelut sekä yhdistetyt kuljetusjärjestelmät voivat omalta osaltaan turvata palveluita erityisesti ikäihmisille.

Maaseudulla ja harvaan asutuilla alueilla asumisen erityisenä haasteena on liikkuminen. Oma auto on yleensä ainoa mahdollinen liikkumisväline kun pitkien etäisyyksien vuoksi kevytliikenne ei ole mahdollista ja joukkoliikennepalvelut ovat heikot. Koska Suomi on iso maa, jossa on suuret alueelliset erot, tulisi liikennepolitiikkaa tarkastella erikseen erilaisten alueiden näkökulmasta. Yksityisautoilun vähentäminen ei ole yhtä realistista harvaanasutulla alueella, mutta se on välttämättömyys kaupunkiseuduilla. Harvaan asuttujen alueiden liikkumistarpeen täyttämiseksi tulisi tutkia mahdollisuutta verottaa syrjäseutujen autoilua kaupunkiseutuja kevyemmin. Harvaanasutun alueen autoilun ympäristörasitusta voidaan vähentää satsaamalla erityisesti vaihtoehtoisten ympäristöystävällisten liikenteen energian lähteiden yleistymiseen ja jakeluun. Vaikka joukkoliikenne ei harvaan asutuilla alueilla ole samanlainen vaihtoehto kuin kaupungeissa, tulee harvaanasutuilla alueilla taata riittävä joukkoliikenteen perusrunko ja kehitettävä kutsuliikennettä. Teiden kunto tulee varmistaa riittävällä perusväylänpidolla.

Nuoret joutuvat usein muuttamaan pois kotiseuduiltaan jo peruskoulun jälkeen jatko-opintomahdollisuuksien puutteen vuoksi. Tämä on omiaan lisäämään koulupudokkuutta ja nuorten sosiaalisia ongelmia. Jokaisessa kylässä ei voi olla omaa ammattikoulua, mutta toisen asteen koulutuksen alueellinen kattavuus on taattava siten, että suurin osa nuorista voisi suorittaa toisen asteen koulutuksen kotoa käsin. Koulutuksen järjestämisen joustavuutta on lisättävä siten, että esimerkiksi etälukiotoimipisteet voivat toimia nykyistä joustavammin ja että harvaanasutuilla alueilla voidaan lisätä yhteistyötä lukiokoulutuksen ja nuorisasteen ammatillisen perustutkintokoulutuksen välillä.

Suosituksia harvaan asuttujen alueiden kehittämiseksi:

- Ohjataan yksityisauton käyttöä taajamista ja kaupungeista alueille, joille joukkoliikenneverkko ei ulotu riittävän hyvin. Liikenneverotusta uudistetaan siten, että maaseudulla jossa ei ole toimivaa joukkoliikennettä yksityisauton käytöstä peritään matalampaa verotaso. Esimerkiksi paikannukseen perustuva liikenteen hinnoittelu mahdollistaisi matalamman liikkumisen hinnan alueilla, joilla yksityisautoilulle ei ole vaihtoehtoja. Vastaavasti kaupunkiseuduilla, joissa joukkoliikenne ja kevytliikenne on vaihtoehto, autoilu voidaan hinnoitella korkeammaksi.
- Tuetaan sähköautojen ja biokaasuautojen hankintaa.
- Liikkumisen tasa-arvon takaamiseksi selvitetään mahdollisuuksia alentaa ajo-oikeuden hankkimisen hintaa esimerkiksi enimmäishinnoittelujärjestelmän tai tutkintovaatimusten uudistamisen kautta.
- Kiinteä laajakaista vedetään koko Suomeen. Projektia tuetaan tarvittaessa investointituilla.
- Energiapolitiikan tulee tukea hajautettua ja uusiutuvaa energian tuotantoa ja mahdollistaa myös kannattava energian pientuotanto.

- Julkisissa hankinnoissa suositaan hankintakriteerien kuljetusaikojen ja etäisyyksien säätelyn kautta lähiruokaa, joka tukee maatalouselinkeinoja ja maaseudun elinvoimaa. Pyritään kohottamaan biotaloustuotteiden ja elintarvikkeiden jalostusarvoa.
- Kuntien ja maakuntien valtionosuuksia uudistettaessa harva-asutus ja saaristoisuus on valtionosuuksia korottava kriteeri.
- Etälukiotoiminnan lupakäytäntöjä helpotetaan ja lukioiden ja nuorisoasteen ammatillisen perustutkintokoulutuksen yhteistyötä harvaanasutuilla alueilla lisätään.
- Kehitetään malli, jolla voidaan huomioida vapaa-ajanasukkaiden palvelujen tarve verotuottoja jaettaessa.
- Kehitetään liikkuvia ja kotiin vietäviä palveluita erityisesti haja-asutusalueiden vanhusten tarpeisiin. Kuljetuspalveluiden yhdistämisellä voidaan parantaa liikkumispalveluita kustannustehokkaasti.
- Työvoiman liikkuvuuden lisäämiseksi kasvatetaan työttömien muuttoavustuksia.
- Asuntojen arvoa menettäville alueille myönnetään purkuavustuksia tyhjilleen jääneille asunnoille ja rakennetaan asuntolainojen velkahelpotusjärjestelmä, jotta työn perässä muutto käy mahdolliseksi.
- Saariston yhteyksistä huolehditaan ja yhteysalusten maksuttomuus säilyy.
- Puhdas luonto ja elämykset ovat Suomen matkailun valttikortti ja matkailu voi tuoda työtä myös harvaan asutuille alueille. Suomen tulee panostaa enemmän matkailun markkinointiin ja -infran kehittämiseen.
- Perusväylänpidon rahoitus turvataan ja erityisesti tieverkon talvikunnossapitoa parannetaan.
- Maaseudulla ihmisten toimeentulo voi koostua monesta pienestä purosta, joten yrittäjyyden, kausityön, osa-aikatyön ja opiskelun paremmaksi yhteensovittamiseksi yhdistetään ja joustavoitetaan sosiaaliturvaetuksia ja edetään kohti perustuloa.
- Turvataan joukkoliikenteen, linja-autoliikenteen ja junaliikenteen, perustaso kaikkialla Suomessa. Kutsujoukkoliikennettä ja liikkumista palveluna kehitetään ja tuetaan. Jos henkilöraide liikenteen yksityistäminen etenee, niin se ei saa johtaa junavuorojen lakkautuksiin.
- Uudistetaan kaivoslakia siten, että se ottaa paremmin huomioon luontoarvot, paikallisten asukkaiden kuulemisen ja jättää enemmän lisäarvoa Suomeen ja paikallistalouteen.

Metropolialue

Suomessa on vain yksi todellinen metropolialue, Helsingin seutu. Pääkaupunkiseutua tulee tarkastella erityiskysymyksenä, sillä se toimii ja kilpailee globaaleissa verkostoissa muiden maailman suurkaupunkien kanssa. Metropolien merkitys kansainvälisen talouden moottoreina kasvaa. Helsingin metropolialueella asuu iso osa suomalaisista ja merkittävä osa yritysten liiketoiminnasta ja innovaatiotoiminnasta tapahtuu Helsingin seudulla. Metropolialueen kehitys vaikuttaa koko Suomen kehitykseen.

Pääkaupunkiseudun erityinen haaste on kasvun kestävä hallinta. Pääkaupunkiseudun väkimäärää lisää syntyvyyden lisäksi maan sisäinen muuttoliike sekä maahanmuutto. Väkimäärän kasvu aiheuttaa asuntopulaa, liikennejärjestelmän kuormittumista ja julkisten palveluiden järjestämisen kasvavaa painetta.

Metropolialue on ihmisten ja toimijoiden näkökulmasta yhtenäinen asiointi- ja työssäkäyntialue, jossa toimii monia kuntia. Kuntien keskinäinen kilpailu asukkaista ja yrityksistä johtaa osaoptimointiin ja epätarkoituksenmukaisiin ratkaisuihin. Siksi pitää kehittää toimivaa metropolihallintoa. Lisäksi tarvitaan laajempi metropolikaava ja liikennesuunnitelma, joka sovittaa yhteen koko seudun yhdyskuntarakennepolitiikkaa.

Metropolialueella pitää liikenteen painopisteen siirtyä yhä enemmän yksityisautoilusta kevyeen liikenteeseen ja joukkoliikenteeseen. Bussien ja raitiovaunujen lisäksi lähijunat ovat merkittävä liikennöintiväline. Pääkaupunkiseudun junaliikenteen toimivuus ja asemakapasiteetti vaikuttaa myös koko Suomen junaliikenteen toimivuuteen. Autojen yhteiskäyttöpalveluiden sekä älykkään ja itseohjautuvan

liikenteen kehittyminen vähentävät entisestään yksityisautojen omistamisen tarvetta. Liikenteen palveluiden kehittyminen edellyttää tietorajapintojen avaamista ja maksujärjestelmien kehittämistä avoimeen lähdekoodin perustuen. Tätä kautta voidaan synnyttää uusia palveluja ja nivoa eri kulkumuodot saumattomiksi matkaketjuiksi.

Asumisen ja liikenteen suunnittelu tulee nivoa yhteen. Panostus raideliikenteeseen on omiaan synnyttämään asuntotuotantoa. Pääkaupunkiseudulle tulee määritellä seutasoinen vuosittainen asuntorakentamisen tavoitetaso, jonka toteuttaminen jyvitetään alueen kunnille. Vähintään 30% rakennettavista uusista asunnoista tulee olla kohtuuhintaisia vuokra-asuntoja. Metropolialueen sisäistä sosiaalista ja etnistä eriytymistä tulee estää sijoittamalla vuokra-asuntoja tasaisesti eri alueille, erityisesti hyviin sijainteihin, jotka tukeutuvat joukkoliikenneyhteyksiin. Asumisen hinnan nousua tulee hillitä vuokrankorotusjarrulla.

Suosituksset metropolialueen kehittämiseksi:

- Valtion kanssa tehtävässä MAL-sopimuksessa tulee määritellä pääkaupunkiseudun kuntia sitova asuntotuotantotavoite riittävällä vuokra-asuntopainotuksella.
- Valtion tulee tukea seudun raideliikennehankkeita. Pesararata tulee toteuttaa viipymättä koko Suomen junaliikenteen parantamiseksi.
- Metropolialueelle tulee laatia yleiskaavatasoinen metropolikaava ja liikennesuunnitelma.
- Metropolialueen sisäistä eriytymistä tulee estää kaavoittamalla vuokra-asuntoja tasapainoisesti koko alueelle ja suuntaamalla erityispanoksia haastaville alueille. Maahanmuuttajien kotoutumiseen ja työllistymiseen pitää panostaa.
- Vuokrien nousun hillitsemiseksi tulee ottaa käyttöön vuokrankorotusjarru.
- Tuetaan autojen yhteiskäyttöpalveluiden yleistymistä ja älyliikenteen kehittymistä. Kuskittomien autojen kehittämiselle ei saa asettaa turhia esteitä.
- Joukkoliikenteen tulee toimia vähäpäästöisillä vaihtoehtoisilla polttoaineilla, kuten biokaasulla ja sähköllä.
- Valtion tulee edistää ja hakea EU:sta tukea Helsinki-Tallinna tunneliyhteydelle
- Selvitetään ruuhkamaksujen käyttöönottoa samanaikaisesti parantaen seudun joukkoliikenneyhteyksiä.

Maakunta-kunta-valtio -suhde

Vasemmisto tukee itsehallinnollisten maakuntien perustamista. Suomeen tarvitaan sosiaali- ja terveydenhuollon uudistus, sillä kunnat ovat liian heikkoja vastaamaan palveluiden järjestämisestä ja integraatiotavoitteet eivät toteudu kuntapohjaisessa mallissa. Sote-palveluiden siirtäminen maakunnan järjestettäväksi on luontevaa ja lisäksi maakunnille voidaan siirtää joitain ylikunnallisia ja valtion aluehallinnolla nykyisin olevia palveluja.

Vasemmiston tavoitteena on rakentaa aidosti itsehallinnolliset maakunnat. Tämä edellyttää sitä, että maakunnilla on verotusoikeus. Ilman verotusoikeutta maakunnat eivät ole taloudellisesti toimintakykyisiä ja aidosti itsenäisiä. Verotusoikeuden rinnalle tarvitaan maakuntien valtionosuuksia alueellisten erojen tasoittamiseksi. Maakunnilla tulee olla liikkumavaraa päättää siitä, kuinka palvelut järjestetään lakisääteisten kriteerien ja taloudellisten reunaehtojen puitteissa. Maakuntiin valituilla valtuustoilla tulee olla aidosti päätösvaltaa. Maakunnan jäsenkunnilla tulee olla oikeus yhtäpitävin päätöksen antaa maakunnan hoidettavaksi muitakin kuin laissa maakunnille määriteltäviä tehtäviä. Maakunnille tulee antaa yleistä toimivaltaa tai valtaa ottaa hoidettavakseen muitakin kuin laissa määriteltäviä tehtäviä.

Valitettavasti maakunnille ei olla maakuntauudistuksen yhteydessä antamassa verotusoikeutta eikä näin ollen aitoa taloudellista itsenäisyyttä ja liikkumavaraa, eikä myöskään yleistä toimivaltaa. Lisäksi maakuntien palvelutuotannon rakenteita rajoitetaan kansallisella lainsäädännöllä tarpeettomasti, kun maakunnat eivät saa itse päättää, miten ne voivat parhaiten järjestää palvelut toimivasti ja kustannustehokkaasti. Maakuntien liikkumavaraa rajoitetaan pakottamalla maakuntiin

valinnanvapausmallit, palveluiden järjestämisen järjestäjä-tuottaja -malli sekä tiukan budjettirajoitteen kautta.

Vasemmiston näkemyksen mukaan maakuntien tulee sote-tehtävien lisäksi keskittyä pelastustoimeen, aluekehittämiseen, elinkeinoelämän kehittämiseen sekä aluerakenteen kehittämiseen. Valtion aluehallinto kevenee huomattavasti maakuntauudistuksen myötä. Ympäristöviranomaistehtäviä ei Vasemmiston mielestä tule laaja-alaisesti siirtää maakuntien vastuulle, vaan niiden hoito tulee olla valtion aluehallintoviranomaisen tehtävänä laadukkaan ympäristönsuojelun takaamiseksi.

Ympäristöviranomaistehtävien lisäksi valtion aluehallinnolla tulee säilyttää joitain muita luvittamiseen ja valvontaan liittyviä tehtäviä. Valtion jäljellejäävä aluehallinto tulee koota yhteen viranomaiseen, jolla tulee olla toimipiste jokaisessa maakunnassa.

Vaikka kunnilta siirtyy maakunnille iso siivu tehtävistä ja budjeteista, jää kunnille silti merkittäviä tehtäviä ja vastuita. Kuntien merkittävin vastuu on hyvinvoinnin edistäminen, koulutus ja sivistyspalveluiden järjestäminen, nuoriso-, kulttuuri- ja liikuntapalveluiden järjestäminen, kaavoitus-, kaupunkikehitys-, liikenne ja infrastruktuuritehtävien hoitaminen.

Suosituksset maakunta-kunta-valtio -suhteen kehittämiseksi:

- Maakunnille tulee antaa verotusoikeus, jota täydennetään alueellisia eroja tasaavalla valtionosuusrahoituksella.
- Maakunnille tulee antaa yleinen toimivalta sekä mahdollisuus siirtää tehtäviä kunnilta maakunnille, jos alueen kunnat ovat yksimielisiä.
- Maakunnille ei tule pakottaa yhtä tiettyä palveluiden järjestämismallia, vaan niillä tulee olla liikkumavaraa järjestää palvelut toimivalla ja tehokkaalla sekä alueen erityispiirteisiin vastaavalla tavalla. Hankintalakia on muutettava, jotta maakunnat ja kunnat voivat tuottaa tukipalveluita yhdessä joustavasti lainsäädännön sitä estämättä.
- Valtion aluehallintotehtävät tulee koota yhteen virastoon, jolla on toimipiste kaikissa maakunnissa.
- Kuntien valtionosuuskriteerit tulee uudistaa siten, että ne vastaavat tilannetta, jossa sote-tehtävät on siirretty maakunnille ja tasoittavat kuntien välisiä olosuhde-eroja.
- Edistetään maakunta- ja kuntakohtaisten kokeilujen toteuttamista, esimerkkeinä maakunnallinen perustulokokeilu tai kuntakohtainen kuntatyöntekijöiden työajanlyhennyskokeilu.