

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asiantuntijapyyntö VNS 10/2025 vp

Kuntaliiton lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Kiitämme mahdollisuudesta lausua valiokunnalle selonteosta. Kuntien näkökulmasta Liikenne 12:n tulisi selkeyttää valtion tavoitteet ja priorisoinnit sekä tarjota pitkäjänteinen rahoitus- ja kehittämisnäkökulma - tässä on yhä parannettavaa. Kaupunkiseutujen ja kuntien merkitys saavutettavuudessa sekä talouden vetureina ja mahdollistajina tulisi myös tunnistaa paremmin.

Rahoituksen näkymät

Positiivista on **perusväylänpidon rahoituksen nosto** 1,74 mrd. eurosta 1,86 mrd. euroon vuosiksi 2030–2037, mutta jo sitä ennen tulisi estää korjausvelan kasvu. Vuodesta 2030 lähtien varataan 50 milj. euroa pieniin parantamisiin. Kehittämiseen varataan rahoitusta vuosiksi 2030–2037 yli 6 mrd. euroa (ml. hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet, Digirata, sotilaallinen liikkuvuus). Sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksesta päätetään mahdollisesti erikseen vuoden 2026 aikana.

Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden tulee palvella myös kaksoiskäyttöä sekä elinkeinoelämän tarpeita ja alueellista elinvoimaa. TEN-T-verkon huomiointi hankkeiden kohdentamisessa on tärkeää.

Korostamme, että Suomi tarvitsee **kestävää kasvua** mahdollistavia **liikenneinvestointeja**. Hallituksen investointiohjelma nostaa väyläverkon kehittämisen rahoitusta vuosina 2030–2031. Sen jälkeen budjettirahoitus painuu liian matalalle tasolle (379 milj. euroa/v–426 milj. euroa/v), tästä Digiradan osuus on n. 90 milj. euroa vuodessa.

MAL-sopimusten rahoitus

Valtion osuus MAL-kehittämishankkeisiin **säilyy liian matalana** seitsemän MAL-seudun tarpeisiin ollen 50–100 milj. euroa vuodessa. MAL-seutujen pieniin parantamishankkeisiin varataan rahoitusta perusväylänpitoon varattusta 50 milj. euroa kokonaisuudesta vuodesta 2030 eteenpäin. **Pienet parantamishankkeet** ovat tärkeitä, mutta niiden rahoitus jää epävarmaksi, sillä suunnitelman mukaan ne voidaan jättää toteuttamatta, jos perusväylänpidon rahat eivät riitä korjausvelan hillintään.



Pidämme hyvänä sitä, että Liikenne 12 -suunnitelmassa on linjattu, että jatkossa myös busseihin perustuvat suurikapasiteettiset joukkoliikennejärjestelmät voivat saada valtion avustusta.

Korostamme, että valtion tulee sitoutua MAL-sopimusprosesseihin vahvemmin ja pitkäjänteisemmin sekä keskittyä niissä jatkossa kaupunkikehitystä palveleviin hankkeisiin, ml. joukkoliikenne sekä kävelyä, pyöräliikennettä ja liikenneturvallisuutta edistävät hankkeet.

Joukkoliikenne, kestävä liikkuminen

Valtion tuet **kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle** sekä kuntien katuverkon **kävely- ja pyöräilyinfralle** ovat painuneet **liian mataliksi**. Liikenne 12 -suunnitelma sisältää hyviä tavoitteita, mutta ei tehokasta tukea toimille, jotka lisäävät kestävien vaihtoehtojen houkuttelevuutta, realisoisivat terveyshyötyjä tai auttaisivat kuntia pitämään joukkoliikenteen kohtuuhintaisena.

Valtion ostaman henkilöjunaliikenteen kilpailutus ja kilpailuneutraalin toimintaympäristön luominen edellyttävät valtion merkittävää lisärahoitusta. Liikenne 12:ssa rahoitustarve arvioidaan pienemmäksi kuin Traficomien selvityksessä (2025). Lisärahoitukseen on varauduttava realistisesti, jotta alueiden saavutettavuus ja palvelutaso eivät heikkene 2030-luvulla ja kilpailuttamisen hyödyt toteutuvat.

Alueellisen linja-autoliikenteen hankkiminen kaupunkiseutujen ulkopuolella on valtion (vuoden 2026 alusta Traficomien) vastuulla, mutta palvelu on kroonisesti alirahoitettu ja nojaa yhä enemmän kuntien maksuosuuksiin. Kuntakeskusten ja opiskelun, työpaikkojen ja keskittyvien palveluiden saavutettavuus kärsii, kun valtio ei hoida osuuttaan. Jos palvelun valtion rahoitusta ei vahvisteta, edessä on palvelun kuihtuminen.

Painotamme, että Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman **SCP:n tukikelpoisuutta** ei tule rajata kaupunkiseudun tai kunnan koon tai hallinnollisten rajojen pohjalta, kuten on ilmeisesti kaavailtu tehtäväksi. Ymmärtääksemme MAL-seudut (64 kuntaa) ovat jäämässä tuen ulkopuolelle. Liikenneköyhyys ei noudata hallinnollisia rajoja, eikä kehittämishankkeiden vaikutusalue. Tuki tulee suunnata matalan sosioekonomisen aseman alueille ja ryhmille, joissa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytykset ovat heikot, jotta arjen palvelujen sekä opiskelu- ja työpaikkojen saavutettavuus paranee ja segregatiota ehkäistään.

Vuodesta 2030 lähtien **pienet budjettirahoituksen nostot** joukkoliikenteeseen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen jäävät seuraavan hallituksen päätettäväksi.

Julkisesti tuettujen **henkilökuljetusten yhdistämismahdollisuudet** on syytä selvittää. LVM:n tietopilotti tarkastelee Kela- ja sote-matkoja. Pidämme tärkeänä, että selvityksen pohjalta arvioidaan myös joukkoliikenteen potentiaali tutkituilla reiteillä. Tulisi selvittää myös kuntien ja muiden julkisten tilaajien yhteistyön mahdollisuudet kuljetusten optimoimiseksi.

Liikenne 12 esittää, että kunnat kehittävät keskeiset henkilöliikenteen solmukohdat, erityisesti raideliikenneasemat, kestävän liikkumisen keskuksiksi yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Korostamme, että ensisijainen **vas-tuu asemanseudun kehittämisestä** on **maanomistajalla**, eikä kunnalle tule säilyttää yleistä koordinoituvastuuta tilanteessa, jossa omistuksen ja vastuiden pirstoutuminen ja erilaiset tavoitteet vaikeuttavat kehittämistä. Tilan-netta selkeyttäisi osaltaan **asemanhaltijan tehtävien** keskittäminen nykyiselle tai uudelle valtiotoimijalle osana raidemarkkinoiden kilpailuneutraalin toimintaympäristön luomista

Yksityistiet ja kuntien rooli

Yksityisteiden valtionavustukset ovat 2026–2029 keskimäärin 6,7 milj. euroa vuodessa. Vuodesta 2030 määrärahaa kasvatetaan 4 milj. euroa vuosittain. Kuntaliiton tuoreen kuntakyselyn mukaan **kunnat myöntävät yksityis-tieavustuksia ja antavat muuta tukea lähes 40 milj. eurolla vuodessa** (yksityistieavustukset noin 31 milj. euroa, muu tuki kuten kunnossapitoa ja perusparannusavustuksia vähintään 6–7 milj. euroa/v). Kuntien avustusten taso on siten ollut paljon korkeampi ja vakaampi kuin valtion.

LVM valmistelee yksityistielain muutosta, jossa selvitetään, tulisiko kunta voida velvoittaa tieosakkaaksi. **Kuntien näkemyksen mukaan** kunnat hoitavat erilaiset tilanteet joustavasti **käyttömaksuin, avustuksin, sopimuksin tai harkintansa mukaan tieosakkuudella** (kiinteistöomistus). Lainsäädännössä olisi vaikeaa määritellä yksiselitteisesti tilanteet, joissa kunta voidaan perustellusti velvoittaa tieosakkaaksi sen sijaan, että kunta avustaa tiekuntaa, maksaa käyttömaksuja tai toimii tieosakkaana nykyisin käytössä olevien perusteiden mukaisesti. Pakko-osakkuuksien yleistyminen voisi vaarantaa avustusmenettelyyn satsaamisen - resursseja tarvittaisiin enemmän byrokratiaan samalla, kun kuntatalous on heikkenemässä. Kuntien itsehallintoa ja harkintakykyä tulisi kunnioittaa, eikä lisätä normeja.

Maanteiden hallinnolliset luokat

Suunnitelman mukaan valtio (Väylävirasto) yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa pyrkii yhdenmukaistamaan maanteiden hallinnollisia luokkia koskevat toimintatavat ja periaatteet. Toteamme, että lainsäädännössä hallinnollisia luokkia koskevissa kriteereissä ja sääntelyssä ei ole merkittäviä puutteita. Pidämme huolestuttavana sitä, että **valtion liikenneviranomaiset esittävät jatkuvasti kunnille vähäliikenteisten maanteiden** tai oikaisujen jälkeen

jääneiden tieosuuksien **siirtämistä kunnan vastuulle** yksityistieksi tai jopa kaduksi. Tällainen menettely hämärtäisi valtion ja kuntien tienpidon vastuunjakoja ja edistäisi yhdyskuntarakenteen hajautumista. Kunta hallinnoi katuverkkoa vain asemakaava-alueella.

Raskaan liikenteen taukopaikat

Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti Väylävirasto on perustanut yhteistyöryhmän edistämään tauko- ja latauspaikkojen kaavoitusta ja rakentamista sekä tarkastelemaan valtakunnallisia kustannusjakoperiaatteita.

Toteamme, että pitkämatkaisen raskaan liikenteen tauko- ja latauspaikat ovat logistiikan edellytys. Valtion tulee ottaa vastuu asian edistämisestä ja rahoituksesta. **Kuntien rooli on yhteistyö, kaavoitus ja sijaintien mahdollistaminen**, usein yksityisellä maalla. Emme näe perusteita valtakunnalliselle kustannusjakomallille, jonka muodostamista suunnitelma ehdottaa.

Lentoasemaverkko

Lentoasemaverkosto on strateginen elinvoimalle ja huoltovarmuudelle. Liikenne 12:a mukaan valtio määrittelee yhdessä muiden toimijoiden kanssa kansallisesti tärkeän lentoasemaverkoston. Mahdollisista verkoston muutoksista päätetään erikseen. Korostamme, että lentoasemaverkosto on koko maan **elinvoiman ja huoltovarmuuden** kannalta strateginen kysymys ja **kuuluu valtion vastuisiin**. Vastuita lentoasemista ei tule säilyttää kaupungeille. Kansallisesti tärkeän lentoasemaverkoston määrittelyssä ei tule ylikorostaa valtion erityistehtäväyhtiö Finavian operatiivista kannattavuutta.

Myös muutostrendit kuten uudet liiketoimintamallit, etälennonjohto, sähköinen lentäminen ja drooni-logistiikka tulee huomioida.

Tietopohja ja liikenteen digitalisaatio

Suunnitelman tavoitteet yhtenäisen tietopohjan kehittämisestä, digitalisaation hyödyntämisestä ja avoimesta tiedonjaosta ovat kannatettavia ja välttämättömiä. Kehittämistyö on tehtävä tiiviissä yhteistyössä kuntien kanssa, sillä katu- ja liikenteenohjaustiedot syntyvät kunnan tehtävissä ja nämä tiedot tulee huomioida tärkeänä osana digitaalisten palvelujen kokonaisuutta. Kunnissa tietopohjan parantaminen ja digivelvoitteiden toteuttaminen edellyttävät riittävää osaamista, resursseja sekä yhdenmukaisten ja yhteentoimivien tietoratkaisujen toteuttamista.

Digivelvoitteet toteutuvat **parhaiten** silloin, **kun valtio avustaa kuntien yhteishankkeita**. Tästä on hyviä tuloksia ympäristöministeriön hallinnonalalla. Valtion avustuksen tarve korostuu liikennejärjestelmän digitaalisten tietopalveluiden lain toimeenpanossa, joka on tuonut kunnille merkittäviä uusia

velvoitteita. Valtionavustus on huomioitava budjetoinnissa. Ilman rahoitusperiaatteen mukaista tukea liikenteen digivelvoitteet eivät ole aiemminkaan toteutuneet valtakunnallisesti.

Valtion ja kuntien yhteisrahoitus

Kuntaliitto pitää **erinomaisena, että suunnitelmassa on luovuttu** kuntien epäoikeudenmukaiseksi kokemasta ja kritisoimasta **kategorisesta 50/50-kustannusjaosta** isoissa valtion infraa koskevissa yhteishankkeissa. Tähän liittyen viittaus ensimmäisen Liikenne 12:a yhteisrahoituksen periaatteisiin on suunnitelmasta poistettu. Sen soveltaminen on johtanut yksittäisten kuntien kannalta kohtuuttomiin tilanteisiin. Jatkossa kustannusjaoista on tarkoitus sopia tapauskohtaisesti hankkeen arvioitujen hyötyjen pohjalta.

Suunnitelmaan on kirjattu, että yhteisrahoitteisina toteutetuissa hankkeissa voidaan sopia myös **kunnossapidon** yhteisrahoituksesta. Toteamme, että valtio ja kunnat sopivat vapaaehtoisesti monista asioista, mutta suunnitelmalla ei tule tarkoituksellisesti laajentaa yhteisrahoituksen sisältöä.

Kunnilla on oma laaja tehtäväkenttensä, kuntatalouden sopeutustarpeensa sekä mittavat investointitarpeensa ja korjausvelkansa. Valtion on pitäydettävä lisävastuiden vyöryttämisestä kunnille.

EU:n tulevat liikenteen rahoitusvälineet

Komission tavoitteena on ollut yksinkertaistaa rahoitusvälineitä, mutta liikenteelle esitetään kolmea välinettä, joiden keskinäinen suhde ei ole selkeä: CEF-asetus, Kansallinen ja alueellinen kumppanuussuunnitelma (NRPP) ja Kilpailukykyrahasto.

Kuntaliitto pitää tärkeänä, että Suomi vaikuttaa siihen, että seuraavan **CEF-asetuksen (2028–2034) soveltamisala** sisältää rajat ylittävien hankkeiden ja sotilaallisen liikkuvuuden lisäksi vähintään TEN-T-ydinverkon, ml. kaupunkisolmukohdat. TEN-T-verkolla, ml. kattava verkko, on tärkeä merkitys saavutettavuudelle, kilpailukyvyille, huoltovarmuudelle ja rajat ylittävälle yhteyksille. Tulee varmistaa, että sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet palvelevat myös siviilikäyttöä. Komission rahoitusvalta ei saa kasvaa jäsenmaiden kustannuksella ja paikallishallinnon vaikuttamismahdollisuudet on turvattava. TEN-T-kattavan verkon edistäminen tulisi huomioida myös **NRP**-suunnitelmassa. Lisäksi Suomen **kansainvälisiä yhteyksiä** edistävät kärkitoimet tulisi priorisoida ja viestiä EU:lle yhtenäisesti.

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistaminen

Liikenteen rahoituksen ja verotuksen uudistaminen on viivästynyt. Pidämme tärkeänä, että verotuksen uudistaminen edistää fiskaalisten tavoitteiden

lisäksi ilmasto- ja sosiaalisia tavoitteita. Kunnat eivät voi saavuttaa liikenteen ilmastotavoitteitaan ilman, että myös valtio käyttää tehokkaasti omia ohjauskeinojaan. Uudistuksessa **ei tule lisätä kuntatalouden menopaineita – kaupunkien investointikyky on turvattava.**

Valtio tavoittelee **hyötyjä maksaa** -periaatteella kuntien rahoitusta väyläinvestointeihin. On huomioitava, että Väyläviraston (6/2019) selvityksen mukaan hyötyjen yksiselitteinen laskennallinen kohdentaminen kunnalle tai valtiolle ei ole mahdollista. Liikennehankkeiden vaikutukset, kustannukset ja hyödyt vaihtelevat alueittain, kunnittain ja tapauskohtaisesti. Kuntien maankäytön kokonaisuus ei tuota voittoa edes suurissa kaupungeissa, ja maankäyttökorvaukset sekä tontinmyyntitulot kattavat vain rajallisesti kunnalle kuuluvan yhdyskuntarakentamisen kustannuksia (ks. [linkki](#))

EU:n päästökauppa tuo Suomelle vuosittain satoja miljoonia euroja liikenteen **huutokauppatuloja**. EU:n mukaan nämä tulot tulee ohjata ilmastotavoitteiden saavuttamiseen ja vihreän siirtymän vauhdittamiseen. Korostamme, että tulot tulee kohdentaa konkreettisesti liikenteen käyttövoimamurroksen vauhdittamiseen ja kestävään liikkumiseen koko maassa, eikä niitä tulisi sulauttaa osaksi valtion yleistä budjettia.

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna
Kehittämispäällikkö