9.3.2026

Kuuden suurimman kaupungin kirjallinen asiantuntijalausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 (VNS 10/2025 vp)

Kuusi suurinta kaupunkia kiittää mahdollisuudesta antaa kirjallinen asiantuntijalausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Tässä lausunnossa keskitytään selonteossa esitettyihin, suurimpien kaupunkien kannalta olennaisiin kysymyksiin.

Kuusi suurinta kaupunkia yhtyy niihin keskeisiin huomioihin, joita C21 -kaupungit ovat nostaneet esiin valiokunnalle toimittamassaan lausunnossaan (23.2.2026): valtion rahoituksen tasoa kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämiseen tulee kasvattaa, sotilaallisen liikkuvuuden vahvistaminen vaatii investointeja kaupunkiseuduille ja liikennejärjestelmää tulee kehittää yhteistyössä ilman ennalta tehtyjä rajaavia linjauksia.

Kasvun käynnistyminen edellyttää valtion ja kaupunkien yhteisiä toimenpiteitä

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetetut tavoitteet ovat kaupunkien näkökulmasta sinänsä kannatettavia ja liikennejärjestelmäsuunnitelma tarjoaa strategisen kehyksen liikennejärjestelmän kehittämiselle. Strategiset linjaukset ovat kuitenkin irrallisia toimenpideohjelmasta, suunnitelma ei sisällä riittäviä rahoituskeinoja, joilla tavoitteet voitaisiin saavuttaa ja ehdotetut toimenpiteet painottuvat perusväylänpidon ja olemassa olevan väyläverkon ylläpitoon jättäen varjoonsa laajemman strategisen kehitysnäkymän.

Toimenpiteet eivät juuri vastaa kaupunkiseutujen kehittämisen tavoitteisiin eikä Liikenne 12 -suunnitelma huomioi riittävästi suurten kaupunkiseutujen merkitystä Suomen taloudellisen kasvun moottoreina. Päinvastoin suunnitelma on ohjaamassa rahoitusta merkittävästi pois kasvukaupungeista, sillä liikennejärjestelmän kehittämisen jo nykyisin riittämättömiä määrärahoja vähennetään merkittävästi vuosina 2026–2037. Kaupunkiseutujen yhteisiin kasvu- ja liikenneinvestointeihin osoitetut resurssit ovatkin täysin alimitoitetut ja suurten kaupunkiseutujen välttämättömiä kehityshankkeita ollaan asettamassa kilpailemaan niukkenevista resursseista, vaikka nämä seudut pitkälti määrittävät koko maan kehitystä ja kasvua korkean tuottavuuden toimialojensa ja työpaikkamääriensä kautta. Väestömäärän ja -ennusteiden tulisi näkyä resurssien kohdentamisessa.

Selonteossa tunnistetusti MAL-sopimukset ovat suurimpien kaupunkiseutujen kasvusopimuksia, joiden avulla valtio ja kaupungit pyrkivät varmistamaan Suomen kestävän kasvun, kansainvälisen kilpailukyvyn ja osaajien veto- ja pitovoiman. Onkin olennaista, että sopimusten kasvua

vauhdittava luonne tunnistetaan myös jatkossa. Tämä vaatii riittävää, hallituskaudet ylittävää rahoitusnäkymää, joka tukee sekä kaupunkien että yksityisen sektorin investointihalukkuutta ja -kyvykkyyttä. Varsinkin nykyisestä pitkittyneestä taantumasta nousemiseksi olisi erittäin tärkeää, että valtio ja kaupungit yhteisesti sitoutuisivat määrätietoisesti toteuttamaan suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kasvuinvestointeja.

Siksi on välttämätöntä, että valtio osoittaa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa merkittävästi nykyistä suuremmat investointipanostukset suurimpien kaupunkien liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen sekä joukkoliikenteen toimintaedellytysten varmistamiseen ja kasvattaa MAL-sopimuksiin käytettäväksi osoitettavaa rahoitusta. Suurimmat kokonaistaloudelliset vaikutukset saadaan tiukassa taloustilanteessa kohdistamalla investoinnit sinne, missä ne synnyttävät eniten yksityisiä investointeja eli suuriin kaupunkeihin. Myös joukkoliikennettä kannattaa erityisesti kehittää siellä, missä sille on kysyntää ja missä sen kilpailukyvyn varmistaminen on myös työmarkkinoiden ja liikenteen toimivuuden kannalta täysin välttämätöntä.

Valtion ja kuntien vastuut liikennehankkeiden rahoituksessa selkeytettävä

Liikennejärjestelmäsuunnitelma kasvattaa kaupunkien rahoitusvastuuta liikennehankkeista sekä valtion ja kaupunkien yhteisten hankkeiden että valtion omien väylähankkeiden osalta. Tämä ei ole hyväksyttävää eikä perusteltua. Valtion tulee kantaa vastuunsa oman liikenneverkkonsa rahoituksesta. On tärkeää, että valtio sitoutuu kustannusjakoperiaatteisiin pitkäjänteisesti, jotta pitkäkestoiset investointiprosessit voidaan toteuttaa ennakoitavasti.

Kaupunkiraideliikennehankkeissa valtion rahoitusosuuden tulisi olla vähintään (ei enintään) 30 prosenttia. Tuen maksimimäärää ei voida asettaa ennalta, kun tuen määrä jatkuvasti pienenee.

Valtion tulee kantaa jatkossakin vastuu *valtion väyläverkon rahoituksesta* omistuksen mukaisesti. Valtion osuuden tulisi valtion väyläverkolla toteutettavissa, kaupunkiseudun liikennejärjestelmää merkittävästi parantavissa yhteisrahoitushankkeissa olla vähintään 70 prosenttia, sillä yhteisrahoitteisiin hankkeisiin liittyy kunnalle koituvia kustannuksia esimerkiksi yhdyskuntarakentamisesta, katuverkosta ja joukkoliikenteestä. Yhteisrahoituksen periaatteet (ml. ehdotus valtion kustannusosuudesta 50%) on esitetty vuoden 2021 Liikenne12-suunnitelmassa, mutta niitä ei valmisteltu yhteistyössä eivätkä kunnat ole niitä hyväksyneet, vaan päinvastoin pitäneet niitä kohtuuttomina sekä valtion ja kuntien kustannusvastuita muuttavina. Myös eduskunta on kannanotossaan (Eduskunnan kirjelmä EK 23/2021 vp VNS 2/2021) edellyttänyt valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden perusperiaatteita.

Nyt käsiteltävänä oleva suunnitelma ei voi nojata valtion väyläverkon osalta kaupunkien rahoitukseen ja tältä osin suunnitelmaa tulee korjata. Liikenneverkon mahdollisissa yhteisrahoitteisissa hankkeissa on noudatettava valtakunnallisesti yhtenäisiä periaatteita ja kohdeltava

alueita tasapuolisesti ja lisäksi väyläverkon kehittämishankkeet on jatkossa toteutettava liikenteen kehittämisrahoituksella eikä MAL-sopimusten kautta. Julkisen talouden niukkuus asettaa ymmärrettäviä haasteita liikennejärjestelmän kehittämiseen, mutta keskeisen, valtion vastuulla olevan infran rahoitusvastuuta ei tule siirtää kunnille eikä kunnilla ole mahdollisuutta lisätä rahoitustaan valtion vastuulla olevan infraan.

Lisäksi kaupungit kiinnittävät huomiota ristiriitaan markkinaehtoisen ja ostopalveluna toteutetun henkilöjunaliikenteen välillä. Selonteossa liikennejärjestelmäsuunnitelmasta toistetaan hallitusohjelman lähtökohta, jonka mukaan markkinaehtoisesti toimivilla henkilöjunaliikenteen yhteysväleillä ei kehitetä palvelutasoa julkisen hankinnan keinoin. Tämä linjaus on erityisen ongelmallinen alueilla, joilla markkinaehtoinen henkilöjunaliikenne ei täytä valtakunnallisia tai alueellisia palvelutasotavoitteita. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden (toimivuus, saavutettavuus, kestävyys) näkökulmasta olisi perusteltua, että markkinaehtoisen ja julkisesti hankitun raideliikenteen välistä suhdetta ei lukita yhteen tulkintaan. Sen sijaan tulee tunnistaa tarve joustavalle ja tapauskohtaiselle tarkastelulle erityisesti tilanteissa, joissa markkinaehtoinen liikenne ei täytä palvelutasotavoitteita tai joissa julkisesti hankittu liikenne voisi edistää raidereformin keskeisiä tavoitteita kuten tosiasiallisen kilpailun lisäämistä ja ostoliikenteen kilpailutusten onnistumista.

Liikennejärjestelmää tulee kehittää yhteistyössä

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu edellyttää yhteistä tilannekuvaa ja vaikutusarvioita, ja valtio on itse korostanut suunnitelman tietopohjaisuuden ja vaikutusarvioinnin merkitystä. Kuusi suurinta kaupunkia edellyttää, että valtio ei lukitse kantaansa eri liikenneinfrastruktuurihankkeisiin ennen kaupunkiseuduilla tehtävän MAL-suunnittelun tuottamaa analyysia. Liikenteen infrastruktuurivalintoja ei tule sitoa ennalta, vaan niiden tarpeet, hyödyt, kustannukset ja tarkoituksenmukaisuus tulee arvioida yhteistyössä kaupunkien ja valtion kanssa ja sopia niistä MAL-sopimusneuvottelujen yhteydessä.

Kaupungit myös toistavat C21-kaupunkien vaatimuksen, jonka mukaan seuraavassa hallitusohjelmassa on välttämätöntä varmistaa kaupunkiseutujen kasvuinvestointien riittävä taso sekä joukkoliikenteen toimintaedellytykset. Lisäksi on välttämätöntä, että valtio hyödyntää käytettävissä olevan EU-rahoituksen mahdollisuudet täysimääräisesti liikennejärjestelmän kehittämisessä, sotilaallisen liikkuvuuden hankkeissa ja isoissa rajat ylittävissä infrahankkeissa. EU-rahoituksen saaminen ei voi jäädä kiinni siitä, ettei valtio ole osaltaan tehnyt suunnittelua riittävän pitkälle tai kykene sitoutumaan merkittäviin hankkeisiin riittävän ajoissa.

Kuutoskaupungit – Helsinki, Espoo, Vantaa, Tampere, Turku ja Oulu – ovat Suomen kuusi suurinta kaupunkia. Näissä kaupungeissa asuu noin kaksi miljoonaa suomalaista eli yli kolmannes koko maan väestöstä. Kuutoskaupungeissa on yli 40 % suomalaisista työpaikoista ja niissä tehdään 55 % Suomen bruttokansantuotteesta.