Liikennejaostolle

Asiantuntijalausunto VNS 10/2025 vp

Kuntaliiton lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Kuntaliitto kiittää mahdollisuudesta lausua jaostolle valtioneuvoston selonteosta Liikenne 12 -suunnitelmasta. Kuntien näkökulmasta Liikenne 12:n tulisi selkeyttää valtion tavoitteet ja sitoumukset sekä tarjota yli hallituskausien kestävä rahoitus- ja kehittämisnäkymä - tässä on yhä parannettavaa. Lisäksi tulisi tunnistaa paremmin kaupunkiseutujen ja kuntien merkitys saavutettavuudessa ja talouden vetureina.

Rahoituksen näkymät

Kuntaliitto toteaa, että 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 alkaen varataan 50 milj. euroa pieniin parantamisiin.

Kehittämiseen ja parantamiseen 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.

Korostamme, että sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden osalta tulee varmistaa, että palvelevat myös siviilikäyttöä (kaksoiskäyttö) sekä elinkeinoelämän tarpeita ja alueellista elinvoimaa. TEN-T-verkon huomiointi hankkeiden kohdistamisessa on tärkeää.

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

MAL-sopimusten rahoitus

Kaupunkiseutujen MAL-kehittämishankkeisiin varataan väyläverkon kehittämismomentilta 50–100 milj. euroa vuodessa. Toteamme, että valtion osuus MAL-kehittämishankkeisiin säilyy liian matalana seitsemän MAL-seudun tarpeisiin nähden. MAL-seutujen pieniin parantamishankkeisiin varataan

CC BY

Suomen Kuntaliitto
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

rahoitusta perusväylänpitoon varatusta 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.

Julkinen liikenne, joukkoliikenne, kestävä liikkuminen

Kannatamme esitettyä Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman (SCP) rahoitusta: kävely ja pyöräily yhteensä 52,5 milj. euroa vuosina 2026–2030 sekä alue- ja kutsujoukkoliikenne yhteensä 93 milj. euroa vuosina 2026–2032.

Painotamme, että SCP-tukikelpoisuutta ei tule rajata kaupunkiseudun tai kunnan koon tai hallinnollisten rajojen perusteella, kuten on ilmeisesti kaavailtu tehtäväksi. Liikenneköyhyys ei noudata hallinnollisia rajoja, eikä myöskään kehittämishankkeiden vaikutusalue. Tuki tulee kohdentaa alueille ja ryhmille, joilla on matala sosioekonominen asema sekä puutteita joukkoliikenteessä sekä kävely- ja pyöräliikenteen edellytyksissä. Tuella tulisi parantaa arjen palveluiden sekä opiskelu- ja työpaikkojen saavutettavuutta, tarjota edullisia ja turvallisia vaihtoehtoja ja ehkäistä segregaatiota.

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

Valtio valmistautuu kilpailuttamaan henkilöjunaliikenteen vuodesta 2030 eteenpäin. Hallitus on linjannut, että 2030-luvun ostoliikenteen hankinnat perustuvat nykyiseen valtion rahoittamaan ostoliikennekokonaisuuteen ja sen palvelutasoon. Kilpailutusmalliin siirtyminen nostaa kustannuksia verrattuna nykyiseen suorahankintaan. Suunnitelmassa arvioidaan lisätuen tarpeeksi 2030-luvulla noin 70–140 milj. euroa vuodessa. Huomautamme, että Traficomin selvityksen (2025) mukaan valtion vuotuiset vastuut (ml. kiinteät kustannukset kuten kalustoyhtiö) voivat olla 220–280 milj. euroa/vuosi.

Korostamme, että ostoliikenteen julkisen tuen kasvuun tulee varautua realistisesti, jotta vältetään palvelutason lasku ja alueiden saavutettavuuden heikkeneminen.

Suomen Kuntaliitto
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

Sama tarve koskee Traficomin järjestettäväksi siirtynyttä alueellista linja-autoliikennettä. Ns. ELY-joukkoliikenteen rahoitustaso on ollut pitkään matala ja sen ostovoima on heikentynyt. ELY-keskukset sopeuttivat määrärahapuutteitaan karsimalla joukkoliikennepalveluja sekä lisäämällä kuntien maksuosuuksia ja vähentämällä kuntien avustuksia. Jos palvelun valtion rahoitusta ei vahvisteta, edessä on palvelun kuihtuminen. Tämä heikentäisi maakunta- ja kuntakeskusten saavutettavuutta, vaikka se on opiskelun, työn ja palvelujen keskittymisen vuoksi olennaista.

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

Asemanseuduista suunnitelma esittää, että kunnat kehittävät keskeiset henkilöliikenteen solmukohdat, erityisesti raideliikenneasemat, kestävän liikkumisen keskuksiksi yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Korostamme, että ensisijainen vastuu asemanseudun kehittämisestä on maanomistajalla, eikä kunnalle tule sälyttää yleistä koordinointivastuuta tilanteessa, jossa omistuksen ja vastuiden pirstoutuminen ja erilaiset tavoitteet vaikeuttavat kehittämistä. Tilannetta selkeyttäisi 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 turvaamaan elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kannalta kriittiset yhteydet sekä koko maan saavutettavuus.

Kuntaliiton tuoreen kuntakyselyn tulosten mukaan kunnat myöntävät yksityistieavustuksia vuosittain noin 31 milj. euroa. Lisäksi kuntien muun tuen, kuten kunnossapidon ja perusparannusavustusten, arvo on vähintään 6–7 milj. euroa vuodessa. Kuntien avustusten taso on siten huomattavasti korkeampi ja vakaampi kuin valtion. LVM valmistelee yksityistielain muutosta, ja kunnille keskeinen kysymys on, tulisiko kunta voida velvoittaa tieosakkaaksi. Kuntien ja Kuntaliiton näkemyksen mukaan kunnat voivat hoitaa erilaiset tilanteet joustavasti käyttömaksuin, avustuksin, sopimuksin tai harkintansa mukaan tieosakkuudella. Lainsäätäjän tulee kunnioittaa kuntien itsehallintoa, isoa panostusta yksityisteihin ja harkintavaltaa yksityisteiden tukemisen valinnoissa. Kuntien pakollisen tieosakkuuden mahdollistaminen olisi ristiriidassa hallituksen norminpurkutavoitteen kanssa.

Maanteiden hallinnolliset luokat

Suunnitelman mukaan 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. 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 pysyvästi valtion ja kuntien tienpidon vastuunjaon ja edistäisi yhdyskuntarakenteen hajautumista.

Kunta hallinnoi vain asemakaava-alueen katuverkkoa. Maantien muuttaminen kaduksi perustuu maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehitykseen. Kadunpitovelvollisuus on osa asemakaavan toteutusta, eikä kunnan vastuita tule laajentaa.

Raskaan liikenteen taukopaikat

Suunnitelman mukaan TEN-T-sertifioidut raskaan liikenteen taukopaikat toteutetaan ensisijaisesti markkinaehtoisesti EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluvelvoitteet huomioiden. Valtion omistamia palvelualueita kilpailutetaan ja kehitetään lain sekä raskaan ja sotilaallisen liikenteen tarpeiden mukaisesti. Väylävirasto perustaa yhteistyöryhmän edistämään tauko- ja latauspaikkojen kaavoitusta ja rakentamista sekä tarkastelemaan valtakunnallisia kustannusjakoperiaatteita.

Kannatamme yhteistyöryhmän perustamista ja toteamme, että taukopaikat ovat välttämättömiä ja palvelevat erityisesti valtakunnallisia ja kansainvälisiä kuljetusketjuja (pitkät lepo- ja yötauot). Suomelta on puuttunut taukopaikkojen toteuttamisstrategia, ja ajan myötä vaatimukset ovat kasvaneet (TEN-T-asetus, AFIR-asetus, HCT-ajoneuvoyhdistelmät). Valtion tulee ottaa asiassa johtovastuu ja kantaa päävastuu tauko- ja niihin liittyvän jakeluinfran kustannuksista. Kuntien rooli on yhteistyö, kaavoitus ja sijaintien mahdollistaminen, usein yksityisen maanomistuksen puitteissa. Emme näe perusteita valtakunnalliselle kustannusjakomallille.

Lentoasemaverkko

Valtio selvittää vaihtoehtoja valtakunnallisen lentoasemaverkoston ylläpitoon Finavian verkoston lisäksi ja määrittelee vuonna 2027 sidosryhmien kanssa kriteerit kansallisesti tärkeille lentoasemille (mm. 3 h saavutettavuus, matkaketjut, matkustajamäärät, liikenteen luonne, kehitysnäkymät, elinkeinoelämä, huoltovarmuus ja sotilasilmailu). Kriteerien pohjalta arvioidaan nykyinen verkosto, nimetään kansallisesti tärkeät lentoasemat ja mahdollisista verkostomuutoksista päätetään erikseen.

Korostamme, että lentoasemaverkosto on koko maan elinvoiman ja huoltovarmuuden kannalta strateginen kysymys ja kuuluu valtion vastuisiin. Vastuita lentoasemista ei tule sälyttää kaupungeille. Verkostoa on tarkasteltava laajassa yhteistyössä kuntien, alueiden, elinkeinoelämän ja yritysten kanssa, eikä arvioinnissa tule ylikorostaa 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 ne ovat usein tiedon tuottajia. Kunnissa tietopohjan parantaminen ja digivelvoitteiden toteuttaminen edellyttävät riittävää osaamista, resursseja sekä yhdenmukaisten ja yhteentoimivien tietoratkaisujen toteuttamista.

Kuntaliiton kokemuksen mukaan 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. Ilman rahoitusperiaatteen mukaista tukea liikenteen digivelvoitteet eivät ole aiemminkaan toteutuneet valtakunnallisesti. Siksi valtakunnalliset digitavoitteet ja valtionavustus on huomioitava budjetoinnissa.

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 sovitaan 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 tehtäväkenttänsä, kuntatalouden sopeutustarpeensa sekä mittavat investointitarpeensa ja korjausvelkansa. Valtion on pitäydyttävä lisävastuiden vyöryttämisestä kunnille.

Suomen Kuntaliitto
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

EU:n tulevat liikenteen rahoitusvälineet

EU:n uusien liikenteen rahoitusvälineiden sisältö ja toteutustapa ovat edelleen epävarmoja. 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, kilpailukyvylle, huoltovarmuudelle ja rajat ylittäville 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. Suomen kansainvälisiä yhteyksiä edistävät kärkitoimet tulisi priorisoida ja viestiä EU:lle yhtenäisesti.

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistaminen

Liikenteen rahoituksen ja verotuksen uudistaminen on hallituskaudella viivästynyt. Pidämme tärkeänä, että verotuksen uudistaminen edistää fiskaalisten tavoitteiden lisäksi ilmasto- ja sosiaalisia tavoitteita. Kunnat eivät voi saavuttaa liikenteen ilmastotavoitteitaan ilman, että 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)

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna
Kehittämispäällikkö