



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ  
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

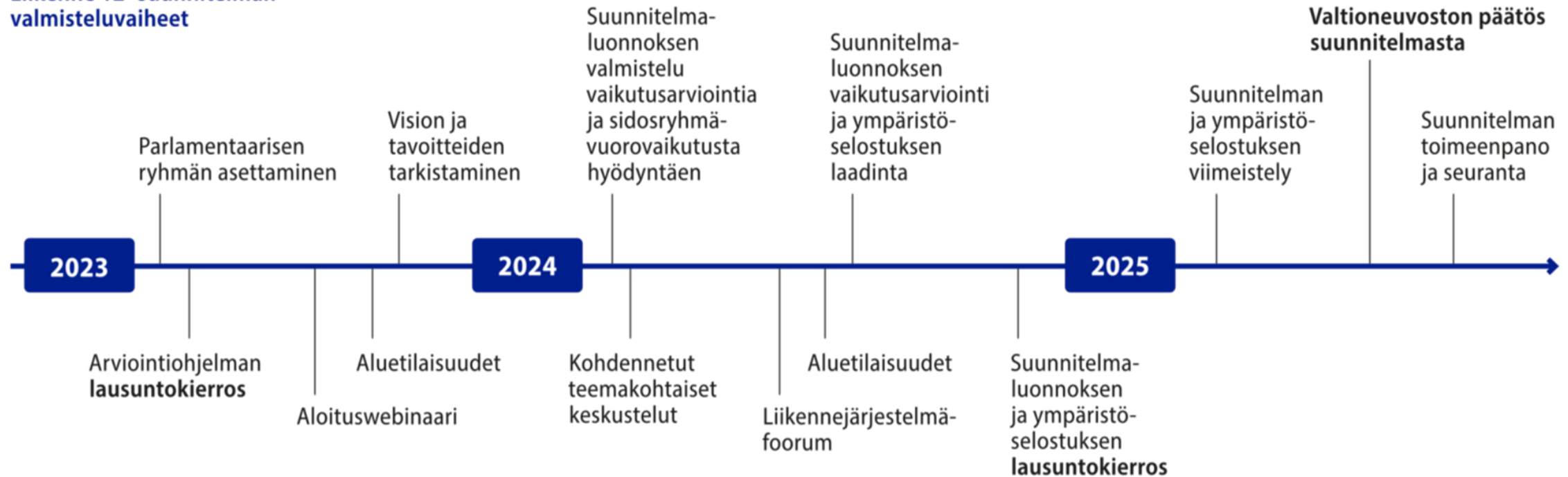
**Luonnos**

# Liikenne 12 –suunnitelmaluonnos vuosille 2026-2037

2025

# Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen tavoiteaikataulu ja valmisteluvaiheet

## Liikenne 12 -suunnitelman valmisteluvaiheet



Vuorovaikutuksen ja vaikuttamisen paikkoja jatkuvan vuorovaikutuksen lisäksi

**Suunnitelmasta tehdään valtioneuvoston päätös ja se toimitetaan selontekona eduskunnalle syksyllä 2025.**



# Tavoitteet ja lähtökohdat

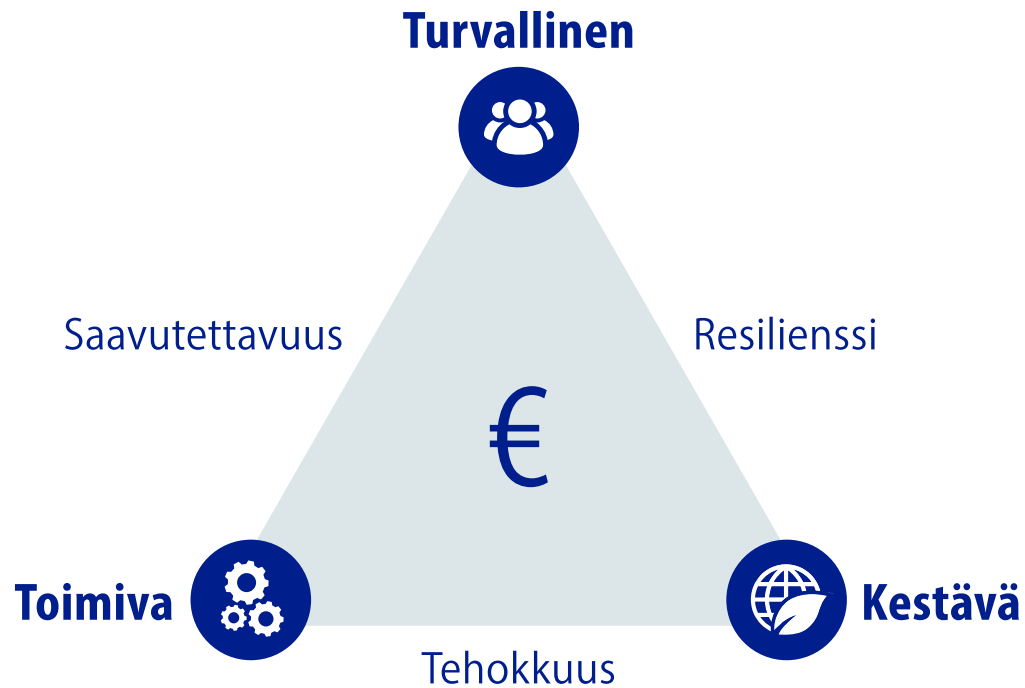


# Visio vuoteen 2050

Kestävä ja saavutettava Suomi

- Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava.
- Taloudellisesti kestävä ja tehokas liikennejärjestelmä tukee koko Suomen saavutettavuutta ja kehitystä eri alueiden vahvuudet, elinkeinoelämän tarpeet ja luonnon kantokyky huomioiden.
- Suomesta pääsee maailmalle ja maailmalta Suomeen - nopeasti ja helposti - myös digitaalisesti. Edistykselliset innovaatiot ja uudet teknologiat mahdollistavat saumattoman liikkumisen kulkumuodosta riippumatta koko Suomessa.

# Päivitetyt tavoitteet ja strategiset linjaukset



## Toimiva

**Olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuus** varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen

Monipuolinen, erityisesti henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien **liikennemuotojen toimivuus** on olennaista valtakunnallisessa liikennejärjestelmäkokonaisuudessa

Liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan hyödyntämällä **digitalisaatiota ja tietoa** täysimääräisesti.

## Turvallinen

Liikennejärjestelmän roolia osana **kokonaisturvallisuutta** korostetaan, mukaan lukien liikenneturvallisuus.

Liikenneturvallisuuden osalta painotetaan toimenpiteitä, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengen menetyksiltä vältyttäisiin.

## Kestävä

Eri **väestöryhmien** liikkumismahdollisuuksia korostetaan eri alueiden ominaisuudet huomioiden.

**Olemassa olevaa** liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta hyödynnetään tehokkaasti.

Kestävää liikkumista korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla niiden tehokkaan kasvun näkökulmasta.

# Suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat aluekohtaiset painotukset

Liikenne 12 -toimeenpanon alueelliset painotukset	TOIMIVUUS	TURVALLISUUS	KESTÄVYYS
<b>POHJOIS-SUOMI</b>	Rajat ylittävän ja kansainvälisen liikenteen tarpeet sekä luonnonvarojen kestävä hyödyntäminen ja matkailu luonto ja paikallinen elinkeinotoiminta huomioiden.	Sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet.	Liikkumisen edellytysten varmistaminen olemassa olevaa liikenneverkkoa hyödyntäen (ml. yksityistiet).
<b>ITÄ-SUOMI</b>	Eryteisesti teollisuuden ja matkailun tarpeet myös kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta.	Teollisuuden kuljetusten häiriöttömyys ja turvallisuus.	
<b>LÄNSI-SUOMI</b>	Kansainvälisen liikenteen solmupisteiden saavutettavuus sekä poikittaisen liikenteen tarpeet	Kansainvälisten kuljetusketjujen huoltovarmuus.	Matkaketjujen hyödyntäminen kestävän liikenteen edistämiseksi.
<b>ETELÄ-SUOMI</b>	Kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja ennakoitavuus.	Kansainvälisten kuljetusketjujen häiriöttömyys sekä huoltovarmuus suurimmissa solmupisteissä ja niiden takamaayhteyksissä.	Liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen tehokas hyödyntäminen joukkoliikenteessä sekä kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä.
<b>KAUPUNKISEUDUT KOKO MAASSA</b>	Seutujen sisäisten matkaketjujen sujuvuus ja sujuvat yhteydet kansainvälisen liikenteen solmupisteisiin.	Eryteisesti liikenneturvallisuuden parantaminen sekä liikennejärjestelmän häiriöherkkyyden parantaminen.	Kestävään liikkumiseen pohjautuvan liikennejärjestelmän ja muun kestävän yhdyskuntarakenteen kehittäminen.

Liikennejärjestelmää kehitetään sen käyttäjiä varten varmistaen kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen. Tämä tehdään toimenpideohjelman toimenpiteiden sekä liikennejärjestelmäanalyyseissä havaittujen tarpeiden pohjalta tietopohjaisesti. Suunnitelman toimeenpanossa huomioidaan alueiden erityispiirteitä yhteisten liikennejärjestelmän kehittämislinjausten lisäksi.

Maaseutumaisilla alueilla pääpaino on olemassa olevan verkon ja palveluiden ylläpitämisessä. Kaupunkialueilla ja taajamissa pääpaino on olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioiden myös joukkoliikenteen ja liikenneturvallisuuden edistämiseen tähtäävät kustannustehokkaat toimet. Liikenneverkkoja tai -palveluita laajennetaan vain erityisissä tilanteissa. Elinkeinoelämän uusiin investointeihin liittyviin kehittämistarpeisiin reagoidaan tietopohjaisesti ja joustavasti koko maassa.

Hallitusohjelman mukaisesti **Pohjoisen ja Itäisen Suomen ohjelmien** valmistelu on käynnistynyt. **Ohjelmat laaditaan yhteistyössä alueellisten toimijoiden kanssa ja liikenteen osalta valmistelua tehdään Liikenne 12-suunnitelman pohjalta.**

# Toimenpideohjelman lähtökohdat 1/2

**Hallitusohjelma:** Hallitus sitoutuu vastaamaan päästövähennystavoitteisiin ja etenemään hiilineutraalisuustavoitteeseen ja sen jälkeen hiilinegatiivisuuteen siten, että se ei omilla päätöksillään tai politiikkatoimillaan nosta kansalaisten arjen kustannuksia tai heikennä elinkeinoelämän kilpailukykyä. Suomi sitoutuu ilmastolain tavoitteisiin. Hallitus suuntaa ilmastotoimia kustannustehokkuuden, teknologianeutraaliuden ja kestävästi kannattavan liiketoiminnan synnyttämiseen tunnistaen ylivaalikautisen pitkäjänteisyyden merkityksen investointien houkuttelussa.

Liikenne 12-suunnitelmassa päästövähennyksiä tarkastellaan pelkästään mahdollisten liikennejärjestelmätoimenpiteiden kautta

➤ Yhteensovitus Kaisu- ja EIS-valmistelun kanssa, kun se ajankohtaista

**Hallitusohjelma:** Huoltovarmuus on yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden perusta. Huoltovarmuuden näkökulma otetaan huomioon kaikessa päätöksenteossa kaikilla hallinnonaloilla.

**Hallitusohjelma:** Hallituksen liikennepolitiikan tavoitteena on koko Suomen kasvun ja elinvoiman lisääminen.

**Hallitusohjelma:** Hallitus sujuvoittaa liikkumista riippumatta kulkumuodosta. Hallitus tunnistaa Suomen alueelliset erot ja luottaa ihmisten vapauteen valita itselleen tarkoituksenmukaisin tapa asua ja liikkua.

**Hallitusohjelma:** Hallitus edistää liikenne- ja logistiikka-alan digitalisaatiota ja automatisaatiota, uudenlaisten liiketoimintamallien syntyä ja hyödyntämistä sekä liikennejärjestelmän tehokkuutta.

## Huomioitavat käynnissä olevat työt, joilla yhteys Liikenne 12-suunnitelmaan:

- Verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus
- Teollisuuspoliittinen strategia
- Yhteiskunnan turvallisuusstrategia
- Pohjoismainen varautumisyhteistyö
- Alueidenkäytön kehityskuva
- Henkilöjunaliikenteen kehittämistyö
- Kehys- ja talousarviovalmistelu
- AFIR-asetuksen toimeenpano ja kansallinen jakeluinfraohjelma

# Lähtökohdat 2/2

## Huomioidut jo olemassa olevat strategiat/ohjelmat:

- Valtioneuvoston periaatepäätös liikenteen automaation edistämisestä
- Logistiikan digitalisaation periaatepäätös
- Esteettömyysvisio
- Liikenneturvallisuusstrategia ja sitoutuminen 0-visioon
- Suomen digitaalinen kompassi
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
- Aluekehittämispäätös
- Kyberturvallisuusstrategia
- MAL-sopimukset
- Puolustusselonteko
- Ulko- ja turvallisuuspoliittinen selonteko

23.1.2025

## Sisällytettävä strategiat ja ohjelmat:

- Lentoliikennestrategia (hallitusohjelmakirjaus)
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (hallitusohjelmakirjaus)

## Suunnitteluperiaatteet

- Liikennejärjestelmän kyberturvallisuutta ja tietosuojaa ylläpidetään ja kehitetään huomioiden muun muassa teknologia- ja uhkaympäristökehitys
- Neliporrasperiaate suunnittelun tukena
- Liikenneturvallisuutta parannetaan kaikissa liikennemuodoissa kokonaisvaltaisesti nk. Safe System - lähestymistavan mukaisesti.
- Lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyyn vahvistaminen muuttuneessa maailmassa osana liikennejärjestelmää.



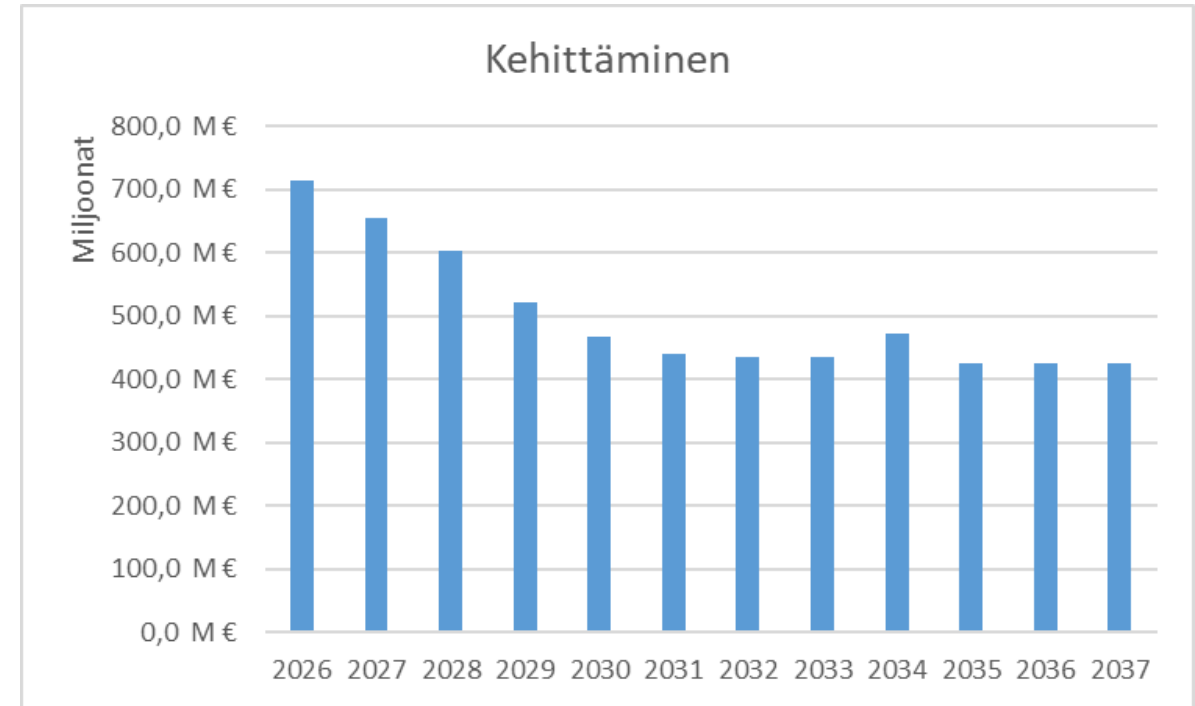
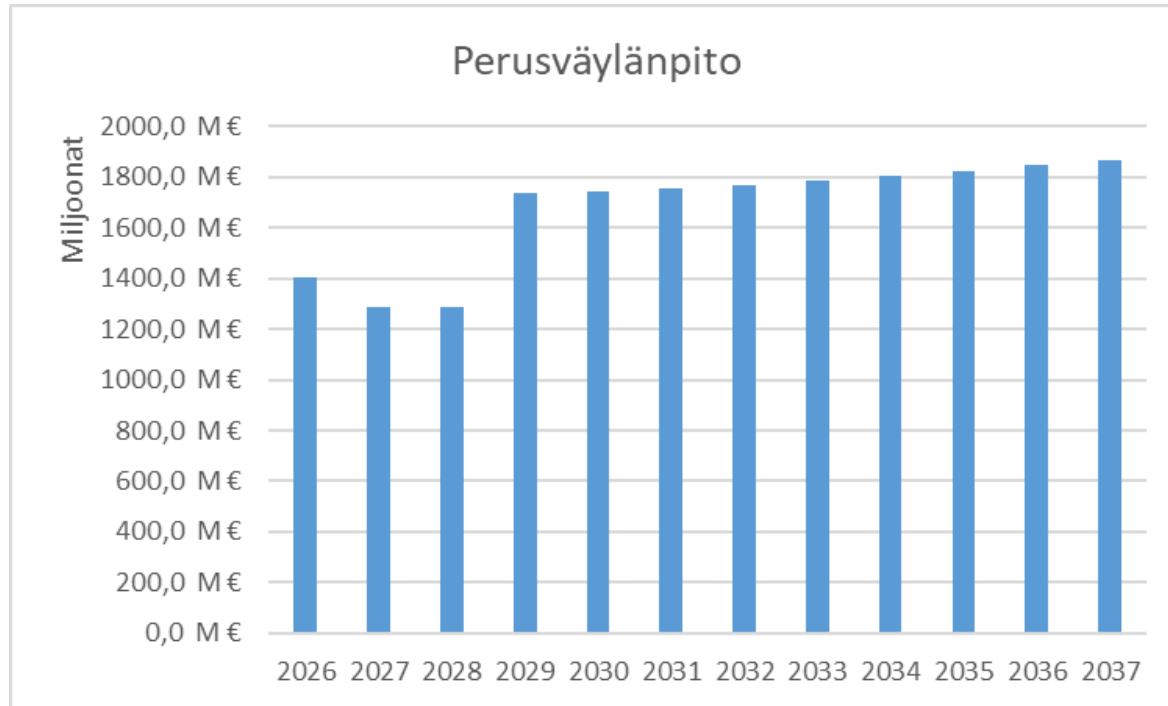


# Talousraami

# Rahoitusohjelmassa huomioidaan valtion vaikea taloustilanne

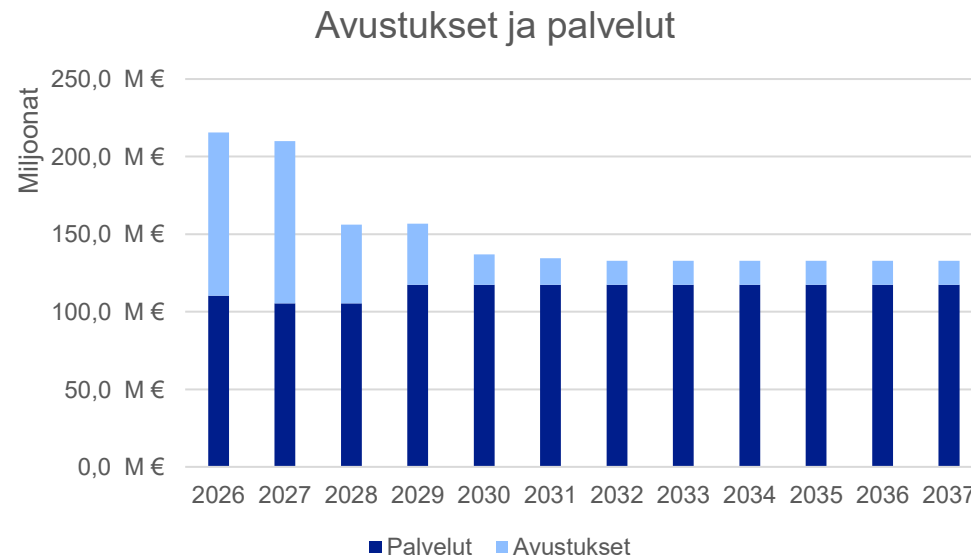
- Rahoitusohjelma sovitetaan julkisen talouden suunnitelmaan (JTS) vuosille 2026-2029
- Hallitusohjelman määräaikainen investointiohjelma on huomioitu rahoitusohjelmassa ja toteutushankkeet jatkuvat JTS-kauden jälkeenkin (rahoitus varmistetaan omaisuuden myynneillä)
  - Osa hankkeista vielä käynnistämättä (arvio mukana rahoitusohjelmassa)
- Vuodesta 2029 kokonaisrahoitustasoa on tarve kasvattaa **malillisesti**, kohdistuen pääosin perusväylänpitoon
- Perusväylänpitoon lisätään **vuosien 2029-2037 aikana** vuosittain asteittain **450-580 M€ vuoden 2028 kehystasoon verrattuna**. Tämä lisämääräraha sisältää perusväylänpidon rahoitustason korotuksen sekä kompensoi ostovoiman heikkenemistä.
- Liikenneverkon kehittämiseen kohdennettavaa rahoitus laskee vuoden 2028 kehystasoon nähden (joka sis. hallitusohjelman investointiohjelman). Rahoitusta on **keskimäärin 440 M€ / vuosi vuosille 2029-2037**.

# Valtion väyläverkon rahoitusohjelma



# Palvelujen rahoitustasoon pieni korotus

- **Palveluissa** alueellisen ja paikallisen liikenteen **ostoihin lisäystä 10 milj. euroa** vuosittain vuodesta 2029 alkaen.
  - Hallituksen puoliväliriihessä 2025 käsitellään mahd. lentoliikenteen lisärahatarpeet (ml. lentoasemaverkosto). Rahoitusohjelmassa lentoliikenteen ostot vähenevät.
- **Avustuksissa** kaupunkiraideliikenteen hankkeet nostavat määrärahatasoa alkuvuosina, mutta mahdolliset uudet hankkeet rahoitetaan kehittämisen kautta (määrärahasiirtoina)
  - kävelyyn ja pyöräilyyn sekä yksityisteihin **yhteensä 6 milj. euron määrärahakorotus vuodesta 2029 alkaen.**



# Liikennejärjestelmäsuunnittelun ja tietopohjan kehittäminen sekä yhteistyö

- Suunnitelman toimeenpanoa koskevia kehittämistoimia, mm. yhteensovitusta TEN-T-asetuksen vaatimukseen ja CEF-rahoitukseen
- Ennakoinnin, vaikutusarvioinnin ja seurannan kehittäminen, mm. liikenne-ennustemallin kehittäminen
- Valtio yhteistyössä kuntien, kaupunkiseutujen ja elinkeinoelämän kanssa yhtenäistää alue- ja yhdyskuntarakennetta, aluekehitystä, elinkeinorakennetta, elinkeinoelämän tarpeita ja liikennejärjestelmää koskevaa tietopohjaa.
- Liikennealan julkisten hankintojen kehittäminen
- Alueellisten Ij-suunnitelmien moninaisempi hyödyntäminen
- Valtio pyrkii yksinkertaistamaan väylähankkeiden suunnittelua varsinkin pienehköjen hankkeiden osalta ja etsii myös kevyempiä ja edullisempia suunnitteluratkaisuja.
- Valtio yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa pyrkii yhdenmukaistamaan maanteiden hallinnollisia luokkia koskevat toimintatavat ja periaatteet.

# Kaupungit ja kaupunkiseudut Liikenne 12-suunnitelmassa

- Suunnitteluohjelman valmistelussa huomioidaan ennakoivasti TEN-T-asetuksen mukaiset vaatimukset ja CEF-rahoituksen hyödyntämismahdollisuudet. **Suunnitteluohjelmaan sisällytetään hankkeet, joista on sovittu erikseen kaupunkiseutujen kanssa.**
- Valtio yhteistyössä kuntien, kaupunkiseutujen ja elinkeinoelämän kanssa yhtenäistää alue- ja yhdyskuntarakennetta, aluekehitystä, elinkeinorakennetta, elinkeinoelämän tarpeita ja liikennejärjestelmää koskevaa tietopohjaa. **Yhteistä tietopohjaa** voidaan hyödyntää eri hallinnonalojen strategioissa ja strategioiden joustavassa toimeenpanossa.
- Valtio yhteistyössä kuntien kanssa kehittää **MAL-sopimusten vaikuttavuuden seuranta**. Kehittämisessä huomioidaan mm. TEN-T-asetuksen myötä kehitettävät kaupunkiliikenteen indikaattorit. Lisäksi parannetaan MAL-sopimusten rahoitusta koskevaa tietoa.
- Valtio ja kunnat kehittävät **kävelyn ja pyöräliikenteen tietopohjaa**, ml. määriin liittyvä seuranta sekä hyötyjen arviointi. Tietoa tuotetaan avoimesti kaikkien saataville. Toimenpiteessä huomioidaan liikenteen uudistuva tietosäätely sekä hallinnonalan yhteisen tiedon hallinnan kehitys.
- Valtio (Traficom) yhteistyössä sidosryhmien kanssa vastaa **kansallisen kaupunkiliikenteen edistämishjelman valmistelusta.**

# MAL-sopimukset Liikenne 12-suunnitelmassa

- MAL-sopimusten lähtökohtana liikenteen osalta **Liikenne 12 -suunnitelma tavoitteinen ja toimenpiteinen**. Liikenteen osalta sopimuksissa käsitellään mm. liikennejärjestelmän edellyttämää maankäyttöä, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen sekä matkaketjujen kehittämistä, liikenneturvallisuutta ja vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämistä sekä tiedon hyödyntämistä liikennejärjestelmän tehostamisessa.
- Valtio **kehittää MAL-sopimusten laatimisprosessia yhteistyössä kaupunkiseutujen** kanssa. MAL-neuvottelut antavat osaltaan syötteitä Liikenne 12 -suunnitelman päivitykseen. MAL-sopimusmenettelyä ei ole tarpeen laajentaa uusille kaupunkiseuduille.
- Väylävirasto sisällyttää **väyläverkon investointiohjelmaan myös MAL-seuduilla sijaitsevat väyläverkon kehittämishankkeet**. Investointiohjelmassa tunnistetaan, mikäli hanke on yhteisrahoitteinen. Väyläverkon investointiohjelma toimii valtion väyläverkon osalta lähtökohtana seudullisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja MAL-sopimusneuvotteluissa. Väylävirasto huomioi investointiohjelmassa MAL-sopimusten päivitysrytmin. Kaupunkiseuduilla sijaitsevat kehittämishankkeet voivat olla vaikutuksiltaan sekä valtakunnallisia että seudullisia, ja niistä voidaan päättää MAL-sopimuksissa tai erikseen muina ajankohtina.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala ja ympäristöministeriö) yhdessä kaupunkiseutujen kanssa tarkastelee kaupunkiraideliikenteen lisärakentamista ja sen rahoitusta MAL-sopimuksia päivitettäessä. Mahdollinen valtion rahoitusosuus kaupunkiraideliikennehankkeisiin on linjassa MAL-sopimuksen 2024-2036 kaupunkiraideliikennehankkeiden rahoituksen kanssa. Valtion rahoitus kohdistuisi Traficomin hankearviointiohjeen mukaan arvioituihin vaikutuksiltaan hyviin hankkeisiin. Rahoitus kohdistettaisiin hankkeille väyläverkon kehittämisen kokonaisuudesta tai ulkopuolisista rahoituslähteistä (esim. maankäytön tuottoja hyödyntämällä).

# Kansainvälinen vaikuttaminen

- Pohjoismaista yhteistyötä syvennetään liikennejärjestelmäsuunnittelussa sotilaallisen liikkuvuuden, logistiikan ja huoltovarmuustarpeiden tunnistamisessa sekä digitalisaatioon ja kestäväen ja älykkään liikennealan kasvuun liittyvässä yhteistyössä.
- Valtio huolehtii nykyisten rajanylityspaikkojen liikenteen sujuvuudesta ja jatkaa yhteistyötä naapurivaltioiden kanssa. Itärajan ollessa kansallisen turvallisuuden varmistamiseksi kiinni, ylläpidetään rajanylityspaikkojen läheisyydessä vain Suomen kannalta välttämätöntä infraa
- Valtio vaikuttaa kansainvälistä ja Euroopan unionin lainsäädäntöä ja valtiosopimuksia valmisteltaessa aktiivisesti siten, että se tukee Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita sekä parantaa erityisesti Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja kilpailukykyä.
- Valtio tiivistää yhteistyötä valtioneuvostotasolla kansainväliseen saavutettavuuteen liittyvissä kysymyksissä ja sidosryhmäyhteistyötä kehitetään vaikuttavammaksi.
- Vaikuttamiseen kansainvälisissä säätelyä tuottavissa järjestöissä kuten kansainvälinen merenkulkujärjestö ja kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö panostetaan.



# Valtion väyläverkko 1/2

## Perusväylänpito

- Lisärahoitus vuodesta 2029 alkaen 450-580 M€ vuodessa
- Hallitusohjelman investointiohjelman lisärahoitus huomioitu
- Vuodesta 2029 alkaen 50 M€ väyläverkon parantamiseen, tarpeen mukaan kehittämisen momentilta
  - Liikenneturvallisuus priorisoiden huomioiden myös kaupunkiseudut sekä elinkeinoelämän tarpeet
- Väyläverkon korjausvelan nousu saadaan taitettua vuodesta 2029 alkaen, korjausvelan päätyen noin 6 miljardiin euroon vuoteen 2036 mennessä.
  - Keskeisen, myös alemman tieverkon elinkeinoelämän tarpeet ja rataverkon välttämättömimmät tarpeet huomioiden
- Mahdolliset täydentävät rahoitusmuodot verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksesta
- Erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä.

# Valtion väyläverkko 2/2

## Kehittäminen

- Valtion väyläverkon kehittämiseen keskimäärin vuodessa noin 440 M € vuosina 2029-2037
- Välttämättömyysinvestointina sekä turvallisuuden ja kapasiteetin lisäämiseksi toteutetaan Digirata-hanke (yhteensä noin miljardi euroa suunnittelukaudella) vuodesta 2025 alkaen
- Hallituksen investointiohjelman toteuttaminen
  - Pääradan peruskorjaus aloitetaan vaiheittain vuodesta 2029 lähtien (ennakoivat työt hallitusohjelman Liite E)
  - Hallitusohjelman investointiohjelman (Liite E) nimeämättömissä hankkeissa huomioidaan Väyläviraston investointiohjelma
- Rahoituksen kohdentamisessa huomioidaan kaikissa väylämuodoissa elinkeinoelämän, liikenneturvallisuuden ja huoltovarmuuden sekä sotilaallisen liikkuvuuden prioriteetit sekä TEN-T-asetuksen mukaiset vaatimukset.
- Infran kehittämisessä huomioidaan yhteensovittaminen ostoliikennesopimukseen tulevaisuudessa
- Nopeusrajoitusten peruseriaatteiden tarkastelu

# Meri- ja sisävesiliikenne

- Vesiväylien kehittämisessä huomioidaan teollisuuden investoinnit ja niihin liittyvä merikuljetusten kasvu sekä erityisesti huoltovarmuuteen liittyvät priorisoidut tarpeet
- Talvimerenkulun kehittäminen Ruotsin ja Viron kanssa palvelemaan Suomen elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kuljetustarpeita sekä jäänmurtajien uusimishjelma, joka huomioidaan talousraamissa
- Selvitys sisävesien kuljetusten käyttäjätarpeista nyt ja tulevaisuudessa erityisesti Itä-Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta
- Huomioidaan merituulivoimapuistojen mahdolliset vaikutukset talvimerenkulun avustustarpeeseen
- Selkeytystä merituulivoimahankkeiden koordinointiin, vaikutuksiin ja suunnitteluun sekä toimijoiden rooleihin
- Meriliikenteessä valtio ja muut toimijat edistävät meriliikenteen hallinnan digitaalisten toimintaympäristön kehittämistä.

# Satamat

- Valtio tunnistaa satamien korostuneen roolin liikennejärjestelmän huoltovarmuuden varmistamisessa sekä satamien muuttuneen roolin energiahuollossa. Suomen ulkomaankaupan kuljetusten ja huoltovarmuuden vuoksi on ensisijaisen tärkeää huolehtia satamaverkoston tarkoituksenmukaisesta toiminnasta kaikissa olosuhteissa
- Valtio ja kunnat kehittävät satamien maantie- ja raideliikenneyhteyksiä osana toimintansa kokonaisuutta huomioiden myös varautumisen, valmiuden ja poikkeusolojen vaatimusten priorisoidut tarpeet. Takamaayhteyksien kehittämistarpeita arvioidaan osapuolten (valtio, kunta, satamayhtiöt) yhteistyössä.
- Satamien kansallinen määräysvalta varmistetaan osana kansallista huoltovarmuutta niin normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa kuin poikkeusoloissa.
- Satamat yhteistyössä valtion kanssa arvioivat TEN-T verkon ulkopuolisten satamien edellytyksiä nousta TEN-T-verkolle. Valtio muodostaa kokonaisnäkömyksen komissiolle esitettävistä muutosehdotuksista vuoden 2025 aikana. Työssä huomioidaan EU-sääntelyn erilaiset velvoitteet esimerkiksi ydinverkon ja kattavan verkon satamille.
- Vaikutetaan EU-rahoituksen suuntaamiseen siten, että satamien sotilaallisen liikkuvuuden, huoltovarmuuden ja energiamurrosta vauhdittavien investointien EU-rahoitusmahdollisuudet varmistetaan.

# Muiden hallinnoimat verkot (1/2)

## Yksityistiet

- Valtionavustusten määrärahataso keskimäärin noin 10 M€ /vuosi vuodesta 2029 eteenpäin
- Selvitys maantielautojen sekä yksityistielautojen kriteereistä

## Katuverkko

- Kunnat kehittävät katuverkkoa koskevien tietojen kattavuutta, laatua ja käytettävyyttä ja osallistuvat aktiivisesti yhteisten kansallisten toimintamallien ja prosessien kehitykseen
- Selvitys katuverkkoa koskevien valtioavustuskäytäntöjen kehittämisestä
- Liikkumisen ohjauksen avustus liikenneturvallisuutta, lasten ja nuorten liikkumista sekä kävelyä ja pyöräilyä edistäviin kohteisiin sekä alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tukemiseen
- Valtio ja kunnat arvioivat keinoja kaupunkiseutujen kestävän yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi

## Kävelyn ja pyöräilyn toimet

- Valtionavustuksen määrärahataso keskimäärin noin 4 M€ /vuosi vuodesta 2029 eteenpäin
- (Valtio toteuttaa myös kävelyä ja pyöräilyä edistäviä kohteita parantamisrahoituksella ja varmistaa riittävän kunnossapidon tason)
- Kuntien yhteistyössä tekemät edistämishjelmat
- Kunnossapidon käytäntöjen kehittämien
- Tietopohjan ja seurantatiedon kehittäminen
- Selvitetään Social Climate Fund-rahoituksen rahoitusmahdollisuudet
- Osana kansallisen kaupunkiliikenteen edistämishjelmaa kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämisen linjaukset

# Muiden hallinnoimat verkot (2/2)

## Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra ja päästökauppa

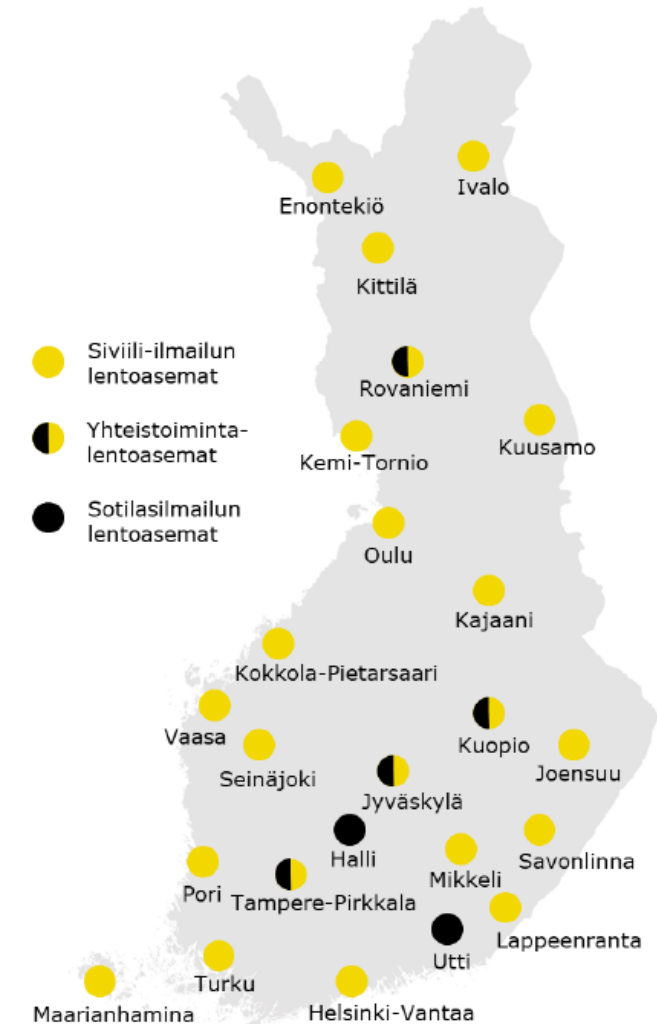
- Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa kehitetään teknologianeutraalisti jakeluinfraohjelman mukaisesti.
- Alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa käsitellään myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistä.
- Arvioidaan mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja (meri- ja) lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn parantamiseksi (koskee muitakin ministeriöitä)
- Suomi edistää kansainvälisessä yhteistyössä ja EU:ssa (meri- ja) lentoliikenteen päästöjen vähentämistä ensisijaisesti riittävän määrätietoisin kansainvälisin toimin. Mahdollisesti syntyvää kaksinkertaista taakkaa tulee EU:n toimissa estää ja purkaa. (perustuu E-kirjeessä linjattuun Suomen kantaan)

## Hankeyhtiöt

- Hankeyhtiöyhteyksien tarkastelu valtakunnallisin kriteerein
- Toteutuspäätöksen yhteydessä päätös rataverkon haltijuudesta

# Tilannekuva: Lentoasemat

- Ennen koronaa valtionyhtiö Finavia on tukenut maakuntakenttiä Helsinki-Vantaa lentokentän tuloilla, matkustajamäärän vähentyminen Helsinki-Vantaalla (korona, Venäjän ilmatilan sulkua) on vaikuttanut merkittävästi Finavia kykyyn kattaa maakuntakenttien kuluja.
- Lentoliikenne on kriisien jälkeen palautunut Suomessa hitaasti verrattuna Euroopan maihin ja rakenteellisesti erilaiseksi kuin aikaisemmin:
  - liikematkustus on pysyvästi vähentynyt etäkokousten ja yritysten säästöjen myötä
  - matkustus painottuu enemmän vapaa-ajan matkailuun
  - Lentoliikenne Lappiin on kasvanut
- Kotimaan reittilentoliikenne on ennen koronapandemiaa perustunut pääosin markkinaehtoiseen liikenteeseen. Koronapandemian aikana ja sen jälkeen viiden kentän markkinaehtoinen liikenteen lakkautuminen korvattiin valtion tilapäisellä ostoliikenteellä vuoden 2026 maaliskuun loppuun. [Ostoliikenne Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kokkola-Pietarsaaren sekä Kemi-Tornion lentoasemille]
- Finavian tappiot ostoliikennekentillä vuodessa investoinnit mukaan lukien 20 M€



Taustakartta: European Commission, Eurostat (ESTAT), GISCO, 2020

**-> Verkoston palveluiden rahoitus on toteutettu Helsinki-Vantaan tuotoilla. Uudessa tilanteessa rahoitus ei ole kestävällä pohjalla. Nykyinen verkostoperiaate ei voi jatkua sellaisenaan.**

# Toimenpiteet: Lentoasemaverkosto 1/2

- Kehitetään edelleen Helsinki-Vantaan hub-asemaa Pohjois-Euroopan ja Baltian hubina.
- Hallitusohjelman mukaisesti säilytetään Finavian nykymuotoinen lentoasemaverkko ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa 2023-2027. Tähän tarvittava mahdollinen lisärahoitus huomioidaan puoliväliriihessä 2025.
- Pidemmällä aikavälillä lentoasemaverkon laajuutta arvioidaan matkaketjujen näkökulmasta ottaen huomioon uudet käyttövoimat ja mahdolliset uudet liiketoimintamallit
- Valtio yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kriteerit valtakunnallisesti strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 loppuun mennessä. Kriteeristöissä voidaan tarkastella esimerkiksi saavutettavuutta, matkustajamääriä, liikenteen kehitysnäkymiä, liikenteen luonnetta sekä alueellista merkitystä.
- Valtio yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kansallisesti strategiset lentoasemat laaditun kriteeristön perusteella ja muodostaa näistä lentoasemista uuden lentoasemaverkoston. Valtio arvioi mahdollisuutta määräaikaiseen valtioneuvoston päätökseen, jotta lentoasemien liikenteen kehityspolut tulee varmistettua
- Valtio laatii infra-avustuskokonaisuuden uudistamistarpeista selvityksen, ml. mahdollisuudet reagoida muuttuvaan lentoasemaverkoston ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeet.



# Toimenpiteet: Lentoasemaverkosto 2/2

- Valtio laatii selvityksen keinoista alueittain, joiden avulla matkaketjuja voidaan eri liikennemuodoin parantaa keskeisille, suuremmille lentoasemille. Keinoja voivat olla esimerkiksi infrahankkeet tai -avustukset, palveluavustukset ja julkiset hankinnat, sopiminen sekä lippujärjestelmien sekä matkustajainformaation lisääminen. Valtio yhteistyössä alueellisten toimijoiden kanssa kehittää matkaketjuja lentoasemille, joilta on markkinaehtoista lentoliikennettä joko kansallisesti tai kansainvälisesti.
- Jatketaan valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille tulevina vuosina. Lentopaikkojen tuen kohdentamisessa painotetaan reittiliikenteen edellytysten parantamista, mikä vastaa elinkeinoelämän tarpeisiin. Toissijaisesti tuetaan ilmailuun liittyvän liiketoiminnan kehittämistä ja muita toimintoja. Valtionavustuksella tavoitellaan toiminnan kehittämistä ja kannattavuuden parantamista. Arvioidaan tarvetta tukien jatkolle ja vaikutuksia digi-ilmailun markkinoiden kehittymiseen.

# Henkilöliikenteen palvelut 1/2

- Valtionavustusten kriteerien ja mittareiden tarkastelu sekä koko joukkoliikenteen rahoituskokonaisuuden jaon tarkastelu kokonaisuutena
- Valtio turvaa alueellisen ja paikallisen liikenteen vähimmäispalvelutason säilyttämistä. Lisäkustannukset ovat 10 M€ vuodessa
- Kaukoliikenteen palveluiden kehityksen seuranta ja tarvittaessa palvelutasotavoitteiden päivitys
- Pitkän aikavälin näkyvä henkilöjunaliikenteen palvelujen kehittymiseen
- Aikataulu- ja reittitietojen laadun ja kattavuuden parantaminen sekä yhteistyö lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden parantamiseksi
- Valtio vertailee kaukoliikenteen hankinnoissa eri kulkumuotoja suhteessa suunnitelman tavoitteisiin sekä matkaketjujen edistämiseen huomioiden sekä maan sisäiset poikittaisyhteydet että kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen täyttyminen.
- Kunnat kehittävät keskeisiä henkilöliikenteen solmukohtia kestävän liikkumisen keskuksiksi yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Valtio selvittää asemapalveluiden järjestämiseen soveltuvia malleja.
- Liityntäpysäköinnin huomioiminen osana matkaketjujen kehittämistä, pysäköintipolitiikka tiiviiksi osaksi alueellista ja seudullista lj-työtä
- Julkisesti tuettujen kuljetusten kehittäminen kokonaisuutena
- Yhteysalusliikenteen määrärahalisäys 2 M€ vuodessa (tarvittaessa) vuodesta 2029.
- Osana maa- ja metsätalousministeriön vetämää saaristolain uudistamishanketta laaditaan yhteysalusliikenteelle yhtenäiset järjestämisperusteet, jotka ottavat kantaa reitteihin, alusten vuorotiheyteen ja aikatauluun sekä alusten teknisiin ominaisuuksiin.

# Henkilöliikenteen palvelut 2/2

- Multimodaaleja vähäpäästöisiä matkaketjuja kehitetään edistämällä lentoratahankkeen suunnittelua hankeyhtiömallilla.
- Turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä niillä reiteillä, joille markkinaehtoista liikennettä ei synny. Haetaan kaupunkeja yhdenvertaisesti kohtelevaa sopimusmallia. Maakuntalentojen ostopalveluliikenne valtion täysimääräisesti tukemana päättyy keväällä 2026. *Hallitus tarkastelee Suomen sisäisen lentoliikenteen osalta kaupunkien saavutettavuutta yhdenvertaisuus huomioiden kevään 2025 puoliväliriihessä.*
- Pyritään luomaan hyvät toimintaedellytykset uusille markkinaehtoisille lentoliikenteen toimintamalleille, kuten tilaus/kutsuliikenteelle ja kevyemmälle lentoliikenneinfrastruktuurille, joka voi käyttää vaihtoehtoisia polttoaineita tai käyttövoimia, hyödyntää digitaalista etälennonjohtoa, perustuen muun muassa syöttö- ja kutsupohjaiseen lentämiseen.

# Kuljetukset ja logistiikka

- Teollisuuspoliittisen strategian kytkentä
- Varautuminen liikennejärjestelmän häiriötilanteisiin Yhteiskunnan turvallisuusstrategian mukaisesti
- Liikennejärjestelmän kyberturvallisuutta ja tietosuojaa ylläpidetään ja kehitetään viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyönä sekä huomioiden mm. teknologia- ja uhkaympäristökehitys.
- Logistiikan digitalisaation periaatepäätöksen toimenpiteiden toteutumisen edistäminen: logistiikan tilannekuvatieto, edellytykset tiedonvaihtoa edistävien välitysalustojen toiminnalle sekä tiedon jaon ja hyödyntämisen periaatteet.
- TEN-T-asetuksen mukaisen multimodaaleja rahtiterminaleja koskevan markkina- ja ennakointianalyysin yhteistyössä toimijoiden kanssa.
- Valtio (Traficom ja Väylävirasto) selvittää erikoiskuljetuksiin soveltuvan tieverkon kehittämistarpeita huomioiden mittoja ja massoja koskevan direktiivin neuvottelutuloksen.
- Valtio pyrkii pitkäjänteisesti matkailun edellytysten ja kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen muun muassa kansainvälisin lentoliikennesopimuksin.
- Tarkastellaan lentoyhtiöihin liittyvien investointien vapauttamista niiden kilpailukyvyyn vahvistamiseksi

# Suomen kansainvälinen saavutettavuus

- Valtio arvioi ja selvittää raidelevyden muutosta erityisesti Pohjois-Suomessa sotilaallisen liikkuvuuden ja teollisuuden tarpeiden näkökulmasta. Valtio laatii TEN-T-asetuksen mukaiset selvitykset ja raidelevyden muutossuunnitelman. **Valtakunnallinen näkemys raidelevydestä vuonna 2026.**
- Valtio kehittää tietopohjaa kansainvälisten yhteyksien kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä. Näitä kansainvälisesti potentiaalisia yhteyksiä voivat olla uudet ja olemassa olevat yhteydet Suomesta Ruotsiin Pohjois-Suomessa, selvittävänä oleva Merenkurkun kiinteä yhteys sekä yhteys Rail Balticaan, ml. junalauttayhteys. Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky.
- Selvitetään uusien merenalaisten datakaapelihankkeiden tarpeellisuutta infran häiriönsietokyvyn ja resilienssin näkökulmasta.



# Liikenteen digitaalisen ja teknologisen toimintaympäristön kehittäminen

- Liikenteen omaisuudenhallinnan, liikenteenhallinnan ja liikenteen palveluiden kehittämistä varten parannetaan yhteentoimivaa tiedon hallintaa. Tuetaan vakioitujen toimintatapojen kansallista käyttöönottoa ja arvioidaan lainsäädännöllisiä muutostarpeita. Pitkän aikavälin tavoitteena on muodostaa liikennejärjestelmästä digitaalinen kaksonen.
- Liikenteen tietoekosysteemissä edistetään aktiivista vuoropuhelua, uusien teknisten ratkaisuiden käyttöönottoa sekä toimijoiden välisen luottamuksen vahvistumista liikenteen, liikkumisen ja logistiikan uutta digitaalista toimintaympäristöä luotaessa.
- Valtio arvioi ja toteuttaa sääntelyyn ja infrastruktuuriin automaatiokehityksestä aiheutuvia muutostarpeita ja seuraa automaation kehitystä kaikissa kulkumuodoissa. Automaatiokehityksen EU- ja kv-sääntelyyn vaikutetaan proaktiivisesti.
- Kunta- ja joukkoliikennetoimijat tunnistavat ja hyödyntävät liikenteen digitalisaatio- ja automaatiokehityksen mahdollistaman potentiaalin ja niiden edellyttämiä muutoksia sekä kehittävät esimerkiksi joukkoliikenteen järjestämistä ja rakennetun ympäristön suunnittelua näiden mukaisesti.



# Valtion budjetin ulkopuolinen rahoitus

# Valtion budjetin ulkopuolinen rahoitus

- Sopimuksellisen yhteisrahoituksen edistäminen, kun hankkeen hyödyt rajautuvat alueellisesti tai yksittäisille toimijoille
- Suomen painopisteet mahdolliselle CEF III-rahoitusohjelmalle ovat sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden huomiointi, mahdollisten raideleveysmuutosten rahoitustarpeet, ERTMS:n, liikenteen digitaalisaation ja jakeluinfran kehittäminen sekä talvimerenkulun rahoitustarpeiden huomiointi.
- Myös muita EU:n rahoitusinstrumentteja hyödynnetään laaja-alaisesti mm. liikenteen digitalisaatio- ja automaatiokehitykseen.
- Selvitetään Nato-rahoituksen hyödyntämismahdollisuuksia





**Kiitos!**