

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmä- suunnitelmasta

vuosille 2026–2037

Sisältö

1	Johdanto.....	4
2	Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset.....	7
2.1	Liikennejärjestelmän nykytila.....	7
2.2	Toimintaympäristön muutokset.....	12
2.2.1	Kansainvälinen saavutettavuus ja muuttunut turvallisuusympäristö	12
2.2.2	Liikennejärjestelmän kehitys osana alue- ja yhdyskuntarakennetta.....	14
2.2.3	Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys	15
2.2.4	Liikenteen palvelujen muutostrendit	16
3	Liikenne 12 -suunnitelman lähtökohdat	18
3.1	Suunnitelman oikeusperusta	18
3.2	Liikennejärjestelmän eri suunnittelutasot.....	20
3.3	Suunnittelun yhteensovitus muuhun kansalliseen strategiatyöhön	21
3.4	Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen yhteys Liikenne 12 -suunnitelmaan	25
4	Visio ja tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi	28
4.1	Kestävä ja saavutettava Suomi	28
4.2	Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet	28
4.3	Strategiset tavoitteet liikennejärjestelmäsuunnittelulle	31
4.4	Alueelliset erityispiirteet	32
4.5	Liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantaminen	34
5	Toimenpideohjelma	36
5.1	Tietopohjan kehittäminen	36
5.2	Valtion ja muiden väliset sopimukset.....	39
5.3	Kansainvälinen yhteistyö	42
5.4	Liikenne 12 -suunnitelman päivitys.....	43
5.5	Liikenneverkot ja liikenteen solmukohdat	44
5.5.1	Valtion väyläverkko	44

5.5.2	Muiden hallinnoimat verkot	52
5.6	Henkilöliikenteen palvelut	60
5.6.1	Julkisesti tuettu henkilöliikenne	61
5.6.2	Liikenteen palveluiden solmukohdat	65
5.6.3	Muut liikennepalvelut	66
5.6.4	Henkilöliikenteen palveluiden digitalisaatio	67
5.7	Kuljetukset ja logistiikka	68
5.7.1	Liikennejärjestelmän varautuminen ja huoltovarmuus ja Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantaminen	68
5.7.2	Logistiikan digitalisaatio	72
5.8	Liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittäminen	73
5.8.1	Liikennejärjestelmän digitaalinen kaksonen	73
5.8.2	Automaation edistäminen	75
5.8.3	Viestintäyhteydet	75
5.9	Valtion budjetin ulkopuoliset rahoitusmahdollisuudet	76
5.9.1	EU-rahoitus	76

6 Valtion rahoitusohjelma79

7 Tiivistelmä vaikutusarvioinnista81

7.1	Tiivistelmä vaikutusarvioinnista	81
7.2	Vaikutukset suhteessa suunnitelman tavoitteisiin	82
7.3	Ympäristövaikutusten arviointi	84

1 Johdanto

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukainen strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Suunnitelma sisältää muun muassa liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskevan arvion, valtakunnallista liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma sekä suunnitelman vaikutusarviointi. Valtion rahoitusohjelmaan on koottu liikennejärjestelmän kehittämisen arvioidut määrärahatarpeet vuosina 2026–2037. Päätöksiä rahoituksesta tehdään budjetti- ja kehysprosesseissa.

Vaikutusarviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Kyse on etukäteisarvioinnista, jossa arvioidaan suunnitelman merkittäväksi tunnistettuja vaikutuksia muun muassa saavutettavuuteen ja matkojen ja kuljetusten palvelutasoon, liikennejärjestelmän turvallisuuteen sekä taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen kestävyys. Vaikutusarviointi tuo esiin suunnitelman mahdollisia välittömiä ja välillisiä vaikutuksia. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään lisäksi viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi (SOVA-laki). Ympäristövaikutukset arvioidaan ja huomioidaan suunnitelman valmistelussa ja hyväksymisessä lain edellyttämällä tavalla.

Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta on muodostunut jatkuva prosessi, johon sisältyvät tietopohjan kehittäminen, suunnitelman laadinta laajaa tietopohjaa ja vaikutusarviointia hyödyntäen, suunnitelman toimeenpano sekä sen seuranta. Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu perustuu ajantasaiseen tietoon sekä monipuoliseen yhteistyöhön ja vuorovaikutukseen eri toimijoiden kanssa. Suunnitelman valmistelua ja vaikutusarvioinnin kytkeytymistä prosessiin on kuvattu

tarkemmin Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmassa¹ ja Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ympäristöselostuksessa².

Ensimmäisestä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 päätettiin huhtikuussa 2021. Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman Vahva ja välittävä Suomi³ mukaisesti Liikenne 12 -suunnitelman päivitys aloitettiin heti hallituskauden alussa. Suunnitelmasta tehdään valtioneuvoston päätös ja se viedään eduskunnan käsiteltäväksi selontekona. Suunnitelma pyritään valmistelemaan siten, että siitä on mahdollista tehdä päätös viimeistään syksyllä 2025.

Ensimmäinen Liikenne 12 -suunnitelma on toiminut hyvänä pohjana päivitykselle. Vuoden 2021 jälkeen toimintaympäristö on muuttunut merkittävästi, mikä on vaikuttanut suunnitelman päivitystarpeisiin ennakoitua suuremmin.

Suunnitelman päivitystä tukemaan perustettiin parlamentaarinen työryhmä⁴ lokakuussa 2023. Parlamentaarisen työryhmän tehtäviä ovat olleet näkemyksen muodostaminen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visiosta ja tavoitteista, suunnitelman ja siihen sisältyvän toimenpideohjelman valmistelun tukeminen tavoitteiden ja vaikutusarvioinnin pohjalta, yhteistyön ja vuorovaikutuksen varmistaminen eduskuntaryhmien kanssa suunnitelmaa valmisteltaessa sekä näkemyksen muodostaminen suunnitelmaluonnoksen sisällöstä ennen sen käsittelyä eduskunnassa selontekona.

Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen yhteydessä on kiinnitetty erityistä huomiota suunnittelun aikaiseen vuorovaikutukseen ja viestintään. Sidosryhmien tiedonsaantia sekä vaikuttamisen keinoja suunnitelman valmistelun aikana on parannettu edelliseen suunnittelukierrokseen nähden. Suunnitelman valmistelusta on tiedotettu oikea-aikaisesti erilaisia kanavia hyödyntäen. Näin sidosryhmät ovat saaneet ajantasaista tietoa suunnitelman etenemisestä, valmisteluvaiheista ja vuorovaikutustilaisuuksista. Keskeisiä toimijoita suunnitelman valmistelun ja vuorovaikutuksen kannalta ovat muun muassa kunnat, kaupunkiseudut ja maakunnat, valtionhallinto, elinkeinoelämän toimijat ja yritykset, tutkimuslaitokset, järjestöt ja kansalaiset. Monipuolinen

¹ Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma: arviointiohjelma, 2023:
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-675-7>

² (lähde täydentyy ympäristöselostuksen valmistuttua)

³ Vahva ja välittävä Suomi: Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelma:
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-763-8>

⁴ Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman hankkeen asettamispäätös (hankeikkuna, 2023): [ASETTAMISPAATOS_20230630103153.PDF](#) ([hankeikkuna.fi](#))

vuorovaikutus sidosryhmien ja eri toimijoiden kanssa on osaltaan lisännyt suunnittelun vaikuttavuutta ja hyväksyttävyyttä.

2 Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

Liikennejärjestelmän nykytilan ja toimintaympäristön muutosten arvio perustuu pääosin Liikenne- ja viestintäviraston liikennejärjestelmäanalyysiin⁵. Liikenne- ja viestintävirasto tukee liikennejärjestelmän systemaattista ja tietoon perustuvaa kehittämistä tuottamalla kokonaiskuvaa liikennejärjestelmän nykytilasta, kehitystarpeista ja toimintaympäristössä tapahtuvista muutoksista. Tietopohja on koottu julkisesti saatavilla olevaan liikennejärjestelmäanalyysiin, jota päivitetään säännöllisesti.

2.1 Liikennejärjestelmän nykytila

Merikuljetukset ja niihin kytkeytyvät logistiikkapalvelut ovat edelleen Suomen ulkomaankaupan perusta. Suomen viennistä noin 90 ja tuonnista noin 80 prosenttia kuljetetaan merikuljetuksilla. Raideliikenteessä kansainväliset yhteydet ovat perustuneet pitkälti Venäjän tai sen kautta kulkevaan liikenteeseen. Venäjän hyökkäyssodan takia Venäjän liikenne ja transitoliikenne ovat vähentyneet merkittävästi. Maan sisäisistä kuljetuksista noin 90 % kulkee teillä. Kuljetusvirrat ovat geopolittisesta tilanteesta johtuen suuntautuneet myös osin uudella tavalla, merkittävimpana Venäjältä tuodun vuosittaisen noin 10 miljoonan kuution raakapuu- ja hakevirran ohjautuminen tulemaan muista lähteistä. Suomen ulkomaankauppa suuntautuukin yhä vahvemmin länteen nyt ja lähitulevaisuudessa.

Suomen kansainvälistä liikenteellistä saavutettavuutta haastavat pysyvästi pienet markkinat ja Suomen sijainti etäällä keskeisistä markkinoista. Myös teollisuus on alueellisesti hajautunut eri puolille maata. Vaikka Suomen ulkomaankaupan tärkein markkina-alue on Eurooppa, kauppaa käydään paljon myös Yhdysvaltojen ja Aasian maiden kanssa, jolloin kuljetukset ovat pidempiä, eikä niiden toimintaan pystytä välttämättä vaikuttamaan.

Kansainvälistä liikenteellistä saavutettavuutta mittaavat indeksivertailut osoittavat kuitenkin, että juna-, lento- ja satamaliikenteen palvelut ovat Suomessa tehokkaita⁶.

⁵ Liikennejärjestelmäanalyysi: [Liikennejärjestelmäanalyysi | Traficom](#)

⁶ Kansainvälisten indeksivertailujen tuloksia on käsitelty tarkemmin Traficomin julkaisemassa raportissa:

Sen sijaan meriliikenteen yhdistävyysindeksi, joka perustuu mm. maan linjaliikenteen reittien määrään ja vilkkauteen sekä niitä käyttävien alusten kokoon, on Suomessa selvästi heikompi kuin useimmissa verrokkimaissa. Myös lentoyhteyksien määrä on vähentynyt pandemian, Venäjän hyökkäyssodan ja taloustilanteen jäljiltä.

Alueiden sisäinen ja alueiden välinen saavutettavuus on Suomessa hyvällä tasolla. Maakuntakeskusten potentiaalinen saavutettavuus joukkoliikenteellä on sen sijaan selvästi heikompi kuin henkilöautolla. Suurimpien kaupunkien sisäisessä liikkumisessa joukkoliikenteellä, kävelyllä ja pyöräilyllä on autoilun ohella merkittävä rooli ja kulkumuoto-osuus. Kestävien kulkutapojen osuus Suomessa ei ole kansainvälisesti vertailtuna korkein, mutta kehittämiselle on potentiaalia. Suuresta osasta Suomea on mahdollista saavuttaa Helsinki-Vantaan lentoasema alle kolmen tunnin matka-ajalla eri kulkumuotoja, myös lentoyhteyksiä, hyödyntämällä. Saavutettavuudella on suuri merkitys myös yrityksille, sillä lähes kaikki yritysten merkittävimmät sijaintitekijät ja alueelliset kilpailukykytekijät liittyvät saavutettavuuteen. Yritykset pitävät tehokasta perusväylänpitoa tärkeimpänä tavaraliikenteen saavutettavuutta parantavana tekijänä.

Väyläverkon korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Korjausvelka on kasvanut viime vuosina hitaasti ja vuoden 2025 alussa tiestön korjausvelka oli noin 2,6 miljardia euroa, rautateiden 1,6 miljardia euroa ja vesiväylien 29 miljoonaa euroa. Korjausvelan kasvu saatiin pysäytettyä vuoden 2024 lisärahoituksen ansiosta, mutta korjausvelan hidas kasvu on jatkumassa.

Käytettävissä oleva tienpidon rahoitus kohdennetaan pääosin vilkkaimmin liikennöidylle tieverkolle, joten korjausvelka kasvaa pääosin vähäliikenteisellä tieverkolla. Vähäliikenteisiä teitä on yli 50 000 kilometriä ja näiden kunnon pitäminen riittävällä tasolla ei ole mahdollista nykyisellä rahoituksella. Lähivuosien haasteena ovat vähäliikenteisten teiden ohella erityisesti sillat, joiden korjaustarpeet lisääntyvät vuosi vuodelta kun 1960–1980-luvuilla rakennetut sillat tulevat peruskorjausikään. Tiestön heikon kunnon vaikutukset korostuvat alueilla, jossa vähäliikenteistä verkkoa on paljon, kuten itäisessä Suomessa.

Rataverkolla korjausvelkaa on vähäliikenteisen rataverkon lisäksi runsaasti myös pääväyläverkolla, mikä aiheuttaa viivästyksiä liikenteeseen. Ratojen korjausvelan hallinnan merkittävin haaste on pitkien vilkkaasti liikennöityjen linjaosuuksien peruskorjausten toteuttaminen oikea-aikaisesti. Lisäksi radoilla on

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Suomen%20kansainv%C3%A4lisen%20saavutettavuuden%20tilannekuva.pdf>

kapasiteettihaasteita erityisesti Tampere-Helsinki-välillä sekä Itä-Suomessa Karjalan radalla.

Palvelutasoanalyysin mukaan maanteiden pääväylistä noin 4 000 kilometrillä on pääväyläasetuksen mukainen hyvä palvelutaso. Tunnistettuja palvelutasopuutteita on yhteensä noin 1 500 tiekilometrillä. Näistä kaikkein merkittävimpiä puutteita on sujuvuudessa, turvallisuudessa tai ympäristöhaittoina noin 200 tiekilometrillä. Väyläviraston vuonna 2023 toteuttaman elinkeinoelämän asiakastutkimuksen mukaan kokonaistyytyväisyys tieverkon, rataverkon ja kauppamerenkulun väylien palvelutasoon oli laskenut edellisestä vuoden 2021 tutkimuksesta⁷. Sen jälkeen tehdyissä uudemmissa kaikkia tienkäyttäjiä koskevissa selvityksissä tyytyväisyys on hieman noussut. Maanteiden pääväylät vastaavat kuitenkin pääosin liikenteen ja kuljetusten tarpeisiin.

Venäjän hyökkäyssota lopetti Saimaan kanavan liikenteen, minkä seurauksena myös ulkomaan tuonti ja vienti Saimaan kanavan kautta loppui. Tässä tilanteessa tavaraliikenteen sisävesiliikenne koostuu lähes yksinomaan raakapuukuljetuksista etupäässä uittamalla, mutta myös aluksilla. Uittoa voidaan pitää pääosin kesäkautisena, Saimaan vesistöaluetta koskevana alueellisena, vaihtoehtoisena kuljetusvaihtoehtona raakapuun maantie- ja raidekuljetuksille, joka tarjoaa mahdollisuuksia ajoittain myös talvikaudella. Valtakunnan tasolla sen merkitys on kuitenkin vähäinen, mutta korostuu metsäteollisuuden alueelle keskittymisen myötä.

Venäjän hyökkäyssota on korostanut liikennejärjestelmän huoltovarmuuden, varautumisen ja sotilaallisen liikkuvuuden huomioimisen merkitystä. Sotilaallinen liikkuvuus on edellytyksenä Naton joukkojen käytettävyydelle Suomessa ja siten edellytys yhteisen puolustuksen toimeenpanolle, jolla tuetaan Suomen omaa kokonaisuuspuolustusta. Myös kyberympäristön uhkataso on Suomessa kohonnut. Suomen varautuminen on kuitenkin erinomaisella tasolla.

Tieliikenteen turvallisuus on kehittynyt viime vuosina hyvään suuntaan, kun mittarina käytetään liikennekuolemia. Vuonna 2024 tieliikenteessä kuoli ennakkotietojen mukaan 179 ihmistä, mikä on pienin määrä nykymuotoisen tieliikenneonnettomuustilastoinnin historiassa. Liikennekuolemia kuitenkin tapahtuu Suomessa kaksinkertaisesti suhteessa väkilukuun verrattuna naapurimaihin Ruotsiin ja Norjaan. Vakavat loukkaantumiset tieliikenteessä eivät ole juurikaan vähentyneet kymmenenä viime vuotena. Vakavia loukkaantumisia tapahtuu vuosittain noin 900. Rautatieturvallisuus ja kaupallisen ilmailun turvallisuus ovat Suomessa hyvällä tasolla,

⁷ Elinkeinoelämän asiakastutkimus 2023: <https://www.doria.fi/handle/10024/188515>

ja tilanne on ollut viime vuosina vakaa. Merkittävät onnettomuudet ovat hyvin harvinaisia ja pienempiäkin onnettomuuksia tapahtuu vähän. Merenkulun turvallisuutta haastaa lisääntynyt GNSS-häirintä ja varjolaivaston toiminta Itämerellä.

Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat pääosin palautuneet vuoden 2019 tasolle ja osalla kaupunkiseuduista lähteneet kasvuun. Erityisesti pitkämatkaisessa markkinaehtoisessa linja-autoliikenteessä vuorojen määrää on jouduttu karsimaan huomattavasti. Markkinaehtoisesta linja-autoliikenteen vähentyessä ELY-keskukset ovat pyrkineet turvaamaan tarvittavia yhteyksiä etenkin välttämättömille asiointi-, opiskelu- ja työmatkoille, mutta vähenevien resurssien vuoksi yhteyksien korvaaminen ostoliikennettä hankkimalla ei ole aina mahdollista. Etenkin syrjäisemmillä alueilla tämä johtaa tilanteeseen, jossa liikennettä on karsittava reippaastikin, eikä peruspalvelutasonkaan kulkuyhteyksiä voida enää turvata. Junien kaukoliikenteen valtakunnalliset matkustajamäärät sen sijaan ylittivät koronaa edeltävän tason keväällä 2023. Kaukojunaliikenteen matkustusmuodot ovat muuttuneet siten, että työmatkustaminen on vähentynyt ja vapaa-aikaan liittyvä matkustus lisääntynyt. Lentoliikenteessä Suomessa, toisin kuin muualla Euroopassa, ollaan matkustajamäärissä sekä ulko- että kotimaanlennoilla pääosin vielä jäljessä vuoden 2019 tasosta.

Joka toinen vuosi tehtävän kyselytutkimuksen mukaan kansalaisten tyytyväisyydessä liikenneolosuhteisiin ei ole tapahtunut viime vuosina merkittäviä muutoksia⁸. Tyytyväisyydessä on kuitenkin havaittavissa lievää laskua erityisesti pienemmillä kaupunkiseuduilla ja alle 20 000 asukkaan kunnissa.

Vuonna 2024 kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt muodostivat ennakkotietojen mukaan noin 25 % Suomen kokonaispäästöistä (ilman maankäyttösektoria) lisääntyen edellisvuoteen nähden noin 4 %. Vuoteen 2005 nähden päästöt ovat vähentyneet noin 24 %. Päästöjen vähenemiseen on vaikuttanut erityisesti nestemäisten liikennepolttoaineiden (bensa ja diesel) bio-osuuden kasvu. Päästöjä tulee kuitenkin edelleen vähentää arviolta noin 0,57 miljoonaa CO₂-ekvivalenttitonnia vuosittain, jotta kansalliset sitoumukset liikenteen päästövähennyksistä saavutettaisiin.

Suomalaisten kulkutapavalinnoissa ei ole tapahtunut viime vuosina merkittäviä muutoksia. Myöskään kestävien kulkutapojen osuus liikkumisessa ei ole lisääntynyt.

⁸ Kansalaisen tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2023:
https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kansalaisten_tyytyvaisuus_liikennejarjestelmaan_2023.pdf

Kestävään liikkumiseen ja kulkutapajakauman kehitykseen liittyy tiiviisti liikkumattomuuden ilmiö, joka aiheuttaa huomattavia terveyshaittoja ja kasvattaa yhteiskunnan kustannuksia. Vähäinen aktiivinen liikkuminen näkyy yhteiskunnan tasolla muun muassa kasvavina terveydenhuollon kustannuksina, tuottavuuden laskuna sekä verotulojen menetyksinä⁹.

Pääosa kaikista kotimaanmatkoista tehdään edelleen henkilöautolla. Vuodesta 2000 vuoteen 2024 henkilöautojen määrä on kasvanut merkittävästi, noin 2,1 miljoonasta 2,8 miljoonaan eli 30 %. Suomen liikenteen päästöt ovat kehittyneet moniin muihin EU-maihin nähden suotuisasti. EU:n taakanjakoasetuksesta eri jäsenmaille tulevat päästövähennysvelvoitteet vaihtelevat kuitenkin jäsenmaittain, ja Suomea koskeva velvoite on yksi EU:n tiukimmista eli -50 % vuoteen 2030 mennessä, verrattuna vuoteen 2005. Päästövähennystavoitteisiin pääsemisen, liikennejärjestelmän sosiaalisen kestävyys ja liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmista olisi kuitenkin tärkeää tunnistaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn merkittävä rooli kaupunkiseutujen liikennejärjestelmässä.

Liikenteen automaation ja digitalisaation keskeisenä muutosindikaattoreita ovat mm. tieto- ja viestintäteknologian ja sen sovellusten laajeneva käyttö liikenteen palveluissa. Digitalisaatio on yleistynyt nopeasti, mutta hyötyjen täysimääräinen realisointi edellyttää määrätietoisia toimia koko liikennesektorilla erityisesti vallitsevien toimintamallien osalta.

Tieliikenteen automaation osalta parhaillaan on valmisteilla myös lainsäädännön muutos, jonka on tarkoitus mahdollistaa automaattisten ajoneuvojen turvallinen käyttö yleisillä teillä Suomessa.

Matkaviestinverkkojen ns. peruspeitto kattaa tällä hetkellä käytännössä lähes koko tie- ja rataverkon. Sekä nopean kiinteän että nopean matkaviestinverkon saatavuudessa on kuitenkin alueellisia eroja. Lisäksi haasteena on nykyisten 4G ja 5G-verkkojen kapasiteetin riittämättömyys junaratojen varrella, sillä hetkellinen kapasiteettitarve täydelle matkustajajunalle saattaa olla erittäin suuri.

⁹ UKK-instituutti 2022: [Liikkumattomuuden ja paikallaanolon kustannukset - UKK-instituutti](#)

2.2 Toimintaympäristön muutokset

2.2.1 Kansainvälinen saavutettavuus ja muuttunut turvallisuusympäristö

Venäjän hyökkäyssota on muuttanut Suomen turvallisuusympäristöä. Vallitsevassa turvallisuustilanteessa liikenneinfrastruktuuria on kehitettävä osana syventyvää integroitumista pohjoismaiseen ja koko Euroopan kattavaan liikennejärjestelmään siten, että se huomioi myös Naton kumppanuusmaiden erityistarpeet ja täten mahdollistaa nopeasti laajamittaisetkin joukkojen ja materiaalin rajan ylittävät siirrot maiden välillä. Tämä edellyttää, että liikenneväylät, rajanylityspaikat, logistiikan solmukohdat, kuten satamat, terminaalit ja ratapihat sekä lentokentät vastaavat sotilaallisen kaksoiskäyttöisyyden vaatimuksia, jotka liittyvät esimerkiksi raskaisiin sotilaskuljetuksiin.

Toimintaympäristön muutokset, kuten talouskehitys, päästövähennystavoitteet, työvoiman saatavuus ja geopoliittinen tilanne, ovat lisänneet myös kansainvälisen saavutettavuuden haasteita. Lisäksi kuljettajapula on Euroopan laajuinen ilmiö, joka vaikuttaa niin henkilö- kuin tavaraliikenteeseen. Myös meriliikenteessä on miehistöpula. Samoin suurten kauppablokkien Yhdysvaltojen, Kiinan ja EU:n voimasuhteet vaikuttavat Suomen toimintaympäristöön.

Meriliikenteen merkitys Suomen ulkomaankaupassa säilyy vahvana myös tulevaisuudessa. Tällä hetkellä tavaroiden ulkomaankaupassa kuljetetuista tonneista 96 % kulkee meriteitse. Ala kohtaa kuitenkin jatkossa haasteita, jotka liittyvät mm. uusien kestävämpien polttoaineiden vielä rajalliseen saatavuuteen ja korkeaan hintaan EU:n ja IMO:n päästövähennystoimien tiukentuessa, kauppalausten jäissäkulkukyvyn heikkenemiseen, merituulivoimapuistojen vaikutuksiin Pohjanlahden jäätilanteeseen ja talvimerenkulkuun, transitoliikenteen vähenemiseen, Venäjän öljykuljetuksissa käytettäviin nk. varjolaivaston aluksiin ja työvoimapulaan.

Lisäksi jännitteiden kasvusta tai hybridivaikuttamisesta johtuva kauppamerenkulun häiriintyminen Itämerellä voi johtaa kauppalausten vakuutuskustannusten merkittävään nousuun, mikä toteutuessaan vaikeuttaisi alusten liikennöintiä tai ainakin nostaisi kuljetuskustannuksia. Globaalien konfliktien riski on ylipäänsä kasvussa, mikä vaikuttaa mm. kuljetusaikojen pitenemiseen ja aikataulujen pitämättömyyteen, kuten on jo käynyt esimerkiksi Punaisenmeren ja Suezin kanavan liikenteessä.

Satamilla ja niiden maaliikenneyhteyksillä on merkittävä rooli Suomen ulkomaankaupan kuljetuksissa. Puhtaan siirtymän vaikutus satamiin sekä niiden rooliin yhteiskunnan energiahuollossa on merkittävä. Kun uusia investointeja tehdään mm. tuulivoimaan, vihreään vetyyn ja muihin uusiin energialähteisiin, satamia tarvitaan osana rakennusvaiheen ja tuotannon kuljetusketjuja sekä varastointia. Alusten siirtyminen uusiin käyttövoimiin edellyttää satamilta niihin liittyvän jakeluinfrastruktuurin kehittämistä.

Tiekuljetukset ovat myös keskeisiä huoltovarmuudelle, minkä vuoksi Itämeren autolauttayhteydet ja maayhteydet Ruotsiin ja Norjaan ovat tärkeitä. Rautateiden tavaraliikenteeseen uusia mahdollisuuksia huoltovarmuuden näkökulmasta tuo Tornio-Haaparanta-radan sähköistys, mutta eri raideleveys Ruotsin kanssa sekä ohuista kuljetusvirroista aiheutuva heikko kannattavuus tuovat haasteita ko. yhteyden käytölle. Lisäksi tulee ratkaista, miten Rail Baltica -yhteyttä hyödynnetään osana kansainvälistä henkilö- ja tavaraliikennettä.

Myös lentoliikenne on kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta tärkeä liikennemuoto etenkin henkilöliikenteessä, mutta myös tavaraliikenteessä arvokkaamman ja aikaherkän rahdin kuljettamisessa. Venäjän hyökkäyssodan ja koronapandemian myötä Suomi on menettänyt kilpailuedun Euroopan ja Aasian välisten lentojen solmupisteenä. Tämä kaikki heikentää osaltaan myös lentokenttien ylläpitoon tulevaa tulovirtaa. Koko Suomen ilmailusektori kärsii edelleen taloudellisesti ja kehitystrendi on heikompi kuin Euroopassa yleisesti.

Näiden lisäksi lentoliikenteen tulee vastata tulevana vuosina energiasiirtymän vaatimuksiin, mistä aiheutuu merkittävästi lisäkustannuksia. Kestävien lentopolttoaineiden käyttö ja päästökaupan tiukentuminen nostavat merkittävästi lentoyhtiöiden kustannuksia vaikuttaen kilpailukykyyn. Biopolttoaineiden tuotantokapasiteetti on tällä hetkellä rajallinen ja sen saatavuus tulee varmistaa, joskaan biopolttoaineiden kapasiteetti yksin ei riitä ratkaisemaan fossiilisten polttoaineiden käyttöä. Jatkossa tarvitaan myös synteettisiä polttoaineita. Sähköisen lentoliikenteen ei arvioida olevan vaihtoehto suurten henkilömäärien kuljettamiseen lähiaikoina, mutta se voisi olla vaihtoehto pienissä matkustajamäärissä. Kehittämisen painopiste on tällä hetkellä hybridikoneissa. Lisäksi pidemmällä aikajänteellä vedyn käyttökelpoisuus energialähteenä on potentiaalinen vaihtoehto. Miehitettömän ilmailu ja automaation hyödyntäminen ovat myös kehittyviä ilmailusektorin osa-alueita.

2.2.2 Liikennejärjestelmän kehitys osana alue- ja yhdyskuntarakennetta

Suomen väestö vanhenee, eliniät pitenevät ja syntyvyys on ennätyksellisen alhainen. Jos tämä kehitystrendi jatkuu, se vaikuttaa merkittävästi talouskasvuun, työmarkkinoihin, asumiseen ja liikkumiseen. Myös työikäisen väestön määrä vähenee, mikä vaikeuttaa työvoiman saatavuutta, jollei maahanmuutosta saada korvaavaa työvoimaa. Nykyisenkaltainen väestökehitys voimistaa myös alueiden erilaistumista, kun kaupungistuminen jatkuu ja asutus keskittyy ja väestö kasvaa vain muutamissa keskuksissa. Väestöennusteiden mukaan väestö kasvaa tulevaisuudessa huomattavasti etenkin Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seuduilla ja näiden seutujen kasvu nojaa aiempaa vahvemmin vieraskieliseen väestöön.

Kaupungistumiskehitys jatkuu Suomessa myös tulevina vuosikymmeninä. Väestön ikääntyminen kuitenkin hidastaa kaupungistumista, sillä vanhemmat ikäluokat muuttavat vähemmän kuin nuoremmat. Metropolikehitys vahvistuu ja siihen kytkeytyvä kaupunkiverkko laajenee ja seutujen yhteystarpeet kasvavat etenkin suurimpien kaupunkiseutujen välillä. Helsingin seudun vaikutusalue on laajentunut merkittävästi viime vuosikymmeninä. Pääkaupunkiseudun ja Etelä-Suomen muiden kaupunkikeskusten, kuten Tampereen, Turun, Lahden, Hämeenlinnan, Kouvolan ja Kotkan sekä kaupunkien välisten maaseutualueiden voidaan nähdä kytkeytyneen toiminnallisesti yhdeksi metropolialueeksi. Kaupungistumisen jatkuminen aiheuttaa tulevaisuudessa erityistarpeita kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenteen vyöhykejaottelun mukaisella jalankulkuvyöhykkeellä asuvien osuus väestöstä kasvaa ja intensiivinen joukkoliikennedyöhyke kehittyy suurimmilla kaupunkiseuduilla. Autovyöhykkeen osuus pienenee suurimpien seutujen keskuskaupungeissa, mutta säilyy merkittävänä ympäryskunnissa. Henkilöauton arvioidaan säilyvän keskeisimpänä kulkutapana valtaosassa Suomea myös tulevina vuosikymmeninä. Kaupungeissa julkisella liikenteellä ja kävelyllä ja pyöräliikenteellä on kuitenkin merkittävä potentiaali. Julkisen liikenteen käyttöä ja houkuttelevuutta ohjaavat monet tekijät, esimerkiksi lippujen hinnoittelulla vaikutetaan joukkoliikenteen houkuttelevuuteen.

Tulevaisuudessa etätyön mahdollistamat nykyistä pidemmät ja harvemmin tehtävät työmatkat saattavat yleistyä. Eniten etätyötä tehdään kuitenkin kaupunkiseuduilla ja etätyön onkin arvioitu voivan vähentää henkilöautoliikenteen liikennesuoritetta erityisesti kaupunkiseuduilla. Lisäksi monien kuntien väestömäärä vaihtelee merkittävästi mm. etätyön, kausityön ja vapaa-ajan asumisen vuoksi. Monipaikkaisuuden yleistyminen saattaa haastaa perinteiset suunnittelujärjestelmät ja palvelut, jotka on kehitetty vakituisten asukkaiden tarpeiden perusteella.

Palvelujen suhde väestörakenteeseen määrittää niiden alueellista jakaumaa. Monissa maakunnissa julkisia palveluja on keskitetty maakuntakeskukseen ja hyvinvointialueiden perustaminen korostaa palvelujen maakunnallista järjestämistä. Maakuntakeskusten merkitys säilyy vahvana terveys-, koulutus- ja kaupan palveluissa myös tulevana vuosikymmeninä. Lisäksi suurimpien kaupunkien alakeskusverkosta kehittyy merkittäviä palvelukeskittymiä. Lähipalvelujen saavutettavuus heikkenee edelleen pienissä kaupungeissa ja maaseudulla.

2.2.3 Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys

Vaikka liikenne sähköistyy ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät, autokanta uusiutuu hitaasti, eivätkä päästöt laske asetettujen päästövähennystavoitteiden näkökulmasta riittävästi. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi tarvitaan sekä kokonaisenergiankulutuksen vähentämistä että fossiilisia polttoaineita korvaavia käyttövoimavaihtoehtoja teknologianeutraalisti, kuten sähköä, vetyä ja erilaisia uusiutuvia polttoaineita. Päästövähennysten lisäksi on otettava huomioon myös kaikkien liikennemuotojen laajemmat ympäristövaikutukset, kuten luonnon monimuotoisuuden, resurssitehokkuuden ja kiertotalouden asettamat vaatimukset sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen vaikutus liikkumiseen.

Henkilöautokannan sähköistyminen näyttää etenevän Suomessa nopeammin kuin muutama vuosi sitten arvioitiin, vaikka henkilöautokannan sähköistymisvauhti on viime aikoina hidastunut. Käytettyjen autojen kaupassa bensiinikäyttöiset autot ovat yhä suurin ryhmä autoliikkeiden käytettyjen autojen myynnistä. Raskaassa liikenteessä sähköistyminen on ollut hidasta, mikä johtuu julkisen latausinfrastruktuurin puutteesta, sähköajoneuvojen rajallisesta tarjonnasta ja nykyisten akkujen lyhyestä kantamasta sekä uusien ajoneuvojen korkeasta hinnasta, mutta sähköistymisen ennakoidaan nopeutuvan 2020-luvulla. Kaupunkien paikallisliikenteessä uudet linja-autot ovat jo pääosin sähkökäyttöisiä, mutta kaupunkien välisessä liikenteessä ja tilausliikenteessä sähköistyminen ei ole ollut yhtä nopeaa. Myös vedyn roolin käyttövoimana oletetaan kasvavan tulevaisuudessa erityisesti raskaassa liikenteessä.

Tieliikenteessä henkilöautojen liikennesuorite kasvaa 43 % vuoteen 2060 mennessä uusimman valtakunnallisen tieliikenteen ennusteen mukaan. Mikäli tämä toteutuisi, ajoneuvoliikenteen kasvu olisi vilkkaimmilla yhteysväleillä jopa 200 % ja edellyttäisi merkittävää lisäkapasiteetin suunnittelua maantieverkolla. Herkkyystarkasteluissa henkilöautosuoritteiden kasvu jää alhaisemmalle tasolle, jos sähköautojen määrä jää ennustettua pienemmäksi. Tieliikenteen ennusteen epävarmuudet liittyvät pitkällä

aikavälillä erityisesti sähköautojen määrään ja käyttökustannusten tasoon, jotka heijastuvat suoritteisiin ja laajemmin myös kulkutapaosuuksiin.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen eli sen vaikutusten ennaltaehkäisy, vähentäminen ja niihin varautuminen on tulevaisuudessa entistä tärkeämpää. Infrastruktuurin ja rakennetun ympäristön sää- ja ilmastoriskien hallinta vaikuttaa merkittävästi yhteiskunnan toimintavarmuuteen. Tulevaisuudessa haasteena on myös liikenteen sähköistymisessä tarvittavien kriittisten materiaalien saatavuus, sillä sähköistyminen vaatii valtavat määrät mineraaleja. Lisäksi huomiota on kiinnitettävä koko liikennejärjestelmän energiatehokkuuden ja kestävyysparantamiseen.

2.2.4 Liikenteen palvelujen muutostrendit

Liikenteen palvelujen kehitystä ohjaavat ihmisten liikkumistarpeiden muutokset. Liikkumiskäyttäytymistä muokkaa erityisesti teknologinen kehitys, joka on tehnyt mahdolliseksi muun muassa työnteon tapojen ja kulutuskäyttäytymisen muutokset sekä elämäntyylien yksilöllistymisen. Koronapandemian seurauksena erityisesti etätyö ja verkkokauppa kasvoivat ja niiden ennakoitaan jäävän pysyvästi aiempaa korkeammalle tasolle. Myös ajankäytön muutokset vaikuttavat liikkumistarpeisiin. Kodin ulkopuolisten aktiviteettien osuus vapaa-ajasta on kasvanut jo pitkään ja suurimmat matkaryhmät ovat matkan määränpään ja ajankohdan valinnan kannalta paljon vapausasteita sisältävät vapaa-ajan matkat sekä erilaiset ostos- ja asiointimatkat. Myös väestön ikääntymisen sekä kaupungistumisen on arvioitu vaikuttavan liikkumistarpeisiin ja tottumuksiin tulevina vuosikymmeninä.

Liikkumismahdollisuuksiin liittyvät saavutettavuus eri kulkumuodoilla ja liikenteen kohtuuhintaisuus. Kaupungistuminen muuttaa joukkoliikenteen kysyntää erityisesti pienillä paikkakunnilla, joilla väestö vähenee, minkä vuoksi palvelutarjonta näillä alueilla heikentyy edelleen. Kuljetusten toteuttamistapoja kehittämällä, kuten kuljetusten yhdistelyllä voitaisiin turvata liikenteen palveluja, mutta se edellyttäisi palveluiden toteuttamiseen liittyvän tiedon hyödyntämisen lisäämistä nykyisestä. Keskipitkällä aikavälillä myös sähköinen lentäminen voi tarjota uusia liikkumismahdollisuuksia lyhyillä matkoilla ja pienissä ilma-aluksissa.

Digitalisaatio antaa palveluntarjoajille ja järjestäjille aiempaa paremmat mahdollisuudet kehittää palvelutarjontaa, matkaketjuja ja eri toimijoiden palvelujen yhteentoimivuutta. Loppukäyttäjän näkökulmasta on kuitenkin otettava huomioon, että kaikilla ei ole mahdollisuutta käyttää sähköisiä palveluja. Suomessa digitaaliset liikkumispalvelut eivät myöskään ole kehittyneet niin nopeasti kuin on toivottu.

Erityisesti alustapohjaiset liikkumispalvelut, kuten sähköpotkulaudat ja kaupunkipyörät, tarjoavat uusia mahdollisuuksia täydentää perinteistä joukkoliikennettä, kehittää kestäviä matkaketjuja ja ohjata liikkumista joustavasti. Alustapalveluiden kehittämisessä keskeistä on turvallisuuden sekä muiden liikennepalveluiden kanssa yhteensopivuuden edistäminen. Yksi liikenteen palveluiden uusista muutostrendeistä on mikroliikkuminen, jolla tarkoitetaan sähkömoottorilla varustettuja kevyitä ajoneuvoja, kuten sähköpotkulautoja ja -pyöriä. Mikroliikkuminen voi tukea joukkoliikennettä ja liikkumismahdollisuuksia kaupungeissa, ja sen turvallisuutta on parannettu mikroliikkumista koskevilla lakimuutoksilla, jotka astuivat voimaan vuonna 2025.

Liikkumispalveluja ei tule kuitenkaan katsoa pelkästään liikennesektorin näkökulmasta, sillä matka- ja kuljetusketjujen kehittyminen on osa laajempaa yhteiskuntapolitiikkaa, johon liittyy muun muassa maankäyttö-, talous-, verotus- ja ympäristöpoliittisia kysymyksiä. Vireillä on myös logistiikan digitalisaatiota edistäviä uudistuksia. Kehityksen edetessä datan jakamisen ja automaation mahdollisuudet eri toimijoiden kesken ovat nousemassa logistiikassa avainrooliin.

3 Liikenne 12 -suunnitelman lähtökohdat

3.1 Suunnitelman oikeusperusta

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu ja -suunnitelma perustuvat liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2005). Laissa säädetään liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja sen tavoitteista, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta sekä suunnitelman sisällöstä.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa suunnitelman valmistelusta ja sen hyväksyy valtioneuvosto. Kunkin hallituskauden alussa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Suunnitelma tarkistetaan tarvittaessa julkisen talouden suunnitelman muuttuessa.

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee varmistaa, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on yhteensovitettu muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin. Lisäksi suunnitelmaan sisällytetään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi.

Liikenneverkkojen osalta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtia ovat liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettu laki (503/2005) ja ratalaki (220/2007), Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskeva lainsäädäntö (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679 unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi) sekä liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta (933/2018, pääväyläasetus).

Liikenteen palveluiden osalta suunnitelmaa koskee esimerkiksi laki liikenteen palveluista (320/2017). Laki sisältää kaikkien liikennemuotojen palveluita koskevaa sääntelyä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kannalta keskeisiä ovat lupa- ja pätevyysvaatimusten ohella liikenteen palveluiden hankintamenettelyt, liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita, sekä viranomaisten roolia koskevat säännökset. Laki sisältää myös liikennepalveluihin liittyvien liikkumispalveluiden, kuten välitys-, pysäköinti- ja tietopalveluiden sääntelyä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma kattaa koko Suomen alueen huomioiden Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) rajoitukset. Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä sekä paikallisia meriliikenteen väyliä koskien. Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskeva sääntely ja siten itse suunnitelma eivät siis koske näitä asioita Ahvenanmaan maakunnan alueella. Sen sijaan ilmailua sekä kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä koskevien kysymysten osalta huomioidaan myös Ahvenanmaan maakunnan alue.

Saamelaisilla on perustuslain 17 §:n 3 momentin mukaan alkuperäiskansana oikeus ylläpitää ja kehittää omaa kieltään ja kulttuuriaan. Perustuslain 121 §:n mukaan saamelaisilla on saamelaisten kotiseutualueella kieltään ja kulttuuriaan koskeva itsehallinto sen mukaan kuin lailla säädetään. Saamelaisten kotiseutualueella tarkoitetaan Enontekiön, Inarin ja Utsjoen kuntien alueita sekä Sodankylän kunnassa sijaitsevan Lapin paliskunnan aluetta. Itsemääräämisoikeutensa nojalla saamelaisilla on kansana oikeus päättää poliittisista oloistaan sekä edistää omaa taloudellista, yhteiskunnallista ja kulttuurista kehitystään. Lisäksi huomioidaan laki saamelaiskäräjistä (974/1995).

Liikenneturvallisuuden parantaminen on ollut yksi EU:n pitkäaikaisista tavoitteista. Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen VI osasto ja erityisesti sen 91 artikla muodostavat oikeusperustan tämän tavoitteen edistämiseksi. Komissio asetti ensimmäisen kerran EU:n laajuisen tieliikenneturvallisuutta koskevan tavoitteen vuonna 2001 julkaistussa valkoisessa kirjassa. EU asetti vuonna 2018 annetussa tiedonannossa Eurooppa liikkeellä nykyiset tavoitteet, joiden mukaan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä puolitetaan vuoteen 2030 mennessä ja vähennetään vuoteen 2050 mennessä lähelle nollatasoa.

Suomi on sitoutunut EU:n sekä Naton (SOFA- ja DCA-sopimukset) puitteissa kehittämään liikennejärjestelmän kriisinsietokykyä. Tähän kuuluvat mm. vuosittaiset investoinnit (5 % bruttokansantuotteesta eli BKT:stä) ydintarpeisiin ja puolustus- ja turvallisuusmenoihin vuoteen 2035 mennessä. Vähintään 3,5 % BKT:stään jäsenet osoittavat ydintarpeiden rahoittamiseen ja Naton suorituskykytavoitteiden saavuttamiseen ja 1,5 % BKT:stään mm. kriittisen infrastruktuurin suojelemiseen, verkostojen puolustamiseen ja siviilivalmiuden ja -resilienssin varmistamiseen. Lisäksi ulkomaisten joukkojen tukeutumisen mahdollistaminen kuuluu osaksi kansainvälistä sopimusrakennetta sekä EU:n että Naton osalta. Varautumisen, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kehittäminen ja huomiointi osana Liikenne 12 -suunnitelmaa edistävät kansainvälisiä tavoitteita.

YK:n yleissopimus vammaisten oikeuksista (SopS 27/2016) sisältää määräyksiä saavutettavuudesta ja esteettömyydestä, ja sen mukaan tulee toteuttaa

asianmukaiset toimet, joilla varmistetaan vammaisille henkilöille mm. muiden kanssa yhdenvertainen pääsy fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään.

3.2 Liikennejärjestelmän eri suunnittelutasot

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on lakisääteinen strateginen suunnitelma, joka ohjaa koko hallinnonalan toimintaa. Suunnitelma ohjaa myös valtioneuvostotason ohjelmien, sopimusten ja strategioiden valmistelua liikennejärjestelmää koskevien kokonaisuuksien osalta.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo kehystä maakuntien, kaupunkiseutujen ja kuntien tarkemmalle liikennejärjestelmätyölle ja suunnittelulle. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa huomioidaan soveltuvilta osin olemassa olevat seutujen ja alueiden liikennejärjestelmäsuunnitelmat sekä maankäyttöä ohjaavat kaavat. Eri suunnittelutasojen vuorovaikutuksella ja yhteistyöllä varmistetaan, että eri tason suunnitelmat on yhteensovitettu tarpeellisin osin (kuvio 1). Kattavaa yhteistyötä ja vuorovaikutusta eri suunnittelutasojen kesken on tarpeen kehittää jatkuvasti.



Kuvio 1. Liikennejärjestelmäsuunnittelun eri tasot

Suunnitelman valmistelussa huomioidaan maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) nojalla päätetyt valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, jotka ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Kun valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita uudistetaan, on valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma lähtökohtana liikennejärjestelmään liittyvien asioiden osalta. Liikennejärjestelmän ja alueidenkäytön kehittäminen kytkeytyvät tiivisti toisiinsa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo lähtökohdat liikenneväylien suunnitteluun. Väylien suunnittelun on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) ja ratalain mukaisesti (220/2007) perustuttava väylän, tien tai rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, alueelliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun. Maanteiden ja ratojen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua nykyisen alueidenkäyttölain (132/1999) mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan.

Maanteitä ja ratoja koskevissa yleissuunnitelmissa on esitettävä selvitys siitä, miten niissä on otettu huomioon liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet.

Vastaavasti tie- ja ratasuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten niissä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet. Selvitys ei kuitenkaan ole tarpeen, jos tie- tai ratasuunnitelma perustuu lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan, jossa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteiden huomioon ottamista koskeva selvitys on riittävällä tavalla tehty.

3.3 Suunnittelun yhteensovitus muuhun kansalliseen strategiatyöhön

Samanaikaisesti Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen kanssa on käynnissä muuta valtakunnallisten ohjelmien ja strategioiden valmistelua. Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on myös varmistaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin, strategioihin ja ohjelmiin. Näin varmistetaan, että eri prosesseissa valmisteltavat suunnitelmat, strategiat ja ohjelmat ohjaavat liikennejärjestelmän kehittämistä samaan suuntaan tukien toinen toistaan.

Aiempaa tärkeämpänä huomioitavana lähtökohtana on, että liikennejärjestelmän kyberturvallisuutta ja tietosuojaa ylläpidetään ja kehitetään jatkuvasti huomioiden muun muassa teknologia- ja uhkaympäristökehitys. Kyberturvallisuudella on kasvava merkitys koko ajan digitalisoituvassa liikennejärjestelmässä. Pitämällä huolta kyberturvallisuuden kehittämisestä parannetaan myös liikennejärjestelmän häiriöttömyyttä. Kansallinen kyberturvallisuusstrategia uudistettiin syksyllä 2024.

Toimenpideohjelma on rakennettu siten, että se tukee neliporrasperiaatteen¹⁰ hyödyntämistä. Kun vaikuttaminen liikenteen kysyntään ja kulkumuodon valintaan ei riitä tai se ei ole riittävän tehokasta esimerkiksi rahoituksen riittävyyden näkökulmasta, on tarpeen panostaa nykyisen liikenneverkon käytön tehostamiseen esimerkiksi digitalisaation keinoin. Kun digitalisaatiolla ei pystytä ratkaisemaan olemassa olevia ongelmia, ensisijaisesti tulisi pystyä parantamaan tilannetta pienin parantamistoimenpitein perusväylänpidon rahoituksella. Kun tämäkään ei riitä, viimeinen keino olisi liikenneverkon suuret kehittämisinvestoinnit. Neliporrasperiaatteen mukaisessa suunnittelussa tärkeää ei ole eri portaiden määrä tai niiden sisältö, vaan laajan toimenpidevalikoiman läpikäynti vuorovaikutteisesti.

Liikenneturvallisuutta parannetaan kaikissa liikennemuodoissa kokonaisvaltaisesti niin kutsutun Safe System -lähestymistavan mukaisesti. Tähän pyritään kokonaisvaltaisella lähestymistavalla, joka esimerkiksi tieliikenteessä ottaa huomioon ihmisen lisäksi myös ajoneuvojen ja liikenneinfrastruktuurin turvallisuuden sekä turvalliset ajonopeudet. Liikenneonnettomuuden sattuessa on huolehdittava laadukkaasta onnettomuuden jälkeisestä hoidosta. Safe System -lähestymistavan mukainen liikennejärjestelmä on ennakoiva ja monikerroksinen, jotta yhden osan epäonnistuessa jokin toinen osa kompensoi muita osia pahimman mahdollisen lopputuloksen ehkäisemiseksi.

Safe System -lähestymistavan huomioiminen valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa tukee sen periaatteiden integroimista koko hallinnonalan suunnittelu-, kehittämis- ja strategiatyöhön. Nollavision saavuttamiseen tähtäviä toimenpiteitä ja Safe System -lähestymistapaa voidaan arvioida kokonaisvaltaisesti liikenneturvallisuusstrategian päivityksen yhteydessä sekä liikennejärjestelmän näkökulmasta että poikkihallinnollisesti. Esimerkiksi nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseen on käynnissä toimenpiteitä, kuten muutokset ajokorttisaantelyyn, jotka olisi tarkoitus saada voimaan viimeistään kesällä 2026.

On välttämätöntä huomioida meriliikenteen ja lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyyn vahvistaminen muuttuneessa maailmassa osana liikennejärjestelmää ja kansainvälistä saavutettavuutta.

Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelma yhteensovitetään voimassa olevaan julkisen talouden suunnitelmaan. Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteena on ohjata

¹⁰ Neliporrasperiaatteen soveltaminen liikennehankkeiden esisuunnittelussa, Liikenneviraston julkaisut, 2010: <https://www.doria.fi/handle/10024/121298>.

tulevia julkisen talouden suunnitelmaa ja talousarviopäätöksiä koskevia valmisteluja. Näin varmistetaan tietopohjaisen prosessin huomiointi rahoituspäätöksiä tehtäessä.

Suunnitelmassa on huomioitu mm. seuraavat olemassa olevat tai työn aikana valmistuneet ohjelmat ja strategiat:

- Valtioneuvoston periaatepäätös liikenteen automaation edistämisestä¹¹
- Logistiikan digitalisaation periaatepäätös¹²
- Esteettömyysvisio¹³
- Liikenneturvallisuusstrategia¹⁴ ja sitoutuminen 0-visioon
- Suomen digitaalinen kompassi¹⁵
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet¹⁶
- Aluekehittämisspätös¹⁷
- Kyberturvallisuusstrategia¹⁸
- MAL-sopimukset¹⁹
- Puolustusselonteko²⁰
- Ulko- ja turvallisuuspoliittinen selonteko²¹
- Teollisuuspoliittinen strategia²²

¹¹ Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta, 2021:

<https://valtioneuvosto.fi/delegate/file/98069>

¹² Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta, 2021: 1 (hankeikkuna.fi)

¹³ Liikenteen esteettömyysvisio, 2023: https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/e802f07f-b9aa-47b7-a702-b0302a3b6739/79c5dbca-99ce-4dfa-b2c7-66e2e0a23a12/LIITE_20240227125441.PDF

¹⁴ Liikenneturvallisuusstrategia, 2022: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-746-4>

¹⁵ Digitaalinen kompassi, 2022: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-906-9>

¹⁶ Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista [Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet \(ymparisto.fi\)](https://valtioneuvosto.fi/asiakirjat/valtakunnalliset-alueidenkayttotavoitteet)

¹⁷ Uudistuvat ja hyvinvoivat alueet: Valtioneuvoston aluekehittämisspätös 2024-2027: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165523/TEM_2024_12.pdf?sequence=1&isAllowed=y

¹⁸ Suomen kyberturvallisuusstrategia 2024–2035:

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165860/VNK_2024_11.pdf?sequence=1&isAllowed=y

¹⁹ Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset: <https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset>

²⁰ Puolustusselonteko (2024): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=PLM003:00/2024>

²¹ Ulko- ja turvallisuuspoliittinen selonteko (2024) Ulko- ja turvallisuuspoliittinen selonteko - Valto (valtioneuvosto.fi)

²² Teollisuuspoliittinen strategia (hankeikkuna): [Teollisuuspoliittinen strategia - Valtioneuvosto](https://valtioneuvosto.fi/asiakirjat/teollisuuspoliittinen-strategia)

- Yhteiskunnan turvallisuusstrategia²³

Osa edellä mainituista periaatepäätöksistä on päivitetty kuluvalle hallituskaudella, ja näiden osalta yhteensovitus valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa varmistetaan suunnitelmaa toimeenpantaessa.

Lisäksi käynnissä on huomattava määrä töitä, jotka on huomioitu ja yhteensovitettu keskenään suunnitelman valmistelun aikana tai vaihtoehtoisesti yhteensovitus tullaan varmistamaan osana suunnitelman toimeenpanoa. Näin varmistetaan, että mm. pääministeri Orpon hallitusohjelman kirjaukset huomioidaan päivityksessä. CER-direktiivin myötä ollaan kehittämässä myös kansallista kriisinkestävyyteen ja häiriönhallintaan liittyvää suunnittelua, ja nimeämässä myös liikenteen alalta kriittiset toimijat. Yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin suojaamisesta ja häiriönsietokyvyn parantamisesta annetun lain (310/2025) mukaan valtioneuvosto hyväksyy kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvyn parantamiseksi ja toiminnan yleisten tavoitteiden saavuttamiseksi valtakunnallisen suunnitelman, joka toimii kriittisten toimijoiden häiriönsietokykyä koskevana kansallisena strategiana (valtakunnallinen suunnitelma).

Hallitusohjelmassa mainitut kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma sekä lentoliikennestrategia on integroitu osaksi suunnitelmaa.

Valtion aluehallinnon uudistuksessa valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtäviä kootaan valtakunnalliseen Lupa- ja valvontavirastoon. Samalla muodostetaan uudet alueelliset elinvoimakeskukset, jotka vastaavat alueiden kehittämisestä ja rahoituksesta. Nykyisten ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueiden tehtävät siirtyvät elinvoimakeskuksiin lukuun ottamatta julkisen henkilöliikenteen tehtäviä, jotka siirtyvät Liikenne- ja viestintävirastoon. Uudistus tulee voimaan 1.1.2026. Tavoitteena on säilyttää alueellisten resurssien riittävyys jatkossakin.

Yhteensovitettavia käynnissä olevia töitä ovat muun muassa:

- Verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus²⁴ (yhteensovitus osana toimeenpanoa)
- Pohjoismainen liikenteen varautumisyhteistyö (NTPC, Nordic Transport Preparedness Co-operation) (yhteensovitusta valmistelun yhteydessä)

²³ Yhteiskunnan turvallisuusstrategia, 2025:
<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/166024>

²⁴ Verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus (hankeikkuna): [Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus - Valtioneuvosto](#)

- Alueidenkäytön kehityskuva²⁵ (yhteensovitus valmistelun yhteydessä)
- Henkilöjunaliikenteen kehittämistyö (yhteensovitus osana toimeenpanoa)
- AFIR-asetuksen toimeenpano²⁶²⁷²⁸ ja kansallinen jakeluinfraohjelma²⁹ (yhteensovitus valmistelun yhteydessä ja osana toimeenpanoa)
- Ilmasto- ja energiastrategia
- Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Lähtökohtia liikennejärjestelmän kehittämiseen antaa Ilmastolain (423/2022) mukainen ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmä. Siihen kuuluvat kerran kymmenessä vuodessa laadittava Pitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma³⁰, hallituskausittain laadittava Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma³¹ sekä Ilmastomuutoksen kansallinen sopeutumissuunnitelma³². Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma sisältää toimenpideohjelman taakanjakosektorin päästöjen vähentämiseksi. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa keskitytään liikenteen päästövähennystavoitteiden osalta lähinnä liikennejärjestelmän energiatehokkuutta parantaviin toimiin. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa on valmisteltu samanaikaisesti ja näin ollen on varmistettu, että ne ovat samansuuntaiset.

²⁵ Alueidenkäytön kehityskuva: Suuntaa kestäväälle alue- ja yhdyskuntarakenteelle: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-055-2>

²⁶ Hallituksen esitys AFIR-asetuksen toimeenpanosta (hankeikkuna): [Hallituksen esitys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun EU:n asetuksen kansallisesta täydentämisestä - Valtioneuvosto](#)

²⁷ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM037:00/2023>

²⁸ Merenkulun ympäristösuojelulain muutokset (hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM056:00/2023>

²⁹ Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma (hankeikkuna): [Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma - Valtioneuvosto](#)

³⁰ Suomen pitkän aikavälin strategia kasvihuonekaasujen vähentämiseksi, 2020: [Microsoft Word - v2_Suomen pitkän aikavälin strategia kasvihuonekaasujen vähentämiseksi_1.4.2020.docx \(tem.fi\)](#)

³¹ Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman valmistelu (ympäristöministeriö, 2024): [Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma - Ympäristöministeriö](#)

³² Valtioneuvoston selonteko kansallisesta ilmastomuutokseen sopeutumissuunnitelmasta vuoteen 2030, 2023: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-585-6>

3.4 Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen yhteys Liikenne 12 -suunnitelmaan

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2024 olivat yhteensä noin 9,7 Mt. Vuonna 2023 päästöt olivat noin 9,3 Mt CO₂-ekvivalenttitonnia eli vuosina 2023–2024 päästöt kasvoivat noin 4 %. Vuosina 2005–2023 taakanjakosektorille laskettavan kotimaan liikenteen päästöt vähenivät noin 26,3 % (noin 3,3 Mt). Päästöjen kasvu selittyy pitkälti uusiutuvan energian osuuden kehittymiseen vuosina 2023–2024. Uusiutuvan energian osuus liikenteessä vuonna 2024 pieneni verrattuna vuoteen 2023. EU:n taakanjakoasetuksen mukaan ns. taakanjakosektorin päästöt (liikenne mukaan lukien) tulee Suomessa puolittaa vuoteen 2030 mennessä verrattuna v. 2005 tasoon. Taakanjakoasetus on oikeudellisesti sitovaa lainsäädäntöä, jonka velvoitteiden rikkomisesta seuraa sanktio. Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Sen osuus taakanjakosektorin päästöistä oli noin 38 % ja Suomen kokonaispäästöistä noin 25 % vuonna 2024. Suurin osa kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä (n. 96 %).

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen uusiin perusennuste valmistui vuodenvaihteessa 2023–2024 osana ns. PEIKKO-hanketta³³. Uuden perusennusteen mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt olisivat vuoteen 2030 mennessä pienenemässä taakanjakoasetuksen vaatimalla tavalla eli noin 50 % vuoteen 2030 mennessä. Keskeisiä syitä myönteisen päästökehityksen taustalla ovat liikenteen uusiutuvien polttoaineiden kasvava osuus, autokannan sähköistyminen ja muu energiatehokkuuden paraneminen sekä liikennesuoritteiden maltillisena pysynyt kasvu.

Uusi perusennuste pitää sisällään ainoastaan toimet, joista on tehty päätös ennen 1.4.2023. Se ei siten pidä sisällään pääministeri Orpon hallitusohjelman kirjauksia eikä muita tämän hallituksen toimia, joilla on vaikutusta liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin. PMI Orpon hallitusohjelmassa on useita toimenpidelinjauksia, jotka kasvattavat tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä perusennusteeseen verrattuna. Näitä ovat esimerkiksi liikenteen uusiutuvien polttoaineiden jakeluvuorituksen keventäminen, polttoaineveron keventäminen, joukkoliikenteen ALV:n nostaminen ja kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoituksen pienentäminen. Nämä tullaan huomioimaan osana liikenteen päästövähennystoimien politiikkaskenaariota, jota on valmisteltu osana ns. KEITO-

³³ Perusskenaariot energia- ja ilmastotoimien kokonaisuudelle kohti päästöttömyyttä, VTT 2024.

hanketta³⁴, ja joka sisällytetään osaksi Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa (KAISU) ja Kansallista energia- ja ilmastostrategiaa (EIS). KEITO-hanke valmistui lokakuussa 2025. KAISU ja IES pyritään saamaan valmiiksi vuoden 2025 loppuun mennessä. Sosiaalisessa ilmastosuunnitelmassa linjataan sosiaalisen ilmastorahaston kautta kohdennettavista liikenteen päästöjä vähentävien toimien rahoituksesta.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman ja sosiaalisen ilmastosuunnitelman valmistelussa on mahdollisina uusina päästövähennyskeinoina tarkasteltu myös eräitä Liikenne 12 -suunnitelmaan sisältyviä toimia. Näitä ovat muun muassa liikenteen vaihtoehtojen käyttövoimien jakeluinfran edistäminen, suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuet, kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma sekä kaupunkiseutujen erilaiset liikenneinfrahankkeet.

Lukuun ottamatta jakeluinfran edistämiseen liittyviä toimia, infrahankkeiden päästövähennysvaikutukset näyttäisivät jäävän hyvin pieniksi tai osin jopa negatiivisiksi, jos huomioidaan myös infran rakentamisen aikaiset päästövaikutukset. Väylävirastossa tehdyn arvion mukaan liikenneinfran kehittämishankkeet ovat sellaisenaan tehottomia vähentämään liikenteen CO₂-päästöjä. Hankkeilla voidaan vaikuttaa vain hankkeen liikennekäytävässä tehtäviin matkoihin, jolloin vaikutuksen jäävät paikallisiksi ja siten koko maan kattavissa tarkasteluissa suhteellisen vähäisiksi. On kuitenkin huomattava, että jos ihmisiä ja yrityksiä ohjataan siirtymään kestäviin kulku- ja kuljetustapoihin muilla keinoilla, kuten esimerkiksi verotuksella tai liikenteen hinnoittelulla, liikenneinvestoinneilla voidaan tukea tätä vaikutusta varmistamalla riittävä kestävien kulku- ja kuljetusmuotojen kapasiteetti ja siten vahvistaa näiden keinojen vaikuttavuutta.

Maanteiden hoidolla ja kunnossapidolla on muutaman prosentin vaikutus liikenteen CO₂-päästöihin. Epätasaisen ja karkeaksi kuluneen tienpinnan on havaittu lisäävän vierintävastusta ja sitä kautta lisäävän liikenteen polttoaineen kulutusta ja päästöjä. Päälysteiden epätasaisuutta ja tien pinnan karkeutta voidaan jonkin verran vähentää, mutta samalla on kuitenkin huolehdittava siitä, että teiden laadun paraneminen ei johda liikenteen nopeuksien nousemiseen tai kasvaviin liikennemääriin. Mikäli näin käy, ne kumoavat tiestön paremman kunnon tuottamat päästövähennykset lisääntyvän polttoainekulutuksen muodossa.

³⁴ Kansallisen energia- ja ilmastopolitiikan uudet toimet ja –skenaariot, VTT et. al

Teiden talvihoidon tason nostolla voidaan vähentää erityisesti raskaan liikenteen kustannuksia, mutta kokonaisvaikutus on erittäin pieni (alle 1 prosentti).

4 Visio ja tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi

4.1 Kestävä ja saavutettava Suomi

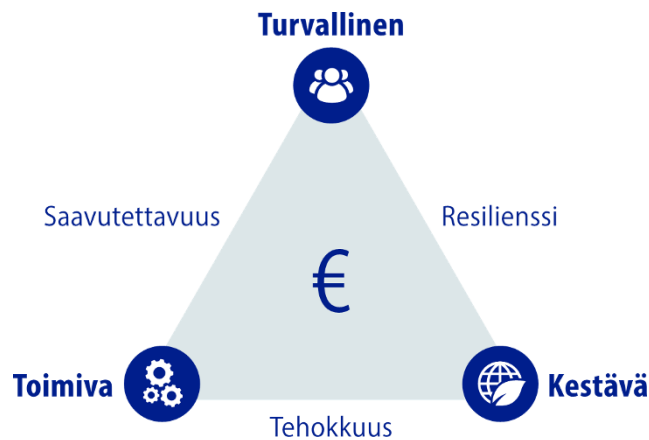
Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava ja Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kasvua tukeva.

Suomen kokonaisturvallisuutta vahvistava, 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 ja turvallisen liikkumisen kulkumuodosta riippumatta koko Suomessa.

4.2 Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmälle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: 1) toimivuus, 2) turvallisuus ja 3) kestävyys. Tavoitteita yhdistäväksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi (kuvio 2). Liikennejärjestelmän tavoitteet on määritelty tässä alaluvussa yleisesti. Niille on määritelty tarkentavat strategiset tavoitteet ohjaamaan suunnitelman toimeenpanoa ja helpottamaan tavoitteiden tulkitsemista (luku 4.3).



Kuvio 2. Valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteet

Liikennejärjestelmän toimivuus, turvallisuus ja kestävyys varmistetaan kustannustehokkaasti huomioiden julkisen talouden haastava tilanne ja käytettävissä olevien resurssien niukkuus ja tarve priorisoida tehokkaita ja vaikuttavia toimenpiteitä. Merkittävä osa resursseista kohdistetaan perusväylänpidon toimiin, joilla varmistetaan liikennejärjestelmän toimivuus kustannustehokkaimmin koko maassa. Suomen kokonaisturvallisuuden edistäminen tukee pitkälti myös toimivuustavoitetta, erityisesti huoltovarmuuden, sotilaallisen liikkuvuuden ja elinkeinoelämän kuljetusten osalta. Myös liikenneturvallisuutta parantavat toimet tukevat toimivuustavoitteen toteutumista. Ekologinen, taloudellinen ja sosiaalinen kestävyys korostuvat erityisesti huolehdittaessa olemassa olevasta liikenneverkosta koko massa. Kestävän liikkumisen mahdollisuuksia edistetään erityisesti kaupunkiseutujen kestävän ja tehokkaan kasvun näkökulmasta. Turvallisuus- ja toimivuustavoitteiden saavuttamiseksi tehtävät toimenpiteet vahvistavat myös sosiaalista kestävyyttä koko maassa.

1. Toimivuus

Liikennejärjestelmän toimivuuteen vaikuttavat muun muassa matka- ja kuljetusketjujen toteutuminen, saavutettavuus, matka-aikojen ennakoitavuus sekä matkustusmukavuus. Toimivassa liikennejärjestelmässä yhteydet on järjestetty tarkoituksenmukaisesti ja kehittämisratkaisut mietitty kokonaisuuksina liikennekysyntä ja liikkujien tarpeet huomioiden.

2. Turvallisuus

Liikennejärjestelmän turvallisuuteen vaikuttavat tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuus, raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus sekä tietoturvallisuus

liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Kokonaisturvallisuudella tarkoitetaan tilaa, jossa yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuviin uhkiin ja riskeihin on varauduttu.

3. Kestävyys

Liikennejärjestelmän kestävyys vaikuttavat taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys.

Liikennejärjestelmän **taloudellisella kestävyydellä** tarkoitetaan kansantalouden resurssien eli pääoman, työn ja luonnonvarojen, tehokasta käyttöä. Tämä tarkoittaa, että tavoitteet pyritään saavuttamaan mahdollisimman tehokkaalla resurssien suunnittelulla ja käytöllä.

Ekologisesti kestävä liikennejärjestelmä tukee kestävästä yhdyskuntarakennetta ja resurssivastuullisuutta sekä ehkäisee tai lieventää ympäristöön kohdistuvia paineita, kuten päästöjä ja ympäristön saastuttamista, melua ja tärinää sekä luontokatoa. Kansallisten toimien lisäksi kansainvälinen yhteistyö on keskeisessä asemassa pyrittäessä ekologiseen kestävyys.

Sosiaalisesti kestävä liikennejärjestelmä turvaa liikkumisen edellytykset ja hyvät elinolot (turvallisuus, terveys) mahdollisimman yhdenvertaisesti riippumatta yksilöiden sosioekonomisesta taustasta, fyysisistä ominaisuuksista tai asuinpaikasta.

Tavoitteita yhdistävät näkökulmat

Tavoitteita yhdistävistä näkökulmista saavutettavuus ja tehokkuus ovat ensimmäisessä Liikenne 12 -suunnitelmassa linjattuja liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita. Jatkossa ne, samoin kuin resilienssi, tukevat päivitettyjä tavoitteita ja takaavat liikennejärjestelmäsuunnittelun pitkäjänteisyyden.

Saavutettavuudella tavoitellaan sitä, että liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Saavutettavuuden nähdään sisältyvän vahvasti liikennejärjestelmän toimivuuteen, mutta myös turvallisuuteen, esimerkiksi sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta.

Resilienssi liikennejärjestelmään liittyvänä käsitteenä on tullut suunnitelmaan mukaan ilmastonmuutokseen sopeutumisen sekä kokonaisturvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmien myötä. Liikennejärjestelmään kohdistuu monenlaisia uhkatekijöitä, jotka pitää ottaa suunnittelussa, rakentamisessa, ylläpidossa ja hallinnassa huomioon.

Tehokkuus sitoo toimivuuden ja kestävyys tavoitteita, kun nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä. Myös digitalisaatiota hyödynnetään täysimääräisesti kaikissa liikennemuodoissa.

4.3 Strategiset tavoitteet liikennejärjestelmäsuunnittelulle

Liikennejärjestelmän tavoitteista on johdettu liikennejärjestelmäsuunnittelua ohjaavat strategiset tavoitteet.

Toimivuutta koskevat strategiset tavoitteet

Suomen kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen varmistetaan ensisijaisesti olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palveluiden toimivuudella. Kansainvälisen saavutettavuuden turvaamiseksi tarkastellaan uusia yhteystarpeita ja priorisoidaan TEN-T-verkkojen kehittämistarpeet. Henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien liikennemuotojen yhteentoimivuus sekä toimivat ja nopeat tietoliikenneyhteydet koko maassa ovat olennaisia valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuudelle. Erilaisten liikenne- ja kuljetusmuotojen toimivuudesta pidetään huolta tarpeita vastaavilla painotuksilla.

Liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti.

Turvallisuutta koskevat strategiset tavoitteet

Liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta korostetaan huomioiden erityisesti huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen kohdistuvat tarpeet. Liikenneturvallisuutta edistetään osana liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuutta, kulloinkin voimassa olevan liikenneturvallisuusstrategian mukaisesti.

Liikenneturvallisuuden osalta painotetaan toimenpiteitä, joilla voidaan kokonaisvaltaisesti ehkäistä ihmisten virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengen menetyksiltä välttyttäisiin. Liikenteen nollavisioita tavoitellaan ottamalla Safe System -lähestymistapa vahvemmin mukaan strategiatyöhön.

Kestävyyttä koskevat strategiset tavoitteet eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia parannetaan huomioiden alueiden ominaisuudet sekä liikenteen tehokas, tarkoituksenmukainen järjestäminen ja ympäristövaikutukset.

Olemassa olevan liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta hyödynnetään tehokkaasti.

Kaupunkiseutujen henkilöliikenteen kehittämisessä painotetaan kestäviä kulkutapoja niiden tehokkaan kasvun tukemiseksi, huomioiden samalla eri kulkutapojen toimivuus.

4.4 Alueelliset erityispiirteet

Valtakunnallista liikennejärjestelmää kehitetään Liikenne 12 -suunnitelmassa tunnistettujen valtakunnallisten linjausten pohjalta. Suunnitelman toimeenpanossa huomioidaan koko maata koskevien liikennejärjestelmän kehittämislinjausten lisäksi myös tässä kappaleessa tunnistettuja alueiden erityispiirteitä. Alueelliset erityispiirteet on tunnistettu tukemaan alueellisten näkökulmien huomiointia suunnitelman toimeenpanossa. Tarkoitus on, että Liikenne 12 -suunnitelmassa alueelliset erityispiirteet tunnistetaan, ja erityisesti sen toimeenpanossa ne huomioidaan tarvittavilta osin.

Toimenpideohjelman valmistelua ja suunnitelman toimeenpanoa ohjaavia strategisia tavoitteita on tarkennettu alueelliselle tasolle suuralueittain ja suurimpien kaupunkiseutujen osalta. Alueelliset erityispiirteet auttavat tarkentamaan esimerkiksi väyläverkon suunnittelu- ja investointiohjelmien sisältöä. Alueellisten erityispiirteiden tunnistamisella ja huomioimisella varmistetaan, että alueelliset näkökulmat tulevat tarkastelluiksi ja tarpeen mukaan huomioiduiksi osana suunnitelman valtakunnallista toimeenpanoa ja valtakunnallisten kriteerien tarkastelua. Alueelliset painotukset eivät sulje pois valtakunnallisesti tunnistettujen kehittämistarpeiden tai yksittäisten äkillisten tarpeiden huomiointia alueilla.

Valtioneuvoston kanslian sekä työ- ja elinkeinoministeriön johdolla laadittavien Pohjoisen ja Itäisen Suomen ohjelmat valmisteltiin vuoden 2024 aikana. Ohjelmat laadittiin yhteistyössä alueellisten toimijoiden kanssa ja liikenteen osalta valmistelu tehtiin Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen pohjalta.

Liikennejärjestelmää kehitetään varmistaen kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten turvallinen ja sujuva liikkuminen. Lisäksi liikenneturvallisuutta parannetaan koko maassa. Tämä tehdään tietopohjaisesti

toimenpideohjelman toimenpiteiden sekä liikennejärjestelmäanalyysissa havaittujen tarpeiden pohjalta.

Liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitusta kohdennetaan eri puolille Suomea tällä hetkellä yhtenäisin valtakunnallisin kriteerein riippuen rahoituksen käyttötarkoituksesta. Liikenneinvestointeja koskevat kriteerit pohjautuvat Liikenne 12 - suunnitelman valtakunnallisiin linjauksiin ja toisaalta hankearviointien avulla laadittuihin vaikutusarviointeihin. Perusväylänpidon osalta rahoituksen jakoon vaikuttavat mm. tieverkon pituus ja liikennemäärät. Myös esimerkiksi julkisen henkilöliikenteen palveluiden valtionavustusten jako ja alueellisen ja paikallisen liikenteen tuen jako hoidetaan valtakunnallisesti yhtenäisesti. Alueellisten erityispiirteiden kautta voidaan huomioida sellaisia yksittäisiä erityispiirteitä suuralueilla tai kaupunkiseuduilla, jotka eivät tällaisessa valtakunnallisessa tarkastelussa välttämättä nousisi huomioitaviksi. Tämä voi palvella niin valtakunnallista kuin alueellistakin tarvetta.

Maaseutumaisilla alueilla pääpaino on olemassa olevan liikenneverkon ja palveluiden ylläpitämisessä. Kaupunkialueilla ja taajamissa pääpaino on olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä sekä päästövähennystavoitteiden toteuttamisessa huomioiden joukkoliikennettä ja liikenneturvallisuutta edistävät kustannustehokkaat toimet. Liikenneverkkoja tai - palveluita laajennetaan vain erityisissä tilanteissa. Jalankulku ja pyöräliikenne huomioidaan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Kaupunkiseuduilla on myös erityisen tärkeää turvata liikenteen sujuvuus kaikilla liikennemuodoilla, huomioiden maankäytön tehokkuus, terveysvaikutukset ja päästövähennyspotentiaali. Kaupunkiseutujen kasvaessa myös liikennemäärät kasvavat, jolloin toimivan liikennejärjestelmän merkitys korostuu. Tämä on keskeinen kilpailukykytekijä. Elinkeinoelämän ja erityisesti vientiteollisuuden uusiin investointitarpeisiin liittyviin kehittämistarpeisiin reagoidaan tietopohjaisesti ja joustavasti koko maassa.

Kansainvälinen saavutettavuus sisältää niin alueiden sisäisen saavutettavuuden kuin alueiden välisen saavutettavuuden yhdistettynä kansainvälisiin toimiviin yhteyksiin. Mikäli matkat ja kuljetukset eivät toimi maan sisällä, ei myöskään kansainvälinen saavutettavuus ole riittävällä tasolla.

Liikenne 12 -toimeenpanon alueelliset erityispiirteet		TOIMIVUUS	TURVALLISUUS	KESTÄVYYS
POHJOIS-SUOMI		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).
ITÄ-SUOMI		Erityisesti teollisuuden ja matkailun tarpeet myös kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta mm. alueen vesistöisyys huomioiden.	Teollisuuden kuljetusten häiriöttömyys ja turvallisuus.	
LÄNSI-SUOMI		Kansainvälisen liikenteen solmupisteiden saavutettavuus sekä poikittaisen liikenteen tarpeet	Kansainvälisten kuljetusketjujen huoltovarmuus.	Matkaketjujen hyödyntäminen kestävä liikenteen edistämiseksi.
ETELÄ-SUOMI		Kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja ennakoitavuus erilaisissa liikkumisympäristöissä, ml. saaristo.	Kansainvälisten kuljetusketjujen häiriöttömyys sekä huoltovarmuus suurimmissa solmupisteissä ja niiden takamaayhteyksissä.	Liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen tehokas hyödyntäminen joukkoliikenteessä sekä kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä.
KAUPUNGIT KOKO MAASSA		Seutujen sisäisten matkaketjujen sujuvuus ja sujuvat yhteydet kansainvälisen liikenteen solmupisteisiin.	Erityisesti liikenneturvallisuuden parantaminen sekä liikennejärjestelmän häiriöherkkyyden parantaminen.	Kestävä liikkuu pohjautuvan liikennejärjestelmän ja muun kestävä yhdyskuntarakenteen kehittäminen tehokas päästövähennyspotentiaali huomioiden.

Kuvio 3. Alueelliset erityispiirteet

4.5 Liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantaminen

Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta on muodostunut jatkuva prosessi, johon sisältyvät tietopohjan kehittäminen sekä suunnitelman laadinta, suunnitelman toimeenpano sekä sen seuranta laajaa tietopohjaa ja vaikutusarviointia ja seurantatietoa hyödyntäen. Jotta tietopohjainen päätöksentekoprosessi vahvistuisi entisestään ja lisäksi vaikuttavuuttaan, on liikennejärjestelmäsuunnittelun ja tietopohjan kehittämiseksi tehtävä jatkuvaa kehittämistyötä.

Tutkimuksessa strategista liikennejärjestelmäsuunnittelua voi Kölbl ym. (2008) mukaan lähestyä useista eri näkökulmista³⁵:

- 1) päätöksenteon näkökulma, jolloin keskiössä ovat suunnitelma ja visio,
- 2) prosessin näkökulma, jolloin fokuksessa ovat suunnitelman tavoitteet, tunnistetut suunnitteluongelmat ja indikaattorit,

³⁵ Kölbl R., Niegl M., & Knoflacher H. (2008). A strategic planning methodology. Transport Policy Vol. 15. Pp. 273-282

3) julkisen osallistumisen ja osallisuuden näkökulma

4) toimeenpanon näkökulma.

Mäntysalo ym. (2015) määrittelevät suunnittelun strategisuuden ominaisuuksia, joista keskeisimmiksi nousevat suunnitteluprosessin avoimuus, jatkuvuus ja haluttuun tavoitteeseen pyrkiminen³⁶. Strategisuus suunnittelussa tarkoittaa ominaisuuksia, jotka mahdollistavat toiminnan kohteena olevan systeemin laajamittaisia muutoksia. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa on strategisen suunnittelun ominaisuuksia ja niitä kehitetään edelleen.

³⁶ Mäntysalo R., Kangasoja J., & Kanninen V. (2015). The paradox of strategic spatial planning: A theoretical outline with a view on Finland. *Planning Theory & Practice* Vol 16:2 pp. 169-183.

5 Toimenpideohjelma

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelma perustuu suunnitelman visioon, tavoitteisiin strategisiin linjauksiin sekä alueellisiin erityispiirteisiin. Suunnitelman toimenpiteet jakautuvat teemoittain alalukuihin.

Esitetyt korotukset ovat arvioituja määrärahatarpeita vuosille 2026–2037. Päätöksiä rahoituksesta tehdään budjetti- ja kehysprosesseissa.

5.1 Tietopohjan kehittäminen

Liikenne 12 -suunnitelman päivitys ja toimeenpano perustuvat tietopohjaiseen prosessiin, johon sisältyvät tietopohjan jatkuva kehittäminen, suunnitelman laadinta laajaa tietopohjaa ja vaikutusarviointia hyödyntäen sekä suunnitelman toimeenpano olemassa olevaan tietopohjaan, tavoitteisiin ja linjauksiin pohjautuen.

Liikenne- ja viestintäviraston tuottamassa liikennejärjestelmäanalyyssissä on tietoa liikenneverkkojen ja liikenteen palveluiden, saavutettavuuden, liikenneturvallisuuden, liikenteen automaation ja liikenteen ympäristövaikutusten tilanteesta sekä lähivuosien kehittämistarpeista. Liikennejärjestelmäanalyysi sisältää myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumisen seurannan. Liikennejärjestelmäanalyysin hyödyntäminen suunnitelman toimeenpanossa mahdollistaa ketterän reagoinnin mahdollisiin nopeisiin toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin.

- Liikenne- ja viestintävirasto yhteistyössä hallinnonalan muiden virastojen kanssa jatkaa liikennejärjestelmäanalyyysin ja yhteisen tietopohjan kehittämistä ja laajentamista mm. digitalisaation ja liikenteen palveluiden osalta. Liikennejärjestelmäanalyysi tarjoaa säännöllisesti päivittyvää tietoa myös muiden hallinnonalojen tarpeisiin. Se palvelee liikennejärjestelmäsuunnittelua yleisesti sekä Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa niin valtakunnallisella kuin myös alueellisella tasolla. Elinvoimakeskukset, maakuntien liitot, kaupunkiseudut ja kunnat osallistuvat alueellisen tiedon tuottamiseen.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Elinvoimakeskukset) yhteistyössä maakuntien kanssa laatii menettelytavan, jonka avulla alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja alueelliset erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa

tarpeellisin osin palvelemaan muun muassa seuraavaa Liikenne 12 - suunnitelman päivitysprosessia. Samalla selvitetään mahdollisuutta luoda alueellisille liikennejärjestelmäsuunnitelmille yhteinen esitystapa, joka säilyttäisi alueiden erityispiirteet, mutta tekisi olennaisesta sisällöstä vertailukelpoista.

- Väylävirasto yhteistyössä elinvoimakeskusten kanssa vastaa väyläverkon investointiohjelman, suunnitteluohjelman sekä perusväylänpidon suunnitelman tietopohjaisesta valmistelusta huomioiden liikennejärjestelmäanalyysin, alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja MAL-sopimukset sekä Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet, strategiset tavoitteet, alueelliset erityispiirteet ja toimenpiteet. Näiden ohjelmien ja suunnitelmien valmistelussa hyödynnetään Väyläviraston laajaa sidosryhmäyhteistyötä. Ohjelmien valmistelussa kuullaan muun muassa puolustushallintoa, maakuntien liittoja ja kaupunkiseutuja. Ohjelmista tai niiden osista järjestetään lausuntokierrokset.
- Suunnitteluohjelman valmistelussa huomioidaan ennakoivasti TEN-T-asetuksen mukaiset vaatimukset ja mahdolliset EU-rahoituksen hyödyntämismahdollisuudet. Suunnitteluohjelmaan sisällytetään myös hankkeet, joista on sovittu erikseen kaupunkiseutujen kanssa (ml. mahdollinen yhteisrahoitus).
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) jatkaa valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteiden toteutumisen seurantamallin kehittämistä yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa osana liikennejärjestelmäanalyysia. Suunnitelman seurannasta raportoidaan säännöllisin väliajoin.
- 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 strategiatoissa ja strategioiden joustavassa toimeenpanossa.
- Valtio (ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Suomen ympäristökeskus sekä Liikenne- ja viestintävirasto) yhteistyössä kuntien kanssa kehittää MAL-sopimusten vaikuttavuuden seurantaa. Kehittämisessä huomioidaan mm. TEN-T-asetuksen myötä kehitettävät kaupunkiliikenteen indikaattorit. Lisäksi parannetaan MAL-sopimusten rahoitusta koskevaa tietoa.

- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) ja kunnat kehittävät kävelyn ja pyöräliikenteen tietopohjaa, ml. määriin liittyvää seurantaa sekä hyötyjen arviointia. Tietoa tuotetaan avoimesti kaikkien saataville. Kehittämisessä huomioidaan liikenteen uudistuva tietosäätely sekä hallinnonalan yhteisen tiedon hallinnan kehitys.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto) jatkaa vaikutusarvioinnin kehittämistä mm. liikenneverkon kehittämisen sekä perusväylänpidon rahoituksen käytön osalta, erityisesti huomioiden yhteiskuntataloudelliset vaikutukset laajasti sekä maankäytön kehittämisen mahdollisuudet.
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) kehittää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa valtakunnallista liikenteen ennustemallia niin, että se on käytössä tulevia valtakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia laadittaessa sekä sen toimeenpanoa tukevissa prosesseissa, kuten investointiohjelman laadinnassa, koko hallinnonalalla.
- Valtio (Väylävirasto) kasvattaa väyläverkon laajuuteen liittyvää tietopohjaa ja vaikutustenarviointitietoa verkon supistamisen vaikutuksista eri toimijoille erityisesti huomioiden yhteiskuntataloudelliset vaikutukset.
- Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa pyrkii yhdenmukaistamaan maanteiden hallinnollisia luokkia koskevat toimintatavat ja periaatteet.
- Valtio lisää tietopohjaa liikenneverkon kaksikäyttöisyyden tarpeista koko Suomessa eri hallinnonalojen yhteistyössä (ml. yhteysalusliikenteen laiturinfra).
- Valtio (Väylävirasto) pyrkii yksinkertaistamaan väylähankkeiden suunnittelua varsinkin pienehköjen hankkeiden osalta. Valtio tarkastelee olemassa olevaa lainsäädäntöä kevyempien ja edullisempien suunnitteluratkaisujen osalta ja huomioi neliporrasperiaatteen.
- Valtio ja kunnat jatkavat liikennealan julkisien hankintojen kehittämistä tavoitellen innovatiivisten julkisten hankintojen määrän kasvua. Huomiota kiinnitetään erityisesti liikennealan kestävien tuotteiden ja palveluiden hankkimiseen siten, että kaikki osapuolet ovat osallisina prosessissa ja markkinat ovat elinvoimaiset. Hankintojen määrittelyä ja alan innovaatiokehityksen huomioimista kehitetään muun muassa

hankintaosaamista parantamalla. Hankintaosaamista tulee kehittää erityisesti tiedon tuottamisen ja hallinnan osalta. Julkisilla hankinnoilla tuetaan toimialan kestävästä kasvua.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) arvioi liikenneturvallisuusstrategian päivitystarpeita säännöllisesti. Lisäksi valtio (Liikenne- ja viestintävirasto yhdessä muiden tahojen kanssa) pyrkii parantamaan onnettomuustietojen luotettavuutta sekä arvioi liikenneturvallisuuden kehittymistä.
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) yhteistyössä sidosryhmien kanssa vastaa kansallisen kestävästä kaupunkiliikenteen ohjelman valmistelusta.

5.2 Valtion ja muiden väliset sopimukset

Valtio kantaa lähtökohtaisesti vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta.

Lainsäädännössä ei ole sitovia määräyksiä kustannusjakosopimuksien laadintaan, vaan ne tehdään tapauskohtaisesti. Valtion budjettirahoituksen käyttöön voidaan siis tehdä sopimuksellisesti poikkeuksia, mikäli muulla osapuolella, kuten teollisella toimijalla tai kunnalla, on vahva intressi jouduttaa investointia. Yhteistyön kehittämisen tavoitteena on, että tulevaisuudessa pystyttäisiin nykyistä enemmän toteuttamaan eri toimijoille hyötyjä tuottavia liikennehankkeita

Liikennejärjestelmää kehitetään kumppanuudessa eri toimijoiden välillä. Suurimpien seitsemän kaupunkiseudun kuntien kanssa valtio on sopinut maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevilla sopimuksilla (MAL-sopimukset) mm. liikennejärjestelmän kehittämisestä. MAL-sopimusmenettelyllä luodaan valtion ja seutujen yhteistyössä yhteistä näkymää maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja edistetään myös kuntien välistä yhteistyötä. Sopimuksista on tullut tehokas väline kehittää kaupunkiseutuja pitkäjänteisesti ja laaja-alaisesti yhdessä. Ne ovat vakiintuneet osaksi kuntien ja valtion välistä yhteistyötä. Menettely vahvistaa myös seutujen sisäistä yhteistyötä.

MAL-sopimusten tavoitteena on edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää sekä parantaa arjen toimivuutta kaupunkiseuduilla. MAL-sopimuksilla pyritään myös varmistamaan kaupunkiseutujen kasvun ja saavutettavuuden edellytykset. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii valtion osalta lähtökohtana liikenneasioiden käsittelylle erilaisissa sopimuksissa ja kumppanuuksissa. Valtio edistää liikennejärjestelmän kehittämistä kaupunkiseuduilla ensisijaisesti MAL-sopimuksin. Kumppanuutta ovat myös esimerkiksi yksittäisiä väylähankkeita koskevat sopimukset.

- Liikennehankkeet parantavat alueellista saavutettavuutta, mikä heijastuu maan arvoon. Mikäli maan arvonnousu johtuu liikennehankkeesta, on luontevaa, että arvonnousulla katetaan liikenneinfrastruktuurin kehittämisen kustannuksia. Valtio kantaa vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, kun hankkeen hyödyt rajautuvat alueellisesti tai yksittäisille toimijoille. Väylävirasto noudattaa yhteisrahoitteisista hankkeista neuvoteltaessa vakiintunutta prosessia jo niiden suunnitteluvaiheessa. Yhteisrahoitusta valtion väyläverkolla voidaan hyödyntää erityisesti, kun kohde on alueellisesti erityisen merkittävä tai valtiolle riittävä laatutaso halutaan ylittää (esim. taajamaliikenteen palvelutason nosto ja kehittäminen, hankkeesta johtuva tonttimaan vapautuminen tai sen merkittävä arvon nousu, kävelyn ja pyöräliikenteen väylien rakentaminen, logistiikka-alueiden kehittäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen alueella). Kustannusjaoista sovitaan tapauskohtaisesti hankkeen arvioitujen hyötyjen pohjalta. Yhteisrahoitteisina toteutetuissa hankkeissa voidaan sopia myös kunnossapidon yhteisrahoituksesta.
- Valtio jatkaa MAL-sopimusmenettelyä nykyisten seitsemän MAL-seudun kanssa.
- Valtio kehittää MAL-sopimusten laatimisprosessia yhteistyössä kaupunkiseutujen kanssa. MAL-seudut ja valtio tekevät tiivistä yhteistyötä neuvotteluprosessiin valmistautumisessa sekä sen aikana. MAL-neuvottelut antavat osaltaan syötteitä Liikenne 12 -suunnitelman päivitykseen.
- MAL-sopimusten lähtökohtana liikenteen osalta on kulloinkin voimassa oleva Liikenne 12 -suunnitelma tavoitteineen ja toimenpiteineen. Myös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat (SUMP) sekä muut alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat toimivat osaltaan sopimusvalmistelun tietopohjana. Sopimuksissa käsitellään mm. kestävän yhdyskuntarakenteen edellyttämää liikennejärjestelmää, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen sekä matkaketjujen kehittämistä, liikenneturvallisuutta ja vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämistä sekä tiedon hyödyntämistä liikennejärjestelmän tehostamisessa.
- Väylävirasto sisällyttää väyläverkon suunnitteluohjelmaan sekä investointiohjelmaan myös MAL-seuduilla sijaitsevia väyläverkon kehittämishankkeita. Investointiohjelma sisältää hankkeita, joiden toteutusvalmius on hyvä ja suunnittelu jo edennyt. Suunnitteluvaiheessa sovitaan myös hankkeen mahdollisesta yhteisrahoitteisuudesta, joita mm.

MAL-seutujen hankkeet voivat olla. Väyläverkon investointiohjelma toimii valtion väyläverkon osalta lähtökohtana MAL-sopimusneuvotteluissa. Väylävirasto huomioi investointiohjelmassa MAL-sopimusten päivitysrytmin. Kaupunkiseuduilla sijaitsevat kehittämishankkeet voivat olla vaikutuksiltaan sekä valtakunnallisia että seudullisia, ja niistä voidaan päättää MAL-sopimuksissa.

- MAL-neuvotteluissa valtion väyläverkon kehittämiskohteista keskiössä ovat väyläverkon investointiohjelmaan sisältyvät hankkeet. Valtio varaa rahoitusta investointiohjelman mukaisiin kaupunkiseutujen kehittämishankkeisiin Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelman mukaisesta kehittämisrahoituksesta väyläverkon kehittämismomentilta keskimäärin 50–100 miljoonaa euroa vuosittain. Rahoituskehyksen mahdollisesti muuttuessa kaupunkiseutujen kehittämishankkeiden rahoitusta tarkastellaan samassa yhteydessä.
- Valtio varaa rahoitusta MAL-kaupunkiseutujen pieniin parantamishankkeisiin perusväylänpitoon varatusta 50 miljoonan kokonaisuudesta vuodesta 2030 eteenpäin. Hankkeiden kustannusjako on lähtökohtaisesti vakiintuneen käytännön mukaisesti 50 % valtion ja kunnan kesken.
- Yksittäisten kaupunkien tai maakuntien ja valtion välisissä aluekehittämiseen liittyvissä tai muissa sopimuksissa ja kumppanuuksissa valtio edistää Liikenne 12 -suunnitelman mukaisia toimenpiteitä huomioiden alueelliset erityispiirteet.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala ja ympäristöministeriö) yhdessä kaupunkiseutujen kanssa tarkastelee kaupunkiraideliikenteen lisärakentamista sekä muita merkittäviä kunnan joukkoliikenneinfrastruktuurin kehittämistarpeita ja niiden rahoitusta MAL-sopimuksia päivittäessä. Merkittävillä joukkoliikenneinfrastruktuurihankkeilla tarkoitetaan kokonaispalvelutasoltaan raitiotiehankkeiden kaltaisia hankekokonaisuuksia, joissa palvelutaso on suunniteltu korkeammaksi mm. kapasiteetin, nopeuden ja luotettavuuden osalta kuin ympärivässä muussa joukkoliikennejärjestelmässä, ja joissa ratkaisuun kuuluu palvelutasoa korottavia infrastruktuuriratkaisuja. Tällaisia ratkaisuja ovat mm. bussikaistat tai liikennevaloetuisuudet, jotka on tarkoitettu yksinomaan suurikapasiteettisille busseille.
- Valtio (liikenne- ja viestintävirasto) määrittelee joukkoliikenneinfrastruktuurihankkeet tarkemmin ennen seuraavia MAL-neuvotteluja. Mahdollinen valtion rahoitusosuus kaupunkiraideliikenne- sekä joukkoliikenneinfrastruktuurihankkeisiin on jatkossakin lähtökohtaisesti 30 %,

kohdistuen kiinteästi raitiotien tai joukkoliikenneinfrastruktuurin rakentamiseen ja suunnitteluun liittyviin kustannuksiin. Rahoitus kohdistettaisiin hankkeille tekemällä siirto väyläverkon kehittämisen kokonaisuudesta avustuksiin tai ulkopuolisista rahoituslähteistä (esim. maankäytön tuottoja hyödyntämällä). Kaupunkiraideliikennehankkeet arvioidaan Traficomin hankearviointiohjeen mukaisesti ja sitä hyödynnetään myös muissa merkittävässä joukkoliikenneinfrastruktuurihankkeiden arvioinnissa.

5.3 Kansainvälinen yhteistyö

Toimintaympäristössä tapahtuneiden muutosten takia kansainvälinen ja erityisesti pohjoismainen yhteistyö korostuvat aiempaa voimakkaammin Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen tähtäävässä työssä. Erityisesti Suomen Nato-jäsenyys on aiheuttanut huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyviä uusia yhteistyötarpeita länsinaapureiden ja muiden EU-maiden kanssa. Myös Euroopan komissiossa sotilaallisen liikkuvuuden kehittämiseen kiinnitetään huomiota aiempaa enemmän.

Meri- ja lentoliikennettä säännellään EU- ja kansainvälisellä tasolla ja tämä sääntely saatetaan kansallisesti voimaan. Sääntelyllä on suuri merkitys näiden liikennemuotojen turvallisuuteen ja kilpailukykyyn. On tärkeää vaikuttaa sääntelyn syntyyn siellä, missä sitä tehdään muiden samanmielisten maiden tuella. Tämä edesauttaa myös Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö ja virastot) syventää pohjoismaista yhteistyötä erityisesti läntisten yhteyksien osalta, sotilaallisen liikkuvuuden, logistiikan ja huoltovarmuustarpeiden tunnistamisessa sekä digitalisaatioon ja kestäväen ja älykkään liikennealan kasvuun liittyvässä yhteistyössä. Valtio hyödyntää muun muassa pohjoismaista liikenteen varautumisyhteistyötä (NTPC) sekä jäsenmaiden välistä muuta yhteistyötä eurooppalaisilla liikennekäytävillä. Yhteistyötä tehdään hallinnon eri tasoilla, muun muassa valtion virastojen ja alueiden kesken, esimerkkinä Merenkurkun neuvosto ja EAYY.
- Valtio huomioi laadittavana olevassa pohjoismaisessa liikennejärjestelmästrategiassa tunnistetut rajat ylittävien yhteyksien kehittämistarpeet Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanossa ja suunnitelman seuraavassa päivityksessä. Lisäksi kiinnitetään huomiota alueiden ja elinkeinoelämän toimijoiden kytkemiseen mukaan suunnitteluprosessiin.

- Valtio huolehtii nykyisten rajanylityspaikkojen liikenteen sujuvuudesta ja jatkaa yhteistyötä naapurivaltioiden kanssa. Sujuva ja turvallinen rajanylitys edellyttää toimivia yhteyksiä rajanylityspaikalle ja rajanylityspaikalla, mikä tukee osaltaan myös huoltovarmuutta. Yhteistyön avulla varmistetaan, että kehittämistyö sekä Suomen että naapurivaltioiden puolella on linjassa keskenään. Itärajan ollessa kansallisen turvallisuuden varmistamiseksi kiinni, ylläpidetään rajanylityspaikkojen läheisyydessä vain Suomen kannalta välttämätöntä infraa.
- Valtio tekee poikkihallinnollisesti töitä Suomen saavutettavuuden parantamiseksi kaikissa liikennemuodoissa tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa.
- Valtio tarkastelee kansainvälisen E-tieverkon laajentamista Suomen puolelle mahdollisuuksien mukaan.
- Valtio vaikuttaa kansainvälistä ja Euroopan unionin lainsäädäntöä ja valtiosopimuksia valmisteltaessa sekä kansainvälisissä säätelystä tuottavissa järjestöissä, Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) ja Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO), aktiivisesti siten, että se tukee valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteita sekä parantaa erityisesti Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja kilpailukykyä ottaen huomioon Suomen sijainti unionin reunalla ja pitkät etäisyydet merkittäville markkina-alueille Euroopan sisällä. Maailmanlaajuinen meri- ja lentoliikenteen turvallisuus- ja ympäristösääntely (IMO, ICAO) luo Eurooppaa laajempia vientimahdollisuuksia teknologisia ratkaisuja kehittäville yrityksille. Puhtaaseen siirtymään sekä tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin liittyvää sääntelyä tulee tarkastella pienten toimijoiden ja jäsenmaiden näkökulmasta.

5.4 Liikenne 12 -suunnitelman päivitys

Liikenne 12 -suunnitelman pitkäjänteisyyden parantamiseksi päivitysaikataulua muutetaan.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) päivittää Liikenne 12 -suunnitelman vuosille 2031–2042. Suunnitelman laatiminen aloitetaan hallituskauden (2027–2030) loppupuolella parlamentaarisen työryhmän tuella ja saatetaan loppuun seuraavan hallituskauden alussa.

- Ennen seuraavan suunnitelman valmistelua, valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) arvioi, miten valmisteluprosessia voidaan yhtenäistää muiden pohjoismaiden kanssa.
- Luonnosversion valmistelun rahoitusohjelmapohjana käytetään valtiovarainministeriön laatimaa ns. teknistä kehystä.

5.5 Liikenneverkot ja liikenteen solmukohdat

5.5.1 Valtion väyläverkko

Valtion väyläverkko muodostuu maantieverkosta (noin 78 000 km), rataverkosta (n. 6 000 km) ja vesiväylistä (n. 16 300 km). Pääväyläasetuksen mukaisten maanteiden pääväyliä pituus on 5 515 km (7 % maantieverkosta) ja rautateiden pääväyliä pituus 3 401 km (57 % rataverkosta). Väyläviraston lakisääteisiin tehtäviin kuuluu valtion tie- ja rataverkosta sekä vesiväylistä ja niiden kehittämisestä vastaaminen sekä niihin kohdistuvien toimien yhteensovittaminen koko maassa.

Elinvoimakeskusten lakisääteisiin tehtäviin kuuluu muun muassa liikennejärjestelmän toimivuudesta, liikenneturvallisuudesta ja tie- ja liikenneoloista huolehtiminen sekä maanteiden pito.

Perusväylänpidolla pidetään olemassa oleva valtion väyläverkko tarkoituksenmukaisessa kunnossa sekä varmistetaan päivittäinen liikennöitävyys. Väylänpitoon kuuluvat hoito (esim. talvihoito), korjaukset, parantaminen ja väyläverkon käyttöä edistävät liikennepalvelut. Hoidon, liikennepalveluiden ja valtaosa korjausten rahoituksesta on sidottu pitkäaikaisin sopimuksin. Perusväylänpidon parantamishankkeet ovat perusväylänpidolla toteutettavia pienehköjä hankkeita. Niiden merkitys on kuitenkin alueellisesti suuri mm. liikenneturvallisuuksien ja liikenteen sujuvuuden kannalta. Perusväylänpidon investointien toteutusajat ovat nopeita (1–2 vuotta).

Valtion väyläverkon korjausvelka on kasvanut jo vuosia. Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Väyläviraston ennusteen mukaan vuoden 2025 alussa valtion väyläomaisuuden korjausvelan määrä oli noin 4,2 mrd. euroa. Siitä maanteille kohdistuu noin 2,6 ja rautateille noin 1,6 mrd. euroa, ja vesiväyliin 30 milj. euroa. Esimerkiksi teiden päällysteiden osalta korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi tarvitaan n. 4000 km vuosittainen päällystysohjelma. Toimenpideohjelma painottaa

perusväylänpidon ja olemassa olevan väyläverkon merkitystä. Pieniin parantamishankkeisiin panostetaan ja alueellisten lähtökohtien merkitystä korostetaan. Perusväylänpidon lisärahoitus kohdistuu erityisesti keskiviikkaalle ja alemman asteiselle tieverkolle ja korjaustarpeiltaan kriittisimpiin rataosuuksiin.

Kehittämishankkeiden avulla parannetaan väyläverkon palvelutasoa. Investointien vaikutusajat ovat pitkiä, jopa kymmeniä vuosia eteenpäin. Kehittämishankkeiden priorisointia ohjaa muun muassa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten täyttäminen. Kokonaisuuteen kuuluu toimenpideohjelmassa myös hallitusohjelmassa ja puoliväliriihen yhteydessä laajennettu, erikseen nimetty määräaikainen investointiohjelma (Liite E).

Liikennejärjestelmällä on keskeinen merkitys Suomen huoltovarmuudelle ja maanpuolustukselle ja kokonaisturvallisuudelle. Liikennejärjestelmän varautumisen ja huoltovarmuuden sekä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden tunnistamiseksi tehdään laajaa kansallista ja pohjoismaista yhteistyötä. Huoltovarmuuskeskuksen yhteydessä toimii sektoreita ja pooleja, jotka pitävät yllä ja kehittävät huoltovarmuutta ja jatkuvuudenhallintaa oman toimialansa yritysten ja organisaatioiden verkostossa. Sektoreihin kuuluu viranomaisten, ministeriöiden, keskusvirastojen, elinkeinoelämän järjestöjen sekä keskeisten yritysten edustajia.

Pohjoismaista liikenteen hallinnonalan valmius-, varautumis- ja huoltovarmuustyötä tehdään kolmella tasolla. Työ tapahtuu Pohjoismaisten liikenteestä vastaavien ministereiden, ministeriöiden virkamiesten sekä eri virastojen ja alueiden välillä. Työ on suunnitelmallista kaikilla eri tasoilla.

5.5.1.1 Sotilaallinen liikkuvuus

Sotilaallisen liikkuvuuden kehittäminen on keskeinen osa kokonaismaanpuolustusta ja se parantaa samalla myös sotilaallista sekä kansallista huoltovarmuutta ja tietyin osin myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Suomen on pystyttävä vastaamaan sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin EU:n ulkorajavaltiona ja Naton etulinjan maana. Tarpeita arvioitaessa tarkastellaan koko Suomea. Suomella on tärkeän sotilasstrategisen sijaintinsa takia erityisiä sotilaallisen liikkuvuuden kehittämistarpeita. Suomen tulee myös pyrkiä jatkossa hyödyntämään täysimääräisesti mahdollinen sotilaallisen liikkuvuuden EU-rahoitus.

Rahoitusohjelmassa kuvattu sotilaallisen liikkuvuuden rahoituskokonaisuus on arvio määrärahatarpeesta ja kuvaus olemassa olevista kriittisistä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeista. Rahoituksesta päätetään mahdollisesti erikseen vuoden 2026 aikana.

- Sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta kohdistetaan:
 - Eurooppalaiseen raideleveyteen sekä kuormauspaikkojen kehittämiseen liittyviin lisäsuunnitelmiin ja kiireellisimpiin toteutuksiin
 - Siltojen kantavuuteen liittyviin parantamisiin
 - Sotilaallisen liikkuvuuden kannalta merkittävien maantieyhteyksien, ratayhteyksien ja vesiväylien kehittämiseen ja parantamiseen koko maassa, huomioiden myös satamat, satamien takamaayhteydet, erikoiskuljetusreitit ja Pohjois-Suomen rajat ylittävien yhteyksien kehittämistarpeet.
 - Varalaskupaikkojen ja varasilta- ja kaluston käytettävyyden varmistamiseen
 - Liikenteen solmupisteiden (satamat, lentopaikat, terminaalit) kehittämiseen vastaamaan sotilaallista tarvetta erikseen sovitulla rahoitusmallilla.
- Valtion väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoidut tarpeet huomioiden liikenneverkon kaksikäyttöisyys kaikissa väylämuodoissa erityisesti TEN-T-verkolla, mutta myös muilla verkon osilla. Huoltovarmuuden tarpeiden tunnistamisessa hyödynnetään elinkeinoelämän kanssa tehtävää laajaa yhteistyötä sekä pohjoismaista varautumisyhteistyötä. Sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden tunnistamisessa hyödynnetään sekä pohjoismaista puolustusyhteistyötä sekä kansallisesti hallinnonalojen tiivistä yhteistyötä.
- Valtio pyrkii toteuttamaan sotilaallisen liikkuvuuden varmistamiseksi kiireellisimmät väyläverkon parantamis- ja kehittämishankkeet, sekä maksimoimaan niihin mahdollisesti saatavan EU-tuen. Rahoitusta kiireellisimpiin kohteisiin vuodelle 2026 alkaen tarvittaisiin noin 80 miljoonaa euroa ja kehyskaudelle 2027–2030 yhteensä n. 1,4 miljardia euroa vuodesta 2031 alkaen 300 miljoonaa vuosittain. Rahoitusta ei ole huomioitu vuosien 2026–2029 kehyksissä.
- Valtio käynnistää keskustelut yksityisten toimijoiden kanssa ja selvittää kustannustehokkaat ratkaisut liikenteen solmukohtien kehittämiseksi vastaamaan sotilaallisia vaatimuksia huomioiden kaksikäyttöisyys ja mahdollisuudet hyödyntää EU-tukea.

- Valtio selvittää kokonaistaloudellisimman tavan raideliikennekaluston kehittämiseksi vastaamaan sotilaallisia vaatimuksia huomioiden kaksikäyttöisyys ja mahdollisuudet hyödyntää EU-tukea.

5.5.1.2 Perusväylänpito

- Valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 460–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2030–2037. Perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso nousee tällöin noin 1,74 mrd. eurosta 1,86 mrd. euroon. Vuoteen 2029 asti vuosittaiset rahoitustasot ovat julkisen talouden suunnitelman mukaiset.
- Vuodesta 2030 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamisiin. Tarvittaessa pienet parantamishankkeet jätetään toteuttamatta, mikäli perusväylänpidon rahoitus ei ole riittävää korjausvelan tarkoituksenmukaiseen hillintään.
- Korotetulla perusväylänpidon rahoitustasolla, tehokkaalla rahoituksen käytöllä ja väylätutkimusta ja uusia teknologioita hyödyntämällä väyläverkon korjausvelan nousu taitetaan vuodesta 2030 alkaen, päättyen n. 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä.
- Väylänpidon rahoituksella varmistetaan ensi sijassa koko väyläverkon hoito ja liikenteen palvelut sekä kansalaisille ja elinkeinoelämälle keskeisen (ml. alempiasteinen) verkon kunto. Vuodesta 2030 alkavassa perusväylänpidon lisärahoituksessa huomioidaan tie- ja rataverkon välttämättömät korjaustarpeet, myös alemmalla tieverkolla, jotta korjausvelan kasvua saadaan hillittyä. Siltojen korjauksiin Väylävirasto varautuu omalla ohjelmalla (mm. erikoiskuljetukset huomioiden). Talvihoidossa huomioidaan ilmastonmuutoksesta aiheutuvat sopeutumistarpeet.
- Valtio huolehtii liikenteen hallinnan ja ohjauksen perusrahoituksesta (osana perusväylänpidon kokonaisrahoitusta) siten, että toimintaa pystytään edelleen kehittämään ja pystytään ennaltaehkäisemään häiriötilanteita ja onnettomuuksia sekä tehostamaan väyläkapasiteetin käyttöä, parantamaan liikenteen sujuvuutta, vähentämään liikenteen päästöjä ja vastaamaan liikenteen automaation ja digitalisaation tarpeisiin. Tieliikenteen hallinnan keinoja kehitetään siten, että ne toimisivat kustannustehokkaasti ja olisivat käyttökelpoinen toimenpide myös muilla kuin kaikkein vilkkaimmilla väylillä. Liikenteenhallinnan rahoitustarve on nouseva johtuen laajenevasta

väyläomaisuudesta ja järjestelmien välttämättömistä korvausinvestoinneista. Vuoteen 2030 mennessä valtion kustannusten arvioidaan nousevat noin 25 miljoonaa euroa vuodessa ja vuoteen 2036 mennessä noin 70 miljoonaa euroa vuodessa vuoden 2026 tasoon verrattuna.

- Valtio (Väylävirasto) jatkaa aktiivista kehitystyötä väylänpitoa koskevien hankintojen tehostamisessa yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Valtio tavoittelee tuottavuuden parantumista kunnossapidon ja kehittämisen hankinnoissa sekä joustavia ja tehokkaita sopimismuotoja. Uusia sopimusmalleja pilotoidaan.
- Vaikutusarvioiden pohjalta 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. Väylävirasto laatii periaatteet menettelylle hallinnolliset luokat huomioiden vuoteen 2027 mennessä.
- Valtio arvioi tapoja vakioida korjausvelan laskentatapa ja vähentämistarve konkreettisempaan ja vertailukelpoisempaan muotoon.

5.5.1.3 Väyläverkon kehittäminen

- Valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä yli 6 mrd. euroa (ml. hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet). Lisäksi sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita on tunnistettu n. 3,5 mrd. euron edestä. Pääteyille hankkeille on varattu n.-3,5 mrd. (ml. Digirata). Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky.
- Kehittämisrahoituksesta n. 9 miljoonaa euroa vuodessa (alkaen vuodesta 2027) kohdistetaan väylien suunnitteluun
- Väyläverkon kehittämisessä priorisoidaan liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen TEN-T-asetuksen mukaisten vaatimuksien täyttäminen koko verkolla, myös kattavalla verkolla, osana valtakunnallista kokonaisharkintaa. Radoilla voidaan huomioida Suomen erillisverkkoasemasta johtuvat poikkeukset. Maanteillä tunnistetaan poikkeuksen piirissä olevat maantiet. Erityistä huomiota kiinnitetään kuitenkin kriittisimpiin TEN-T-ydinverkkokäytävien pullonkauloihin niin maanteillä, radoilla kuin vesiväylilläkin ydinverkon vaatimuksille asetettu määräaika

huomioiden. Suurten teollisten investointien yhteydessä toimiviin satamiin, kuten TEN-T, energia- ja korkean jalostusarvon vientiteollisuuden satamiin, kiinnitetään erityistä huomiota.

- Lisäksi liikenneverkon kehittämisessä huomioidaan liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistettujen pääväyläverkon puutteiden vähentäminen, elinkeinoelämän ja kaupunkiseutujen toimintaedellytysten ja liikenneturvallisuuden (tieturvallisuudirektiivin mukaiset) parantaminen sekä väylänpidon tuottavuuden lisääminen mm. digitalisaation keinoin neliporrasperiaatteen mukaisesti.
- Väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan alueelliset erityispiirteet.

Väylämuotokohtaiset toimenpiteet

Rataverkko

- Valtio (liikenne- ja viestintävirasto) laatii raideliikenteen turvallisuussuunnitelman yhteistyössä raideliikenteen toimijoiden kanssa. Suunnitelman tavoitteena on määrittää yhteiset kansalliset suuntaviivat raideliikenteen hyvän turvallisuustason varmistamiseksi sekä jatkuvaksi parantamiseksi yhteisen turvallisuusvision ja keskeisten turvallisuustavoitteiden muodossa.
- Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä Fintrafficin kanssa korvaa liikenneturvallisuuden kannalta välttämättömän vanhentuvan junien kulunvalvonta- ja viestintäjärjestelmän toteuttamalla Digirata-hankkeen. Rahoitusta Digiradan toteutusvaiheen jatkamiselle varataan suunnittelukaudelle 2026–2037 noin miljardi euroa. Digiradan toteutusvaihe jatkuu vuoden 2037 jälkeenkin. Kokonaiskustannusarvio on n. 1,2 miljardia euroa.
- Valtio varautuu tulevan junaliikenteen ostopalvelusopimuksen/sopimusten (niin kauko- kuin alueellisen lähijunaliikenteen) vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa kuin investointiohjelmassakin. Kuntien ja kaupunkien osallistumisesta kustannuksiin sovitaan ostoliikenteestä tehtävien kilpailutusten yhteydessä.
- Raideliikenteen osalta koko maassa huolehditaan ensisijaisesti olemassa olevan rataverkon kunnossapidosta ja parantamisesta häiriöherkkyyden

vähentämiseksi junaliikenteen toimintavarmuuden ja täsmällisyyden parantamiseksi ja nopeuden nostamiseksi.

- Perusväylänpidon parantamiseen varattavaa rahoitusta kohdistetaan ratojen osalta erityisesti elinkeinoelämän tarpeisiin sekä tasoristeysturvallisuuden ja vilkkaiden yksiraiteisten osuuksien välityskyvyn parantamiseen. Parantamisrahoitusta voidaan kohdentaa myös kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin (ml. MAL-sopimukset) sekä väylänpidon tuottavuuden lisäämiseen mm. digitalisaation keinoin.
- Kalustoa omistavat yritykset vastaavat Digiradan etenemisen vaatiman kaluston varustelusta. Valtio ja kunnat varmistavat omalta osaltaan omistajaohjauksen kautta kaluston varustelun etenemisestä ja kustannusten tunnistamisesta suunnitellusti.
- Pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus ja parantaminen toteutetaan vuodesta 2026 alkaen. Rahoitusta ohjataan ennakoiville töille ja radan peruskorjauksen aloittamiseen vuosille 2026–2029 hallitusohjelman investointiohjelman (Liite E) "Pääradan kehittäminen"-paketista 100 miljoonaa euroa. Vuodesta 2030 eteenpäin hanketta toteutetaan perusväylänpidon valtuushankkeena vaiheittain (keskimäärin 30 milj./v.).
- Hankeyhtiöillä edistettävien hankkeiden eteneminen huomioidaan valtion rataverkon kunnossapidossa ja kehittämisessä. Hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin. Hankeyhtiöiden vastuulla olevien rataosuuksien toteutuksesta tehdään päätökset erikseen hankeyhtiöön liittyvässä päätöksentekoprosessissa. Toteutuspäätöksissä huomioidaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet sekä liikenneverkon strateginen tilannekuva. Hankkeiden vaikutusarvioinnit tehdään noudattaen Väyläviraston ohjeita hankearvioinnista.
- Hankeyhtiöiden suunnitteleminen ratojen osalta päätös siitä, onko rataosa yksityisraide vai osa valtion rataverkkoa, tehdään viimeistään rakentamispäätöksen yhteydessä. Länsirata tulee valmistuessaan olemaan osa valtion rataverkkoa.
- Hankeyhtiöiden suunnitteleminen ratojen suunnittelussa ja toteutuksessa otetaan huomioon Suomen raideleveydestä tehtävä kansallinen muutossuunnitelma (6/2027 mennessä).

- Multimodaaleja vähäpäästöisiä matkaketjuja kehitetään edistämällä lentoratahankkeen suunnittelua rakentamisvalmiuteen hankeyhtiömallilla. Toteutuksesta päätetään erikseen.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhdessä hallinnonalan virastojen sekä muiden toimijoiden kanssa muodostaa raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys, henkilö- ja tavarajunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta. Pohjaksi Väylävirasto päivittää rataverkon kokonaiskuvan.

Maantieverkko

- Valtio (Väylävirasto ja elinvoimakeskukset) kohdentaa maanteiden parantamisrahoitusta alueellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioiden ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, keskikaiteiden, tievalaistuksen ja liittymien parantamisiin. Parantamisrahoitusta voidaan kohdentaa myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kestävästä liikkumisesta edistäviin toimenpiteisiin sekä kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin (ml. MAL-sopimukset) ja väylänpidon tuottavuuden lisäämiseen mm. digitalisaation ja automaation keinoin.
- TEN-T-asetuksen mukaisten sertifioitujen raskaan liikenteen taukopaikkojen odotetaan syntyvän ensisijaisesti markkinaehtoisesti huomioiden myös vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua koskevat EU-velvoitteet ja raskaan liikenteen jakeluinfran kehittyminen teknologianeutraalisti. Valtion omistamia palvelualueita kilpailutetaan ja kehitetään huomioiden EU-lainsäädännön vaatimukset sekä raskaan liikenteen ja sotilaalliseen liikkuvuuden tarpeet.
- Valtio (Väylävirasto) perustaa yhteistyöryhmän, jonka tehtävänä on pyrkiä edistämään raskaan liikenteen tauko- ja latauspaikoiksi sopivien maa-alueiden kaavoittamista ja rakentamista. Ryhmä seuraa taukopaikkojen kehittymistä ja tarkastelee mahdollisia lisätoimenpidetarpeita vuoden 2026 loppuun mennessä. Ryhmä tarkastelee taukopaikkojen kustannusjakoperiaatteita valtakunnallisella tasolla.
- Tietopohjaa raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistarpeista laajennetaan yhteistyössä eri toimijoiden kanssa Väyläviraston ja liikenne- ja viestintäviraston yhteistyössä. Elinvoimakeskukset ovat valtion toimijana keskeisessä asemassa myös taukopaikkojen kaavoituksen edistämisessä ja taukopaikkojen kehittämisen seurannasta.

- Valtio kehittää kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria valtion maantieverkolla. Lisäksi valtio huolehtii kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin riittävästä kunnossapidosta varaamalla sille rahoitusta osana maanteiden kunnossapitoa. Infrastruktuurin kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan myös kävelyn ja pyöräliikenteen verkkoa ja sen tilaa sekä rajoituksia kuvaavien digitaalisten tietojen toimittaminen kansalliseen yhteyspisteeseen.
- Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä elinvoimakeskusten kanssa selkeyttää nopeusrajoitusjärjestelmän perusperiaatteita sekä kehittää nopeusrajoitusten asettamista koskevaa prosessia.

Vesiväyläverkko ja talvimerenkulku

- Vesiväylien kehittämisessä mahdollistetaan merkittävät teollisuuden investoinnit ja niihin liittyvä merikuljetusten kasvu sekä erityisesti huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvät priorisoidut tarpeet. Jatketaan yhteisrahoitusmallin soveltamista satamien kanssa. Vesiväylien kehittämistarpeet tunnistetaan Väyläviraston investointiohjelmassa samalla tietopohjaisella menettelytavalla muiden valtion väyläverkon kohteiden kanssa.
- Valtio (Väylävirasto) kehittää merenkulun toimintaedellytyksiä huolehtimalla, että merenkulun väylät mahdollistavat tiedonvälitystä ja automaatiota.
- Valtio kehittää talvimerenkulkua Ruotsin ja Viron kanssa, ja käynnistää jäänmurtajien pitkäjänteisen uusimisohjelman palvelemaan Suomen elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kuljetustarpeita. Talvimerenkulun rahoitusta nostetaan suunnittelukauden edetessä huomioiden kaluston ja jäänmurron palvelusopimusten uusimistarve. Valtion lisäkustannukset ovat arviolta noin 30 miljoonaa euroa vuodessa. Rahoitus sisältyy perusväylänpidon rahoitukseen.
- Valtio (liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto) selvittää sisävesien kuljetusten käyttäjätarpeita nyt ja tulevaisuudessa erityisesti Itä-Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta ja niihin mahdollisesti liittyviä epävarmuustekijöitä muun muassa sisävesiväylien toimintavarmuuden ja käytettävyyden sekä liikennekauden pituuden näkökulmasta.
- Valtio varautuu Pohjanlahdelle suunniteltujen laajojen tuulivoimapuistoalueiden toteutumiseen, mikä voi lisätä suunnitelmakauden

lopulla talvimerenkulun avustustarvetta ja voi johtaa jäänmurtokapasiteetin lisäämistarpeeseen.

- Valtio varmistaa, että merituulivoimahankkeiden suunnitteluvaiheessa huomioidaan myös kaikki muut käynnissä olevat merituulivoimahankkeet ja niiden kumulatiivinen vaikutus merenkulkuun, väylien käyttöön sekä liikennejärjestelmän (ml. sitä tukevien viestintä- ja valvontaverkkojen) häiriöttömyyteen.
- Valtio pyrkii varmistamaan, että merituulivoimahankkeiden suunnittelussa lisätään kansainvälistä yhteistyötä sekä tutkimustietoa vaikutusten arvioimiseksi ja merituulivoiman lisärakentamisesta merenkululle aiheutuvien haittojen vähentämiseksi.

5.5.2 Muiden hallinnoimat verkot

Valtion väyläverkon lisäksi valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma koskee muiden hallinnoimia verkkoja, kuten yksityisteitä, katuja sekä lentoasemia.

Yksityistiet muodostavat pituudeltaan suurimman tieverkon osan. Yksityisten tieosakkaiden ylläpitämiä yksityisteitä on Suomessa noin 350 000 kilometriä. Niillä on suuri merkitys erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksille sekä maaseudun asutukselle. Yksityisteillä on myös toiminta- ja huoltovarmuuteen liittyvä rooli.

Turvallisen kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on keskeinen osa kestäväen ja aktiivisen liikkumisen edistämistä. Kyse on taloudellisten, sujuvien, turvallisten ja terveyttä edistävien, ympäristön ja yhteiskunnan kannalta suotuisten liikkumistapojen tukemisesta. Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri ja hoidon taso heijastuvat kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuteen ja esteettömyyteen. Kuntien ja kaupunkien hallinnoimalla noin 26 000 kilometrin mittaisella katuverkolla on merkittävä rooli kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Maantie- ja katuverkon infrastruktuurin kunnossapidolla ja kehittämisellä lisätään liikenneturvallisuutta ja parannetaan liikenteen sujuvuutta.

Lentoasemaverkosto koostuu Finavia Oy:n ylläpitämästä valtakunnallisesta lentoasemaverkosta ja sen ulkopuolisista lentoasemista ja muista lentopaikoista. Kansainväliset kriisit ovat vaikuttaneet lentomat kustamiseen. Koronapandemian jälkeen lentoliikenne palautuu hitaasti erityisesti Suomen sisäisissä matkoissa, mutta rakenteellisesti erilaiseksi kuin ennen koronaa. Nykyinen geopolitiittinen tilanne on haaste Helsinki-Vantaan hub-asemalle Euroopan ja Aasian välillä. Tavoite on, että

Helsinki-Vantaan hub-asema kuitenkin säilyy maailmantilanteen muutoksista huolimatta. Suurin kasvupotentiaali on kaukoliikenteessä Pohjois-Euroopassa ja Baltiassa. Hub-aseman muutos vaikuttaa kuitenkin edelleen kansainvälistä saavutettavuutta heikentävästi. Tällä hetkellä matkailu ja lentomatkustaminen kasvavat erityisesti Pohjois-Suomessa. Liikematkustamista vähentäviä trendejä ovat paitsi etäneuvotteluyhteyksien merkittävä yleistymisen koronapandemian seurauksena, myös organisaatioiden matkustuspolitiikoiden kautta haetut kustannus- ja päästövähennekset. Nato-jäsenyys lisää kansainvälistä sotilasilmailua mm. sotaharjoitusten lisääntymisen vuoksi

Lentoasemaverkosto on kuitenkin ollut keskeinen Suomen talouskasvussa ja viennin mahdollistajana, ja sen merkitys on kasvanut globaalissa kilpailussa. Lisäksi monipuolinen lentoasemaverkosto on välttämätön huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta. Hallitus kehittää Suomen sisäistä lentoliikennettä ensisijaisesti markkinaehtoisesti samalla turvaten huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet.

Ennen kriisejä valtionyhtiö Finavia tuki maakuntakenttiä Helsinki-Vantaa lentokentän tuloilla, mutta matkustajamäärän vähentyminen Helsinki-Vantaalla on vaikuttanut merkittävästi Finavian kykyyn kattaa maakuntakenttien kuluja. Nykyinen lentoasemaverkosto on tappiollinen ja näkymää tilanteen merkittävästä muuttumisesta ei ole. Nykyisestä valtion ostoliikenteestä aiheutuu Finavialle merkittäviä tappiota lentokenttien ylläpidon muodossa. Talouden reunaehdot ja sopeutustarpeet edellyttävät rakenteellisten muutosten tarkastelua. Tässä tarkastelussa tulee huomioida myös valtion kokonaistalouden ja viennin näkökulma.

Finavian tehtävänä on ilmailun edistämiseksi ylläpitää ja kehittää valtion lentoasemaverkostoa ja Suomen lennonvarmistusjärjestelmää siviili- ja sotilasilmailun tarpeita varten sekä tarjota lennonvarmistuspalveluja Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa siten kuin niistä erikseen säädetään tai määrätään. Lentoliikenteellä on tärkeä merkitys maan sisäisessä liikkumisessa, mutta erityisesti myös yritysten työntekijöiden ja osaajien liikuttamisessa maailmalle ja takaisin. Talouskasvu syntyy ja kasvaa aktiivisesta vientityöstä, joka vaatii usein myös kansainvälistä lentoliikennettä. Yksi tapa luoda edellytyksiä viennille on taata lentoyhteydet riittävän monesta maakunnasta maailmalle. Valtion tehtävä on luoda edellytyksiä tälle.

Satamat ovat kansainvälisten kuljetusketjujen keskeinen solmukohta. Suomessa satamat ovat merikuljetusriippuvuuden vuoksi korostuneessa roolissa myös huoltovarmuuden kannalta ja merkittävässä roolissa yhteiskunnan puhtaassa siirtymässä.

Satamat ovat myös yhteiskunnan kriittisiä toimijoita. Suomen ulkomaankaupan kuljetusten ja huoltovarmuuden vuoksi on tärkeää huolehtia satamien toiminnasta kaikissa olosuhteissa. Tavaraliikenteen ulkomaankaupasta 96 % kulkee meriteitse. Satamien varautumiseen liittyviä toimintoja on terävöitetty viime vuosina ja toimintaa on kehitetty mm. satamapoolin puitteissa. Huoltovarmuuskriittisiä satamia on laajasti eri puolilla Suomea. Satamien osalta on kehitetty erityisesti satamien sähkön- ja polttoaineiden saannin turvaamista sekä kyber- ja hybridiuhkiin varautumista. Satamayhtiöt ovat hyvin aktiivisesti mukana omaehtoisessa varautumistoiminnassa.

EU:n jakeluinfra-asetus³⁷ (AFIR) sisältää jäsenvaltioita sitovia tavoitteita vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin kattavuudelle sekä asettaa infrastruktuurille teknisiä ja toiminnallisia vaatimuksia. Jakeluinfra-asetus edellyttää myös kansallisen toimintakehyksen laatimista liikenteen alan vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi ja tarvittavan infrastruktuurin käyttöönottamiseksi. Kansallinen jakeluinfraohjelma³⁸ laaditaan kansallisiin ja EU:n jakeluinfra-asetuksen tavoitteisiin vastaamiseksi.

Kestävien lentopolttoaineiden käyttö ja päästökaupan tiukentuminen nostavat merkittävästi lentoyhtiöiden kustannuksia vaikuttaen kilpailukykyyn. EU-lainsäädäntö edellyttää kestävien lentopolttoaineiden lisääntyvää jakelua ja käyttöä unionissa ja päästökauppa tiukentuu lähivuosina. Suomen julkisen talouden haastava tilanne vaikeuttaa päästövähennystoimien vauhdittamista merkittäväillä tuilla. Vähennykset tulee kyetä toteuttamaan taloudellisesti kestävästi. Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisesti tavoite on, että Suomi nousisi vetytalouden keskeiseksi tekijäksi ja on houkutteleva sijoittumispaikka vetyä pidemmälle jalostaville hankkeille. Liikenteen synteettiset polttoaineet muodostavat merkittävän osan vedyn potentiaalista energiajärjestelmässä. Hallitusohjelman mukaan vetytalouden edistäminen on tärkeä osa teollisuuden murrosta painottavaa uutta energia- ja ilmastostrategiaa.

Meriliikenteessä on samankaltainen tilanne kuin lentoliikenteessä. Vaihtoehtoisten polttoaineiden heikosta saatavuudesta ja korkeasta hinnasta johtuen IMO:n päästövähennystoimet ja EU:n toimet nostavat merkittävästi meriliikenteen kustannuksia, mikä voi vaikuttaa kilpailukykyyn. Suomi pyrkii varmistamaan jäävähvistettujen alusten ja jäissä kulun huomioinnin kansainvälisessä sääntelyssä. Meriliikenne on huoltovarmuuden kannalta Suomelle hyvin keskeinen sektori.

³⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta.

³⁸ Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma (hankeikkuna, 2024): [Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma - Valtioneuvosto](#)

Politiikkatoimilla olisi mahdollista esimerkiksi edistää polttoaineiden saatavuutta tai vaikuttaa varustamojen ja sitä kautta asiakkaiden kustannuksiin.

Meri- ja lentoliikenne kuuluvat molemmat päästökaupan piiriin. Suomelle kertyi vuonna 2023 tuloja päästöoikeuksien huutokaupoista noin 581,6 miljoonaa euroa, josta noin 10,1 miljoonaa euroa oli tuloja lentoliikenteen huutokaupoista. Päästökaupan huutokauppatulot menevät yleiskatteellisina valtion budjettiin.

Jäsenmaiden huutokauppatulojen käyttökohteita koskevat vaatimukset tiukentuivat vuoden 2024 alusta alkaen: jäsenmaiden tulee käyttää huutokauppatulot tai niitä vastaava summa päästöjä vähentäviin toimiin. Toimet voivat kohdentua lento- ja meriliikenteeseen, mutta jäsenmaat eivät ole velvoitettuja käyttämään tietyn sektorin huutokauppatuloja saman sektorin politiikkatoimiin.

Yksityistiet

- Yksityisteiden valtionavustusten määrärahataso vuosina 2026–2029 on keskimäärin 6,7 milj. euroa vuosittain. Vuodesta 2030 alkaen avustusta korotetaan 4 miljoonalla eurolla vuosittain, millä turvataan mm. elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kannalta kriittisiä yhteyksiä ja koko maan saavutettavuutta. Yksityisteiden lauttapaikkoja koskeva avustus on vähintään 80 % todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista. Yksityistielain muutostarpeita, mukaan lukien mahdollisuudet luoda valtiontakausmalli tiekuntien lainoille, arvioidaan lainsäädäntöhankkeen yhteydessä. Samalla tarkastellaan yksityislossien avustamisen erottamista yksityistieavustuskokonaisuudesta, jotta sen rahoitus voidaan turvata erillisellä määrärahapäätöksellä. Valtio (liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto ja Lounais-Suomen elinvoimakeskus) laatii selvityksen maantielautojen sekä yksityistielautojen rajapinnoista ja kriteereistä erityisesti yhdenvertaisuuden näkökulmasta.

Katuverkko

- Valtio kohdistaa liikkumisen ohjauksen avustusta kunnille ja yleishyödyllisille yhteisöille mm. lasten ja nuorten liikkumista, kävelyä ja pyöräilyä sekä liikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin, sekä alueellisen liikennejärjestelmäsunnittelun tukemiseen. Avustuksen vuosittainen määräraha sisältyy julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittämisen kokonaisuuteen.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) selvittää mahdollisuuksia laajentaa katuverkkoa koskevia valtioavustuskäytäntöjä osana valtioavustuksia koskevaa kokonaisarviointia.
- Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä kuntien kanssa arvioi keinoja suurten kaupunkiseutujen kestäväen yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi.

Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri

- Valtio ja kunnat jatkavat jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamista katuverkolla. Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen osoitettavalla valtionavustuksella tuetaan mm. liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä ja ympärivuotista käytettävyyttä edistäviä hankkeita katuverkolla. Valtionavustuksen rahoitus on keskimäärin 1,8 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026–2029. Vuodesta 2030 alkaen avustusta korotetaan 2 miljoonalla eurolla vuosittain. Valtionavustusta myönnetään enintään 50 % hankkeen kokonaiskustannuksista.
- Kunnat yhteistyössä valtio-osapuolten kanssa tukevat kävelyn ja pyöräliikenteen lisäämistä laatimalla kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishankkeita, parantamalla kaupunkipyöräjärjestelmiä ja mikroliikkumisen turvallisuutta sekä kehittämällä kävelyn ja pyöräliikenteen kunnossapitokäytäntöjä ja matkaketjuja osana liikennejärjestelmäsuunnittelua.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) tukee liikenteen päästövähennystoimien sosiaalisten vaikutusten lieventämistä sosiaalisesta ilmastorahastosta. Liikenteen toimenpiteistä ja niiden rahoituksesta päätetään valmisteltavassa Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmassa (SCP)³⁹. Tuen tavoitteena on varmistaa, että vähäpäästöisen liikenteen siirtymä on oikeudenmukainen ja taloudellisesti kohtuullinen kaikille väestöryhmille sekä parantaa vähäpäästöisen liikkumisen ja liikenteen saatavuutta.
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) avaa kohdennetun avustushaun kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investointeihin osana Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmaa (SCP). Avustusta myönnetään SCP:n rajausten mukaisesti vuosina 2026–2030. Avustuksesta päätetään SCP:n

³⁹ SCF - Ympäristöministeriö

yhteydessä. Suomen kokonaisrahoitus sosiaalisesta ilmastorahoituksesta on 464 milj. euroa vuosina 2026–2032.

- Valtion (Liikenne- ja viestintävirasto) vastuulla on valmistella TEN-T velvoitteen mukaisesti kansallinen kestävä kaupunkiliikenteen ohjelma. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto valmistelee SUMP-suunnitteluoppaan, jossa käsitellään kestävää kaupunkiliikennettä seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Oppaassa käsitellään mm. kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä suosituksia, tavoitteita ja hyviä toimintatapoja.

Lentoasemaverkosto ja lentopaikat

- Valtio jatkaa Helsinki-Vantaan hub-aseman kehittämistä Pohjois-Euroopan ja Baltian hubina edistämällä matkaketjujen toimivuutta sekä matkailun, lentoliikenteen ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Valtio yhteistyössä alueiden kanssa pyrkii edistämään markkinaehtoisen syntymistä eri puolille Suomea.
- Hallitusohjelman mukaisesti valtio säilyttää Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa 2026–2027.
- Valtio selvittää vaihtoehtoisia tapoja ylläpitää valtakunnallista lentoasemaverkostoa nykyisen Finavian ylläpitämän lentoasemaverkoston lisäksi.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö yhteistyössä puolustusministeriön ja Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) yhteistyössä lentoasemanpitäjien, alueiden, elinkeinoelämän ja muiden olennaisten sidosryhmien kanssa määrittelee kriteerejä valtakunnallisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2027 aikana ja tarkastelee nykyisen lentoasemaverkoston lentoasemien vahvuuksia ja heikkouksia niiden kautta. Kriteeristöissä voidaan tarkastella esimerkiksi saavutettavuutta mm. kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen sekä matkaketjujen kautta, matkustajamääriä, liikenteen luonnetta ja kehitysnäkymiä (ml. uudet käyttövoimat), lentoliikenteen alueellista ja taloudellista merkitystä ja alueiden osallistumista, vientivetoista elinkeinoelämää, suunniteltujen investointien sijaintia sekä huoltovarmuuden, sotilasilmailun ja varautumisen näkökulmia. Tietopohjana käytetään yhdenmukaisia ja vertailukelpoisia vaikutusarviointimenetelmiä, erityisesti liikennejärjestelmän kehittämisen laajempien taloudellisten vaikutusten

tarkastelukehikkoa⁴⁰ sekä Puolustusvoimien operatiivisiin suunnitelmiin perustuvaa tarvetta.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhteistyössä lentoasemanpitäjien, alueiden ja muiden olennaisten sidosryhmien kanssa määrittelee muuttunut toimintaympäristö ja talouden tasapainotustarpeet huomioiden kansallisesti tärkeät lentoasemat erikseen laaditun kriteeristön perusteella. Määrittelytyössä huomioidaan muun muassa lentoliikenteen ostoja koskevat päätökset. Mahdollisista lentoasemaverkoston muutoksista päätetään erikseen.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikenne- ja viestintävirasto yhteistyössä Väyläviraston kanssa) laatii yhdenmukaisia ja vertailukelpoisia vaikutusarviointimenetelmiä käyttäen selvitykset lentoliikenteen liikennetaloudellisista vaikutuksista sekä keinoista, 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.
- Valtio jatkaa 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.

Satamat

- Valtio (ministeriöt, virastot) huomioi toiminnassaan satamien korostuneen roolin liikennejärjestelmän huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden varmistamisessa sekä satamien muuttuneen roolin energiahuollossa. Suomen ulkomaankaupan kuljetusten ja huoltovarmuuden vuoksi on ensisijaisen tärkeää huolehtia satamaverkoston tarkoituksenmukaisesta

⁴⁰ Liikennejärjestelmän kehittämisen laajempien taloudellisten vaikutusten tarkastelukehikko - Valto (valtioneuvosto.fi):
<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162165>

toiminnasta kaikissa olosuhteissa. Suurten teollisten investointien yhteydessä toimiviin satamiin kiinnitetään erityistä huomiota.

- Valtio ja kunnat kehittävät satamien maantie- ja raideliikenneyhteyksiä osana toimintansa kokonaisuutta huomioiden myös varautumisen, sotilaallisen liikkuvuuden, valmiuden ja poikkeusolojen vaatimusten priorisoidut tarpeet. Takamaayhteyksien kehittämistarpeita arvioidaan osapuolten (valtio, kunta, satamayhtiöt) yhteistyössä. Arviointia on tarve tehdä keskeisimpien satamien liikenneyhteyksien kehittämisen lisäksi myös yhteyksien palvelutason säilyttämisen osalta
- Valtio vaikuttaa EU-rahoituksen suuntaamiseen nykyisellä ja tulevilla rahoituskaudella siten, että satamien sotilaallisen liikkuvuuden, huoltovarmuuden ja energiamurrosta vauhdittavien investointien EU-rahoitusmahdollisuudet varmistetaan, ml. niiden takamaayhteydet.
- Valtio yhteistyössä satamatoimijoiden kanssa varmistaa satamien kriisinkestävyyden ja kansallinen määräysvallan säilymisen osana kansallista huoltovarmuutta niin normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa kuin poikkeusoloissa.
- Satamat yhteistyössä valtion kanssa arvioivat TEN-T-verkon ulkopuolisten satamien edellytyksiä nousta TEN-T-verkolle, esimerkiksi uusia energiasatamia. Valtio muodostaa kokonaisnäkömyksen komissiolle esitettävistä muutosehdotuksista vuoden 2026 aikana huoltovarmuuden, sotilaallisen liikkuvuuden ja yhteiskunnan energiamurroksen tarpeiden pohjalta. Työssä huomioidaan EU-säätelyn erilaiset velvoitteet esimerkiksi ydinverkon ja kattavan verkon satamille.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen

- Valtio kiihdyttää AFIR-asetuksen mukaisen raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon rakentumista infrastruktuurituella vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelman sekä keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman linjausten mukaisesti.
- Maakunnat ja kaupunkiseudut käsittelevät jatkossa alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeita.

- Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa kehitetään vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelman mukaisesti huomioiden EU-velvoitteet.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) sisällyttää meri- ja lentoliikenteen toimenpiteet hallitusohjelman ja jakeluinfra-asetuksen vaatimusten pohjalta laadittavaan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraohjelmaan. Samassa yhteydessä arvioidaan myös vaihtoehtoisten käyttövoimien kehitysnäkymiä.
- Valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi
- Suomi edistää kansainvälisessä yhteistyössä ja EU:ssa meri- ja lentoliikenteen päästöjen vähentämistä määrätietoisin kansainvälisin toimin, jotka huomioivat Suomen erityispiirteet. Mahdollisesti syntyvää kaksinkertaista taakkaa tulee EU:n toimissa estää ja purkaa.

5.6 Henkilöliikenteen palvelut

Henkilöliikenteen palvelutason kehittäminen koskee liikennemuotojen kokonaistarjontaa riippumatta siitä, onko kyse markkinaehtoisesti toimivasta liikenteestä vai julkisesti järjestetystä liikenteestä. Palvelutason kehittämisellä pyritään edistämään kansalaisten tasavertaisia liikkumismahdollisuuksia, hyvinvointia ja luomaan kasvun edellytyksiä. Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut vuonna 2022 selvityksen palvelutasotavoitteista pitkänmatkaisen joukkoliikenteen maakuntakeskusten välisille työssäkäynti- ja työasialiikenteen matkoille⁴¹ ja henkilöliikenteen solmupisteiden palvelutasolle⁴². Joukkoliikenteen palvelutason kehittymistä seurataan osana liikennejärjestelmäanalyysiä.

⁴¹ Kaukoliikenteen palvelutasomäärittely: Kaukoliikenne, 2022: [Palvelutaso kaukoliikenne \(5\).PDF](#)

⁴² Kaukoliikenteen palvelutasomäärittely: Solmupisteet, 2022: [Palvelutaso solmupisteet \(1\).PDF](#)

5.6.1 Julkisesti tuettu henkilöliikenne

Sujuva joukkoliikenne on keskeinen työkalu liikennejärjestelmän turvallisuuden, tehokkuuden ja kestävyysparantamisessa. Kunnilla on merkittävä rooli alueiden ja kaupunkiseutujen sisäisen joukkoliikenteen järjestämisessä ja rahoittamisessa. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille valtionavustusta edellyttäen, että avustus kytketään maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevassa sopimuksessa sovittuihin liikenteen palvelujen kehittämistoimiin tai aiesopimukseen liikenteen palvelujen kehittämisestä. MAL-sopimuksissa on sovittu joukkoliikenteen ja sitä tukevan liikenneinfrastruktuurin kehittämistoimenpiteistä MAL-seuduilla, sekä valtion rahoituksesta toimenpiteisiin. Muille kuin suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille valtionavustusta on voinut myöntää alueen toimivaltainen ELY-keskus.

Maaseutualueiden, kaupunkien kehysalueiden ja kaupunkialueiden väliset joukkoliikenneyhteydet mahdollistavat kaupunkien ulkopuolella asuville mahdollisuuden kulkea töihin ja opintoihin sekä pääsyn palveluihin. Nykyisten ELY-keskusten järjestämä joukkoliikenne turvaa pääosin kaupunkiseutujen ulkopuolella välttämättömiä työ-, opiskelu- ja asiointiyhteyksiä joko kokonaan tai täydentäen markkinaehtoisen liikenteen palvelutasoa. Liikenne- ja viestintävirasto on ohjeistanut nykyisiä ELY-keskuksia suuntaamaan liikenteen hankintoja kuntien väliseen liikenteeseen. Siten nykyisten ELY-keskusten järjestämä liikenne edistää maakuntakeskusten sekä pienempien alueellisten keskuskaupunkien saavutettavuutta, mikä on palveluiden keskittymisen takia tärkeää. Linja-autoliikenteen voimakkaasti noussut kustannustaso sekä muutokset markkinaehtoisen linja-autoliikenteen tarjonnassa ja ihmisten liikkumistarpeissa kuitenkin haastavat mahdollisuuksia ylläpitää linja-autoliikenteen palvelutasoa kaupunkiseutujen ulkopuolella, erityisesti ennakoitu väestökehitys huomioiden.

Valtion aluehallinnon uudistuksen yhteydessä nykyisin ELY-keskusten vastuulla olevan valtion liikennepalvelujen hankinnat sekä ELY-keskusten muille kuin suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille alueellaan myöntämät joukkoliikenteen valtionavustukset siirretään 1.1.2026 Liikenne- ja viestintävirastolle. Muutos mahdollistaa pidemmällä aikavälillä nykyisten ELY-keskusten hankinta- ja valtionavustuskäytäntöjen yhtenäistämisen, mm. kuntien rahoitusosuusperiaatteiden määrittelyn valtion linja-autoliikenteen hankinnoissa, sekä yhtenäiset myöntöperusteet ja -käytännöt myös muiden kuntien kuin suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen valtionavustuksissa. Käytäntöjä yhtenäistämällä tehostetaan valtion liikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen osoitetun määrärahan käyttöä ja sen vaikuttavuutta. Yhtenäistämällä valtion tekemiä linja-autoliikenteen hankintoja voidaan myös parantaa linja-autoliikenteen markkinoiden toimivuutta.

Valtio ostaa myös markkinaehtoista liikennettä täydentävää henkilöjunaliikennettä ja lentoliikennettä. Valtio on tehnyt VR-Yhtymä Oy:n kanssa sopimuksen henkilöjunaliikenteen hankinnasta. Valtion sopimuksen perusteella maksama liikennöintikorvaus on ollut arvonlisäverollisena enintään 34,87 miljoonaa euroa vuodessa. Valtion rahoitus henkilöjunaliikenteelle jakautuu tulevaisuudessa hallitusohjelman perusteella perustettavalle julkisesti tuetun ostoliikenteen kalustoyhtiölle ja rautatieoperaattorille (vuoden 2030 loppuun asti VR). Vuoden 2030 loppuun asti voimassa oleva ostoliikennesopimus muodostuu Etelä-Suomen taajamaliikenteestä sekä kiskobussiliikenteestä kaukoliikenteen hiljaisemmillä reiteillä. Hankintaan kuuluu myös mm. säännöllinen Lapin yöjunaliikenne sekä joitakin markkinaehtoista liikennettä täydentäviä Intercity- ja Pendolino-vuoroja. Lisäksi valtio osallistuu henkilöjunaliikenteen käynnistämiseen välillä Tampere-Rauma kohdistamalla junaliikenteen ostoihin 2,5 miljoonan euron lisämäärärahan vuodesta 2027 vuoteen 2030, sekä henkilöjunaliikenteen käynnistämiseen Haaparannalle 1,9 miljoonan euron vuosittaisella rahoituksella vuosina 2026–2030. Valtio osallistuu myös henkilöjunaliikenteen junavuorojen lisäämiseen välillä Hanko-Helsinki vuosittaisella 0,8 miljoonan euron lisämäärärahalla vuodesta 2026 vuoteen 2030.

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisesti kilpailun syntymistä markkinaehtoiseen henkilöjunaliikenteeseen edesautetaan kilpailuttamalla julkisesti tuettua liikennettä. Valtio valmistautuu kilpailuttamaan tulevat henkilöjunaliikenteen palvelut ja mahdollistaa myös kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestämisen.

Valtion 2030-luvun ostoliikenteen hankinnan valmistelun lähtökohtana on valtion nykyisin rahoittama ostoliikennekokonaisuus. Esimerkiksi kaupunkiseuduilla ja työssäkäyntialueilla on mahdollisuus hankkia lisäliikennettä, jonka alueen kunnat rahoittaisivat. Kunnat vastaisivat myös lisäliikenteen vaatiman kaluston rahoituksesta sopimuskauden ajan. Lisäliikenne voidaan kilpailuttaa osana valtion ostoliikennekokonaisuutta. Valtion käynnistämän kilpailutuksen osalta kuntien tulee tehdä päätökset lähijunaliikenteen hankinnoista alkuvuoteen 2026 mennessä. Valtio ja kunnat voivat tehdä myös myöhemmin päätöksiä lisäliikenteistä, mutta tällöin ne kilpailutetaan erikseen ja liikenne voisi alkaa vasta myöhemmin kuin 1.1.2031. Mahdollisesti myöhemmin käynnistyvissä liikenteissä tulee huomioida kaluston saatavuus ja infran parannustarpeet. Aikataulu on täten arvioitava tapauskohtaisesti.

Kokonaisuutena henkilöjunaliikenteen ostojen kustannukset nousevat merkittävästi 2030-luvulla (arvio n. 70–140 miljoonaa euroa vuosittain). Kustannusten nousun taustalla ovat erityisesti kalustoinvestoinnit. Kilpailuttaminen on keino hillitä liikennöintikustannusten nousua. Kustannusarvioihin liittyy huomattavia epävarmuuksia ja lopullisesti liikennöinnin kustannukset ovat selvillä, kun uudet sopimukset on solmittu. Vuonna 2031 käynnistyvän ostoliikennekauden kustannukset

huomioidaan julkisen talouden suunnitelmassa 2028–2031 ja sitä seuraavissa suunnitelmissa. Kaluston investointikustannuksia toteutuu jo 2020-luvulla, ja ne huomioidaan vuoden 2026 talousarvioesityksissä ja myöhemmissä julkisen talouden suunnitelmissa. Kaluston investointikustannuksiin vaikuttaa 2030-luvun ostoliikenteen laajuus.

Myös lentoliikenteen lähtökohdaksi on asetettu markkinalähtöisyys. Markkinaehtoinen lentoliikenne täydentää liikennejärjestelmää ja toimii osana matkaketjuja. Markkinaehtoisuutta tarkastellaan pitkän aikavälin perspektiivillä: useiden Suomen lentoasemien matkustajamäärät ovat tilastojen mukaan olleet laskevalla trendillä jo vuosikymmeniä ennen koronaa, eikä trendiin ole näkyvissä muutosta mm. väestön keskittymisen, alueiden ikärakenteen ja liikelentämisen vähentymisen vuoksi. Tästä johtuvat laskeneet matkustajamäärät ja sen myötä markkinaehtoisen liikenteen rajallinen tarjonta. Lentomatkustamisen kasvun ajurina on eritoten matkailu, sillä liikematkustuksen elpyminen on hitaampaa.

Kotimaan reittilentoliikenne on ennen koronapandemiaa perustunut pääosin markkinaehtoiseen liikenteeseen pääsääntöisesti kahden markkinaehtoisen operaattorin toimesta. Koronapandemian aikana ja sen jälkeen viiden kentän markkinaehtoisen liikenteen loppuminen korvattiin valtion tilapäisellä ostoliikenteellä. Valtio on väliaikaisesti tukenut lentoyhteyksiä Kokkola-Pietarsaaren, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän ja Kemi-Tornion lentoasemille. Lisäksi on julkisin varoin ostettu lentoja Savonlinnaan sekä Poriin, ja Ahvenanmaan maakunnan hallitus on hankkinut yhteyden Maarianhaminan ja Tukholman välille. Keväällä 2025 valtio päätti, että maakuntalennot Kokkola-Pietarsaaren, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän, Kemi-Tornion ja Porin lentoasemille turvataan alkuvuoteen 2028. Lentoliikenteen ostot aiheuttavat ostoihin käytettävän rahoituksen lisäksi Finavialle huomattavia tappioita lentoasemien ylläpidon muodossa. Käytännössä ostot myös vaikeuttavat markkinaehtoisen liikenteen alkamista ostoliikenteen aikana ja uusien (vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien) liiketoimintamallien kehittämistä näillä yhteysväleillä. Lentoliikenteen ostoihin on kehyskaudelle 2026–2029 varattu yhteensä 45,4 milj. euroa.

- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto ja liikenne- ja viestintäministeriö) tarkistaa joukkoliikenteen valtionavustusten jakoperusteet kaupunkiseuduille, kaupunkeille ja kunnille perustuen valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteisiin, erityisesti toimivuuteen ja kestävyYTEEN, ja niitä koskeviin strategisiin tavoitteisiin. Tarkistuksessa arvioidaan julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoitusta kokonaisuutena, tarkoituksena parantaa valtion rahoituksen käytön vaikuttavuutta, mukaan lukien tätä kuvaavat mittarit. Tarkistus jakoperusteisiin sekä tarvittavat päivitykset liikenteen palvelujen valtionavustuksista annettuun asetukseen ajoitetaan

siten, että tarvittavat muutokset toteutetaan seuraavalla MAL-sopimuskaudella. Rahoituskokonaisuudelle on varattu 51,6 milj. euroa/vuosittain vuosien 2026–2029 aikana ja 61,6 milj. euroa vuosittain vuodesta 2030 alkaen.

- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) määrittelee alueellisen liikenteen vähimmäispalvelutason. Vähimmäispalvelutason määrittelyssä huomioidaan palveluverkkojen alueellinen keskittyminen ja erityisesti peruspalveluiden saatavuuden turvaaminen kustannustehokkaasti sekä väestörakenteen muutoksesta aiheutuvat liikkumisen tarpeiden muutokset.
- Julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoituskokonaisuuteen varataan 10 milj. € lisärahoitus vuosittain vuodesta 2030 alkaen kuntien välisen liikenteen hankintoihin. Tavoitteena on mahdollistaa yhdessä kuntien kanssa mm. opiskelu- ja työmatkaliikennettä kaupunkiseutujen ulkopuolella myös tilanteessa, jossa linja-autoliikenteen kustannukset ovat huomattavasti kasvaneet.
- Valtio rahoittaa Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman (SCP) osana alueellisen joukkoliikenteen sekä kutsuliikenteen palvelujen hankintaa joukkoliikennepuutosalueilla vuosina 2026–2032. Rahoituksesta päätetään osana Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmaa.
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) ottaa vaiheittain käyttöön ELY-keskusten joukkoliikennetehtävien siirrettyä Liikenne- ja viestintävirastoon yhtenäiset hankintamenettelyt linja-autoliikenteen hankinnoissa ja yhdenmukaistaa pienille toimivaltaisille viranomaisille ja peruskunnille myönnettäviä joukkoliikenteen valtionavustuksia.
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) seuraa maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) palvelujen kehitystä ja päivittää tarvittaessa seurannan pohjalta palvelutasotavoitteita. Valtio ottaa palvelutasotavoitteet huomioon kaukoliikenteen palvelujen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) hankintojen suunnittelussa. Valtio ei hanki samalle yhteysvälille keskenään kilpailevia palveluja ja arvioi kaukoliikenteen kulkutapoja rinnakkain valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteiden näkökulmasta.
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) vertailee kaukoliikenteen hankinnoissa eri kulkumuotoja suhteessa suunnitelman tavoitteisiin sekä toimivien, turvallisten

ja kestävien matkaketjujen edistämiseen huomioiden sekä maan sisäiset poikittaisyhteydet että kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen täyttyminen.

- Valtion tavoitteena on lisätä tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oyj:n välinen sopimus henkilöjunaliikenteen hankinnasta on voimassa 31.12.2030 asti. Kotimaan raideliikenteen kapasiteetin ja investointien lisäämiseksi valtio luo pitkän aikavälin näkymän henkilöjunaliikenteen palvelujen (ml. junaliikenteen ostot), sitä mahdollistavan infran ja valtion rahoituksen tavoitteista ja tasosta. Valtion ja kunnat tekevät yhteistyötä alueellisen junaliikenteen suunnittelussa ja kehittämisessä. Valtion 2030-luvun ostoliikenteen hankintaa valmistellaan nykyiseen ostoliikennekokonaisuuteen perustuen. Valtion rahoituksesta valtion hankkimalle henkilöjunaliikenteelle 2030-luvulla päätetään erikseen tulevalla hallituskaudella sen jälkeen, kun palvelut on kilpailutettu.
- Maakuntalennot Kokkola-Pietarsaaren, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän, Kemi-Tornion ja Porin lentoasemille turvataan alkuvuoteen 2028. Jatkossa haetaan kaupunkoja yhdenvertaisesti kohtelevaa sopimusmallia. Valtio yhteistyössä muiden osapuolten kanssa selvittää 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.

5.6.2 Liikenteen palveluiden solmukohtat

Tavoitteena on, että tulevaisuudessa erilaiset liikenne- ja kuljetuspalvelut toimivat saumattomasti yhteen. Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut vuonna 2023 esteettömyysvision, joka määrittelee, millaista kehitystä liikennejärjestelmän esteettömyydessä ja saavutettavuudessa tavoitellaan koko Suomessa. Esteettömyys ja saavutettavuus tulisi huomioida kaikessa liikennesuunnittelussa. Esteettömässä ja saavutettavassa matkaketjussa kaikki ketjun osat ovat kaikkien käytössä mahdollisista käyttäjän rajoitteista riippumatta.

Matkaketjujen kehittämisessä korostuvat tiedon hyödyntämisen ja henkilöliikenteen solmupisteiden kehittäminen. Tietoa hyödyntämällä voidaan kehittää loppukäyttäjille suunnattuja matkustajainformaatioon ja lipputuotteisiin liittyviä palveluita, joilla pyritään parantamaan erityisesti kestävien kulkumuotojen palvelutasoa. Digitalisaation

avulla voidaan myös edistää uusien liikkumis- ja kuljetuspalveluiden syntymistä. Matkaketjujen kehittämisessä myös liikenneverkoilla on suuri merkitys. Myös liityntäpysäköintimahdollisuudet ovat olennainen osa toimivaa matkaketjua.

- Kunnat kehittävät keskeisiä henkilöliikenteen solmukohtia, erityisesti raideliikenneasemia, kestävän liikkumisen keskuksiksi yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa.
- Valtio selvittää VR:n omistamien kiinteistöjen, kuten varikoiden ja asemien, siirtoa puolueettomille tahoille raidemarkkinoiden tosiasiallisen kilpailun vahvistamiseksi, sekä asemapalveluiden järjestämiseen soveltuvia malleja.
- Valtio (Väylävirasto ja elinvoimakeskukset) ja kunnat kiinnittävät huomioita liityntäpysäköinnin olosuhteiden parantamiseen osana matkaketjujen kehittämistä käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa.
- Kunnat vastaavat siitä, että pysäköintipolitiikka liitetään tiiviiksi osaksi kuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmätöitä. Kunnat edistävät osaltaan mm. pysäköintialueiden tehokasta hyödyntämistä sekä pysäköintiin liittyvien informaatio- ja maksupalveluiden kehittymistä.
- Valtio jalkauttaa esteettömyysvision ja YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksien yleissopimuksen kansallisen toimintaohjelman tavoitteet liikenteen hallinnonalan keskeisiin lainsäädäntö- ja muihin ajankohtaisiin hankkeisiin liikenneinfrastruktuurin, -palveluiden ja –välineiden sekä esteettömyystiedon osalta.

5.6.3 Muut liikennepalvelut

Sujuvat matkaketjut rakentuvat julkisen liikenteen ja yksityisten liikkumispalvelujen yhteisestä tarjonnasta. Julkinen sektori toimii mahdollistajana ja toimintaedellytysten rakentajana. Palveluiden kehittymistä tuetaan varmistamalla toimivat markkinat ja tasapuoliset toimintaedellytykset. Liikenteen palvelujen kehitystä ohjaavat ihmisten liikkumistarpeiden muutokset. Palveluiden kehittämisedellytykset riippuvat monen eri tahon ja toimijan yhteistyöstä. Esimerkiksi julkisin varoin tuettujen henkilökuljetusten yhdistely turvaisi palvelujen jatkuvuutta ja voisi turvata myös kaikille avointen liikenteen palvelujen palvelutasoa haja-asutusalueilla. Yhdistely edellyttää palveluiden toteuttamiseen liittyvän tiedon hyödyntämisen lisäämistä nykyisestä.

Saaristoliikenne koostuu yhteysalusliikenteestä, maantielautoista ja -losseista sekä yksityistiellosseista ja -lautoista. Maantielautta- ja yhteysalusliikenteen hoito on valtakunnallisesti keskitetty Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja jatkossa Lounais-Suomen elinvoimakeskukselle. Yhteysalusliikenne kattaa lähes kaikki Saaristomeren ja Suomenlahden vakituisesti asutut saaret, joihin ei ole tieyhteyttä.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan maantielautat ovat osa maanteitä. Valtio vastaa myös saariston yhteysalusliikenteestä saariston kehityksen edistämiseksi annetun lain nojalla. Kyse on liikenteen ostoista, joilla pyritään takaamaan saariston asukkaiden liikkumismahdollisuudet. Osana tätä tehtävää on myös saaristoliikennettä ohjaavien säännösten ajanmukaistaminen sekä aluskannan uudistaminen, erityisesti yhteysalusliikenteen osalta. Mahdollisuuksien mukaan aluksissa siirrytään ympäristöystävällisempään teknologiaan, mikä edistäisi kestävämpää liikennettä saaristoalueella.

- Liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto käynnistävät yhteistyössä sosiaali- ja terveysministeriön ja Kelan kanssa toimet julkisesti järjestettyjen liikennepalvelujen tietopohjan rakentamisen kokonaisuuden kehittämiseksi. Pidemmällä aikavälillä kehittämisessä huomioidaan myös joukkoliikenteen palvelut.
- Maantielauttaliikenteen hankinnoissa toteutetaan laadittua hankintastrategiaa ja kilpailutetaan neljä 20 vuoden lauttaliikennekokonaisuutta, joilla varmistetaan kaluston uudistuminen sekä energia- ja kustannustehokkuuden, ympäristöystävällisyyden, turvallisuuden ja saavutettavuuden parantaminen. Myös yhteysalusliikennettä kehitetään. 15-vuotisilla sopimuksilla kyetään vähentämään liikenteen ympäristövaikutuksia ja parantamaan yhteysalusliikenteen palvelutasoa. Valtio lisää yhteysalusliikenteen määrärahaa tarvittaessa vuodesta 2030 alkaen 2 miljoonalla eurolla, mikäli kilpailutuksella ei saada vastaavia säästöjä aikaiseksi. Kustannukset ovat maksimissaan 20 milj. € vuodessa.
- Maa- ja metsätalousministeriön johtamassa saaristolain uudistamishankkeessa yhteysalusliikenteelle laaditaan yleiset järjestämisperusteet, joiden pohjalta Lounais-Suomen elinvoimakeskus määrittelee yhteysalusliikenteen reitit ja reittien palvelutason. Palvelutasokuvauksessa otetaan kantaa alusten vuorotiheyteen ja aikatauluun sekä alusten teknisiin ominaisuuksiin. Reitit ja niiden palvelutasokuvaukset laaditaan muun muassa saaristoasiain neuvottelukunnan, asianomaisten kuntien, hyvinvointialueiden, vakituisten ja vapaa-ajan asukkaiden sekä matkailutoimijoiden näkemykset kuullen

5.6.4 Henkilöliikenteen palveluiden digitalisaatio

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus on sujuvien matkaketjujen perusta. Yhteentoimivuus parantaa asiakaskokemusta ja palvelujen houkuttelevuutta, sekä luo edellytyksiä uusien palvelujen kehittämiselle. Yhteentoimivuus edellyttää teknisen yhteentoimivuuden edellytysten lisäksi sopimista lipputulojen jakamisesta viranomaisten kesken tai markkinaehtoisen liikenteen liikennöitsijän kanssa. Tekninen yhteentoimivuus on edennyt, mutta toimijat kaipaavat lisää selkeyttä liiketaloudellisen yhteistyön edellytyksistä kilpailuoikeuden ja valtiontukisääntelyn reunaehdot huomioiden. Yhteentoimivuuden merkitys kasvaa, mikäli rautatieliikennettä järjestävien toimivaltaisten viranomaisten ja operaattorien määrä lisääntyy tulevaisuudessa.

- Aikataulu- ja reittitietojen laadun parantamiseksi ja valtakunnallisen kattavuuden varmistamiseksi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy yhdessä viranomais- ja yritystoimijoiden kanssa edistää tiedon hyödyntämistä. Valtio seuraa olennaisia tietoja koskevan lainsäädäntömuutoksen (2025) vaikutuksia tietojen, erityisesti liityntäpisteiden ja niiden esteettömyyttä koskevan tiedon, saatavuuteen ja laatuun.
- Kunnat ja muut joukkoliikennettä järjestävät alueelliset toimijat (joukkoliikenneviranomaiset, markkinaehtoiset liikenteenharjoittajat) jatkavat yhteistyötä lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden parantamiseksi. Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) tukee yhteentoimivuuden kehittämistä selkeyttämällä lippuyhteistyön periaatteita.

5.7 Kuljetukset ja logistiikka

Tavaraliikenteen palveluista vastaavat yritykset. Valtion ja kuntien rooli liittyy tavaraliikenteessä erityisesti liikenneverkkoihin ja liikenteen solmupisteisiin. Tavaraliikenteen palveluiden osalta valtio edistää yritysten toimintamahdollisuuksia esimerkiksi tiedon hyödyntämistä helpottamalla sekä mahdollisiin häiriötilanteisiin varautumalla.

5.7.1 Liikennejärjestelmän varautuminen ja huoltovarmuus ja Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantaminen

Liikennejärjestelmän tulee tarjota toimintaedellytykset normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja valmiuslain tarkoittamien poikkeusolojen aikana. On tärkeää, että Suomessa voidaan luottaa liikennejärjestelmän toimivuuteen ja resilienssiin kaikissa olosuhteissa ympäri vuoden. Poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin varaudutaan, jotta liikennejärjestelmä säilyy mahdollisimman pitkään turvallisena, luotettavana ja käytettävänä sekä vaikeissa normaaliolojen häiriötilanteissa että poikkeusoloissa. Valmiuslaissa, liikenne- ja viestintäministeriön toimialan lainsäädännössä sekä Yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa todetaan, mihin liikennejärjestelmän häiriötilanteisiin varaudutaan. Varautumiseen kuuluvat myös viranomaisten ja yritysten varautumisyhteistyö sekä kansainvälinen yhteistyö, erityisesti tiedonvaihto- ja tilannekuvayhteistyö.

Liikennejärjestelmän suunnittelussa ja huoltovarmuutta kehitettäessä on tarpeen huomioida väestöön ja talouselämään liittyvät huoltovarmuustarpeet siten kuin ne on määritelty huoltovarmuuslain (1390/1992) nojalla annetussa huoltovarmuuden turvaamisesta annetussa valtioneuvoston päätöksessä (1048/2018). Näitä ovat erityisesti elinkeinoelämälle ja yhteiskunnan toiminnalle sekä väestön toimeentulolle ja hyvinvoinnille kriittisen tärkeitä kotimaan liikenne- ja kuljetuspalvelut. Myös kriittisellä infrastruktuurilla ja muilla tuotannontekijöillä on huoltovarmuudelle merkitystä. Niihin kuuluvat pääväylien lisäksi erityisesti ympärivuotiset merikuljetukset, satamat ja lentoasemat, kuljetuskalusto, ammattitaitoinen henkilöstö, aika- ja paikkatietojärjestelmät sekä liikenteen hallinta- ja ohjausjärjestelmät. Liikennejärjestelmän kriittisen infrastruktuurin ja kriittisten palveluiden merkittävyys kansalliselle turvallisuudelle tunnustetaan ja tiedostetaan.

Päivitetyssä yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa kuvataan kokonaisturvallisuuden toimintamalli, jossa yhteiskunnan elintärkeistä toiminnoista huolehditaan viranomaisten, elinkeinoelämän, järjestöjen ja kansalaisten yhteistoimintana. Strategia sisältää myös hallinnonaloille vastuutetut strategiset tehtävät, joilla turvallisuus käytännössä tuotetaan. Yhteiskunnan turvallisuusstrategia on julkaistu tammikuussa 2025⁴³.

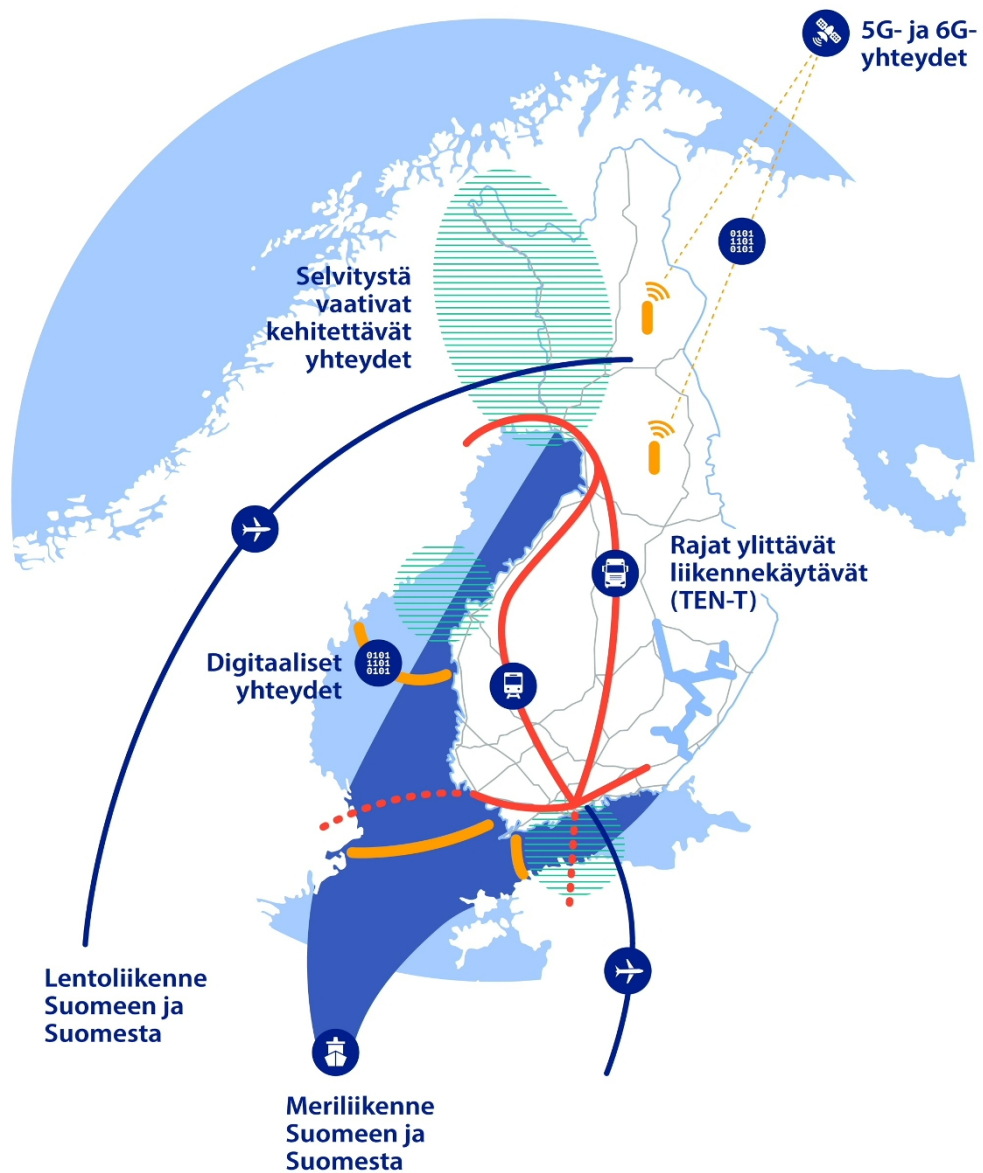
⁴³ Yhteiskunnan turvallisuusstrategia : Valtioneuvoston periaatepäätös - Valto

Toimintaympäristössä tapahtuneet suuret muutokset edellyttävät, että Suomi tarkastelee kansainvälistä logistista asemaansa uudelleen ja parantaa sitä vaikuttavasti.

Liikenteen pohjoismaisen varautumisyhteistyön (NTPC, Suomi, Tanska, Norja Ruotsi, Islanti) työkenttä on laaja-alainen ja käsittää koko pohjoismaisen liikennejärjestelmän. Tällä hetkellä työtä tehdään erityisesti yhteisen pohjoismaisen liikennejärjestelmästrategian valmistelemiseksi. Tarkastelussa ovat rajat ylittävät yhteydet huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta. Pohjoismaisessa varautumisyhteistyössä pyritään erityisesti maiden liikennejärjestelmien yhteensovittamiseen.

- Valtio, kunnat ja muut toimijat varautuvat liikennejärjestelmän häiriötilanteisiin lain ja Yhteiskunnan turvallisuusstrategian edellyttämällä tavalla. Varautumisessa huomioidaan, että liikennejärjestelmän häiriötön toiminta tulee yhä enenevässä määrin riippumaan muista järjestelmistä, kuten viestintä-, tietoliikenne- sekä energia-alasta.
- Liikennejärjestelmän kyberturvallisuutta ja tietosuojaa ylläpidetään ja kehitetään viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyönä sekä huomioiden mm. teknologia- ja uhkaympäristökehitys.
- Valtio on arvioinut ja selvittänyt raideleveyden muutosta erityisesti Pohjois-Suomessa sotilaallisen liikkuvuuden ja teollisuuden tarpeiden näkökulmasta. Eurooppalaisen raideleveyden ulottamista Suomeen edistetään ensi vaiheessa yleissuunnittelulla Haaparanta-Tornio-rajanylityspaikalta Kemiin. Suunnittelun laajentamisesta Pohjois-Suomessa päätetään vuoden 2026 aikana. Lisäksi valtio varautuu 2030-luvulla eurooppalaisen raideleveyden rinnakkaisraiteen rakentamiseen.
- Valtio laatii TEN-T-asetuksen mukaiset selvitykset ja raideleveyden muutossuunnitelman. Tehtyjen selvityksien ja raideleveyttä koskevan pitkän aikavälin kehityskuvan pohjalta muodostetaan raideleveyttä koskeva valtakunnallinen näkemys heinäkuuhun 2027 mennessä TEN-T-asetuksen mukaisesti. Selvityksessä otetaan huomioon olemassa oleva rataverkko ja mahdollisesti uudet yhteystarpeet Suomesta Ruotsiin sekä tärkeisiin satamiin sekä junalauttayhteyksien kehittämistarpeet. Raideleveyden ulottamisen rakentamiskustannukset Haaparanta-Tornion rajanylityspaikalta Kemiin, Ouluun ja Rovaniemelle sekä Misiin ovat alustavan arvion mukaan noin 1,5 miljardia euroa.

- Valtio (liikenne- ja viestintävirasto) laatii TEN-T-asetuksen mukaisen multimodaaleja rahtiterminaleja koskevan markkina- ja ennakointianalyysin yhteistyössä toimijoiden kanssa.
- Valtio (Väylävirasto ja liikenne- ja viestintävirasto) kehittää tietopohjaa ja kokonaiskuvan (huomioiden vientiteollisuuden, huoltovarmuuden, energiayhteyksien ja teollisten investointien näkökulman), kansainvälisten yhteyksien, kuten Merenkurkun yhteyden, Turku-Tukholma-yhteyden ja Helsingin ja Tallinnan välisen yhteyden kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä liikennejärjestelmäänalyysissa. Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky.
- Valtio pyrkii pitkäjänteisesti matkailun edellytysten ja kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen muun muassa kansainvälisin lentoliikennesopimuksin.
- Lentoyhtiöihin liittyvien investointien vapauttamista tarkastellaan niiden kilpailukyvyn vahvistamiseksi.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) tarkastelee uusien merenalaisten datakaapelihankkeiden tarpeellisuutta pitkällä aikavälillä infran häiriönsietokyvyn ja resilienssin näkökulmasta.
- Valtio (Väylävirasto) selvittää erikoiskuljetuksiin soveltuvan tieverkon kehittämistarpeita vuoden 2026 aikana.



Kuvio 4. Suomen kytkeytyminen kansainvälisesti muuhun Euroopan liikenteen ja digitalisaation keinoin

5.7.2 Logistiikan digitalisaatio

Digitalisaation avulla voidaan sujuvoittaa ja tehostaa kuljetusketjuja (ml. tavaraliikenteen solmupisteet) sekä vähentää liikenteen päästöjä uusien innovaatioiden ja toimintamallien avulla. Logistiikan digitalisaation keskiössä on tiedon hallinta ja

hyödyntäminen koko kuljetusketjulla kaikkien toimijoiden välillä. Digitalisaation ja tiedon hyödyntäminen toteutetaan sisäänrakennetun tietosuojan ja tietoturvan periaatteiden mukaisesti muun muassa tietojärjestelmien rajapintoihin liittyvien suojausten kautta. Logistiikan digitalisaatiota edistävät myös muut koko liikennejärjestelmän tiedon hyödyntämistä koskevat toimenpiteet. Tarkemmin logistiikan digitalisaatiota on käsitelty logistiikan digitalisaatiostrategiassa, joka sisältää yhteisen tavoitetilan ja vision⁴⁴. Logistiikan digitalisaation periaatepäätöksessä linjataan keskeisistä valtioneuvoston toimista logistiikan digitalisaatiostrategian tavoitteiden toteutumiseksi⁴⁵.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala) jatkaa logistiikan digitalisaatiostrategian vision mukaista alan kehitystyötä yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa
- Osana EU:n sähköistä rahtitietoa ja meriliikenteen satamailmoituksia koskevan EU-lainsäädännön toimeenpanoa valtio yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa jatkaa tiedonvaihtoa edistävien välitysalustojen sekä tiedon jakamisen ja hyödyntämisen periaatteiden kehittämistä (ml. sisäänrakennettu tietosuoja ja tietoturva).
- Valtio (liikenteen hallinnonala) tarkastelee keinoja väyläkohtaisen tilastoinnin kehittämiseksi.
- Valtio (liikenteen hallinnonala) tarkastelee keinoja, miten pelastusviranomaisten tiedonsaantia voi kehittää pelastustehtävän suorittamiseksi

⁴⁴ Logistiikan digitalisaatiostrategia, 2020: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-582-8>

⁴⁵ Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta (LVM/2021/42): <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f8071abb1>

5.8 Liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittäminen

5.8.1 Liikennejärjestelmän digitaalinen kaksonen

Valtio hyödyntää tiedon mahdollisuudet liikennejärjestelmän kehittämisessä, mikä tukee mm. omaisuudenhallinnan, matka- ja kuljetusketjujen, uusien palvelujen sekä automaation kehitystä. Keskeistä on kehittää kansallisia toimintamalleja siten, että ne tukevat liikennejärjestelmää koskevan tiedon tuottamista, jakamista ja hyödyntämistä kustannustehokkaasti ja lisäarvoa tuovaksi. Kehityksessä huomioidaan eurooppalainen sääntely, kansalliset ja kansainväliset kehityshankkeet sekä yhteiskunnan toiminnan kannalta kriittisen tiedon tunnistaminen ja suojaaminen tarvittavin keinoin.

Omaisuudenhallinnassa tiedonhallinnan avulla voidaan tehostaa rajallisten resurssien käyttöä infrastruktuurin korjaus- ja kehittämistoimenpiteissä. Laadukas tiedon hallinta on edellytys myös digitaaliselle kaksoselle, jonka avulla voidaan kehittää yhä jalostuneempia infraomaisuuden ja liikenteen hallinnan menetelmiä.

Kansallisten toimintamallien kehittämisen lisäksi tarvitaan lainsäädännölliset puitteet tiedon jakamiseksi, reaaliaikaista tilannekuvaa liikenteestä kaikissa liikennemuodoissa sekä digitaalisen liiketoiminnan peruspalveluiden kokoamista.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) luo liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle yhteisen ja keskitetysti johdetun tiedon johtamisen tavan liikenteen omaisuudenhallinnan, liikenteenhallinnan ja liikenteen palveluiden kehittämistä varten. Samalla valtio edistää yhteentoimivien, skaalautuvien digitaalisten ratkaisuiden ja vakioitujen toimintatapojen kansallista käyttöönottoa hyödyntäen yhteisiä standardeja. Pitkän aikavälin tavoitteena on muodostaa liikennejärjestelmästä reaaliaikaisesti päivittyvä digitaalinen toisinto (digitaalinen kaksonen).
- Valtio arvioi lainsäädännöllisiä muutostarpeita ja kehittää näiden mukaisesti liikennetiedon tiedon hallintaa ja jakamista. Liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa myös tiedon tuottajien, hallinnoijien, välittäjien ja hyödyntäjien roolit ja vastuut.
- Valtio parantaa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n avulla tiedon saatavuutta ja hyödynnettävyyttä. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy yhdessä liikennealan

toimijoiden kanssa edistää tietoekosysteemissä aktiivista vuoropuhelua, uusien teknisten ratkaisuiden käyttöönottoa, toimijoiden välisen luottamuksen vahvistumista liikenteen, liikkumisen ja logistiikan uutta digitaalista toimintaympäristöä luotaessa.

- Meriliikenteessä valtio ja muut toimijat edistävät meriliikenteen hallinnan digitaalisen toimintaympäristön, älykkäiden turvalaitteiden ja tarvittavien viestintäratkaisujen kehittämistä.

5.8.2 Automaation edistäminen

Liikenteen automaation tavoitteena on ihmislähtöinen kehittäminen ja hyödyntäminen, automaationäkökulmasta parempi tiedon hyödyntäminen sekä mahdollistava sääntely niin kansainvälisesti kuin tarvittaessa kansallisestikin. Tällä pyritään nykyistä turvallisempaan, tehokkaampaan ja kestävämpään liikenteeseen. Tarkemmin liikenteen automaatiota on käsitelty liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelmassa⁴⁶. Tieliikenteen automaatiokokeiluissa tulisi panostaa uusien palvelu- ja liiketoimintamallien kehittämiseen, mutta tukevia toimenpiteitä tarvitaan myös muualla liikennesektorilla sen ulkopuolella (esim. infran kohdistetut kehitystoimet, hankintaosaaminen, rakennettu ympäristö)⁴⁷.

- Valtio seuraa liikenteen automaation kehitystä kaikissa kulkumuodoissa sekä arvioi ja toteuttaa sääntelyyn kohdistuvia muutostarpeita. Automaatiokehityksen EU- ja kv-sääntelyyn vaikutetaan proaktiivisesti.
- Kunta- ja joukkoliikennetoimijat seuraavat liikenteen digitalisaatio- ja automaatiokehitystä, tunnistavat uusien teknologioiden ja palvelumallien potentiaalia ja niiden edellyttämiä muutoksia ja pyrkivät kehittämään esimerkiksi joukkoliikenteen järjestämistä ja rakennetun ympäristön suunnittelua näiden mukaisesti.

⁴⁶ Liikenteen automaation lainsäädäntö ja avaintoimenpidesuunnitelma, 2021: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163629>

⁴⁷ Tieliikenteen automaatiokehitys kaupunkien joukko- ja palveluliikenteessä: https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/37cb38d3-5af5-4d43-ba22-1006b8cb2abd/0aa9d0e3-b5ae-4eb2-b100-88d64334c0a4/MUISTIO_20230906084827.PDF

5.8.3 Viestintäyhteydet

Liikennejärjestelmän digitalisaation edellytyksenä ovat kattavat viestintäverkot, joiden kehittämisessä on tavoitteena varmistaa, että liikenneväylillä ja solmupisteissä on käytettävissä kattavat ja kulloiseenkin tarpeeseen riittävät viestintäyhteydet. Tietoa hyödyntämällä ja automaatiota edistämällä mahdollistetaan myös alan yritysten liiketoiminnan kasvumahdollisuuksia.

- Valtio linjaa koko Suomen tietoverkkoyhteyksistä ja niiden kehittämisestä TUUTTI-hankkeessa vuoden 2026 loppuun mennessä.
- Valtio edistää viestintäverkkojen kehittämistä huomioiden digitaalisen kompassin⁴⁸ tavoitteet, eri liikennemuotojen digitalisaation ja automaation viestintätarpeet ja olemassa olevien viestintäverkkoratkaisujen sovellettavuuden liikenteen tarpeisiin. Valtio edistää 6G-viestintäratkaisujen soveltuvuutta liikennevertikaaleille huomioiden myös ei-maanpäällisen verkkokomponentin tarjoaminen.
- Valtio kannustaa VR-Yhtymää hakemaan ratkaisuja, joilla matkaviestintäverkkojen kuuluvuus junissa paranee. Valtio edistää osaltaan VR-Yhtymän ja yritysten välistä yhteistyötä junakuuluvuus-ongelman ratkaisemiseksi.

5.9 Valtion budjetin ulkopuoliset rahoitusmahdollisuudet

Liikenne 12 -suunnitelma määrittää rahoituksellisia tarpeita infrastruktuurin kehittämiselle ja ylläpidolle. Hallitusohjelmaan sisältyvän liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistustarpeiden ja mahdollisuuksien tarkastelun tuloksena esille voi nousta uusia keinoja liikennejärjestelmän rahoitustarpeisiin vastaamiseksi ja edistämään politiikkatavoitteita

- Valtio voi jatkossa selvittää esimerkiksi kustannustenjako- ja jälkirahoitusmalleja, infrastruktuurien käyttäjämaksujen lisäämistä, maan

⁴⁸ Suomen digitaalinen kompassi:
https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164429/VN_2022_65.pdf?sequence=1&isAllowed=y

arvonnousun huomiointia ja liikenteen verotusratkaisujen kehittämistä täydentämään liikennejärjestelmän rahoituskeinovalikoimaa ja tukemaan käyttövoimamurrosta sekä vastaamaan nykyistä paremmin erityisesti liikennejärjestelmän infrastruktuurikustannuksiin.

5.9.1 EU-rahoitus

Keskeisin liikennejärjestelmän rahoitukseen liittyvä EU:n rahoitusinstrumentti on tällä hetkellä Verkkojen Eurooppa -väline, joka perustuu Verkkojen Eurooppa (CEF) -asetukseen (EU 2021/1153). Verkkojen Eurooppa -välineellä rahoitetaan liikenne-, viestintä- ja energiaverkkoja. Lisäksi rahoitusta liikennejärjestelmän kehittämiseen on saatavilla myös muista EU:n rahoitusinstrumenteista, kuten rakennerahastoista, Sosiaalisesta ilmatorahastosta sekä Horisontti Eurooppa ja Digitaalinen Eurooppa – ohjelmista.

Lisäksi eurooppalaisilla digitaali-infrastruktuurikonsortioilla (EDIC) on uusi mekanismi Digitaalinen vuosikymmen 2030 –ohjelman perusteella luotuihin monikansallisiin hankkeisiin. Näissä jäsenvaltiot voivat yhdistää rahoitusta ja muita resursseja joustavasti ja tehokkaasti panostaakseen uudistaviin digitaalisiin hankkeisiin. Rahoitushakujen, kokeilujen ja pilottien rakentamisessa avainasemassa ovat erilaiset verkostot, joissa vaihdetaan tietoa ja löydetään yhteisiä tavoitteita. Keskeisiä verkostoja ovat esimerkiksi toimialan yhteiset avoimet verkostot.

Seuraavan komission monivuotisen rahoituskehityksen 2028–2034 valmistelu on käynnissä ja ehdotus rahoituskehitykseksi julkaistiin heinäkuussa 2025.

On hyvin epävarmaa, millaiseksi tulevat mahdolliset liikennettä koskevat rahoitusvälineet muodostuvat. Liikenne- ja viestintäministeriö on ennakkovaikuttanut liikennettä ja sotilaallista liikkuvuutta koskevien rahoitusohjelmien sisältöihin yhdessä sovittujen ennakkovaikuttamisviestien mukaisesti.

Naton turvallisuusinvestointiohjelmalla (Nato Security Investment Program, NSIP) katettujen hankkeiden kustannusten pääasiallisen käyttötarkoituksen on oltava sotilaallinen infra, eikä niitä lähtökohtaisesti voida käyttää muun yhteiskunnan toiminnan rahoittamiseen. Mahdollisuudet kohdentaa NSIP-rahoitusta liikennejärjestelmän kehittämiseen tutkitaan tarkkaan.

- Suomi jatkaa EU-rahoituksen täysimääräistä hyödyntämistä valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseen, viestintäverkkojen rakentamiseen sekä

digitaalisten ratkaisujen edistämiseen niin valtion väyläverkolla kuin yksityisten hallinnoimilla verkon osilla.

- Valtio vaikuttaa siihen, että seuraava MFF-kausi palvelee kansallisia rahoitustarpeita ja liikennepoliittisia tavoitteita mahdollisimman hyvin. Suomen tavoitteet liikennettä koskevalle EU-rahoitukselle ovat sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden huomiointi, ml. mahdollisten raideleveysmuutosten rahoitustarpeet, ERTMS-kehittämisen ja digitalisaation huomiointi, jakeluinfran kehittäminen sekä talvimerenkulun, ml. jäänmurron rahoitustarpeiden, huomiointi.
- Valtio, kunnat ja liikennealan toimijat hyödyntävät laaja-alaisesti ja täysimääräisesti EU:n rahoitusinstrumentteja liikennejärjestelmän kehittämiseen, mm. digitalisaatio- ja automaatiokehitystä tukevien ratkaisuiden kokeiluihin ja käyttöönottoon.
- Valtio hyödyntää täysimääräisesti ReArm Europe -suunnitelman mahdollisuuden uudelleen kohdentaa 210 miljoonaa euroa Euroopan aluekehitysrahaston (2021–2027) koheesiotukea puolustukseen ja turvallisuuteen. Tämä edellyttää vuodelle 2026 määrärahaa valtion verkon sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin.
- Valtio arvioi ja hyödyntää täysimääräisesti Natosta mahdollisesti saatavilla olevia rahoituslähteitä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden täyttämiseen.

6 Valtion rahoitusohjelma

Valtion rahoitusohjelmaan on koottu liikennejärjestelmän kehittämiseen arvioidut määrärahatarpeet vuosina 2026–2037. Päätöksiä rahoituksesta tehdään budjetti- ja kehysprosesseissa.

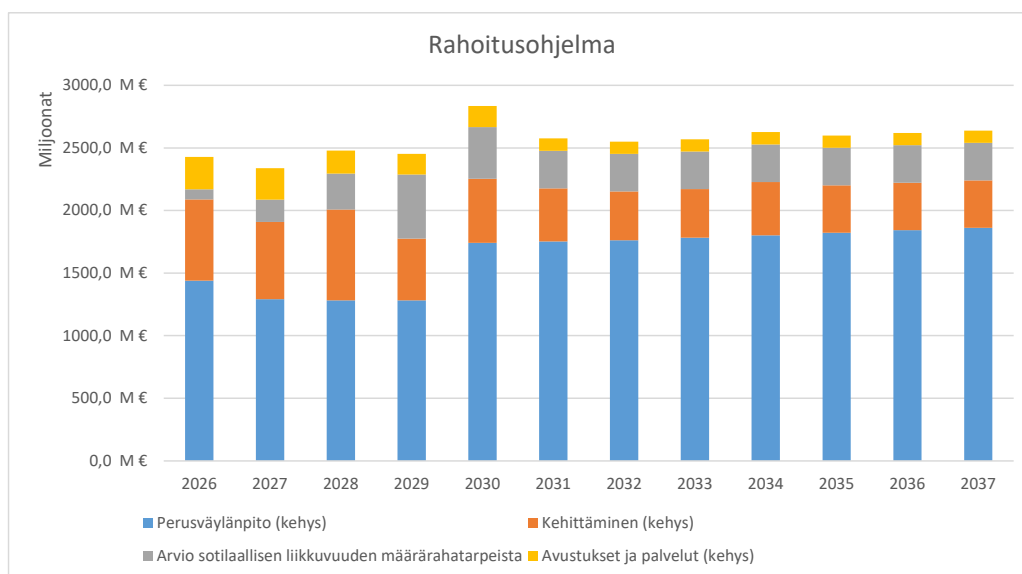
Taulukko 1. Tavoite rahoitusohjelmaksi talousarviomomenttien mukaan (arvioidut määrärahatarpeet)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Perusväylänpito mom. 31.10.20	1302,3M €	1286,0M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €	1281,9M €
Liikenne 12 lisäys					410,0M €	420,0M €	430,0M €	450,0M €	470,0M €	490,0M €	510,0M €	530,0M €
Liikenne 12 lisäys, parantaminen					50,0M €	50,0M €	50,0M €	50,0M €	50,0M €	50,0M €	50,0M €	50,0M €
Hallitusohjelman investointiohjelma (sidottu)	130,0M €											
Hallitusohjelman investointiohjelma (arvio sitomaton)	6,8M €	6,3M €										
Perusväylänpito (kehys)	1439,0M €	1292,3M €	1281,9M €	1281,9M €	1741,9M €	1751,9M €	1761,9M €	1781,9M €	1801,9M €	1821,9M €	1841,9M €	1861,9M €
Väyläverkon kehittäminen mom. 31.10.77+78+79 (sitomaton)	40,3M €	2,0M €	18,8M €	21,2M €	102,0M €	104,0M €	104,0M €	105,0M €	105,0M €	105,0M €	108,0M €	114,0M €
Liikenne 12 lisäys					120,0M €	150,0M €	150,0M €	150,0M €	150,0M €	170,0M €	170,0M €	170,0M €
Väyläverkon kehittäminen mom 31.10.77+78+79 (sidottu)	179,4M €	127,1M €	142,3M €	133,1M €	77,0M €	47,0M €	42,0M €	41,0M €	78,0M €	11,0M €	11,0M €	10,0M €
Hallitusohjelman investointiohjelma (sidottu)	430,5M €	436,9M €	473,2M €	236,3M €	108,5M €	35,0M €						
Hallitusohjelman investointiohjelma (arvio sitomaton keskim./v)		22,3M €	22,3M €	22,3M €	22,3M €							
Digitra (toteutusvaihe jatko, Liikenne 12 lisäys)		28,0M €	70,0M €	81,0M €	91,0M €	89,0M €	94,0M €	93,0M €	93,0M €	93,0M €	90,0M €	85,0M €
Kehittäminen (kehys)	650,2M €	616,4M €	726,6M €	493,8M €	511,8M €	425,0M €	390,0M €	389,0M €	426,0M €	379,0M €	379,0M €	379,0M €
Arvio sotilaallisen liikkuvuuden määrärahatarpeista	79,2M €	177,8M €	286,0M €	511,4M €	412,4M €	300,0M €	300,0M €	300,0M €	300,0M €	300,0M €	300,0M €	300,0M €
Kehittäminen (yhteensä)	729,4M €	794,2M €	1012,6M €	1005,2M €	924,2M €	725,0M €	690,0M €	689,0M €	726,0M €	679,0M €	679,0M €	679,0M €
Junaliikenteen palvelujen ostot (ml. kalustoyhtiöt)	52,5M €	57,6M €	59,1M €	60,6M €	66,3M €							
Uudet henkilöjunaliikenteen ostoliikennesopimukset												
Liikenne 12 lisäys	19,5M €	20,6M €	4,3M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €
Liikenne 12 lisäys	19,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €
Muu julkisen henkilöliikenteen tuki ja liikkumisen ohjaus (+kehittämiskannukset)	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €	51,6M €
Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostot ja kehittäminen Liikenne 12 lisäys					10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €
Alueellisen joukko- ja kutsuliikenteen kehittäminen SCP lisäys												
Palvelut (kehys)	143,4M €	147,6M €	132,9M €	131,1M €	148,8M €	82,4M €	82,4M €	82,4M €	82,4M €	82,4M €	82,4M €	82,4M €
Avustukset liikenneverkkoon (sidottu)	20,3M €	18,9M €	17,4M €	14,8M €	4,2M €	1,8M €						
Hallitusohjelman investointiohjelma, MAL-varaus (sidottu)	75,6M €	76,3M €	24,1M €	9,2M €								
Hallitusohjelman investointiohjelma, MAL-varaus (arvio sitomaton)	10,0M €											
Avustukset yksityisten hoitoon ja kunnossapitoon	5,5M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	4,2M €
Avustukset yksityisten hoitoon ja kunnossapitoon Liikenne 12 lisäys					4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	3,0M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	4,3M €
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Liikenne 12 lisäys					2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen SCP lisäys												
Finavian lentotaseamarkkoston ulkopuoliset lentoasemat	1,4M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €
Avustukset ja palvelut (kehys)	259,1M €	252,2M €	183,8M €	164,4M €	168,4M €	99,6M €	97,8M €	97,8M €	97,8M €	97,8M €	97,8M €	97,8M €
Yhteensä (kehys)	2348,4M €	2160,9M €	2192,3M €	1940,2M €	2422,1M €	2276,6M €	2249,8M €	2268,8M €	2325,8M €	2298,8M €	2318,8M €	2338,8M €

Koska rahoitusohjelma elää julkisen talouden suunnitelmien ja talousarviopäätösten mukaisesti ja euromäärät (taulukko 1) eivät toteudu tarkalleen, tavoitellaan rahoituksen jakautumisen painottumisessa eri osa-alueiden ja kokonaisuuksien keskinäistä suhdetta priorisoitujen tavoitteiden mukaisesti.

- Perusväylänpidon rahoituksen tulisi olla vuosina 2030–2037 keskimäärin n. 72 %, kehittämisen n. 16 % ja sotilaallisen liikkuvuuden 12 % valtion väyläverkkoon kohdistuvasta kokonaisrahoituksesta.

Kuviossa 5 on esitetty liikennejärjestelmän kehittämisen arvioitu rahoitus jaettuna perusväylänpitoon, liikenneverkon kehittämiseen, sotilaalliseen liikkuvuuteen, avustuksiin ja palveluihin vuosina 2026–2037. Palveluiden kokonaisuudesta puuttuvat henkilöjunaliikenteen ostot vuodesta 2031 eteenpäin, joista päätetään myöhemmin.



Kuvio 5. Rahoitusohjelma vuosille 2026-2037

7 Tiivistelmä vaikutusarvioinnista

7.1 Tiivistelmä vaikutusarvioinnista

Vaikutusten arviointi on ollut olennainen osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Sen avulla on pyritty lisäämään ymmärrystä liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksista ja edistämään tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (nk. SOVA-laki) mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Lisäksi on arvioitu, miten suunnitelma vastaa sille asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutuksia on arvioitu suhteessa vertailuvaihtoehtoon, joka kuvaa tilannetta, johon liikennejärjestelmän kehitys johtaa jo päätetyillä toimenpiteillä. Vertailuvaihtoehdon arviointi taas tehtiin suhteessa nykytilaan.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohdaksi laadittiin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelma. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja suunnitelman lähtökohdista ja vaikutusten arviointiohjelmasta vuonna 2023.

Vaikutusarviointi on tukenut valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua eri vaiheissa. Suunnitelman valmistelun aikana muodostettiin rahoitusskenaarioita, joiden keskeisiä vaikutuksia arvioitiin yleispiirteisesti vaikutusalueittain. Suunnitelman sisältöä on kehitetty hyödyntäen vaikutusarvioinnista saatua tietoa. Suunnitelman valmistelussa on huomioitu kansainvälisesti, Euroopan unionissa tai kansallisesti vahvistetut suunnitelman kannalta merkitykselliset ympäristönsuojelutavoitteet. Vuoden 2024 syksyllä suunnitelmaluonnoksesta laadittiin SOVA-lain mukainen ympäristöselostus.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 sekä sen vaikutusten arvioinnista alkuvuodesta 2025. Useimmissa lausunnoissa todettiin vaikutusten arvioinnin jäävän yleiselle tasolle suunnitelman yleispiirteisyydestä johtuen. Lisäksi toivottiin etenkin alueellisten erityispiirteiden, huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden tarkempaa arviointia. Ympäristövaikutusten käsittelyyn esitettiin tarkennuksia luonnon monimuotoisuuden, vesiensuojelun ja ilmastonmuutoksen hillinnän osalta. Lausunnoissa korostettiin suunnitelman vaikuttavuuden seurannan tärkeyttä ja seurannan tulosten käsittelyä etenkin ympäristövaikutusten osalta.

Suunnitelman vaikutusten arvioinnin ja arviointia koskevien lausuntojen perusteella ei katsottu tarpeelliseksi tehdä muutoksia valtakunnallisen

liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältöön muun muassa suunnitelman luonteen ja yleispiirteisyyden takia. Suunnitelman lausunnoissa esitetyt näkemykset huomioitiin ympäristöselostuksen viimeistelyssä ja ne huomioidaan etenkin jatkossa vaikutusten arvioinnin kehittämisessä.

Suunnitelman rahoitusohjelmaa on päivitetty lausuntokierroksen jälkeen julkisen talouden suunnitelman ja talousarviopäätösten mukaisesti. Lisäksi suunnitelman rahoitusohjelmaan on tullut suunnitelman talousraamin ulkopuolisia rahoituskokonaisuuksia, jotka rahoitetaan kehysten ulkopuolelta. Muutoksia vaikutusten arviointiin ei ole näiden muutosten myötä tehty, sillä suunnitelman yleispiirteisyydestä johtuen muutokset vaikutusarviointiin jäisivät vähäisiksi.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seuranta on osa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien ylläpitämää liikennejärjestelmäanalyysiä ja se on kuvattu tiiviisti myös ympäristöselostuksessa. Suunnitelman tavoitteiden toteutumisen seurannalla koostetaan ja tuotetaan määrällistä ja laadullista tietoa, jota analysoimalla ja tulkitsemalla muodostetaan liikennejärjestelmän ja sen ympäristövaikutusten tilannekuva. Suunnitelman seuranta huomioi SOVA-lain 12 § mukaiset seurantavelvoitteet. Se sisältää suunnitelman tavoitteiden toteutumisen seurannan sekä suunnitelman ympäristövaikutusten seurannan.

7.2 Vaikutukset suhteessa suunnitelman tavoitteisiin

Suunnitelman vaikutuksia arvioitiin suhteessa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin: tehokkuus, toimivuus ja kestävyys. Kestävyyttä tarkasteltiin taloudellisen, ekologisen ja sosiaalisen kestävyysnäkökulmista.

Toimivuustavoitteen arvioinnissa korostuivat Suomen kansainvälinen, alueiden välinen sekä kaupunkiseutujen ja alueiden sisäinen saavutettavuus. Tärkeinä näkökulmina ovat vaikutukset matkojen ja kuljetusten palvelutasoon ja käyttäjähyötyihin sekä aluerakenteeseen ja alueiden kehitysedellytyksiin. Toimivuustavoitteella on vahva kytkös myös liikennejärjestelmän taloudelliseen tehokkuuteen.

Suunnitelman toimenpiteet tukevat toimivuustavoitteen toteutumista. Merkittävin tavoitetta tukeva toimenpide on lisäpanostus perusväylänpitoon, jolla parannetaan erityisesti alemman tieverkon kuntoa. Tämä parantaa pienentyvien matka-aika- ja kuljetuskustannusten kautta erityisesti alueiden sisäistä saavutettavuutta. Pienentyvistä kuljetuskustannuksista hyötyvät myös useat vientiteollisuuden alat,

erityisesti metsäteollisuus. Kehittämishankkeiden rahoituksen avulla voidaan parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta myös TEN-T-ydinverkolla ja muilla pääväylillä.

Muista suunnitelman toimenpiteistä erityisesti jäänmurtokaluston uusiminen ja Pääradan peruskorjaus parantavat Suomen kansainvälistä saavutettavuutta. Pääradan peruskorjaus parantaa myös alueiden välistä saavutettavuutta samoin kuin TEN-T-ydinverkkokäytävälle priorisoitavat kehittämisinvestoinnit. Digirata-hanke parantaa rautatieliikenteen täsmällisyyttä ja voi joillakin rataosilla mahdollistaa junatarjonnan kasvattamisen osana muita välityskykyä parantavia toimenpiteitä.

Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäistä saavutettavuutta parantavat maltilliset panostukset kaupunkiseutujen ulkopuolisen joukkoliikenteen palvelutasoon. Vaikutukset ovat kuitenkin vähäisiä suhteessa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kokonaisuuteen.

Turvallisuustavoitteen arvioinnissa painotetaan Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja huoltovarmuutta sekä tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuutta. Tärkeitä näkökulmia ovat myös raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus sekä liikenteen tietoturvallisuus.

Suunnitelman toimenpiteiden vaikutukset turvallisuustavoitteen toteutumiseen ovat moninaiset. Erityisesti jäänmurtokaluston uusiminen parantaa Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja huoltovarmuutta. Valtion väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoidut tarpeet kaikissa väylämuodoissa. Lisäksi on tunnistettu logistiikan solmukohtien, kuten satamien, terminaalien ja ratapihojen tärkeys huoltovarmuuden näkökulmasta.

Alemman tieverkon kunnon paranemisen arvioidaan nostavan ajonopeuksia ja kasvattavan liikennesuoritetta, minkä arvioidaan lisäävän liikenneonnettomuuksia. Toisaalta suunnitelman liikenneverkon parantamistoimenpiteillä parannetaan tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuutta paikallisesti. Lisäksi suunnitelman toimenpiteet radanpitoon (tasoristeysturvallisuuden huomiointi) ja merenkulun kehittämiseen parantavat sekä tie- ja raideliikenteen että merenkulun turvallisuutta.

Tietoturvallisuuden kannalta suunnitelman merkittävin toimenpide on Digiradan toteuttaminen, mikä muuttaa mahdollisten häiriöiden luonnetta. Jos tietoliikenne viedään kaupallisiin televerkkoihin ja digitaaliselle kulunvalvontajärjestelmälle ei olla jättämässä fyysistä varajärjestelmää, tietoturvariskit junaliikenteessä voivat kasvaa. Myös kyky liikennöidä rataverkolla merkittävässä viestintäverkon häiriötilanteissa voi heikentyä. Näihin on tärkeä kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa ja jatkuvassa virkatyössä.

Taloudellisen kestävyysarvioinnissa tarkastellaan vaikutuksia yhteiskuntataloudellisen tehokkuuteen, julkistalouteen ja taloudellisen kasvun edellytyksiin.

Suunnitelmassa tehty strateginen linjaus liikennejärjestelmän rahoituksen kohdentamisesta erityisesti perusväylänpitoon tukee taloudellisen kestävyys tavoitetta. Kehittämishankkeiden osalta tavoitteen toteutuminen riippuu siitä, miten rahoitusta kohdistetaan jatkosuunnittelussa. Suunnitelman tarkkuustasolla tarkempaa vaikutusta taloudelliseen kestävyys ei pystytä arvioimaan.

Suunnitelman toimenpiteet heikentävät julkistaloutta, koska valtion menot liikennejärjestelmään kasvavat suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Toimenpiteiden arvioidaan parantavan taloudellisen kasvun edellytyksiä, koska väyläverkon palvelutaso paranee elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeillä yhteyksillä. Vaikutus taloudelliseen kasvuun syntyy kuljetuskustannusten ja työmatkakustannusten pienenemisen kautta.

Ekologisen kestävyys arvioinnissa tarkastellaan liikennejärjestelmän ilmastovaikutuksia ja vaikutuksia ilmastomuutoksen sopeutumiseen, lähipäästöille ja tärinälle altistumiseen, yhdyskuntarakenteen kestävyys, luonnon monimuotoisuuteen, luonnonvarojen käyttöön ja materiaalitehokkuuteen sekä vesiin ja maaperään.

Suunnitelman toimenpiteet heikentävät jonkin verran ekologista kestävyys suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Suunnitelman kehittämisrahoituksella muodostuu rakentamisen aikaisia ja kunnossapidon kasvihuonekaasupäästöjä, eivätkä muiden toimenpiteiden tuomat vähäiset kulkutapasiirtymät juuri ehdi vaikuttaa lieventävästi. Kehittämishankkeet myös lisäävät luonnonvarojen käyttöä. Toisaalta perusväylänpidon lisärahoitus mahdollistaa enemmän sopeutumistoimia väyläverkolla, mikä taas helpottaa ilmastomuutokseen sopeutumista.

Sosiaalisen kestävyys arvioinnissa tarkastellaan vaikutuksia liikkumisen mahdollisuuksiin, terveyteen ja hyvinvointiin sekä rakennettuun ympäristöön ja maisemaan.

Suunnitelman vaikutukset parantavat jonkin verran sosiaalista kestävyys suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Suunnitelman perusväylänpidon, kehittämisen ja julkisen henkilöliikenteen toimenpiteet parantavat liikkumisen mahdollisuuksia. Suunnitelman vaikutukset terveyteen ja hyvinvointiin ovat kaksijakoisia. Toisaalta rataverkon kehittämis hankkeet ja julkisen henkilöliikenteen vähäinen lisärahoitus edistävät aktiivista liikkumista vähäisästi, toisaalta tieliikenteen liikenneonnettomuuksien määrän arvioidaan kasvavan heikentäen liikenneturvallisuutta. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja maisemaan jäävät vähäisiksi, sillä pääosa suunnitelman lisärahoituksesta kohdentuu nykyiselle väyläverkolle.

7.3 Ympäristövaikutusten arviointi

Suunnitelman vaikutukset SOVA-lain mukaisiin ympäristövaikutuksiin ovat kokonaisuutena vähäiset. Suunnitelman kannalta merkityksellisiksi ympäristöongelmiksi on tunnistettu ilmastonmuutos, luonnonvarojen käyttö ja luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen sekä yhdyskunta- ja aluerakenteen hajautuminen.

Suunnittelun tarkentuessa hankkeilla ja toimenpiteillä voi olla paikallisesti ja alueellisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia muun muassa yhdyskunta- ja aluerakenteeseen, luonnon monimuotoisuuteen tai vesistöjen tilaan. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitusta ei ole toistaiseksi vielä kohdistettu kehittämis- tai perusväylänpidon hankkeille, jonka vuoksi ympäristövaikutusten kohdentumista ja suuruutta on erittäin vaikea arvioida.

Suunnitelman arvioidaan lisäävän hieman kasvihuonekaasupäästöjä. Etenkin kehittämisrahoitus lisää hieman rakentamisen aikaisia kasvihuonekaasupäästöjä, ja muiden toimenpiteiden (esim. rataverkon kehittämistoimenpiteet) vähäiset myönteiset vaikutukset kulkutapasiirtymiin näkyvät vasta pitkällä aikavälillä.

Suunnitelman lisärahoitus perusväylänpitoon ja erityisesti väyläverkon kehittämiseen kasvattaa luonnonvarojen käyttöä. Vaikutusten merkittävyys riippuu väylänpidon materiaalitehokkuustoimista, jotka tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Suunnitelman vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen tarkentuvat kehittämis- ja parantamisinvestointien hankesuunnittelussa, jolloin tiedot hankkeiden sijoittumisesta sekä lieventämis- ja kompensatiotoimista täsmentyvät. Vaikutuksia voi kohdistua elinympäristöjen pirstoutumiseen, ekologisten käytävien yhteyksiin ja uhanalaisten lajien elinympäristöihin.

Suunnitelman vaikutukset vähähiilisen ja resurssitehokkaan yhdyskuntarakenteen kehitykseen ja yhdyskuntarakenteen eheyteen ovat pääosin neutraaleja. Perusväylänpidon lisärahoitus kohdistuu nykyverkkoon eikä avaa uusia kehityssuuntia. Tieverkon kehittäminen voi sen sijaan lisätä hajautumista. Rataverkon kehittämisrahoitus voi tukea yhdyskuntarakenteen eheytymistä, mutta muutokset toteutuvat hitaasti.

Suunnitelman vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyisyyteen ovat moninaiset. Suunnitelma parantaa liikkumisen sujuvuutta ja hyvinvointia erityisesti keskustun reuna-alueilla ja maaseudulla, mutta sen terveysvaikutukset ovat kaksijakoisia: lisääntyvä aktiivinen liikkuminen ja vähenevä altistuminen lähipäästöille

ja tärinälle tukevat terveyttä, kun taas tieliikenteen onnettomuuksien määrän arvioidaan kasvavan.

Suunnitelman toimenpiteet vaikuttavat vesiin ja maaperään. Suunnitelma lisää tieliikenteen suoritteiden kasvun myötä mikromuovipäästöjä ja kehittämishankkeet aiheuttavat jonkin verran vesiin ja maaperään kohdistuvia riskejä, joita on hallittava tarkemmassa hankesuunnittelussa.

Suunnitelman keskeinen toimenpide on perusväylänpidon lisärahoitus, joka kohdistuu nykyverkkoon ja vaikuttaa vain vähän rakennettuun ympäristöön ja maisemaan. Sen sijaan kehittämisrahoituksen vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja maisemaan täsmentyvät jatkosuunnittelussa. Mikäli rahoitus kohdentuu uusiin rata- ja maisemakäytäviin toteutettavilla hankkeilla, voi niillä toteutuessaan olla merkittävät vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja maisemaan.