

# **VALTAKUNNALLINEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA VUOSILLE 2021-2032 – SUUNNITELMAVERSIO 4.9.2020**

## Sisällysluettelo

<b>1. Yleiset lähtökohdat</b> .....	<b>4</b>
1.1. Liikennejärjestelmän merkitys yhteiskunnassa .....	4
1.2. Oikeusperusta.....	4
1.3. Suhde muuhun lainsäädäntöön.....	5
1.4. Kansainvälis- ja EU-oikeudellinen ulottuvuus.....	6
1.5. Yhteys muihin kansallisen tason päätöksiin ja strategioihin sekä työn rajaukset .....	7
<b>2. Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset</b> .....	<b>9</b>
2.1. Liikennejärjestelmän nykytila .....	9
2.2. Toimintaympäristön muutokset.....	10
2.3. Alueellisia erityispiirteitä .....	11
<b>3. Visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2050 – kestävä ja saavutettava Suomi</b> .....	<b>14</b>
<b>4. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset</b> .....	<b>15</b>
4.1. Suunnitelman tavoitteet .....	15
4.2. Suunnitelman tavoitteita tarkentavat strategiset linjaukset.....	15
<b>5. Toimenpideohjelma</b> .....	<b>18</b>
5.1. Johdanto .....	18
5.2. Liikenneverkot ja liikenteen solmukohtat.....	19
5.2.1. Valtion väyläverkko.....	19
5.2.1.1. Rataverkko.....	22
5.2.1.2. Maantieverkko .....	23
5.2.1.3. Vesiväyläverkko ja talvimerenkulku.....	24
5.2.1.4. Väyläverkon suunnittelu.....	24
5.2.2. Yksityistiet .....	25
5.2.3. Katuverkko.....	25
5.2.4. Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri .....	26
5.2.5. Liityntäpysäköinti .....	27
5.2.6. Satamat.....	28
5.2.7. Lentoasemaverkosto ja lentopaikat .....	28
5.3. Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut.....	30
5.3.1. Henkilöliikenteen palvelut .....	30
5.3.1.1. Joukkoliikenne .....	30
5.3.1.2. Matkaketjut .....	32
5.3.1.3. Kysynnän ohjaaminen kestäviin liikkumismuotoihin .....	35
5.3.2. Tavaraliikenteen palvelut .....	36
5.4. Liikennejärjestelmän tukitoimet .....	38
5.4.1. Liikenteen ohjaus ja hallinta .....	38
5.4.2. Tieto ja liikennejärjestelmän digitalisointi.....	38
5.4.3. Viestintäverkot .....	39
5.4.4. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu .....	40
5.4.5. Huoltovarmuus ja liikennejärjestelmän toimintavarmuus sekä turvallisuus.....	40

5.5.	<i>Alueellisia erityiskysymyksiä</i> .....	41
5.5.1.	Sisävesiliikenne .....	41
5.5.2.	Yhteysalusliikenne ja maantielauttaliikenne .....	41
5.5.3.	Kuljetustuki, rakennerahastorahoitus ja rajaliikenne .....	42
5.5.4.	Valtion ja kuntien väliset sopimukset liikenteen osalta .....	42
5.6.	<i>Vaikuttaminen kansainvälisesti</i> .....	43
5.6.1.	Yhteistyö, vaikuttaminen ja tilannekuvan ylläpitäminen .....	43
5.6.2.	TEN-T-verkon uudistaminen ja EU-rahoituksen hyödyntäminen .....	44
5.7.	<i>Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäminen</i> .....	45
5.8.	<i>Rahoitusvaraukset ja koonteja aihepiireittäin</i> .....	46
5.8.1.	Rahoitusvaraukset (ei uusia toimenpiteitä).....	46
5.8.2.	Koonteja aihepiireittäin (ei uusia toimenpiteitä) .....	47
6.	<b>Valtion rahoitusohjelma</b> .....	51
7.	<b>Vaikutusten arvioinnin yhteenveto</b> .....	52
8.	<b>Mahd. evästyksiä seuraavan suunnitelman laatimiseen</b> .....	52

## 1. Yleiset lähtökohdat

### 1.1. Liikennejärjestelmän merkitys yhteiskunnassa

Liikennejärjestelmällä on suuri merkitys yhteiskunnan toimivuudelle. Valtioneuvoston selonteon (VNS 8/2018 vp) mukaan liikennejärjestelmän kehittämisen yhteiskunnallisia päämääriä ovat Suomen kilpailukyvyyn edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus. Näitä yhteiskunnallisia päämääriä edistetään liikennejärjestelmäsuunnitella samalla vastaten asiakkaiden eli ihmisten ja elinkeinoelämän erilaisiin liikkumis- ja kuljetustarpeisiin eri puolilla Suomea.

Liikennejärjestelmän kehittäminen on olennaista muun muassa alueiden käytön, alueiden kehittämisen, elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, ilmastonmuutoksen torjunnan, kansalaisten hyvän arjen sekä huoltovarmuuden kannalta. Liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuvat yhteistyö eri toimijoiden välillä ja erilaisten toimenpiteiden yhteensovittaminen. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma mahdollistaa liikennejärjestelmän pitkäjänteisen kehittämisen Suomessa. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa pyritään kehittämään myös tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa kehittämällä esimerkiksi liikennejärjestelmästä ja sen kehityksestä saatavilla olevaa tietoa sekä vaikutusten arviointia.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun lisäksi kunnissa, kaupunkiseuduilla sekä maakuntien liitoissa tehdään jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä ja -suunnittelua, mikä osaltaan palvelee alueellisia tarpeita ja tarjoaa syötteitä valtakunnalliselle suunnittelutasolle.

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatkuvaa ennakoitavaa toimintaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelma tulee ohjaamaan koko liikenteen hallinnonalan toimintaa läpinäkyvästi osoittaen samalla valtion yhtenäisen tahtotilan valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisestä. Pitkäjänteisyyden takaamiseksi suunnitelma valmistellaan parlamentaarisesti. Suunnitelma laaditaan kerrallaan kahdeksitoista vuodeksi. Hallituskausittain suunnitelma päivitetään tarvittavilta osin sekä suunnitellaan seuraavat neljä vuotta eteenpäin.

*(Täydennetään seuraavaan versioon syksyllä 2020)*

### 1.2. Oikeusperusta

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2005), jonka 1 a luvussa säädetään liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja sen tavoitteista, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta ja suunnitelman sisällöstä. Lain mukaan liikennejärjestelmällä tarkoitetaan kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkosta, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017, liikennepalvelulaki) tarkoitetuista palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta.

Kunkin hallituskauden alussa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa sekä tarvittaessa tarkistetaan julkisen talouden suunnitelman muuttuessa.

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

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 15 a §:n mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävää liikennejärjestelmää ottamalla erityisesti huomioon kyseisen pykälän 1-10 kohdan sisältö.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 15 b §:n 2 momentin mukaisesti valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi kyseisen pykälän 3 momentin mukaisesti valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisällytetään 12 vuodeksi laadittava ohjelma, joka sisältää valtion ja kuntien toimenpiteitä. Ohjelma sisältää liikennejärjestelmää koskevan valtion rahoitusohjelman ja ohjelma voidaan tarkistaa tarvittaessa hallituskausittain.

### 1.3. Suhde muuhun lainsäädäntöön

Liikenneverkkojen osalta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtana on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta (933/2018, pääväyläasetus). Pääväylät yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja solmukohtat.

Liikenteen palveluiden osalta suunnitelmaa koskee erityisesti liikennepalvelulaki. Laki sisältää kaikkien liikennemuotojen palveluita koskevaa sääntelyä. Lisäksi valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liittyy keskeisesti muu liikenteen alaa koskeva sääntely, esimerkiksi ilmailulaki ja raideliikennelaki sekä liikenteen hallinnonalan virastoja ja yhtiöitä koskeva lainsäädäntö.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 15 b §:n 4 momentin mukaisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisällytetään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi.

Alueidenkäyttöön liittyen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun lähtökohtana on maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999), jonka uudistaminen on parhaillaan meillä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseen asettaa lähtökohtia valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (14.12.2017), joka perustuu maankäyttö- ja rakennuslain 22 §:n 1 momenttiin.

Liikennejärjestelmän kehittämisellä on huomattava merkitys alueiden kehittymisen kannalta. Työ- ja elinkeinoministeriö valmistelee parhaillaan hallituksen esitystä eduskunnalle laeiksi alueiden kehittämisestä ja Euroopan unionin alue- ja rakennepolitiikan ohjelman toimeenpanosta sekä alueiden kehittämisen ja alue- ja rakennepolitiikan hankkeiden rahoittamisesta kaudelle 2021-2027. Valmisteltava esitys annetaan eduskunnalle syysistuntokaudella 2020 ja säädökset tulisivat voimaan vuoden 2021 alussa.

Liikennejärjestelmän rahoituksen osalta suunnitelmaan liittyvät keskeisesti laki valtion talousarviosta sekä valtioneuvoston asetus julkisen talouden suunnitelmasta. Lisäksi suunnitelmaan liittyvät mm. kuntalaki, valmiuslaki sekä laki valtion yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta.

*(Täydennetään seuraavaan versioon syksyllä 2020)*

#### 1.4. Kansainvälis- ja EU-oikeudellinen ulottuvuus

Suomi on sitoutunut kansainvälisiin sopimuksiin, jotka huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun kannalta keskeisin ympäristöä koskeva kansainvälinen sopimus on Pariisin ilmasopimus (SopS 75/2016). YK:n Pariisin ilmasopimuksen tavoitteena on pitää maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle 2 °C:ssa suhteessa esiteolliseen aikaan ja pyrkiä rajoittamaan nousu 1,5 °C:een. Lisäksi sopimuksen tavoitteena on vahvistaa valtioiden sopeutumiskykyä ilmastonmuutokseen sekä suunnata toimia kohti vähähiilistä ja ilmastokestävää kehitystä.

Rajat ylittävien ympäristövaikutusten osalta suunnitelman valmistelua ohjaa niin sanottu Espoon sopimukseen (Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context; SopS 67/1997 ja SopS 81/2017) liittyvä strategista ympäristöarviointia koskeva pöytäkirja (SopS 69/2010).

Lisäksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua ohjaa liikenteen kansainvälinen sääntely. Liikenneverkkojen ja niiden rahoituksen osalta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtana ovat pääväyläasetuksen ohella Euroopan laajuiset liikenneverkot (TEN-T), joista säädetään suuntaviiva-asetuksessa (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013 unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta), sekä Verkkojen Eurooppa -välinettä koskeva asetus (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1316/2013 Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 680/2007 ja (EY) N:o 67/2010 kumoamisesta), jota parhaillaan uudistetaan.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman jatkovalmistelu sovitetaan yhteen myös meillä olevan EU:n elpymis- ja palautumistukivälinettä koskevan kansallisen valmistelun kanssa.

*(Täydennetään seuraavaan versioon syksyllä 2020)*

## 1.5. Yhteys muihin kansallisen tason päätöksiin ja strategioihin sekä työn rajaukset

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa käsitellään laajasti liikennejärjestelmään liittyviä asioita liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin perustuen. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan liikenne- ja viestintäministeriön on varmistettava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin.

Ilmastopolitiikan osalta raamin myös valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetavat pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmassa<sup>1</sup> esitetyt tavoitteet. Liikenteen päästövähennyskeinojen osalta valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä käsitellään liikennejärjestelmän energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä. Liikenteen käyttövoimiin ja ajoneuvoteknologioihin liittyviä päästövähennyskeinoja ei valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ole käsitelty. Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmistellaan parhaillaan fossiilittoman liikenteen tiekarttaa<sup>2</sup>. Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyössä työryhmän tehtävänä on tunnistaa keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyö ja valtakunnallisen liikennejärjestelmän valmistelu sovitetaan yhteen. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että fossiilittoman liikenteen tiekarttatyöstä mahdollisesti aiheutuvat määräraharatarpeet liikenteen hallinnonalalla on tarpeen huomioida valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman jatkovalmistelussa. Kyseisiä aihepiirejä on tässä vaiheessa tunnistettu toimenpideohjelmassa, ja niitä tarkennetaan fossiilittoman liikenteen tiekarttatyön valmistelun edetessä. Liikenteen verotusta ja maksuja valmistellaan parhaillaan valtiovarainministeriön työryhmässä<sup>3</sup>. Valtiovarainministeriön johtaman työn tuloksia voidaan huomioida valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.

Valtio ja kunnat ovat perustaneet hankeyhtiöt, joiden toimialana ja tehtävänä on raidehankkeisiin (Suomi-rata Helsingistä Tampereelle ja Turun tunnin juna) liittyvä suunnittelu ja sen rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti<sup>4</sup>. Molemmille hankkeille haettiin myös rahoitustukea EU:lta, ja Turun tunnin juna -hankkeelle myönnettiin rahoitusta 37,5 miljoonaa euroa. Lisäksi Väyläviraston selvityksen<sup>5</sup> valmistuttua liikenne- ja viestintäministeriö on keskustellut kuntien kanssa hankeyhtiövalmistelun aloittamisen reunaehdoista uutta itäistä ratayhteyttä varten. Samalla kartoitettiin kuntien alustavaa halukkuutta osallistua hankeyhtiön perustamiseen ja itäisen suunnan suunnittelun rahoitukseen vastaavilla periaatteilla, jotka ovat olleet Suomi-rata-hankeyhtiön ja Turun tunnin juna -hankeyhtiön neuvotteluiden lähtökohtina. Hankeyhtiöiden eteneminen ja itäisen suunnan hankeyhtiövalmistelun eteneminen huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman jatkovalmistelussa.

Julkisen talouden suunnitelma vuosille 2021-2024 toimii valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman taloudellisena raamina ensimmäisten suunnitelma vuosien osalta. Tavoitteena on, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vaikuttaa julkisen talouden suunnitelmaan ja valtion talousarvioesityksiin valmistumisensa jälkeen.

<sup>1</sup> Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta. Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma (12/2019)

<sup>2</sup> Fossiilittoman liikenteen tiekartta (Hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM050:00/2019>

<sup>3</sup> Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä (Hankeikkuna): <https://vm.fi/hanke?tunnus=VM101:00/2019>

<sup>4</sup> Suurten raidehankkeiden edistäminen (Hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM031:00/2019>

<sup>5</sup> Itä-Suomen junayhteyksien kehittämismuutosten arviointi: [https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj\\_2020-15\\_ita-suomen\\_junayhteydet\\_taustraraportti\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-15_ita-suomen_junayhteydet_taustraraportti_web.pdf)

Aluekehityksen osalta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa on huomioitu valtakunnalliset alueiden kehittämisen painopisteet 2020–2023<sup>6</sup>.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteillä edistetään myös liikenteen turvallisuutta, mutta laajemmin liikenneturvallisuutta kaikissa liikennemuodoissa käsitellään liikenne- ja viestintäministeriön johdolla parhaillaan valmisteltavassa liikenneturvallisuusstrategiassa<sup>7</sup>. Automaation edistämistä ja logistiikan digitalisaatiota käsitellään tarkemmalla tasolla liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteilla olevissa liikenteen automaation toimenpide- ja lainsäädäntösuunnitelmassa<sup>8</sup> ja logistiikan digitalisaatiostrategiassa<sup>9</sup>.

Muut valmisteilla olevat ja aihetta sivuavat strategiatyöt (mm. Arktinen strategia ja kaupunki-strategia) on tarkoitus sovittaa yhteen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetettujen tavoitteiden ja strategisten linjausten kanssa.

Liikenteen alan työvoiman saatavuutta, pätevyysiin ja koulutukseen liittyviä asioita ei valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa käsitellä. Myös esimerkiksi veneily- ja harrasteilmailu on rajattu suunnitelman ulkopuolelle.

---

<sup>6</sup> Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueiden kehittämisen painopisteistä 2020-2023 - Kestävät ja elinvoimaiset alueet: <https://tem.fi/paatos?decisionId=0900908f8068a993>

<sup>7</sup> Liikenneturvallisuusstrategia (Hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2019>

<sup>8</sup> Liikenteen automaation toimenpide- ja lainsäädäntösuunnitelma (Hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM059:00/2019>

<sup>9</sup> Logistiikan digitalisaatiostrategia (Hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM035:00/2019>



## 2. Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset<sup>10</sup>

### 2.1. Liikennejärjestelmän nykytila

Suomen kilpailukyvyyn edistäminen, kestävä talouskasvun varmistaminen sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus edellyttävät matka- ja kuljetusketjuilta hyvää toimivuutta ja joustavuutta.

Suomalaiset liikkuvat ja kuljettavat pääosin tieverkolla, ja suurten massojen kuljetuksissa korostuu rataverkon merkitys. Tavarat tuodaan Suomeen ja viedään Suomesta lähinnä meriteitse. Suomessa on myös kattava lentoasemaverkosto. Lähes 90 % suomalaisista asuu kaupunkikeskusten vaikutusalueilla ja toiminnalliset alueet laajenevat edelleen. Omalla asuinseudulla henkilöauto on käytetyin kulkumuoto lukuun ottamatta pääkaupunkiseutua, jossa kävelymatkoja tehdään hieman henkilöautomatkoja useammin.

Elinkeinoelämän näkökulmasta pääväylät ovat kuljetusten palvelutason kannalta keskeisessä roolissa. Tieverkolla merkittävimmät kehityskohteet löytyvät kuitenkin pääväylien ulkopuolelta, erityisesti teiden ja siltojen heikkenevään kuntoon on kiinnitetty huomiota. Rataverkolla esiin on nostettu erityisesti rataverkon kunto ja kapasiteetti.

Suomen logistinen suorituskyky on hyvä. Helsingin, Tampereen ja Turun muodostaman kasvukolmion alueella on hyvin vahvat ja monipuoliset kuljetusvirrat. Rautateillä teollisuuden ja transiton merkittäviä kuljetusvirtoja on erityisesti pohjoisessa ja kaakossa. Lentorahti on osa kansallista ja kansainvälistä logistiikkaa ja se kytkeytyy tiiviisti muihin kuljetusketjuihin.

Liikenneverkon kunnolla ja päivittäisellä palvelutasolla on merkittäviä yhteiskunnallisia vaikutuksia. Suomen vilkasliikenteiset liikenneväylät ovat pääosin hyvässä kunnossa. Pääteiden liikenteen sujuvuus on hyvällä tasolla lukuun ottamatta suurimpien kaupunkiseutujen sisääntuloväyliä ja kehäteitä, joilla ruuhkaisuus on kasvanut. Alemmalla tieverkolla päivittäiset matkat ja kuljetukset sujuvat tyydyttävästi. Vähäliikenteisten teiden ja ratojen kunto on heikentynyt.

Suomessa perustason 4G-verkko kattaa yli 98 % tie- ja rataverkosta. Maantieteellinen peitto on noin 89 %, minkä ulkopuolisilla alueilla asutusta on harvakseltaan. Viestintäverkkoinvestoinnit toteutetaan pääosin kaupallisin perustein.

Henkilö- ja tavaraliikenteen solmukohtien tehtävänä on liikennemuotojen ja palvelujen yhteensovittaminen siten, että solmupisteet eivät aiheuta merkittävää lisäystä matka- tai kuljetusaikaan.

Liikkumispalvelujen kokonaisuus on kasvussa sekä liikevaihdolla että kotitalouksien kulutuksella mitattuna. Matkaketjujen toimivuuden ja sujuvuuden lisääminen on tärkeää, myös matkan alku- ja loppupään osalta. Matkustajainformaation rooli on keskeinen toimivan matkaketjun mahdollistajana.

<sup>10</sup> Perustuu pääosin Liikenne- ja viestintäviraston selvitykseen ”Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset” (Traficommin tutkimuksia ja selvityksiä 4/2020)

Liikenneturvallisuus kaikkien liikennemuotojen osalta on Suomessa hyvällä tasolla, joskin tie-liikennekuolemien vähentyminen on hidastunut 2010-luvun jälkipuolella.

Suomen kotimaan liikenteen päästöt eivät ole merkittävästi vähentyneet vuoden 1990 tasosta. Liikenteen päästöjen väheneminen edellyttää käyttövoimavalintojen lisäksi etenkin henkilöautoliikenteen liikennesuoritteiden vähentymistä. Maanteiden henkilöliikenteen arvioidaan kuitenkin kasvavan varsin tasaisesti.

## 2.2. Toimintaympäristön muutokset

Liikennejärjestelmään vaikuttavat keskeisesti suuret maailmanlaajuiset megatrendit, kuten globalisaatio, ilmastonmuutos ja kaupungistuminen. Väestörakenteen muutos luo haasteita myös liikennejärjestelmän kehittämiseen. Lisäksi palveluistuminen ja digitalisaatio muuttavat yhteiskunnan toimintoja kiihtyvällä vauhdilla.

Liikenteen näkökulmasta globalisaatiolla on merkitystä erityisesti kansainvälisen kaupan ja tuotantoprosessien muutosten, tavaroiden, ihmisten ja pääomien liikkuvuuden, kansainvälisten ympäristöriskien, kansainvälisen sääntelyn ja organisaatioiden kannalta. Koronavirusepidemia on yksi esimerkki globaalista muutoksesta, jota on vaikea ennakoida ja joka voi muuttaa yhteiskuntaa ja tätä kautta myös liikennejärjestelmää merkittävästi.

Suomen sisäinen muuttoliike on pitkään suuntautunut kaupunkiseuduille. Maan sisäisen muuttoliikkeen lisäksi myös luonnollisen väestönkasvun painopiste on siirtynyt suurille kaupunkiseuduille. Kaupunkien kasvu sisäänpäin näkyy väestön ja työpaikkojen kasvavana osuutena keskustoissa, niiden reunavyöhykkeillä ja joukkoliikennevyöhykkeillä. Työmatkojen voidaan olettaa pitenevän edelleen erityisesti maaseudulla. Monipaikkainen asuminen saattaa jatkossa synnyttää myös uudenlaista liikenne- ja tietoliikennetarvetta.

Ilmastonmuutoksen hillitseminen on yksi keskeisimmistä haasteista. Liikenteen tuottamien kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen on merkittävä osa ilmastonmuutoksen hillintää. Ilmastonmuutokseen sopeutuminen edellyttää liikennejärjestelmän toimijoilta tietoisuuden lisäämistä sää- ja ilmatoriskeitä ja sopeutumismahdollisuuksista sekä sopeutumiseen liittyvien roolien ja vastuiden selkeyttämistä.

Liikenne ja viestintä ovat tiiviisti kytköksissä yhteiskunnan digitalisoitumisen mukanaan tuomaan muutokseen. Teknologinen kehitys vaikuttaa liikennesektorin kehitykseen voimakkaasti tulevana vuosikymmeninä. Liikenteen ja viestinnän yhteensulautuminen tapahtuu digitalisaation, liikenteen älykkyyden ja lisääntyvän tiedon kautta. Tällöin digitaalisten järjestelmien tieto- ja kyberturvallisuuteen, luotettavuuteen ja tietosuojaan kohdistuu merkittäviä uudenlaisia haasteita.

Liikkumispalveluissa kehityssuunta on kohti entistä monipuolisempaa palveluvalikoimaa, jossa on tarjolla kaikille käyttäjäryhmille joustavia, tehokkaita, saavutettavia ja ekologisia liikkumisen palveluita. Tarve lisääntyy varsinkin väestön ikääntyessä. Uusia mahdollisuuksia liikkumispalvelujen järjestämiseen aukeaa myös automaatiokehityksen myötä. Palveluiden toteuttamisessa hyödynnetään eri liikennemuotoja ja avointa tietoa julkisen ja yksityisen sektorin sekä käyttäjien välisessä yhteistyössä.

Koronavirus on vaikuttanut kevään 2020 aikana merkittävästi myös liikennejärjestelmään, erityisesti matkustajaliikenteeseen. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat vähentyneet eri liikennemuodoissa 70 - 90 prosenttia. Kysynnän vähentymisen myötä alan henkilöliikennepalveluja tarjoavat yritykset sekä toimivaltaiset joukkoliikenneviranomaiset ovat vakavissa vaikeuksissa. Rahtiliikenteessä kysynnän vaihtelu liikennemuodoittain on ollut epätasaisempaa. Tuonti- ja vientiliikenne ovat hiljalleen vähentymässä taloustilanteen heikentyessä. Kysyntä digitaalisille palveluille ja tietoliikenneverkoille on sen sijaan kasvanut merkittävästi kriisin johdosta.

Koronakriisin vaikutuksesta ihmisten liikkumistottumukset ja tavat voivat muuttua myös pidemmällä aikavälillä. Lisääntynyt etätö voi vaikuttaa henkilöliikenteen suoritetta vähentävästi, mutta osa muutoksista voi olla myös haitallisia kestävän kehityksen näkökulmasta. Vakiintunut etätöön lisääntyminen voi tulevaisuudessa vaikuttaa liikennejärjestelmään kohdistuviin odotuksiin ja sitä kautta mahdollisesti muodostaa tarpeen suunnata resursseja uudella tavalla. Koronakriisin sekä kasvavan etätöön vaikutukset liikkumistarpeeseen ja liikennejärjestelmään voivat olla moninaisia, minkä vuoksi niihin liittyvään tutkimuksen ja tutkimustulosten merkitys liikennejärjestelmäsunnittelussa kasvavat.

Joukkoliikenteen tuotanto on merkittävältä osin julkisen sektorin tuen varassa, minkä vuoksi julkisen talouden heikentyessä vaarana on myös julkisen henkilöliikenteen rahoitustason heikkeneminen. Koronaepidemian vaikutukset logistiikan toimintaan voivat olla pitkäkestoisia, sillä tuotanto- ja toimitusketjuissa tullaan todennäköisesti käsittelemään riskiä eri tavalla kuin ennen epidemiaa.

### 2.3. Alueellisia erityispiirteitä

#### Pohjois-Suomi

Liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuu Pohjois-Suomen osalta voimakkaasti elinkeinoelämän toimintaedellytysten vahvistaminen sekä kansainvälinen saavutettavuus ja liikenneyhteydet naapurimaihin. Erityisesti yhteistyö Barentsin alueen toimijoiden kanssa on tiivistä ja tärkeää.

Kansainvälisten yhteyksien kehittämisessä maaliikenneyhteyksien lisäksi alueen kehityksen kannalta olennaisia ovat myös satama- ja lentoliikenneyhteydet. Satamat ovat tärkeitä muun muassa laajan kehittyvän raskaan teollisuuden takia ja lentoliikenne ja lentoasemat korostuvat muun muassa voimakkaan matkailuelinkeinon turvaamiseksi.

Pohjois-Suomelle on ominaista monipuolinen elinkeinojen kirjo ja pitkät etäisyydet, jotka korostavat matka- ja kuljetusketjujen toimivuuden tärkeyttä. Alemman tieverkon kunto sekä vienteollisuuden tarpeet ovat olennaisia. Nykyisen liikenneinfrastruktuurin kunnossapitoa ja olemassa olevien, elinkeinoelämän kannalta hankalien pullonkaulojen kehittämistä korostetaan.

Pohjois-Suomessa on suuria kausivaihteluita liikennejärjestelmän käyttäjien määrässä. Suuret kausivaihtelut, pitkät etäisyydet, harva asutus sekä näiden ominaisuuksien aiheuttamat haasteet kestävän liikkumisen lisäämisessä osaltaan korostavat maksu- ja infojärjestelmien sekä solmupisteiden toimivuuden tärkeyttä. Erityisesti matkailijat ovat kohderyhmä, joiden parissa liikenteen palveluiden kehittämisessä on nähtävissä mahdollisuuksia.

## Itä-Suomi

Itä-Suomelle tunnusomaisia piirteitä ovat liikennejärjestelmänäkökulmasta keskuksien välisen yhteyksien huomioinen, kansainvälisten liikenneyhteyksien merkityksen korostuminen erityisesti kuljetusketjuissa, raideliikenteeseen nojaavat pitkämatkaiset matka- ja kuljetusketjut sekä raskaan teollisuuden merkitys.

Kaivannais- sekä maa- ja metsäteollisuuden suuren merkityksen vuoksi kuljetusketjujen toimivuus vähäliikenteiseltä verkolta pääväylille on tärkeää. Vientiteollisuuden kannalta olennaisia ovat kansainväliset yhteydet kaikissa liikennemuodoissa sekä olemassa olevan infrastruktuurin hyvä kunto.

Rataverkon kehittämisellä nähdään olevan suuri merkitys Itä-Suomen kehityksen ja hyvinvoinnin kannalta. Raideliikenne palvelee niin keskusten välisen henkilöliikenteen tarpeita kuin myös raskaan teollisuuden tarpeita mm. merkittäviin satamiin ja rajanylityspaikoille. Itä-Suomen erityispiirre on kattava sisävesiliikenneverkosto, jonka kehittäminen ja uudistaminen palvelee elinkeinoelämän toimijoita ja mahdollistaa myös matkailun kehittämistä.

Kehittyvä matkailuelinkeino sekä haja-asutusalueiden liikkumistarpeet luovat odotuksia liikuttamisen palveluiden kehittymiselle ja toimiville maksu- ja informaatiojärjestelmille. Monikeskustinen rakenne edellyttää solmupisteiden hyvää saavutettavuutta ja toimivuutta henkilöliikenteen näkökulmasta, jotta raideliikenteeseen pystytään tarjoamaan toimivaa syöttöliikennettä.

## Etelä-Suomi

Etelä-Suomessa liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuvat erityisesti toimivat ja vetovoimaiset matkaketjut, kuljetusketjujen toimivuus ja suurten solmupisteiden saavutettavuus sekä kansainväliset yhteydet.

Henkilöliikenteen toimivuuden ja kestävä liikenteen edistämiseksi olennaisia ovat runkoyhteyksien ja solmupisteiden toimivuus ja saavutettavuus sekä kattavat yhteensopivat maksu- ja informaatiojärjestelmät. Kestävä liikenteen edistämisessä on nähtävissä suuri päästövähennyspotentiaali johtuen väestön keskittymisestä alueelle, mikä synnyttää odotuksia julkisen henkilöliikenteen palvelutasolle.

Etelä-Suomen kehityksen nähdään olevan pitkälti riippuvainen logistiikan toimintaedellytysten kehittämisestä. Kansainvälisen liikenteen määrä on suuri ja tavaralogistiikan solmukohtien, kuten satamien, saavutettavuuden turvaaminen on keskeistä. Olemassa olevan liikenneinfrastruktuurin kunnolle ja liikennejärjestelmän toimivuudelle on odotuksia, koska näillä tekijöillä nähdään vaikuttavan yritysten sijoittautumispäätöksiin suotuisasti.

Turku-Helsinki-Tampere-kasvukolmion alueen merkitys bruttokansantuotteesta ja liikenteestä on merkittävä, minkä odotetaan myös näkyvän alueelle kohdistuvissa investoinneissa.

## Länsi-Suomi

Länsi-Suomessa korostuu liikennejärjestelmänäkökulmasta erityisesti läpikulkevan raideliikenteen suuri merkitys, hyvin monipuolisen elinkeinorakenteen moninaiset tarpeet ja verkottuneista työssäkäyntialueista johtuvat odotukset matkaketjuille.

Huolimatta rannikon satamiin suuntautuvista teollisuuden kuljetuksista, myös läpikulkuliikenteen merkitys on suuri läntisessä Suomessa. Päärata halkoo läntistä Suomea koko matkalta, mikä aiheuttaa erityisesti henkilöliikenteen syöttö- ja poikittaisliikenteelle erityistarpeita.

Vientiteollisuuden tarpeet korostuvat voimakkaasti rannikon kattavan satamaverkoston takia. Monipuoliset kuljetusketjut satamiin ovat avainasemassa, kun tarkastellaan elinkeinoelämän tarpeita. Vientiyritykset ovat sijoittuneet laajasti – niin haja-asutusalueille kuin kaupunkialueille. Erityisesti nykyisen liikenneverkon kunnossapito korostuu kuljetusketjujen näkökulmasta.

Verkottunut ja monikeskuksinen yhdyskuntarakenne edellyttää toimivia, työmatkaliikenteen tarpeita huomioivia matkaketjuja keskusten välillä. Liikkumispalveluiden kehittäminen haja-asutusalueilla on erityinen haaste.

### 3. Visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2050 – kestävä ja saavutettava Suomi

Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä toimii ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi ja takaa riittävän saavutettavuuden ihmisille ja elinkeinoelämälle. Liikenne toimii päästöttömästi ja liikkumisen ja logistiikan kustannukset ovat pienentyneet.

Digitaalinen murros on pyyhkäissyt läpi liikennejärjestelmän muokaten siitä aiempaa tehokkaamman ja turvallisemman tarjoten samalla parempia palveluita.

Ihmisten ja yritykset ovat pääasiassa tyytyväisiä liikennejärjestelmään. Liikennejärjestelmä on luonut edellytykset täsmälliselle, ennakoitavalle ja erityistarpeet huomioivalle liikenteelle. Asiakkailla on käytössään helposti saatavilla olevaa ja luotettavaa tietoa liikenteen palveluista. Liikenneturvallisuus on korkealla tasolla kaikissa liikennemuodoissa.

Työmatkaliikkuminen tapahtuu kaupungeissa, työssäkäyntialueilla ja kaupunkiseutujen välillä pääasiassa kestäville kulkutavoilla. Kävelen ja pyöräillen tehdyt matkat ovat merkittävästi korvanneet henkilöautoilla tehtyjä matkoja erityisesti kaupunkiseuduilla. Uusien monipuolisten liikkumisen ja kuljettamisen palveluiden käyttö on vakiintunut osa ihmisten arkea. Suomi tavoittelee johtajuutta liikenteen palveluiden ja teknologioiden kehittämisessä.

Kasvat kaupunkiseudut ovat talouskasvun vetureita ja elinympäristöiltään houkuttelevia. Taajamissa ja haja-asutusalueilla on käytössä nykyistä parempaa palvelutasoa tarjoavia ja ihmisten tarpeisiin vastaavia liikkumispalveluita. Henkilöautoilun kestävyys on parantunut vähäpäästöisempien käyttövoimien ja ajoneuvoteknologioiden kehittymisen myötä. Koko maassa on mahdollista käyttää fossiilittomia käyttövoimia.

Kansainvälinen liikenne toimii sujuvasti ja mahdollistaa monipuolisesti yritysten toimintamahdollisuudet Suomessa tukien alueiden kehittymismahdollisuuksia. Kuljetusketjujen toimintaa kaikissa liikennemuodoissa on tehostettu digitalisaation ja tiedon hyödyntämisen keinoin.

## 4. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset

### 4.1. Suunnitelman tavoitteet

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta, jotka ovat rinnakkaisia ja jotka kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta:

Saavutettavuus:

Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.

Kestävyys:

Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla.

Tehokkuus:

Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

### 4.2. Suunnitelman tavoitteita tarkentavat strategiset linjaukset

#### **Saavutettavuustavoitetta koskevat strategiset linjaukset**

Saavutettavuustavoite on jaettu strategisissa linjauksissa neljään osaan: alueiden kansainväliseen saavutettavuuteen, alueiden väliseen saavutettavuuteen, alueiden sisäiseen saavutettavuuteen ja matkojen ja kuljetusten palvelutasoon.

#### **1) Alueiden kansainvälinen saavutettavuus**

Suomen ja alueiden kansainvälistä saavutettavuutta parannetaan kustannustehokkaasti erityisesti elinkeinoelämän näkökulmasta:

- Kehitetään Helsinki-Vantaan lentoaseman toimivuutta ja saavutettavuutta kulkumuodosta riippumatta. Alle kolmen tunnin matka-ajan päässä Helsinki-Vantaan lentoasemalta olevien ihmisten osuus kasvaa. Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämisedellytyksistä huolehtiminen mahdollistaa myös toiminnan muilla lentoasemilla, jotka hyödynnevät uusia teknologisia ratkaisuja. Kehitetään matkaketjuja lentoasemille koko Suomessa.
- Kehitetään merenkulun toimintaedellytyksiä.
- Turvataan kansainvälisen liikenteen sujuvuus

#### **2) Alueiden välinen saavutettavuus**

Kehitetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä maakuntakeskusten välillä ja yhteyksiä Helsinkiin ja Helsingistä muualle Suomeen. Matka-ajat niiden kaupunkien välillä, joilla merkittävää pendelöintiä tai muuta matkustamista, lyhenevät keskimäärin. Joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoiluun paranee työssäkäynnin kannalta merkittävimmillä yhteysväleillä maakuntakeskusten välillä.

- Liikenneverkon palvelutasoa kehitetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeisiin ja alueilla, joissa liikennepalveluilla on erityisiä kehittämismahdollisuuksia. Erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan myös laskea vastaamaan vähenevää tarvetta (kustannustehokkuus).
- Työssäkäynnin, kestävien liikkumismuotojen ja kuljetusten edistämiseksi asetetaan väyläverkon palvelutasotavoitteet TEN-T-ydinverkkokäytävien (nykyinen ja käsitteilyssä oleva) radoille ja teille.
- Varmistetaan, että eri alueet ovat saavutettavissa kohtuullisessa ajassa jollain kulkumuodolla tai niiden yhdistelmällä.
- Markkinaehtoisten joukkoliikennepalveluiden kilpailuedellytyksiä edistetään ja peruspalveluiden tarjonnasta huolehditaan mahdollisimman kustannustehokkaasti alueilla, joilla markkinaehtoisia palveluita ei synny huomioiden alueelliset erityispiirteet.

### 3) Alueiden sisäinen saavutettavuus

Säilytetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeät yhteydet alueelta maakuntakeskuksiin ja muihin tärkeisiin keskuksiin.

- Alle tunnin matka-ajan päässä maakuntakeskuksesta olevien ihmisten määrä kasvaa.

Turvataan tieverkon laajuus nykyisellään asumisen tarpeisiin vastaamiseksi. Huomioidaan myös sisävesi- ja saaristoliikenteen mahdollisuudet.

### 4) Matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Kaikkien väestöryhmien ja yritysten tyytyväisyys liikennejärjestelmään paranee.

Liikenteen solmukohtien ja matkaketjujen toimivuutta kehitetään (liikennepalvelut, informaatio, muut palvelut).

Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuudet turvataan sosiaalisen kestävyuden takaamiseksi.

Liikenneverkko tukee ja edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta. Liikenneverkkoa laajennetaan vain, jos siten edistetään kestäviä rakenteita.

Tavaraliikenteessä parannetaan kuljetusten tehokkuutta ja päästövähennyksiä mm. digitalisaation keinoin ja mahdollistetaan siirtymistä kestävimpiin liikennemuotoihin.

Kaupunkilogistiikan edellytyksiä ja kestävyyttä parannetaan.

Tieliikenteen turvallisuutta parannetaan.

Toimivat, kattavat ja luotettavat viestintäverkot mahdollistavat työn tekemisen ja palveluiden käytön paikasta riippumatta.

### Kestävyystavoitetta koskevat strategiset linjaukset

Edistetään kestäviä liikkumismuotoja monipuolisella keinovalikoimalla erityisesti kaupunkiseuduilla, joilla päästövähennysten aikaansaaminen on väestöpohjan vuoksi kustannustehokasta. Kestäviä liikkumis- ja kuljetusmuotoja kehitetään myös kaupunkiseutujen ulkopuolella.

Valtio ja kaupunkiseudut kehittävät liikenneverkkoihin ja liikenteen palveluihin liittyvää sopimuksellista yhteistyötä.



Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät edistään ilmastotavoitteen saavuttamista.

**Tehokkuustavoitetta koskevat strategiset linjaukset**

Nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä.

Väyläverkon pullonkauloja pyritään ensisijaisesti ratkaisemaan kevyemmin ratkaisuin, esimerkiksi liikenteen hallinnan keinoin.

Uudet liikenneinvestoinnit edistävät kestäväää liikennettä ja niistä saatavat yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin investointikustannukset.

Liikenneverkon korjausvelkaa lyhennetään kustannustehokkaasti kysynnän mukaan.

Palveluiden osalta toimenpiteet suunnataan siten, että ne saavat aikaan mahdollisimman paljon päästövähennyksiä ja/tai saavutettavuutta suhteessa kustannuksiin.

Tehokkaan liikenteen ohjauksen ja digitalisaation mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti kaikissa liikennemuodoissa.

## 5. Toimenpideohjelma

### 5.1. Johdanto

Toimenpideohjelmaan on koottu valtion (ministeriöt, virastot, valtionyhtiöt) ja kuntien toimenpiteet, joilla liikennejärjestelmää kehitetään vuosien 2021-2032 aikana suunnitelman tavoitteiden mukaisesti.

Toimenpideohjelman valmisteluun ovat vaikuttaneet suunnitelmalle asetetut tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset, parlamentaarisen ohjausryhmän ohjaus, vertailuvaihtoehto eli tieto siitä, millaiseen tilanteeseen nykyisin päätetyillä toimenpiteillä päädytään vuoteen 2032 mennessä<sup>11</sup>, tutkimukset ja selvitykset (esimerkiksi Digirataselvitys<sup>12</sup>) sekä tieto liikennejärjestelmän nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksista<sup>13</sup>. Lisäksi toimenpideohjelman valmistelussa on huomioitu suunnitelman laatimisen aikainen laaja vuorovaikutus sidosryhmien kanssa.

Talouden osalta toimenpideohjelman valmistelun lähtökohtana on ensimmäisten suunnitelmavuosien (2021-2024) osalta julkisen talouden suunnitelma, vuoden 2020 talousarvio ja lisätalousarviot ja tämän jälkeen vuosina (2025-2032) vuoden 2024 julkisen talouden suunnitelman mukainen määrärahataso. Toimenpiteiden yhteydessä on esitetty toimenpiteestä valtiolle aiheutuvat kustannukset. Lisäksi toimenpiteistä valtiolle aiheutuvat kustannukset on koottu yhteen valtion rahoitusohjelmaan. Mikäli kustannuksia ei ole toimenpiteen yhteydessä esitetty, katetaan ne osana valtion perustoimintaa. Lähtökohta on, että toimenpideohjelmasta liikenteen hallinnonalalle aiheutuvat lisäkustannukset huomioidaan toimintamäärärahoissa tulevina vuosina.

Liikenneväylien osalta suunnitelman valmistelun aikana on koottu näkemys väyläverkon strategisesta tilannekuvasta<sup>14</sup>. Tämän lisäksi syksyn 2020 aikana valmistuu näkemys rataverkon kehityskuvasta vuoteen 2050 asti<sup>15</sup>. Nämä työt yhdessä muodostavat väyläverkon kokonais kuvan, jonka pohjalta toimenpiteitä on valittu toimenpideohjelmaan väyläverkon osalta ja jotka tarkentuvat suunnitelman valmistelun edetessä. Lisäksi suunnitelman valmistelun yhteydessä tarkastellaan vuoden 2019 alussa voimaan tulleen maanteiden ja ratojen pääväyliä ja niiden palvelutasoa koskevan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen toimivuutta<sup>16</sup>.

Palveluiden osalta pääpaino toimenpiteissä on henkilöliikenteessä johtuen siitä, että henkilöliikenteen palveluissa valtiolla ja kunnilla on suurempi rooli kuin tavaraliikenteen palveluissa, joista yritykset vastaavat. Henkilöliikenteen palveluiden osalta tarkastellaan erityisesti joukko liikenteen ja matkaketjujen kehittämistä, johon sisältyy myös muiden liikkumisen palveluiden kehittäminen. Kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvattaminen edellyttää lisäksi, että kysyntää ohjataan kestäviin liikkumismuotoihin myös henkilöautoilua hillitsevin toimenpitein.

<sup>11</sup> Vertailuvaihtoehto (Hankeikkuna, Liikenne 12): [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/7719f60c-e15c-4953-ab10-987f87788e1f/POYTAKIRJA\\_20200221133040.PDF](https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/7719f60c-e15c-4953-ab10-987f87788e1f/POYTAKIRJA_20200221133040.PDF)

<sup>12</sup> Digirataselvitys: <https://www.lvm.fi/-/kohti-digitaalista-ja-alykasta-rautatieliikennetta-1162918>

<sup>13</sup> Traficom:n tutkimuksia ja selvityksiä 4/2020: Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

<sup>14</sup> Liikenneverkon strateginen tilannekuva (Hankeikkuna, Liikenne 12): [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/7021db82-8dac-47d3-bcf1-f47471a093bd/MUISTIO\\_20200416124918.pdf](https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/7021db82-8dac-47d3-bcf1-f47471a093bd/MUISTIO_20200416124918.pdf)

<sup>15</sup> Väyläviraston selvitys rataverkon kehityskuvasta valmistuu syksyllä 2020.

<sup>16</sup> Väyläviraston selvitys pääväyläasetuksesta valmistuu syksyllä 2020.

Näitä tarkastellaan erityisesti valtiovarainministeriön liikenteen verotusta ja maksuja käsittelevässä työryhmässä sekä fossiilittoman liikenteen tiekarttatyössä.

Toimenpideohjelmassa tarkastellaan myös liikennejärjestelmän tukitoimia, joita ovat esimerkiksi liikenteen hallinta sekä viestintäverkot. Tähän kokonaisuuteen sisältyy myös tiedon ja digitalisaation hyödyntämismahdollisuuksien tarkastelu liikennejärjestelmässä. Digitalisaation edistäminen ja tiedon täysimääräinen hyödyntäminen on teollisuuden keskeinen kilpailukytekijä sekä myös väestön hyvinvoinnin luoja. Digitalisaation ja tiedon hyödyntämisellä pyritään tuottavuuden kasvattamiseen ja jo olemassa olevien rakenteiden täysimääräiseen hyödyntämiseen sekä uuden kestäväen kasvun sekä uusien palvelujen ja liiketoiminnan luomiseen. Tämä on olennaista myös julkisten palvelujen parantamiseksi. Kestävällä tavalla toteutettu digitalisaatio voi edistää myös yhteiskunnan resilienssiä ja toimintavarmuutta. Pilotoimalla ja kokeilemalla pystytään testaamaan uusia toimintamalleja ja viemään niistä parhaita käyttöön.

Toimenpideohjelmassa tarkastellaan lisäksi liikennejärjestelmään liittyviä alueellisia erityiskysymyksiä, kansainvälistä vaikuttamista sekä liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittämistä. Toimenpideohjelman lopussa on koonteja rahoitusvarauksista sekä aiemmin käsitellyistä toimenpiteistä aihepiireittäin.

## 5.2. Liikenneverkot ja liikenteen solmukohdat

### 5.2.1. Valtion väyläverkko

Perusväylänpidolla pidetään olemassa oleva valtion väyläverkko tarkoituksenmukaisessa kunnossa sekä varmistetaan päivittäinen liikennöitävyys. Perusväylänpidon kokonaisuus on jaettu tuotteittain. Väylänpidon eri tuotteita ovat väyläverkon hoito (esim. talvihoito), väyläverkon korjaukset, väyläverkon parantaminen ja väyläverkon käyttöä edistävät liikennepalvelut, kuten jäänmurto. Hoidolla varmistetaan liikenneverkon päivittäinen liikennöitävyys. Korjauksissa keskitytään liikenneverkon ja sen erityisrakenteiden kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvien vaurioiden korjaamiseen ja uusitaan toimivuudeltaan heikkeneviä rakenteita. Parantamisilla pidetään väylien palvelutaso lisääntyneen liikenteen ja maankäytön sekä kestäväen liikenteen edistämisen tavoitteiden edellyttämällä tasolla. Liikennepalvelut ovat pitkälti toimenpideohjelmassa liikenteen tukitoimissa kuvattuja asioita, kuten liikenteen hallintaa ja ohjausta sekä toisaalta alueellisista erityispiirteissä käsiteltyä maantielauttaliikennettä. Liikennepalveluihin sisältyy myös talvimerenkulku. Valtion liikenneverkkoon kohdistuvista toimenpiteistä vastaa pääasiallisesti Väylävirasto.

Hoito, valtaosa korjauksien rahoituksesta sekä liikennepalvelut on sidottu pitkäaikaisin sopimuksin. Sidotun rahoituksen osuus perusväylänpidon rahoituksesta on noin 60–70 prosenttia.

- Perusväylänpidon rahoituksen lähtökohtana on 1,4 mrd. euron vuosittainen rahoitus vuodesta 2025 lähtien. Vuoteen 2024 asti edetään olemassa olevien kehyspääötösten mukaisesti, jolloin perusväylänpidon taso on hallitusohjelman mukaisesti noin 1,3 mrd. euroa vuodessa.
- Kaikkien väylämuotojen hoidossa ja korjauksissa huomioidaan vuodesta 2025 alkaen kustannustason nousu. Viimeisimpien kymmenen vuoden aikana kustannustason nousu

on ollut noin 2,5 % vuodessa<sup>17</sup>. Valtio lisää liikennejärjestelmään talousarviossa kohdistettuja määrärahoja kehyskauden (vuoden 2024) jälkeen arvioidun perusväylänpidon kustannustason nousun verran (kehylisäys). Perusväylänpidon määrärahatarve vuonna 2032 olisi arviolta noin 1,67 mrd. euroa (suunnittelukaudella lisäys yhteensä noin 966 miljoonaa euroa).

Nykyisen kehystason mukaisella talousraamilla kustannustason nousun huomiointi ei mahdollistaisi lainkaan liikenneverkon kehittämistä. Mikäli kustannustason nousu katettaisiin perusväylänpidon sisältä, liikenneverkkoa ei pystyttäisi parantamaan lainkaan.

### Perusväylänpito

- Rahoituksen kohdentamisessa priorisoidaan hoidon ja käytön, korjauksen ja liikenteen hallinnan tarpeet pääväyläverkolla ja tavoitellaan liikenneverkkojen sujuvaa ja turvallista käyttöä.
- Väyläverkon palvelutaso sovitetaan erityisesti elinkeinoelämän ja työssäkäynnin sekä liikennepalveluiden tarpeisiin. Asumisen tarpeisiin vastataan perusväylänpidon toimin. Erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea vastaamaan vähentynyttä tarvetta.
- Valtion väyläverkon korjausvelkaa lyhennetään kustannustehokkaasti kysynnän mukaan priorisoiden elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet. Osalla vähäliikenteisiä verkkoja korjausvelka voi kasvaa. Väyläverkon korjausvelka vähenee suunnitelmakaudella arvion mukaan 2,8 mrd. eurosta 2,2 mrd. euroon.

### Väyläverkon kehittäminen

Liikenneverkkojen kehittämisen investointitarpeet ovat moninkertaiset käytettävissä olevaan rahoitukseen nähden. Kehittämisen rahoituksen tarkempi kohdentuminen on kuvattu väylämuodoittain jäljempänä. Vuoden 2020 neljännen lisätalousarvion mukaisesti valtio sitoutuu Laurila–Tornio-valtakunnan raja -raideyhteyden sähköistykseen. Hanketta Kemin Ajoksen meriväylän syventäminen valtio varautuu rahoittamaan 26,5 milj. eurolla. Hanketta Oulu–Kemi-rataosan välityskyvyn parantaminen ja kohtausraiteet valtio varautuu rahoittamaan 15 milj. eurolla. Kesäkuussa 2020 on syntynyt neuvottelutulos valtion sekä Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseutujen välillä maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -sopimuksista.

- Valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen rahoitusta 3-231 M e/v. vuosina 2021-2032 (sis. Digirata) (yhteensä 1472 M e).
- Tämän lisäksi valtio varaa yhteensä 2-100 M€ vuodessa kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettuihin uusiin sopimusluonteisiin infrahankkeisiin ja mahdollisiin palveluiden kehittämiseen vuosina 2023-2032 (yhteensä 689 M e). Suunnittelukauden alkupuolella rahoitus kohdentuu pääasiassa kestävästä liikennettä palvelevaan infrastruktuuriin kaupunkiseuduilla ja valtion verkolla.

<sup>17</sup> Tilastokeskus, maarakennuskustannusindeksit.

### Rahoituspohjan laajentaminen

- Valtio vahvistaa ja monipuolistaa sopimuksellista yhteistyötä myös muiden kuin MAL-sopimuksissa mukana olevien kuntien kanssa infrahankkeiden rahoituksessa. Sopimuksellisen yhteistyön kehittämistä tarkennetaan suunnitelman valmistelun edetessä.
- Valtio selvittää mahdollisuutta hyödyntää hyötyjä maksaa -mallia nykyistä laajemmin liikenneverkon kehittämis- ja parantamishankkeiden rahoituksessa, jotta liikenneinvestointien toteuttamisella saatavat hyödyt realisoituvat mahdollisimman nopeasti.
- Valtio selvittää kustannustehokkaimmat rahoitusmallit ja nostaa suoran talousarviorahoituksen rinnalle erillishoito ratkaisuja hankekohtaisesti.
- EU-rahoitusinstrumentteja (mm. CEF-rahoitus ja EU:n elpymis- ja palautumistukiväline) hyödynnetään hankekohtaisesti mahdollisimman laajasti.

### Tiedon ja uusien toimintamallien hyödyntäminen valtion väylänpidossa

- Nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja liikenneverkon puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä. Liikenneverkon toimivuuden kannalta kriittisiä puutteita ja pullonkauloja pyritään ensisijaisesti ratkaisemaan kevyemmin ratkaisuin, esimerkiksi liikenteen hallinnan keinoin.
- Valtio (Väylävirasto) kehittää valtion liikenneverkkoja koskevien staattisten tietojen kattavuutta ja laatua mm. automaattiliikenteen ja väyläomaisuuden hallinnan tarpeisiin.
- Selvitetään Väyläviraston johdolla mahdollisuuksia nykyistä laajempaan dynaamisen tiedon keruun ja analysoinnin hyödyntämiseen väylien kunnossapidossa huomioiden muun muassa tehokkaan omaisuuden hallinnan, talvihoidon, automaation sekä logistiikan tarpeet. Työssä voidaan hyödyntää olemassa olevia työkaluja, kuten Ilmatieteen laitoksen olosuhdehavaintoja ja tietomallinnusta.

Staattisen ja dynaamisen tiedon hyödyntämisen ja kehittämisen kustannukset ovat osa pilotihankkeiden rahoitusta. Pilotihankkeiden ja selvitysten rahoitus on kuvattu rahoitusvarauksia koskevassa kappaleessa.

### Liikenneverkon luokittelutarpeet

Liikenneverkkoa pidetään kunnossa ja kehitetään palvelutasotavoitteiden mukaisesti. Palvelutaso on määritelty maanteiden ja ratojen pääväylien osalta pääväyläasetuksessa sekä laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

- Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tarkastellaan pääväyläasetuksen muutostarpeita. Myöhemmin arvioidaan myös tieliikenteen automaatiokehityksen huomioimisen tarve.

- Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla päivitetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain edellyttämä maanteiden toiminnallinen luokitus vastaamaan nykytarpeita. Tässä yhteydessä tarkastellaan erityisesti maantie- ja yksityistieverkkojen rajapintoja yksityisteiden yhteiskunnallinen merkitys huomioiden.

### Automaatio

- Laaditaan liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston sekä Väyläviraston johdolla arvio tavoiteltavasta tieliikenteen automaation tasosta väyläverkon (myös katuverkko) osilla sekä näkemys arvion mukaisista automaatiota edistävistä toimenpiteistä ja erityisesti mahdollisista ongelmakohtista.
- Edellä mainitun arvioinnin jälkeen liikenne- ja viestintäministeriö arvioi tarvetta olemassa olevaa lainsäädäntöä täydentäville ja automaatiota edistävälle maanteiden palvelutasoa ja kunnossapidon tasoa ohjaaville säädöksille.
- Valtio yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa toteuttaa liikenteen automaatiota edistäviä pilotteja ja kokeiluja kaikissa liikennemuodoissa. Toimenpiteet tarkentuvat automaation lainsäädäntö- ja toimenpidesuunnitelmaa koskevan työn edetessä.

### **5.2.1.1. Rataverkko**

Niin pääväyläverkolle kuin myös vähäliikenteisellekin rataverkolle kohdistuu suunnittelukaudella merkittäviä peruskorjaus- ja parantamistarpeita. Valtio pyrkii vastaamaan tarpeisiin rahoitustason korotuksella, mutta vähäliikenteisen rataverkon liikennöitävänä pitäminen on haasteellista huomioiden akuutit korjaus- ja parantamistarpeet vilkkaasti liikennöidyllä verkolla.

- Valtio kasvattaa ratojen korjaus- ja parantamisrahoitusta merkittävästi suunnittelukauden loppua kohti niin, että vuonna 2032 käytössä on jopa noin 170 M€ enemmän rahoitusta kuin nykytilanteessa. Kustannukset: 211 M € - 403 M € vuodessa, keskimäärin 346 M € vuodessa (ratojen korjaukset ja parantaminen yhteensä, jotka ovat osa perusväylänpidon määrärahaa).
- Rahoitusta kohdistetaan ratojen peruskorjauskohteisiin merkittävimmillä rataosuuksilla sekä parantamiseen elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tukemiseksi
  - Kaupunkiseuduilla erityisesti kestävän liikkumisen edistämiseksi. Kustannukset: 2-5 M € vuodessa.
  - Tasoristeysturvallisuuden parantamiseksi. Kustannukset: 15-20 M € vuodessa.
  - Linjaosuuksien ja ratapihojen toimivuuden parantamiseksi. Kustannukset: 10-20 M € vuodessa.
  - Raakapuun kuormauspaikkojen parantamiseksi. Kustannukset: 2-5 M e vuodessa.
- Valtio korvaa vanhentuvan junien kulunvalvontajärjestelmän toteuttamalla Digirata-selityksen mukaiset toimenpiteet. Kustannukset: 2,5-85 M€ vuodessa vuosina 2021-2032.

- Rataverkon kehittämisessä keskitytään muutamaaan rataverkon toimivuuden kannalta kriittisimpään ja vaikuttavimpaan isoon kohteeseen huomioiden hankeyhtiöiden eteneminen ja nojautuen näkemykseen rataverkon kehityskuvasta vuoteen 2050 asti. Muuten rahoitusta kohdennetaan akuutteihin ja kiireellisiin pienempiin kohteisiin muualla rataverkolla. Välityskyvystä huolehtiminen priorisoidaan matka-aikojen lyhentämisen edelle. Pääpaino on pääväyläverkossa, jolle tarpeetkin pääasiassa kohdistuvat. Kustannukset 24-126 M e/v. vuosina 2021-2032 (yhteensä 600 M e).
- Liikenne- ja viestintävirasto sekä Väylävirasto selvittävät alueellisen junaliikenteen kehittämistarpeita sekä -mahdollisuuksia valtakunnallisesta näkökulmasta huomioiden seudulliset näkemykset. Osana tätä selvitystyötä virastot selvittävät yhdessä muiden toimijoiden kanssa muun muassa seudullisen raideliikenteen kehittämiskäytännön esitetyä duoraitiotieliikennettä ja sen edistämismahdollisuuksia sekä kyseisen järjestämistavan edistämiseen liittyviä kustannuksia, haasteita ja hyötyjä.

#### 5.2.1.2. **Maantieverkko**

Pelkästään maanteiden pääväylien merkittävimmät investointitarpeet ovat noin 2-3 mrd. euroa seuraavan noin 10 vuoden aikana. Maanteiden rahoitus nousee suunnittelukauden loppua kohden johtuen ostovoiman muutoksen huomioimisesta, mikä mahdollistaa korjausvelan lyhentämisen, mutta hyvin rajallisesti liikenneverkon parantamista tai kehittämistä. Toteuttamatta jää mm. elinkeinoelämän toimintaedellytysten kannalta merkittäviä parantamiskohteita, akuutissa korjaustarpeessa olevia isoja siltoja sekä paljon muita pieniä kustannustehokkaita toimenpiteitä.

- Talvihoidossa huomioidaan ilmastonmuutoksesta aiheutuvat sopeutumistarpeet ja talvihoidon korotettu taso turvataan myös tulevaisuudessa.
- Korjausvelkaa vähennetään pääväyläverkko priorisoiden huomioiden myös elinkeinoelämän tarpeet alemmalla tieverkolla.
- Käytössä olevaa hyvin rajallista parantamisrahoitusta kohdistetaan
  - välttämättömiin alueellisiin elinkeinoelämän kohteisiin 20-25 M€ vuodessa
  - liikenneturvallisuutta parantaviin kohteisiin, kuten pieniin tie- ja liittymäjärjestelyihin 5-10 M€ vuodessa
  - kävelyä ja pyöräilyä edistäviin kohteisiin 5-10 M€ vuodessa
  - liityntäpysäköintiin 2-5 M€ vuodessa

Kustannukset: 92 M€ - 30 M€ (keskimäärin 43 M€) vuodessa (yhdessä korjauksien kanssa 305 M€ - 422 M€), jotka ovat osa perusväylänpidon määrärahaa.

- Maantieverkon kehittämisessä rahoitusta kohdistetaan pääväylien merkittävimpiin kohteisiin ja palvelutason parantamiseen pistemäisissä kohteissa suunnitelman tavoitteiden ja strategisten linjausten mukaisesti. Lisäksi parannetaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä muulla tieverkolla kohdistuen rahoitusta muutamiin kriittisiin siltakohteisiin sekä satama- tai terminaaliyhteyksiin. Kustannukset 16-82 M e/v. vuosina 2021-2032 (yhteensä 402 M e).
- Yhteistyössä valtion toimijoiden, kuntien ja yritysten kanssa laaditaan suunnitelma valtakunnallisen raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirtokuormaalueverkon kehittämisestä.

Tämän pohjalta laaditaan toteuttamissuunnitelma, jossa määritetään verkon kehittämistarpeiden lisäksi mm. yhteistoimintamalli eri osapuolten roolista ja huomioidaan mahdollisuudet reaaliaikaisen informaatiojärjestelmän kehittämiseksi. Taukopaikka- ja siirto-kuormausalueverkon kehittämistä toteutetaan siellä, missä tarve on suurin ja suunnitelmat valmiita. Toimenpiteet ja verkon kehittäminen sovitetaan yhteen maankäytön suunnittelun kanssa ja ne huomioidaan mm. tulevissa MAL-sopimuksissa.

### **5.2.1.3. Vesiväyläverkko ja talvimerenkulku**

Vesiväyläverkko palvelee ensisijaisesti elinkeinoelämän tarpeita. Elinkeinoelämän tarpeissa voi tapahtua nopeita muutoksia, jotka vaikuttavat merkittävästi hankkeiden toteutustarpeeseen. Sisävesiliikenteen kysymykset on käsitelty jäljempänä osana alueellisia erityispiirteitä.

- Valtio kehittää merenkulun toimintaedellytyksiä huolehtimalla turvalaitteiden tarkoituksenmukaisesta kunnosta ja lisäämällä parantamisrahoituksella älykkäitä turvalaitteita kauppamerenkulun väylille erityisesti alueilla, joilla kehitetään merenkulun automaatiota. Kustannukset 15 M€-19 M€/v., jotka ovat osa perusväylänpidon määrärahaa (vesiväylien korjaus ja parantaminen).
- Meriväylien kehittämisessä mahdollistetaan uudet merkittävät teollisuuden investoinnit ja niihin liittyvä merikuljetusten kasvu. Kustannukset 4-20 M e/v. vuosina 2021-2032 (yhteensä 100 M e).
- Valtio kehittää talvimerenkulkua mm. selvittämällä vaihtoehdot tehdä kalustohankintoja yhdessä Ruotsin kanssa. Talvimerenkulun rahoitusta nostetaan suunnittelukauden loppua kohti huomioiden jäänmurtajien korjauksien lisätarve. Lisäkustannukset 20 M € vuodessa nykyisten jäänmurron kustannusten lisäksi.

### **5.2.1.4. Väyläverkon suunnittelu**

- Valtio pyrkii väylien suunnittelussa ennakointiin muun muassa CEF-rahoitushakujen (Verkkojen Eurooppa -rahoitusväline, Connecting Europe Facility) hyödyntäminen huomioiden. Priorisoidaan CEF-hakujen kriteerien mukaiset suunnittelukohteet oikea-aikaisesti.
- Hankearviointi laajennetaan koskemaan yhä suurempaa joukkoa suunnittelukohteita, myös perusväylänpidon rahoituksella rahoitettavia parantamishankkeita.
- Valtio luo systemaattisen polun esiselvityksistä lakisäätteisten väyläsuunnitelmien laatimiseen ja siitä päätöksentekoon, jossa hyödynnetään laaja-alaisesti hankearviointitietoa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja strategiset linjaukset ohjaavat prosessia. Hankearviointitiedon parempi hyödyntäminen palvelee päätöksenteon läpinäkyvyyden lisäämistä.
- Väyläverkon suunnitteluun ei kohdisteta merkittävästi nykyistä suurempia määrärahoja, mutta huomioidaan, että suurimpien kehittämishankkeiden (mm. isot ratahankkeet) suunnitteluun tarvitaan erillisiä rahoitusta tai -ratkaisua.



Liitty seuraaviin strategiaan linjauksiin:

- **alueiden välinen saavutettavuus**
- alueiden sisäinen saavutettavuus
- **matkojen ja kuljetusten palvelutaso**
- **alueiden kansainvälinen saavutettavuus**
- tehokkuus
- kestävyys

### 5.2.2. Yksityistiet

Valtio ja kunnat avustavat yksityisteitä rakentamisessa ja kunnossapidossa. Valtion ja kunnan avustamisen ehtona on, että tiellä on tiekunta. Valtion määrärahaa käytetään tasa-arvoisen liikkumisen turvaamiseen sekä pysyvän asutuksen ja elinkeinoelämän tarvitsemien teiden avustamiseen. Kuntien myöntämällä yksityistieavustuksilla on merkittävä rooli valtion avustusten rinnalla, mutta kunnat päättävät yksityistieavustusten suuruudesta itse.

- Valtio nostaa yksityisteiden tienpitoon vuosittain myönnettävien valtionavustusten määrärahatason 25 miljoonaan euroon vuodessa vuosille 2021-2032. Lisäksi valtio korottaa yksityistieavustusten avustusprosenttia. Lisäkustannukset: 12 M e/v.

Liitty seuraaviin strategiaan linjauksiin:

- **matkojen ja kuljetusten palvelutaso**
- **alueiden sisäinen saavutettavuus**

### 5.2.3. Katuverkko

- Kunnat panostavat katuverkon kunnossapitoon mahdollisuuksien mukaan ja pyrkivät vähentämään katuverkon korjausvelkaa kustannustehokkaasti huomioiden esimerkiksi tie liikenteen automaation edellytykset edellä mainitun automaation tason arviointimenpiteen mukaisesti.
- Kunnat kehittävät katuverkkoa koskevien staattisten tietojen kattavuutta ja laatua mm. automaattiliikenteen ja omaisuuden hallinnan tarpeisiin vastaavasti kuin valtio omistamansa väyläverkon osalta.
- Kunnat yhdessä satamien ja valtion kanssa varmistavat, että henkilöliikenteen kannalta tärkeät yhteydet solmupisteisiin sekä tavaraliikenteen kannalta tärkeät yhteydet muun muassa satamiin niin katu- kuin maantieverkollakin ovat sujuvia ja turvallisia sekä mahdollistavat täsmälliset matkat ja kuljetukset. Toimijat pyrkivät yhdessä kehittämään ratkaisuja (esim. hinnoittelumallit, digitaaliset ratkaisut ja liikenteen ohjaus), joilla liikenteen sujuvuus paranee ja kaupunkiliikenne pidetään turvallisena. Tarvittavista toimenpiteistä voidaan sopia MAL-sopimuksissa.

- Kunnat pyrkivät huolehtimaan siitä, ettei katuverkko muodosta tärkeimmillä HCT (High Capacity Transport) -rekkujen reiteillä esteitä sujuville kuljetuksille. Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä kuntien kanssa selvittää maantie- ja katuverkon pullonkaulat nykyisille HCT-kuljetuksille osana elinkeinoelämän kanssa tehtävää yhteistyötä.

Liittyy seuraaviin strategisiin linjauksiin:

- **matkojen ja kuljetusten palvelutaso**
- alueiden sisäinen saavutettavuus
- alueiden kansainvälinen saavutettavuus

#### 5.2.4. Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri

Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri ja hoidon taso erityisesti talvella vaikuttavat merkittävästi kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuteen.

- Valtio ja kunnat jatkavat kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin parantamista katuverkolla. Valtio jatkaa valtionavustusta kunnille katuverkkoa koskeviin hankkeisiin. Rahoituksesta kohdistuu osa suurimmille kaupunkiseuduille sekä uusille MAL-seuduille (Kuopio, Jyväskylä ja Lahti). Valtionavustuksen ehtona on kuntien omarahoitusosuus. Lisäkustannukset 11-23 M e/v. (valtion osuus) vuosina 2022-2032 (yhteensä 193 M e). Toimenpidettä voidaan tarkentaa fossiilisen liikenteen tiekarttatyön etenemisen perusteella.
- Valtio kehittää yhteistyössä kuntien kanssa kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria valtion verkolla ja pitää olemassa olevaa verkkoa kunnossa osana perusväylänpitoa. Toimenpide on kuvattu infrastruktuurin parantamisen osalta edellä maantieverkon parantamishankkeita käsittelevässä kohdassa.
- Kunnat tukevat kävelyn ja pyöräliikenteen lisäämistä laatimalla esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämishoelmia (ml. kaupunkipyöräjärjestelmät) osana liikennejärjestelmäsuunnittelua ja kehittävät yhdessä valtion kanssa pyöräilyä koskevan tiedon laatua ja saatavuutta.

Liittyy seuraaviin strategisiin linjauksiin:

- **matkojen ja kuljetusten palvelutaso**
- **kestävyys**
- tehokkuus

### 5.2.5. Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnillä tarkoitetaan julkista liikennettä välittömästi palvelevaa pysäköintiä ja se palvelee sujuvien matkaketjujen muodostamista. Liityntäpysäköinnin järjestää useimmiten kunta.

- Valtio (Väylävirasto) varaa kuntien kanssa tehtäviin liityntäpysäköinnin kehittämishankkeisiin perusväylänpidon rahoitusta valtion väyläverkkoon liittyvän liityntäpysäköinnin rahoittamiseksi. Toimenpide on kuvattu edellä maantieverkon parantamishankkeita käsittelevässä kohdassa.
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) suuntaa avustusta katuverkon liityntäpysäköintialueiden kehittämiseen vuodesta 2022 alkaen. Avustus mahdollistaa valtion rahoituksen kohdistumisen nykyistä kattavammin katuverkon liityntäpysäköintikohteisiin (metro- ja kaupunkiraideliikenteen liityntäpysäköinti). Suurimmilla kaupunkiseuduilla kiinnitetään erityishuomiota pyörien liityntäpysäköintiin. Avustuksissa kiinnitetään huomiota myös siihen, että liityntäpysäköintipalveluita kehitetään yhteentoimiviksi joukkoliikenteen ja muiden palveluntarjoajien lippu- ja maksujärjestelmien kanssa. Osa rahoituksesta kohdennettaisiin suurimmille kaupunkiseuduille ja uusille MAL-seuduille. Valtionavustuksen ehtona olisi kuntien omarahoitusosuus. Kyseessä olisi liityntäpysäköintiin kohdistettava lisämääräraha, eikä se edellyttäisi uuden tukimuodon perustamista. Kustannukset: 10 M/v. vuosina 2022-25 (yhteensä 40 M e).
- Valtio koordinoi liityntäpysäköintiin liittyvää valtion rahoitusta osana joukkoliikenteen yhteistyön ja henkilöliikenteen solmupisteiden palvelutason kehittämistä siten, että liityntäpysäköintiä kehitetään tarpeiden mukaan ja johdonmukaisesti.

Liitty seuraaviin strategisiin linjauksiin:

- alueiden sisäinen saavutettavuus
- **matkojen ja kuljetusten palvelutaso**
- **kestävyys**
- tehokkuus

### 5.2.6. Satamat

Satamien palvelut tuotetaan kysynnän mukaan kaupallisin perustein. Valtion rooli liittyy erityisesti satamiin johtaviin liikenneväyliin merellä ja takamaalla. Vesiväylähankkeiden toteutuksessa on viime vuosina hyödynnetty ns. hyötyjä maksaa -periaatetta, jossa satama on osallistunut vesiväylähankkeiden toteutukseen valtion väyläverkolla. Yhteistyö vesiväylähankkeiden rahoituksessa on nopeuttanut hankkeiden toteutusta ja näin ollen palvelut loppukäyttäjien eli sataman asiakkaiden tarpeita. Hyötyjä maksaa -mallin soveltamisessa ja rahoitusosuuksissa on ollut menneinä vuosina vaihtelevia käytäntöjä. Satamien kustannusosuus valtion väyläverkolla on vaihdellut 0-50 % välillä.

- Hyödynnetään valtion ja satamien yhteisrahoitusta vesiväylähankkeiden toteutuksessa mahdollisuuksien mukaan. Määritetään yhtenäiset käytännöt satamien ja valtion yhteishankkeille ja taataan oikeudenmukainen kohtelu eri toimijoiden välillä.
- Valtio kehittää satamien maaliikenneyhteyksiä pääväyläasetuksen mukaisesti hankearviointitietoa hyödyntäen. Hankkeiden rahoituksessa hyödynnetään hyötyjä maksaa -periaatetta tarkoituksenmukaisesti ja tasapuolisten periaatteiden pohjalta eri satamien välillä.
- Satamat ja varustamot hyödyntävät CEF-rahoitushaut täysimääräisesti (merten moottoritiet, digitalisaatio ja automaatio sekä vaihtoehtoiset käyttövoimat).
- Kunnat satamien omistajina ja yritykset edistävät satamien digitalisaatiota ja varautuvat automatisoituvaan merenkulkuun erityisesti alueilla, joilla kehitetään merenkulun automaatiota.

Liittyä seuraaviin strategisiin linjauksiin:

- **matkojen ja kuljetusten palvelutaso**
- **tehokkuus**
- **alueiden kansainvälinen saavutettavuus**

### 5.2.7. Lentoasemaverkosto ja lentopaikat

Finavia Oyj:n omistuksessa oleva lentoasemaverkosto toimii ns. verkostoperiaatteella, mikä tarkoittaa sitä, että kannattavien lentoasemien (lähinnä Helsinki-Vantaan lentoasema), tuotoilla katetaan muiden lentoasemien ylläpitoa. Verkostoon kuuluvilla lentoasemilla sovelletaan yhtenäistä hinnoittelua. Alueellisille lentoasemille voidaan myöntää valtion tukea, mikäli ne eivät kuulu Finavian lentoasemaverkostoon ja täyttävät EU:n asettamat ehdot.

- Valtio, kunnat ja yritykset yhdessä kehittävät Helsinki-Vantaan lentoaseman toimivuutta ja toimintaedellytyksiä. Valtio vaikuttaa EU:ssa siihen, että lentoasemat voivat jatkaa verkostoperiaatteella. Kehitetään matkaketjuja lentoasemille koko maassa.
- Valtio yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa arvioi lentoliikenteen kehitysnäkymiä Finavian lentoasemilla ja vaikutuksia lentoliikenteen palvelutasoon eri alueilla mm. koronatilanteen vaikutukset huomioiden. Toimenpiteen jatkovalmistelussa huomioidaan Kokkolan, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän ja Kemin lentoliikenneyhteydet -työryhmän<sup>18</sup> työn tulokset.
- Jatketaan valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille sekä lentoliikenteen tukea tulevana 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. Kustannukset: noin 1 M e/v., kuten nykyisinkin.
- Suunnitelman jatkovalmistelussa huomioidaan digi-ilmailun kehittämistä käsittelevän työryhmän<sup>19</sup> työn tulokset.

Liittyy seuraaviin strategisiin linjauksiin:

- matkojen ja kuljetusten palvelutaso
- **alueiden välinen saavutettavuus**
- **alueiden kansainvälinen saavutettavuus**

<sup>18</sup> Kokkolan, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän ja Kemin lentoliikenneyhteydet –työryhmä (Hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM050:00/2020>

<sup>19</sup> Digi-ilmailun kehittäminen (Hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2020>

### 5.3. Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut

#### 5.3.1. Henkilöliikenteen palvelut

##### 5.3.1.1. Joukkoliikenne

Joukkoliikenne on Suomessa pääosin julkisesti rahoitettua. Erityisesti kunnilla on merkittävä rooli joukkoliikenteen rahoittamisessa. Pitkämatkainen joukkoliikenne (juna- ja linja-autoliikenne sekä lentoliikenne) toimii pääasiassa markkinaehtoisesti. Joukkoliikenteen kehittämisessä on tärkeää kiinnittää huomiota siihen, että kehittämisedellytykset riippuvat monen eri tahon ja toimijan yhteistyöstä. Esimerkiksi henkilöjunaliikennöinnin lisääminen edellyttää, että kalustoa on saatavilla ja että rataverkko (ml. asemat, laiturit) mahdollistaa lisäykset. Eri toimijoiden välisen yhteistyön tiivistämistä tarvitaan niin joukkoliikenteen viranomaisten, palveluntarjoajien, eri kulkumuotojen kuin paikallis- ja kaukoliikenteen välillä. Suunnittelukaudella kalusto ja raidekapasiteetti muodostavat henkilöjunaliikenteen tarjonnan merkittäväälle lisäämiselle rajoitteita. Alla esitetyjä toimenpiteitä voidaan tarvittaessa täydentää erikseen sovittaessa valtion ja kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin infrahankkeisiin ja palveluiden kehittämiseen varatulla rahoituksella erityisesti suunnittelukauden loppupuolella.

##### Yhteistyö ja seuranta

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) kehittää joukkoliikenteessä toimivaltaisten viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyötä ja tarkastelee joukkoliikenteen toteuttamisjärjestelmän kehittämistarpeita tulevana vuosina. Yhteistyön tavoitteena on eri tavoin tuotettujen ja eri liikennemuodoilla järjestetyn liikenteen parempi yhteensovittaminen ja tehokkaampi hyödyntäminen sekä infra- ja kalustokehittämisen kytkeminen tiiviimmin osaksi palvelujen kehittämistä.
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) seuraa joukkoliikennetuen vaikutuksia erityisesti liikenteen päästöihin ja saavutettavuuteen. Vaikutukset huomioidaan joukkoliikennerahoituksen suuntaamisessa. Alla esitettävät joukkoliikenteen lisärahoituksen kohdentumiset ovat tämänhetkisiä arvioita, joita täsmennetään vaikutuksista saatavan tiedon tarkentumassa.

##### Pitkämatkainen joukkoliikenne

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto) selvittää kokonais kuvan markkinaehtoisesta ja julkisen liikenteen palvelutarjonnasta ja määrittelee palvelutasotavoitteet maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) palveluille. Määrittely tehdään yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa vuosina 2021-2022. Valtio ei hanki samalle yhteysvälille keskenään kilpailevaa liikennepalvelua.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) hankkii henkilöjunaliikenteen palveluja VR Yhtymä Oy:ltä palvelusopimusasetuksen mukaisena suorahankintana. Hankinnoilla ostettaisiin Lapin yöjunaliikennettä ja kattavia taajamajunaliikenteen palveluja Helsingin ja Tampereen sekä Lahden, Kouvolan ja Kotkan muodostamalla alueella. Kaukoliikennettä valtio ostaisi seuraavilla väleillä: Tampere–Pori, Kokkola–Ylivieska, Kouvola–Kuopio ja Kuopio–Kajaani–Oulu–Rovaniemi. Sähköistämättömillä rataosilla valtio ostaisi kiskobussiliikennettä seuraavilla väleillä: Tampere–Keuruu–Jyväskylä, Jyväskylä–Ähtäri–Seinäjoki, Karjaa–Hanko, Iisalmi–Ylivieska, Parikkala–Savonlinna, Pieksämäki–Joensuu ja Joensuu–Nurmes. Neuvottelut enintään 9 vuoden mittaisesta sopimuksesta ovat meneillään. Sopimusneuvottelujen lähtökohtana on nykyisen liikenteen säilyttäminen ja laadun kehittäminen. Yllä mainitun palvelutasotavoitteen määrittelyn jälkeen voidaan tehdä tarvittaessa muutoksia henkilöjunaliikenteen hankintoihin. Kustannukset: noin 32 milj. e/v., kuten nykyisinkin.
- Valtio sitoutuu toteuttamaan määriteltyä kaukoliikenteen palvelutasoa valtion kaukobussiliikenteen ostoin tai henkilöjunaliikenteen hankinnoin vuodesta 2025 alkaen, mikäli palvelutaso ei toteudu markkinaehtoisesti. Linja-autoliikenteen osalta hankinnat toteutetaan ELY-keskusten yhteishankinnoin. Kustannukset 8-10 M e/v. vuosina 2025-2029 (yhteensä 48 M e).
- Valtio ja kunnat edistävät lentoliikenteen palveluiden kehittymistä uusia teknologisia ratkaisuja hyödyntäen.
- Valtio voi ostaa EU:n lentoliikenneasetuksen mukaisesti lentoliikennettä paikkakunnille, joilta matka-aika Helsinkiin on junalla yli 3 tuntia. Tuen edellytyksenä on, että kyseisen lentoliikenneyhteyden ylläpitoa varten asetetaan julkinen palveluvelvoite sekä kuntien tai muiden alueellisten toimijoiden osallistuminen rahoitukseen. Kustannukset noin 1 M e/v., kuten nykyisinkin.
- Valtio tarkastelee palvelutasotavoitteiden toteutumista uudelleen hyvissä ajoin ennen parhaillaan neuvoteltavan henkilöjunaliikenteen hankintasopimuksen umpeutumista ja arvioi kaukoliikenteen kulkutapoja rinnakkain suunnitelman tavoitteiden näkökulmasta.

### Joukkoliikennetuet

- Valtio vahvistaa ELY-keskusten järjestämää linja-autoliikenteen runkoverkostoa suurimman kysynnän yhteysväleillä. ELY-keskusten järjestämän linja-autoliikenteen palvelutasotavoitteet valmistellaan kytköksissä alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien valmisteluun. Tavoitteena on tukea maaseudun henkilökuljetusten yhdistelyä, jolla turvataan henkilökuljetusten vähimmäispalvelut. Lisäkustannukset 6 M e/v. vuosina 2025-2032 (yhteensä 48 M e).
- Valtio ja kunnat lisäävät keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitusta vuodesta 2025 alkaen. Kustannukset jaetaan valtion ja kuntien välillä. Uusille MAL-seuduille (Kuopio, Lahti ja Jyväskylä) osoitetaan osa rahoituksesta. Rahoituksen kohdentamisesta sovitaan tarkemmin valtion ja kuntien välisissä MAL-sopimusneuvotteluissa. Lisäkustannukset: 6-8 M e/v. vuosina 2025-2032 (yhteensä 54 M e).

- Valtio ja kunnat lisäävät merkittävästi suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitusta vuodesta 2025 alkaen. Joukkoliikenteen tarjonnassa painotetaan erityisesti raide-liikennettä ja muuta runkoliikennettä. Lisäkustannukset: 20 M e/v. vuosina 2025-2032 (yhteensä 160 M e). Rahoituksen kohdentamisesta sovitaan tarkemmin valtion ja kuntien välisissä MAL-sopimusneuvotteluissa.
- Kunnat ja valtio kehittävät joukkoliikennepalvelujen kokonaisuutta nykyistä helppokäyttöisemmäksi, nopeammaksi ja luotettavammaksi sekä edistävät joukkoliikenteeseen tukeutuvien liikkumisen palveluiden valikoiman kehittymistä ja matkaketjujen sujuvuutta.

Liittyy seuraaviin strategisiin

linjauksiin:

- alueiden kansainvälinen saavutettavuus
- **alueiden välinen saavutettavuus**
- **alueiden sisäinen saavutettavuus**
- **matkojen ja kuljetusten palvelutaso**
- **kestävyys**
- tehokkuus

### 5.3.1.2. *Matkaketjut*

Matkaketjujen kehittämisessä korostuvat tiedon hyödyntämisen ja henkilöliikenteen solmupisteiden kehittäminen. Matkaketjujen kehittämistoimenpiteet ajoitetaan suunnittelukauden alkupuolelle, jotta kulkumuotosiirtymää kestävämpiin liikkumismuotoihin voitaisiin edistää mahdollisimman nopeasti.

#### Tiedon hyödyntäminen matkaketjuissa

- Valtio ja kunnat edistävät liikennepalveluiden aikataulu- ja reittitietojen saatavuutta koko maassa. Aikataulu- ja reittitietojen kokoaminen kansallisesti tulisi toteutua markkinaehtoisesti, ja sitä edistävät Traffic Management Finlandin tiedon hyödyntämistä edistävät toimenpiteet (tieto ja liikennejärjestelmän digitalisointi käsitelty myöhemmin liikennejärjestelmän tukitoimia käsittelevässä kappaleessa). Mikäli tavoitteet eivät täysin toteudu markkinaehtoisesti, kehitetään toimintamallia, jossa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala voi ottaa toteutuksessa roolia niiden toiminnallisuuksien osalta, jotka eivät markkinalähtöisesti etene.
- Kunnat ja muut joukkoliikennettä järjestävät alueelliset toimijat (joukkoliikenneviranomaiset, markkinaehtoiset liikenteenharjoittajat) tekevät yhteistyötä lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden sekä reaaliaikaisen matkustajainformaation käyttöönoton parantamiseksi haja-asutusalueilla. Näin tuodaan haja-asutusalueiden ja kaupunkiseutujen kehysalueiden, missä yhteentoimivuudessa on suurimmat puutteet, vähäisempi joukko-



liikenteen palvelutarjonta tehokkaammin helpommaksi käyttää. Yhteistyö käynnistyy yhteysvälikohtaisin pilotoinnein, joihin valtio kannustaa järjestämällä rahoitusta. Kustannukset: 0,5 M e/v. vuosina 2022-2025 (yhteensä 2 M e).

### Henkilöliikenteen solmupisteisiin liittyvät toimenpiteet

- Valtio määrittelee tavoiteltavan palvelutason valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävimmille henkilöliikenteen solmupisteille. Palvelutaso voi koskea esimerkiksi matkustajapalveluita ja -informaatiota. Määrittely tehdään yhteistyössä muiden toimijoiden, mm. kuntien, kanssa vuosina 2021-2022 samanaikaisesti kaukoliikenteen palvelutason määrittelyn kanssa.
- Valtio tukee kaukoliikenteen solmupistetoimijoita digitaalisen ja fyysisen matkustajainformaation uudistamisessa, että kulkutavasta toiseen vaihtamisesta tulee nykyistä sujuvampaa erilaisten matkustajatyypin tarpeet huomioiden (esteettömyys, saavutettavuus, kieliversiot). Kuntien lisäksi valtio voi tukea myös muita solmupistetoimijoita. Kyseessä on uusi avustus. Kustannukset: 2 M e./v. 2023-2025 (yhteensä 6 M e).
- Kunnat kehittävät keskeisiä henkilöliikenteen solmukohtia, erityisesti raideliikenneasemia, kestävän liikkumisen keskuksiksi yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Kestävän liikkumisen keskuksissa yhdistyvät sujuvien matkaketjujen muodostamisen kannalta keskeiset liikkumistavat ja matkustajapalvelut (mm. kaupunkipyörien, sähköpotkulautojen ja muiden uudenlaisten yhteiskäyttöisten palveluiden toimintaedellytysten turvaaminen) ja ne ovat keskeisiä kaupunkikehittämisen kohteita. Kunnat ottavat vahvan roolin solmupistetoimijoiden (ml. VR, Senaatin asema-alueet Oy, Matkahuolto) ja liikkumispalveluiden tuottajien yhteistyön koordinoinnissa.
- Solmupistetoimijat (ml. valtio-omisteiset VR ja Senaatin asema-alueet) ja liikkumispalvelujen tuottajat sitoutuvat huomioimaan kestävien liikkumispalveluiden ja eri käyttäjäryhmien tarpeet osana solmupisteiden kehittämistä sekä tiivistämään yhteistyötä matkaketjulähtöisesti.
- Valtion mahdollisuuksia rautatieasemien ja matkakeskusten palvelutason kehittämiseen lisätään keskittämällä valtion kiinteistönomistusta asemanseuduilla entisestään.

### Matkaketjujen esteettömyys

Tiedon saaminen koko matkaketjujen esteettömyydestä on nykytilanteessa haastavaa. Valtakunnallinen tavoitetila puuttuu niin fyysisen esteettömyyden kuin liikenteen digitaalisten palveluiden saavutettavuuden kehittämiseksi.

- Valtio määrittelee yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa tavoitetilan liikennejärjestelmän esteettömyydelle ja liikenteen digitaalisten palveluiden saavutettavuudelle ja tunnistaa eri vastuutahojen roolit niin matkaketjun eri osien toimivuuden kuin matkustajien oikeuksien toteutumisen kannalta.
- Yleisen kehittämisen lisäksi valtio määrittelee yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa valtakunnallisesti merkittävät yhteysvälit, joilla tavoitellaan design for all -periaatteen mu-

kaisesti korkean tason esteettömiä matkaketjuja sekä varmistetaan näillä myös digitaalisen esteettömyystiedon saatavuus ja saavutettavuus. Määrittely tehdään samanaikaisesti kaukoliikenteen ja henkilöliikenteen solmupisteiden palvelutason määrittelyn kanssa. Toteutetaan esteettömien matkaketjujen pilottihankkeita.

### Liikkuminen palveluna (Mobility as a Service, MaaS)

- Kunnat mahdollistavat liikkumisen palveluiden kehittymistä koko maassa ja tunnistavat niiden roolin osana liikennejärjestelmää. Kunnat edistävät liikkumisen palveluiden syntyä kokeilujen, yhteisen kehittämisen ja digitalisaation kautta (esimerkiksi älykkäitä syöttöliikenneratkaisuja ja yhteentoimivia järjestelmiä) sekä mahdollistavalla maankäytöllä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti. Liikkumispalvelujen tuottajat huolehtivat liikennepalvelulain mukaisesti aikataulu- ja reittitietojensa kattavuudesta ja saatavuudesta ja lippu- ja maksujärjestelmistä vastaavat tahot pääsystä järjestelmiinsä kohtuullisin ehdoin.
- Valtio edistää liikkumispalveluiden kehittymistä tarvittaessa lainsäädännön keinoin ja osallistuu aktiivisesti esimerkiksi puolesta-asioinnin ratkaisuiden löytämiseen.
- Valtio kehittää toimintamallin toimijoiden yhteistyön vahvistamiseksi ja vastuiden selkeyttämiseksi Liikenne- ja viestintäviraston johdolla yhteistyössä kaupunkien ja palvelutuottajien kanssa.

### Henkilökuljetusten yhdistely

Kuntien lakisääteisissä henkilökuljetuksissa<sup>20</sup> ja KELA-kuljetuksissa olisi kehittämisen mahdollisuuksia, jos niitä katsottaisiin kokonaisuutena asiakkaiden tarpeiden kannalta. Henkilökuljetusten yhdistelyllä voitaisiin uudenlaisen yhteistyön avulla turvata henkilökuljetusten vähimmäispalvelut erityisesti haja-asutusalueilla.

- Valtio määrittelee asian edistämiseksi vastuutahon vastuuministeriöiden kesken. Vastuutaho arvioi mahdollisuuksia yhdistellä kuntien ja KELA:n hankkimaa tai korvaamaa lakisääteistä liikennettä toisiinsa sekä joukkoliikenteeseen ohjeistuksen ja yhtenäisten hankintakäytäntöjen avulla.
- Valtio kohdentaa joukkoliikenneviranomaisille ja kunnille valtionavustusta henkilökuljetusten yhdistelyyn pilottihankkeisiin. Kyseessä olisi uusi avustus. Kustannukset 3 M e. /v. vuosina 2022-2025 (yhteensä 12 M).

---

<sup>20</sup> Kuntien lakisääteisiä kuljetuksia ovat perusopetuslain, sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset.

Liittyy seuraaviin strategisiin linjauksiin:

- alueiden välinen saavutettavuus
- alueiden sisäinen saavutettavuus
- matkojen ja kuljetusten palvelutaso
- kestävyys
- tehokkuus

### 5.3.1.3. Kysynnän ohjaaminen kestäviin liikkumismuotoihin

Kulkumuotosiirtymä kestäviin kulkumuotoihin (joukkoliikenne, kävely ja pyöräliikenne sekä muut kestävät liikkumisen palvelut) edellyttää liikennepoliittisten toimenpiteiden lisäksi myös esimerkiksi kestävästä liikennestä tukevaa maankäyttöä sekä taloudellista ohjausta. Liikkumistarpeeseen vaikuttaa myös palveluiden saavutettavuus. Etäpalvelujen (esimerkiksi terveydenhuolto) ja etätöiden ja -opiskelun lisääntyessä liikkuminen muuttuu muotoaan ja mahdollisuudet liikkumistarpeen vähentymiseen tai kestävämpien liikkumismuotojen käytölle saattavat kasvaa. Nopeat laajakaistayhteydet ovat paikkariippumattomuuden edellytys ja se perusinfrastruktuuri, joka mahdollistaa elinkeinotoiminnan ja etätöskentelyn maanlaajuisesti.

#### Liikkumisen ohjaus

Liikkumisen ohjauksella tarkoitetaan kestävien liikkumismuotojen käytön edistämistä mm. viestinnän, markkinoinnin ja palvelukehityksen keinoin. Valtio tukee nykyisin kuntia ja yleishyödyllisiä yhteisöjä noin 1 miljoonalla eurolla vuodessa.

- Valtio lisää liikkumisen ohjauksen rahoitusta. Nostetaan kunnille ja yleishyödyllisille yhteisöille suuntautuvan tuen määrärahaa sekä muodostetaan uusi valtionavustus yksityisille työnantajille työpaikkojen liikkumisen ohjaukseen vuodesta 2025 alkaen. Osa kunnille suuntautuvasta valtionavustuksesta suunnataan kaupunkiseutujen kestävästä liikkumisen suunnitelmien ja pysäköintistrategioiden laadintaan. Kustannukset: 2,5 M/v. vuosina 2025-2028 (nykytaso vajaa 1 milj. e/v.).

#### Pysäköintipolitiikka

- Kunnat vastaavat siitä, että pysäköintipolitiikka liitetään tiiviiksi osaksi kuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmätyötä. Kunnat edistävät osaltaan mm. pysäköintialueiden tehokasta hyödyntämistä sekä pysäköintiin liittyvien informaatio- ja maksupalveluiden kehittämistä.
- Valtio pyrkii edistämään kaupunkiseutujen siirtymistä markkinaehtoiseen pysäköintiin (käyttäjä maksaa -periaate) ja osallistuu kuntien pysäköintistrategioiden rahoittamiseen osana liikkumisen ohjauksen valtionavustushankkeita.

### Alueidenkäyttö ja aluerakenne

Alue- ja yhdyskuntarakenne vaikuttavat merkittävästi liikenteen kysyntään.

- Kunnat ja maakuntien liitot edistävät alueidenkäytöllä vähähiilistä ja resurssitehokasta yhdyskuntakehitystä ja kestävästä liikkumisesta. Kunnat ja maakuntien liitot edistävät liikenteen ja maankäytön suunnittelua kokonaisuutena hyödyntäen vaikutusten arviointia keskeisenä osana suunnittelua.
- Valtio edistää poikkihallinnollisesti ja yhteistyössä eri toimijoiden kanssa laadittavan aluerakenteen pitkän aikavälin kehityskuvan laatimista. Aluerakenteen kehityskuvan laatimisessa hyödynnetään Liikenne- ja viestintäviraston tilannekuvaa liikennejärjestelmästä.

Liittyy seuraaviin strategisiin linjauksiin:

- **kestävyys**
- tehokkuus

### 5.3.2. Tavaraliikenteen palvelut

- Valtio laatii selvityksen logistiikkaketjujen tehostamis- ja päästövähennysmahdollisuuksista tulevana vuosina yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Selvityksen perusteella voidaan tunnistaa esimerkiksi pilottihankkeita toimenpiteiden testaamiseksi ja selvityksen tulokset huomioidaan mm. seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) selvittää mahdollisuudet, tarpeet ja edellytykset yhdistettyjen kuljetusten käynnistämiseksi rautatieliikenteessä vuosina 2021-2022 yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa ja varautuu mahdollisiin palvelun tarjonnan käynnistämisen ja kehittämisen edellyttämiin pilotteihin sekä tuki- ja rahoitustoimenpiteisiin. Työssä selvitetään mm. palvelun kysyntää ja tarjontamahdollisuuksia, rataverkon kehittämistarpeita, kalustovaatimuksia, liikennepoliittiset toimenpidetarpeet, yhteiskuntataloudellisia ja muita vaikutuksia sekä tunnistetaan mahdolliset pilottihanketarpeet.
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) selvittää transitoliikenteen yhteiskuntataloudelliset sekä muut suorat ja välilliset vaikutukset tulevana vuosina yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Transitoliikenteellä on merkittäviä taloudellisia vaikutuksia yksittäisille toimi-

joille, kuten satamille ja kuljetusyriyksille. Toisaalta transitoliikenne vaikuttaa merkittävästi tie-, rata- ja vesiväylien hoito- ja investointitarpeisiin ja -kustannuksiin sekä väyläkapasiteetin riittävyteen.

### Logistiikan digitalisaatio

Digitalisaation avulla voidaan sujuvoittaa ja tehostaa kuljetusketjuja (ml. tavaraliikenteen solmupisteet) sekä vähentää liikenteen päästöjä uusien innovaatioiden ja toimintamallien avulla. Logistiikan keskiössä on tiedon hallinta ja hyödyntäminen koko kuljetusketjulla, joka edellyttää toimivaa ja laadukasta tiedonkulkua ja -jakoa toimijoiden välillä sekä informaation läpinäkyvyyttä. Digitalisaation avulla voidaan kehittää myös tavaraliikenteen solmupisteiden toimintaa. Logistiikan digitalisaatiota edistävät Traffic Management Finlandin tiedon hyödyntämistä edistävät toimenpiteet (tieto ja liikennejärjestelmän digitalisointi käsitelty myöhemmin liikennejärjestelmän tukitoimia käsittelevässä kappaleessa).

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala) edistää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa logistiikan tilannekuvatiedon kehittämistä lisäämällä digitaalisen tiedon saatavuutta ja yhteentoimivuutta eri logistiikkatoimijoiden kesken koko toimitusketjulla. Eriyistä huomiota kiinnitetään solmupisteiden (satamat, terminaalit) saapumis- ja lähtöaikatietojen laatuun ja saatavuuteen.
- Osana EU:n sähköistä rahtitietoa ja meriliikenteen satamailmoituksia koskevan EU-lainsäädännön toimeenpanoa valtio luo yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa edellytykset tiedonvaihtoa edistävien välitysalustojen toiminnalle ja määrittelee yhdessä alan toimijoiden kanssa tiedon jakamisen ja hyödyntämisen periaatteet, prosessit ja roolit.
- Valtio edistää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa tavaraliikenteeseen liittyvän tilastoinnin kehittämistä digitaalisen tiedon avulla. Valtio (ml. Traffic Management Finland Group) selvittää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa mahdollisuuksia parantaa vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevan tiedon saatavuutta kuljetusketjuissa ja viranomaisten käyttöön.

### Kaupunkilogistiikka

- Kunnat luovat mahdollisuuksia nykyistä vähäpäästöisemmälle kaupunkilogistiikalle mm. edistämällä vähäpäästöisen kaluston käyttöä maankäyttö- ja rakennusratkaisuina ja julkisissa hankinnoissa.
- Valtio edistää kaupunkilogistiikan kehittämistä rahoittamalla yritysten pilottihankkeita esimerkiksi uuden teknologian hyödyntämisessä ja tiedon hyödyntämisessä kuljetusten yhdistelyä varten sekä lainsäädännön keinoin. Lisäksi valtio tukee kuntia kaupunkilogistiikkaan liittyvässä yhteistyössä, esim. suunnitteluohjeen laatimisessa kuntien yhteistyönä.

Liittyy seuraaviin strategisiin linjauksiin:

- **matkojen ja kuljetusten palvelutaso**
- kestävyys
- tehokkuus

## 5.4. Liikennejärjestelmän tukitoimet

### 5.4.1. Liikenteen ohjaus ja hallinta

Liikenteen hallintaan sisältyvät lennonvarmistus sekä tie-, rautatie- ja meriliikenteen ohjaus. Kaikkien liikennemuotojen liikenteen hallinnasta ja operatiivisesta ohjauksesta vastaa valtion omistama Traffic Management Finland Group (TMFG). Tie-, rautatie- ja meriliikenteen ohjaus rahoitetaan perusväylänpidon rahoituksella. Liikenteen ohjauksen ja hallinnan kustannukset ovat osa perusväylänpidon liikennepalvelut-tuotetta, jonka kokonaiskustannukset ovat 250-274 milj. e/v. (keskimäärin 268 milj. e/v.). Liikenteen ohjauksen lisäksi tuotteeseen sisältyy esimerkiksi talvimerenkulku.

- Valtio huolehtii liikenteen hallinnan ja ohjauksen perusrahoituksesta siten, että toimintaa pystytään edelleen kehittämään ja pystytään ehkäisemään häiriötilanteita ja onnettomuuksia ennalta sekä tehostamaan väyläkapasiteetin käyttöä, vähentämään liikenteen päästöjä ja vastaamaan liikenteen automaation ja digitalisaation tarpeisiin.
- Valtio ja kunnat kehittävät liikenteen hallintaa vastaamaan paremmin asiakkaiden tarpeisiin toimintaympäristön muutokset huomioiden.

### 5.4.2. Tieto ja liikennejärjestelmän digitalisointi

Valtio hyödyntää tiedon mahdollisuudet liikennejärjestelmän kehittämisessä, mikä tukee mm. automaation, matka- ja kuljetusketjujen sekä uusien palvelujen kehitystä. Tiedon jakaminen yhteentoimivasti tapahtuu Euroopassa yli rajojen.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) selvittää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa, miten liikennevälineiden keräämää liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyvää digitaalista tietoa saataisiin jaettua toimijoiden kesken kaikkia hyödyttävällä tavalla ja luo lainsäädännölliset edellytykset tiedon jakamiselle. Erityisesti selvitetään, miten esimerkiksi liikennevälineiden automaatiolle tarpeellinen tilanne-, sijainti- ja reittitieto saadaan jaettua sitä tarvitsevien toimijoiden kesken yhteentoimivasti sekä tietosuoja ja tietoturva huomioiden. Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) määrittelee yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa myös tiedon tuottajien, välittäjien ja tiedon hyödyntäjien vastuut.

- Valtio tukee liikennejärjestelmän digitalisointia parantamalla Traffic Management Finland Groupin avulla tiedon saatavuutta ja hyödynnettävyyttä. Näin voidaan luoda liikenteen palveluntarjoajille yhtenäiset ja reilut toimintamallit uusien liikennevälineraajat ylittävien palveluiden kehittämisessä, mikä luo edellytykset liikenteen ja logistiikan uusien digitaalisten palveluiden syntymiselle. Datan ja teknisen alustan rakentamisen lisäksi tarvitaan yhteisiä rakenteita ja standardeja, uusia investointiratkaisuja, digitaalisen liiketoiminnan peruspalveluita (esim. kapasiteetti-, aikataulu-, sijaintidata sekä tunnistautuminen), yhteistyön sopimusrakenteita ja riittävää koordinaatiota, josta Traffic Management Finland vastaisi. Toimenpide mahdollistaa aikataulu- ja reittitietojen kokoamista (käsitelty edellä matkaketjua koskevassa kappaleessa) ja logistiikan digitalisaatiota (käsitelty edellä tavaraliikenteen palveluita käsittelevässä osiossa). Kustannukset: yhteensä 25 M e vuosina 2022-2024.

#### 5.4.3. Viestintäverkot

- Valtio edistää viestintäverkkojen kehittämistä myös liikennejärjestelmän tarpeisiin vuoteen 2025 ulottuvan digitaalisen infrastruktuurin strategia<sup>21</sup> mukaisesti. Tavoitteena on varmistaa, että liikenneväylillä ja solmupisteissä (kuten satamissa ja terminaaleissa) on käytettävissä kattavat ja kulloiseenkin tarpeeseen riittävät viestintäyhteydet. Digitaalisen infrastruktuurin strategia sisältää toimenpiteitä sekä 5G:n käyttöönoton edistämiseksi, että valokuiturakentamisen tukemiseksi ja siinä on huomioitu niin elinkeinoelämän kuin kuluttajienkin tarpeet. Keskeisiä digitaalisen infrastruktuurin strategian toimenpiteitä ovat 5G-verkkojen rakentamisen edistämiseen liittyvät taajuuspoliittiset toimenpiteet, verkkojen kustannustehokkaan ja nopean rakentamisen edistäminen, tutkimuksen ja innovaatioiden sekä kokeilujen ja pilottien tukeminen sekä älyliikenteen ja liikenteen automaation kehittymisen tukeminen viestintäverkkopolitiikalla. Valtio osallistuu tarvittaessa valokuituyhteyksien rakentamiseen liikenteen solmukohtiin sekä pääväylille ja muille pilotoinnin kannalta keskeisille väylille kehittyvän liikenteen automaatiota tukevan infraratkaisun varmistamiseksi.
- Valtio (liikenne- ja viestintävirasto) ylläpitää osana liikennejärjestelmän tilannekuvatyötä jatkossakin tietoa myös liikenneverkon ja liikenteen solmupisteiden digitaalisen infrastruktuurin nykytilasta ja kehittämistarpeista toimintaympäristön muutokset huomioiden.
- Valtio hyödyntää EU-rahoitusta (esim. Verkkojen Eurooppa -väline ja Horisontti Eurooppa -puiteohjelma) viestintäverkkojen rakentamishankkeissa mm. vaikuttamalla rahoituksen suuntaamisen kriteereihin EU:ssa sekä jakamalla EU-rahoitusmahdollisuuksista tietoa yhteyksien rakentajille.
- Valtio kannustaa VR-Yhtymää ja teleyrityksiä sopimaan matkaviestinverkon signaalin vahvistamiseksi junissa tarvittavista toimenpiteistä ja niiden kustannuksista.

---

<sup>21</sup> Suomi tietoliikenneverkkojen kärkimaaksi – Digitaalisen infrastruktuurin strategia 2025, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161066>

#### 5.4.4. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu

- Valtio ja kunnat edistävät vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon rakentamista koko maahan sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Jakeluverkot rakennetaan pääosin markkinaehtoisesti. Toimenpidettä tarkennetaan fossiilittoman liikenteen tiekarttatyön perusteella.

#### 5.4.5. Huoltovarmuus ja liikennejärjestelmän toimintavarmuus sekä turvallisuus

Liikennejärjestelmän toimivuudella on keskeinen merkitys Suomen huoltovarmuudelle. Huoltovarmuuden kannalta olennaista on liikenneverkon ja liikennepalveluiden toimivuuden lisäksi mm. liikennejärjestelmän sähkösaannin turvaaminen, liikennepolttoaineiden jakelu, kansainvälisen liikenteen toimivuus sekä viranomaisten yhteistyö kansallisesti ja kansainvälisesti. Toimenpideohjelmassa huoltovarmuuden kannalta merkittäviä asioita ovat esimerkiksi valtion liikenneverkon kunnossapito ja kehittäminen, liikenteen hallinta ja ohjaus, viestintäverkot, talvimerenkulku, rajaliikenne ja EU-rahoituksen hyödyntäminen). Myös liikennejärjestelmän toimintavarmuuden kannalta sähkösaanti sekä viestintäyhteyksien toimivuus ja turvallisuus on olennaista.

- Valtio ja kunnat kehittävät liikennejärjestelmän toimintavarmuutta mm. varmistamalla sähköistyvän ja digitalisoituvan liikennejärjestelmän riittävän sähkösaannin.
- Valtio kehittää liikenne- ja viestintäinfrastruktuurin sekä infrastruktuuria hyödyntävien liikenteen ohjauksen ja hallinnan, liikennevälineiden ja -palveluiden digitaalista turvallisuutta riskienhallintaan perustuen ja tietosuoja varmistuen. Kyberturvallisuuden osalta valtio kehittää havainnointi-, reagointi- ja palautumiskyvykkyyttä osaksi koko liikennejärjestelmän kattavaa tilannekuvaa.
- Liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioidaan valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista<sup>22</sup>, jossa on asetettu tavoitteet mm. digitaalisen yhteiskunnan sekä logististen verkostojen ja palveluiden kriittisen infrastruktuurin osalta.
- Valtio laatii pitkäjänteisen liikenneturvallisuusstrategian, jolla sitoudutaan liikenneturvallisuuden nollavisioon vuoteen 2050 mennessä. Liikenneturvallisuuden kehittymistä ja strategian päivitystarpeita arvioidaan säännöllisesti osana liikennejärjestelmän tilannekuvaa.

Liitty seuraaviin strategisiin linjauksiin:

- alueiden kansainvälinen saavutettavuus
- alueiden välinen saavutettavuus
- alueiden sisäinen saavutettavuus
- matkojen ja kuljetusten palvelutaso
- **kestävyys**
- **tehokkuus**

<sup>22</sup> Valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista 5.12.2018, <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f805f483d>.



## 5.5. Alueellisia erityiskysymyksiä

Suomessa kaikilla alueilla on omat erityispiirteensä. Tässä käsiteltäviä alueellisia erityiskysymyksiä ovat sisävesiliikenne Itä-Suomessa, saaristoalueiden yhteysalus- ja maantielauttaliikenne sekä erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomen yrityksiä koskevat pitkät kuljetusjäisyydet ja rajaliikenne. Liikenteen osalta valtio tarkastelee sisävesiliikennettä tavaraliikenteen näkökulmasta. Maantielautat ovat osa maantieverkkoa, ja ne rahoitetaan perusväylänpidon rahoituksella. Yhteysalusliikenteellä taataan asumisen mahdollisuudet erityisesti Turun saaristossa sekä Uudenmaan alueella ja Kymenlaaksossa. Kaupunkiseuduilla puolestaan ratkotaan liikennejärjestelmässä erityisesti kaupungistumisesta ja ilmastonmuutoksesta johtuvia kysymyksiä, minkä vuoksi käsitellään myös valtion ja kaupunkiseutujen välistä sopimuksellisuutta liikenteen alalla. Pääkaupunkiseudulla on oma erityinen roolinsa Suomen liikennejärjestelmässä.

### 5.5.1. Sisävesiliikenne

Sisävesiliikenteen kehittämiseen liittyen hallitus on linjannut vuoden 2020 neljännen lisätlousarvion käsittelyn yhteydessä, että Saimaan kanavan kehittäminen aloitetaan vedenpinnan nostamisella alusten tehokkuuden kasvattamiseksi tulevaisuudessa ja että Saimaan kanavan sulkujen pidentämiseen suurempien aluksien mahdollistamiseksi palataan syksyn talousarviokäsittelyssä. Kanavan kehittäminen vaatii yhteistyötä Suomen ja Venäjän viranomaisten kanssa. Rahoitusratkaisusta neuvotellaan alueen toimijoiden kanssa.

- Valtio selvittää yhteistyössä toimijoiden kanssa mahdollisuudet siirtää kuljetuksia maanteiltä sisävesille osana logistiikan päästövähennyksiä koskevaa tutkimusta. Selvityksessä huomioidaan sisävesiliikenteen kehittämisohjelma, jossa keskitytään vesistömatkailun edistämiseen ja vesiensuojeluun.
- Saimaan tavaraliikenteen edistämiseksi valtio jatkaa luotsauksessa kotimaanliikenteen osalta vapautusta luotsinkäyttövelvollisuudesta ja ulkomaanliikenteen osalta alennettuja maksuja. Kustannukset noin 4 M e/v., kuten nykyisinkin.

### 5.5.2. Yhteysalusliikenne ja maantielauttaliikenne

- Valtio säilyttää yhteysalusliikenteen määrärahat nykyisen julkisen talouden suunnitelman mukaisella tasolla ja laatii yhteysalusliikenteelle yhtenäiset järjestämisperusteet, jotka ottavat kantaa reitteihin, alusten vuorotiheyteen ja aikatauluun sekä alusten tekniisiin ominaisuuksiin. Järjestämisperusteet laaditaan vakituisten ja vapaa-ajan asukkaiden ja matkailutoimijoiden näkemykset kuullen. Yhtenäiset järjestämisperusteet mahdollistavat palveluiden kohdentamisen nykyistä paremmin tarpeiden mukaan. Kustannukset: Noin 18 M e/v., kuten nykyisinkin.

- Uusien yhtenäisten järjestämisperusteiden käyttöönoton jälkeen valtio muodostaa yhteysalusreiteistä toiminnallisesti ja taloudellisesti tehokkaita kokonaisuuksia, mikä mahdollistaa mm. kalusto- ja liikennöintikustannusten optimoinnin ja edistää täten myös päästöjen vähentämistä. Kaluston taloudellista tehokkuutta edistetään joko yhteysalusliikenteen hankintoja kehittämällä (pitkäkestoiset, esim. 10-vuotiset hankintasopimukset) tai vaihtoehtoisesti järjestämistapamuutoksin, millä voitaisiin saada aikaan kustannustason lievää laskua.
- Valtio huolehtii maantieverkkoon sisältyvän maantielauttaliikenteen hoitamisesta ja rahoituksesta osana perusväylänpitoa. Valtio jatkaa maantielauttaliikennekaluston taloudellisen tehokkuuden kehittämistä, työmatkaliikenteen ja saavutettavuuden lisäämistä sekä ja päästöjen vähentämistä nykyisen hankintastrategian mukaisesti. Lauttapaikkojen korvaamista silloilla tarkastellaan mahdollisuuksien mukaan.
- Valtio (Varsinais-Suomen ELY-keskus) vahvistaa yhdessä palveluntuottajien kanssa maantielautta- ja yhteysalusliikenteen digitaalisen aikataulutiedon tarjontaa. Saaristoliiikenteen digitaalisen aikataulutiedon lisääntyminen ja yhdistämispalveluiden syntyminen parantaisi saaristoalueiden saavutettavuutta. Valtio selvittää mahdollisuudet kehittää yhteysalusliikenteen matkojen ennakkovarausmahdollisuutta.

### 5.5.3. Kuljetustuki, rakennerahastorahoitus ja rajaliikenne

- Valtio kohdentaa pk-yrityksille kuljetustukea vuosina 2021-2023. Kuljetustuki alentaa syrjäisillä alueilla toimivien pienten ja keskisuurten yritysten pitkien etäisyyksien myötä syntyviä kuljetuskustannuksia ja parantaa yritystoiminnan kannattavuutta näillä alueilla. Valtio (työ- ja elinkeinoministeriö) arvioi tarpeen kuljetustuen jatkolle vuoden 2023 jälkeen ja selvittää, voidaanko kasvihuonekaasupäästöt ottaa huomioon alueellisten kuljetustukien myöntämisessä, mikäli kuljetustukea myönnetään. Kustannukset: 6 M €/v. (2021-2023).
- Hyödynnetään liikennejärjestelmän kehittämisessä Euroopan aluekehitysrahaston rahoitus vuosina 2021-2027. Valtio ja kunnat edistävät aluekehitysrahaston rahoituksella liikenteen ja viestinnän osalta erityisesti alueiden elinkeinojen (esimerkiksi matkailu, teollisuus) tarvitsemien liikennepalveluiden ja -verkon kehittämistä, digitalisaatiota sekä laajakaistarakentamista. Nykyisellä rahoituskaudella on tuettu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan hankkeita noin 50 milj. eurolla Itä- ja Pohjois-Suomessa.
- Valtio huolehtii nykyisten rajanylityspaikkojen liikenteen sujuvuudesta ja jatkaa yhteistyötä naapurivaltioiden kanssa. Sujuva ja turvallinen rajanylitys edellyttää toimivia yhteyksiä rajanylityspaikalle sekä itse rajanylityspaikalla ja varmistaa osaltaan myös huoltovarmuutta. Yhteistyön avulla varmistetaan, että kehittämissä sekä Suomen että naapurivaltioiden puolella on linjassa keskenään.

### 5.5.4. Valtion ja kuntien väliset sopimukset liikenteen osalta

- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja siihen sisältyvä valtion rahoitusohjelma asettaa valtion lähtökohdat liikenteen osalta maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskeville valtion ja kuntien välisille sopimuksille (MAL). Lähtökohtia tarkennetaan suunnitelman valmistelun edetessä.

- Valtio vahvistaa ja monipuolistaa sopimuksellista yhteistyötä myös muiden kuin MAL-sopimuksissa mukana olevien kuntien kanssa infrahankkeiden rahoituksessa, kuten edellä valtion väyläverkkoa käsittelevässä kappaleessa on todettu.

Liittyy seuraaviin strategisiin linjauksiin:

- alueiden kansainvälinen saavutettavuus
- alueiden välinen saavutettavuus
- **alueiden sisäinen saavutettavuus**
- **matkojen ja kuljetusten palvelutaso**
- kestävyys
- tehokkuus

## 5.6. Vaikuttaminen kansainvälisesti

Suomen liikennejärjestelmä on liikenteen kansainvälisen luonteen vuoksi kytköksissä kansainväliseen liikennejärjestelmään. Myös liikennealan lainsäädäntö perustuu pitkälti kansainväliseen lainsäädäntöön sekä EU-lainsäädäntöön. Kansainvälistä liikennettä ja sen edellytyksiä on käsitelty toimenpideohjelmassa aiemmin (esimerkiksi lentoasemaverkosto, satamat, rajaliikenne), ja tässä kappaleessa keskitytään kansainväliseen vaikuttamiseen.

### 5.6.1. Yhteistyö, vaikuttaminen ja tilannekuvan ylläpitäminen

- Liikennejärjestelmää kehitettäessä tehdään laajaa kansainvälistä yhteistyötä ja huomioidaan Suomen liikennejärjestelmään vaikuttavat kansainväliset kehityskulut ja toimintaympäristön muutokset. Erityisesti huomiota kiinnitetään pohjoismaiseen yhteistyöhön ja yhteiseen EU-edunvalvontaan.
- Valtio vaikuttaa kansainvälistä ja Euroopan unionin lainsäädäntöä valmisteltaessa aktiivisesti siten, että se tukee valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Tulevien vuosien tärkeitä kansainvälisiä vaikuttamiskohteita ovat esimerkiksi liikenteen päästövähennyksiin ja tiedon hyödyntämiseen ja automaatioon liittyvä kansainvälinen sääntely ja Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan suuntaviiva-asetuksen uudistus. Suomen kansainväliseen saavutettavuuteen vaikuttavat merkittävästi myös esimerkiksi kansainväliset lentoliikennesopimukset. Liikennejärjestelmän rahoituksen osalta on tärkeää vaikuttaa siihen, että EU:n rahoitusmahdollisuuksia voidaan täysimääräisesti hyödyntää kansallisen liikennejärjestelmän kehittämisessä.

### 5.6.2. TEN-T-verkon uudistaminen ja EU-rahoituksen hyödyntäminen

Euroopan komissio valmistelee parhaillaan Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (Trans-European Network, Transport / TEN-T) koskevan suuntaviiva-asetuksen uudistusta. Samanaikaisesti neuvotellaan TEN-T-verkkojen rahoittamista koskevasta Verkkojen Eurooppa -välineestä.

- Valtio vaikuttaa TEN-T-suuntaviiva-asetuksen valmisteluun niin, että se edistäisi mahdollisimman hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä. Vaikuttamisessa huomioidaan esimerkiksi maanteiden ja rautateiden pääväyliä ja niiden palvelutasoa koskeva asetus sekä fossiilittoman liikenteen ja liikennejärjestelmän digitalisaation edistäminen. Suuntaviiva-asetuksen uudistuksessa huomioidaan, että asetus toimii monesti pohjana muun EU-lainsäädännön soveltamisalaa pohdittaessa. Kantoja TEN-T-uudistukseen tarkennetaan suunnitelman valmistelun edetessä.
- Verkkojen Eurooppa -välineen (Connecting Europe Facility, CEF) seuraavan rahoituskauden (2021-2027) osalta valtio tavoittelee seuraavaa:
  - Verkkojen Eurooppa -rahoitusvälineellä tulee tukea yleiseurooppalaisia verkkoja sekä uusia ja innovatiivisia, budjettirahoitusta täydentäviä rahoitusmuotoja. Verkkojen Eurooppa -välinettä hyödynnetään täysimääräisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttamisessa.
  - Erityisen tärkeää Suomen kannalta on Pohjanmeren-Itämeren ydinverkkoikäytävän jatkaminen Helsingistä pohjoiseen Tornion kautta Ruotsin puolelle Luulajaan, mikä lisää tukikelpoisten ratakankkeiden määrää Suomessa.
  - Suomi edistää myös Rail Baltica -ratakankkeen toteutumista CEF-rahoituksen avulla. Myös Itämeren alueen energiainfrastruktuurin kehittämisellä on Suomelle huomattavaa merkitystä, myös liikennejärjestelmän toiminta- ja huoltovarmuuden näkökulmasta.
  - CEF-rahoitusta hyödynnetään fossiilittoman liikenteen edistämiseksi täysimääräisesti. Ratakankkeiden lisäksi rahoitusta hyödynnetään esimerkiksi merenkulussa (merten moottoritiet, talvimerenkulku) ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelun kehittämisessä kaikissa liikennemuodoissa.
  - CEF-rahoituksella edistetään myös uusia teknologioita ja automaatiota, mistä esimerkkinä Digiradan toteutus ja viestintäverkot.
  - Verkkojen Eurooppa -välineeseen sisältyvä sotilaallisen liikkuvuuden rahoitus on tärkeä huoltovarmuuden kannalta.
  - Valtio vaikuttaa aktiivisesti CEF-rahoitushakujen teemojen ajoitukseen ja tehostaa tiedonvälitystä rahoitusmahdollisuuksista mahdollisille hakijoille.
- Myös EU:n uutta elpymis- ja palautumistukivälinettä hyödynnetään täysimääräisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttamisessa.

Liittyy seuraaviin strategisiin linjauksiin:

- **alueiden kansainvälinen saavutettavuus**
- **alueiden välinen saavutettavuus**
- alueiden sisäinen saavutettavuus
- matkojen ja kuljetusten palvelutaso
- kestävyys
- tehokkuus

## 5.7. Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäminen

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuvaa toimintaa, josta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston kanssa. Valtakunnallisen tason lisäksi liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään ylimaakunnallisesti, maakunnallisesti sekä kaupunkiseuduilla ja kunnissa. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on vuorovaikutukseen ja yhteistyöhön perustuva prosessi. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan jatkossa hallituskausittain 12 seuraavan vuoden ajalle. Lisäksi hallituskauden alussa tehdään suunnitelmaan julkisen talouden suunnitelmasta aiheutuvat muutokset.

- Valtio kehittää liikennejärjestelmätyön yhteistyömallia valtakunnallisen ja alueellisen tason välillä perustamalla säännöllisesti kokoontuvan laajan liikennejärjestelmäfoorumin sekä aloittamalla vuosittaiset keskustelut alueellisten liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa maakuntien liittojen ylimaakunnalliseen liikennejärjestelmäyhteistyöhön perustuvien alueiden mukaisesti. Liikennejärjestelmäfoorumissa käsiteltäisiin ajankohtaisia liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviä asioita: esimerkiksi liikennejärjestelmän tilannekuvaa, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seuranta ja vaikutusten arvioinnin menetelmien kehittämistä. Keskusteluissa alueiden kanssa käytäisiin läpi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanoa alueellisesta näkökulmasta.
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto ja ELY-keskukset) osallistuvat jatkossakin ylimaakunnalliseen, maakunnalliseen ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyöhön omien tehtäviensä mukaisesti. Valtio arvioi muutostarpeet virastojen tehtäviä koskevana lainsäädäntöön liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta. Liikennejärjestelmän kehittämisestä keskustellaan myös valtion ja maakuntien liittojen välisissä poikkihallinnollisissa aluekehittämisen keskusteluissa.
- Valtio, maakuntien liitot, kaupunkiseudut ja kunnat kehittävät liikennejärjestelmäsuunnittelun menetelmiä ja poikkihallinnollista yhteistyötä. Kuntien osalta kehitystyössä huomioidaan esimerkiksi EU:n piirissä tapahtuvan kaupunkiliikennettä koskevan yhteistyön tuloksia soveltuvin osin.
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) kehittää liikennejärjestelmän tilannekuvan ja toimintaympäristön muutosten ennakkointia yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa siten, että se palvelee jatkuvasti liikennejärjestelmäsuunnittelua ja liikennejärjestelmän kehittämistä valtakunnallisen tason lisäksi myös alueellisella tasolla edistäen tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Tilannekuvassa kiinnitetään erityistä huomiota saavutettavuuden eri osa-alueiden tarkasteluun. Maakuntien liitot, kaupunkiseudut ja kunnat osallistuvat tilannekuvan tuottamiseen.

- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) kehittää osana liikennejärjestelmän tilannekuvan kehittämistä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantamallin yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Seurantamalli sisältää mittarit, joilla voidaan seurata mm. suunnitelman tavoitteiden ja liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevassa laissa asetettujen tavoitteiden toteutumista. Suunnitelman seurannasta saatavaa tietoa hyödynnetään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa ja muussa päätöksenteossa. Suunnitelman seurannasta viestitään säännöllisin väliajoin.
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) jatkaa liikennejärjestelmän vaikutusten arvioinnin kehittämistä edistäen tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Tietoon pohjautuvan päätöksenteon kehittäminen parantaa myös päätöksenteon läpinäkyvyyttä. Osana mm. vaikutusten arviointia Liikenne- ja viestintävirasto kehittää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa valtakunnallisen liikenteen ennustemallin niin, että se on käytössä tulevia valtakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia laadittaessa. Valtio (Väylävirasto) kehittää väylähankkeiden ja perusväylänpidon vaikutusten arviointia.
- Valtio ja muut toimijat tekevät yhteistyötä vaikutusten arvioinnin menetelmien kehittämisessä. Vaikutusten arvioinnin menetelmiä yhdenmukaistetaan vertailukelpoisten tulosten saamiseksi niin, että maakuntien liitot ja kunnat ottavat mahdollisuuksien mukaan käyttöön valtakunnallisen tason kanssa yhteneväisiä vaikutustenarvioinnin menetelmiä mm. päätöksenteon läpinäkyvyyden lisäämiseksi.

## 5.8. Rahoitusvaraukset ja koonteja aihepiireittäin

### 5.8.1. Rahoitusvaraukset (ei uusia toimenpiteitä)

#### **Valtion ja kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset väylähankkeet ja palveluiden kehittäminen**

- Valtio varaa kaupunkiseutujen kanssa yhteisrahoitettaviin kestäväää liikennettä edistäviin väylähankkeisiin ja palveluiden kehittämiseen yhteensä 2-100 miljoonaa euroa vuodessa vuosille 2021-2032. Väylähankkeet ovat joko valtion rataverkon tai kaupunkiseutujen joukkoliikennettä edistäviä raidehankkeita tai muuta joukkoliikenteen edistämistä. Infrastruktuurin lisäksi rahoitusvarauksella on mahdollista täydentää esimerkiksi joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteitä kaupunkiseuduilla erityisesti suunnittelukauden loppupuolella. Tarkemmin rahoituksen kohdentumisesta päätetään pääasiassa osana valtion ja kaupunkiseutujen välisiä MAL-sopimuksia.
- Kesäkuussa 2020 on syntynyt neuvottelutulos valtion sekä Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseutujen välillä maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksesta. Sopimuksilla edistetään kestäviä liikennehankkeita ja kohtuuhintaista asuntotuotantoa erityisesti joukkoliikenteellä hyvin saavutettavilla alueilla.

## Pilotti- ja selvityshankkeiden rahoitus

- Valtio varaa muihin kuin toimenpiteissä erikseen määriteltyihin pilotteihin ja selvityksiin yhteensä 26 miljoonaa euroa vuosina 2022-2032). Pilottihankkeilla edistetään erityisesti tiedon hyödyntämistä ja automaatiota liikennejärjestelmässä. Selvityshankkeet liittyvät pääasiassa liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvään tulevaisuuden ennakointiin ja palvelevat seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua.

## 5.8.2. Koonteja aihepiireittäin (ei uusia toimenpiteitä)

### Kaupunkiseudut

Kaupunkiseutujen osalta suunnitelman toimenpiteissä korostuvat kestävyttä koskeva tavoite ja strategiset linjaukset, joiden mukaan tavoitteena on, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat erityisesti kaupunkiseuduilla. Kaupunkiseuduilla päästövähennyksiä tukevat esimerkiksi väestöpohja, tiivis yhdyskuntarakenne ja kaupungistuminen. Joukkoliikennettä, kävelyä ja muita kestäviä liikkumismuotoja edistämällä voidaan ottaa askelia liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Lisäksi valtio ja kaupunkiseudut kehittävät liikenneverkkoihin ja liikenteen palveluihin liittyvää sopimuksellista yhteistyötä.

Kaupunkiseuduilla kestävää liikkumista edistetään monipuolisella keinovalikoimalla. Liikenneväyliä pidetään kunnossa ja kehitetään niin, että kestävä liikenteen edistäminen mahdollistuu (esimerkiksi raideliikenne, kävelyn ja pyöräilyn infra sekä liityntäpysäköinti). Valtio varaa kaupunkiseutujen kanssa yhteisesti rahoitettaviin infra- ja palveluostoihin suunnitelmakaudella yhteensä 2-100 miljoonaa euroa vuodessa. MAL-sopimuksissa tarkemmin sovittavalla tavalla tällä rahoitetaan niin investointeja valtion väyläverkolla kuin kuntien omistamaa raideliikenneverkkoa. Lisäksi rahoitusvaraus mahdollistaa sen käytön joukkoliikenteen rahoitukseen erityisesti suunnitelmakauden loppupuolella. Suurten kaupunkiseutujen ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelutarjontaa pyritään lisäämään lisäämällä joukkoliikenteen julkista rahoitusta. Samanaikaisesti kun pyritään lisäämään joukkoliikenteen tarjontaa, kehitetään liikkumisen palveluita ja matkaketjua mm. tiedon hyödyntämistä sekä toimijoiden välistä yhteistyötä parantamalla. Matkaketjujen kehittäminen palvelee koko maata, myös kaupunkiseutuja. Kaupunkiseuduilla keskeisiä henkilöliikenteen solmupisteitä kehitetään kestävä liikenteen keskuksiksi. Joukkoliikennettä kehitetään myös kaupunkiseutujen välillä. Kaupunkiseuduilla panostetaan myös kaupunkilogistiikan kehittämiseen, ja osa automaatioon liittyvistä kokeiluista kohdistuu kaupunkiliikenteeseen.

### Haja-asutusalueet

Haja-asutusalueilla suunnitelman tavoitteista ja strategisista linjauksista korostuu saavutettavuuden turvaaminen: alueiden tulee olla saavutettavissa kohtuullisessa ajassa jollain kulkumuodolla tai niiden yhdistelmällä. Lisäksi varmistamalla viestintäverkkojen riittävä saatavuus ja palvelutaso turvataan mahdollisuus työn tekemiseen ja palveluiden käyttöön paikasta riippumatta. Haja-asutusalueillakin kehitetään kestävää liikennettä ja panostetaan liikennepalvelujen kustannustehokkaampaan järjestämiseen.

Perusväylänpidon toimenpiteillä pyritään varmistamaan turvallinen ja sujuva liikenne koko maassa. Erityisesti talvihoidon ja korjausten kustannusten nousun huomiointi suunnittelukaudella palvelee haja-asutusalueiden tarpeita. Yksityistieavustusmäärärahan korotus ja avustusprosentin nosto mahdollistavat yhä useammat perusparannushankkeet yksityisteillä.

Julkisen liikenteen toteuttamisessa ja yhteistyössä huomioidaan myös haja-asutusalueiden erityispiirteet palvelutarjonnan ja kysynnän määrän ajoittaisen vähäisyyden osalta ja tähän liittyvät erityistarpeet sekä edistetään markkinaehtoisten joukkoliikennepalvelujen toimintaedellytysten turvaamista. Alueelliset toimijat voivat tukeutua omassa palvelujen suunnittelussaan kaukoliikenteen ja henkilöliikenteen solmujen palvelutasomäärittelyihin. Toimijoiden yhteistyömalleja ja hankintoja kehittämällä turvataan liikkumisen peruspalveluiden saatavuus ja kustannustehokkuus haja-asutusalueilla.

Toimivat matkaketjut ja niiden kehittäminen palvelevat myös haja-asutusalueita kytkeväällä ne osaksi alueellisia ja valtakunnallisia palveluverkkoja. Esimerkiksi eri lippujärjestelmien yhteentoimivuuden kehittämisellä on tärkeä merkitys matkaketjujen sujuvuudelle koko maassa. Samalla turvataan erityisesti työssäkäynnin kannalta tärkeät yhteydet alueilta maakuntakeskuksiin tai muihin tärkeisiin keskuksiin.

Haja-asutusalueilla heikentynyttä runkojoukkoliikennettä parannetaan ja tuetaan tällä tavoin pohjaa, johon lakisääteisten henkilökuljetusten yhdistely voi tukeutua. Henkilökuljetusten yhdistelyä pyritään edistämään poikkihallinnollisesti tukeutuen älykkääseen teknologiaan ja markkinaehtoihin palveluihin.

Matkustajainformaation sekä lippu- ja maksujärjestelmien kehittämisessä päähuomio on maa-seutumaisilla alueilla (ml. maantielautta- ja yhteysalusliikenne), koska palvelut ovat siellä puutteellisimpia. Näin myös vähäisemmät palvelut saadaan tehokkaammin matkustajien tietoon ja käyttöön.

Kuljetustuki alentaa syrjäisillä alueilla toimivien pienten ja keskisuurten yritysten pitkien etäisyyksien myötä syntyviä kuljetuskustannuksia ja parantaa yritystoiminnan kannattavuutta näillä alueilla.

Valtio ja kunnat edistävät aluekehitysrahaston rahoituksella liikenteen ja viestinnän osalta erityisesti alueiden elinkeinojen (esimerkiksi matkailu, teollisuus) tarvitsemien liikennepalveluiden ja -verkon kehittämistä, digitalisaatiota sekä laajakaistarakentamista.

### **Elinkeinoelämän kuljetukset**

Tavaraliikenteessä tavoitteista ja strategisista linjauksista korostuu saavutettavuus: Liikennejärjestelmän avulla halutaan taata koko Suomen saavutettavuus ja vastata elinkeinoelämän tarpeisiin. Elinkeinoelämän kannalta kansainvälisen liikenteen sujuvuus sekä työperäisten matkojen saavutettavuus ovat erityisen tärkeitä.

Väyläverkon hoidon, korjausten, parantamisen ja suunnittelun rahoituksessa palvelutasoa kehitetään kustannustehokkaasti elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeisiin. Elinkeinoelämän kannalta merkittävät yhteydet maakuntakeskusten välillä ja yhteydet Helsinkiin eri puolelta



Suomea priorisoidaan. Kansainvälisen liikenteen sujuvuus turvataan ja merenkulun toimintaedellytyksiä ml. talvimerenkulku kehitetään. Nämä ovat toimivan kansainvälisen tavaraliikenteen edellytyksiä.

Maanteiden kunnon parantaminen ja tarkoituksenmukainen talvihoidon taso tehostavat elinkeinoelämän maantiekuljetuksia ja edesauttavat päästövähennysten aikaansaamista. Voimakas satsaus rataverkon korjaus- ja parantamiskohteisiin parantaa myös tavaraliikenteen toimintavarmuutta ja täsmällisyyttä. Osana rataverkon parantamistoimenpiteitä rahoitusta kohdennetaan muun muassa raakapuun kuormauspaikkojen parantamiseen.

Lisäksi valtio kehittää kansainvälisen tavaraliikenteen kannalta olennaista talvimerenkulkua. Meriväylien kehittämisessä mahdollistetaan uudet merkittävät teollisuuden investoinnit ja niihin liittyvä merikuljetusten kasvu, ja parantamisrahoituksella lisätään älykkäitä turvalaitteita.

Digiratahankkeen avulla on mahdollista parantaa rataverkon välityskykyä ja turvallisuutta myös tavaraliikenteen osalta. Liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitusta voidaan kohdistaa strategisten linjausten mukaisesti elinkeinoelämän toimintaedellytysten edistämiseen pääväylillä ja muulla väyläverkolla.

Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämismahdollisuuksien turvaaminen ja lentoasemaverkoston säilyttäminen sekä lentopaikkojen ja lentoliikenteen tuet palvelevat lentorahdin sekä elinkeinoelämän tarpeita.

Yksityistieavustusten lisääminen ja avustusprosentin korottaminen palvelevat etenkin maa- ja metsätalouden kuljetustarpeita. Yksityistiet ovat tärkeä osa kansainvälisiäkin kuljetusketjuja.

Kuntien katuverkon korjausvelan lyhentämispyrkimykset helpottavat mm. jakeluliikennettä. Erikseen on huomioitu satamaliikenteen edellytykset katuverkolla ml. raskaan liikenteen taukopaikat.

Liikenteen hallinnan avulla tehostetaan liikennejärjestelmän ja liikennetiedon käyttöä, mikä sujuvoittaa myös tavaraliikennettä.

Kuljetusten palveluissa edistetään kuljetusten tehokkuutta ja päästövähennyksiä mm. digitalisaation keinoin ja mahdollistetaan siirtymistä kestävämpiin kuljetusmuotoihin. Merenkulun toimintaedellytyksiä kehitetään huomioiden myös sisävesiliikenteen mahdollisuudet. Em. asioiden edistämiseksi laaditaan selvitykset logistiikan tehostamis- ja päästövähennysmahdollisuuksista, yhdistettyjen kuljetusten edistämisestä ja transitoliikenteen vaikutusten arvioimisesta kehittämistoimenpiteiden tueksi.

Kuntia tuetaan tehokkaamman sekä ympäristöystävällisemmän kaupunkilogistiikan kehittämisessä, edistetään ympäristöystävällisemmän, hiljaisemmän ja pienemmän jakelukuluston käyttöä sekä parannetaan osoitetietojen käytettävyyttä kaupunkilogistiikan tarpeisiin. Yhteysalusliikenteen ja maantielautojen kehittämisessä huomioidaan elinkeinoelämän, esimerkiksi matkailun kehittämisen, tarpeet. Kuljetustukien jatkaminen alentaa syrjäisempien seutujen yritysten kuljetuskustannuksia.

Itä- ja Pohjois-Suomessa Euroopan aluekehitysrahoitusta suunnataan elinkeinojen tarvitsemien liikennepalvelujen tukemiseen. Rajanylityspaikkojen ja niiden yhteyksien kehittämistyö yhteistyössä naapurivaltioiden kanssa ylläpitää mahdollisuuksia rajan ylittävän tavaraliikenteen kehittämiseen.

## **Tiedon hyödyntämiseen ja automaatioon liittyvät asiat**

Tiedon hyödyntäminen ja automaatio ovat keinoja edistää kaikkia suunnitelman tavoitteita. Strategisten linjausten mukaan digitalisaation mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti kaikissa liikennemuodoissa.

Tiedon hyödyntämistä edistetään suunnitelmakaudella voimakkaasti hyödyntämällä liikenteen hallinnasta kaikissa liikennemuodoissa vastaavan Traffic Management Finland Groupin (TMFG) mahdollisuudet. Valtion rahoituksen avulla mahdollistetaan liikenteen palveluntarjoajille yhtenäiset ja reilut toimintamallit uusien liikennevälinerajat ylittävien palveluiden kehittämisessä. Lisäksi vaikutetaan aktiivisesti tiedon hyödyntämisen ja automaation edistämiseksi kansainvälisesti ja tarvittaessa lainsäädännön keinoin sekä edistämällä uusia teknologioita ja automaatiota edistäviä pilottihankkeita kaikissa liikennemuodoissa.

Tiedon hyödyntämisen avulla tehostetaan niin väylänpitoa, elinkeinoelämän kuljetuksia kuin matkaketjujen toimintaa. Esimerkiksi aikataulu- ja reittitietojen kokoaminen yhteen ja lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden parantaminen edistävät osaltaan kestävien liikkumis-  
muotojen käyttöä.

Digitalisaation avulla voidaan sujuvoittaa ja tehostaa kuljetusketjuja sekä vähentää liikenteen päästöjä uusien innovaatioiden ja toimintamallien avulla. Digiratahankkeen toteuttamisella varmistetaan rautatieliikenteen toimivuus myös tulevaisuudessa nykyisen kulunvalvontajärjestelmän vanhentuessa.

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.

## **Rahoitusasiat**

Suunnitelmalla pyritään laajentamaan liikennejärjestelmätoimenpiteiden rahoituspohjaa.

Erityisesti huomiota on kiinnitetty hyötyjä maksaa -mallin laajentamiseen tarkastellen niin kuntien kuin myös yrityspuolen osallistumismahdollisuuksia infrahankkeiden ja liikennepalveluiden rahoittamiseen. Tätä tukevat sopimuksellisen yhteistyön laajentamispyrkimykset. Hyötyjä maksaa -malliin liittyviä toimenpiteitä pyritään tarkentamaan valmistelun edetessä

Tämän lisäksi valtio selvittää kustannustehokkaimmat rahoitusmallit ja nostaa suoran talousarviorahoituksen rinnalle erillisrahoitusratkaisuja hankekohtaisesti. Kaupunkiseutujen välisiä raideyhteyksiä on mahdollista kehittää hankeyhtiömallilla.

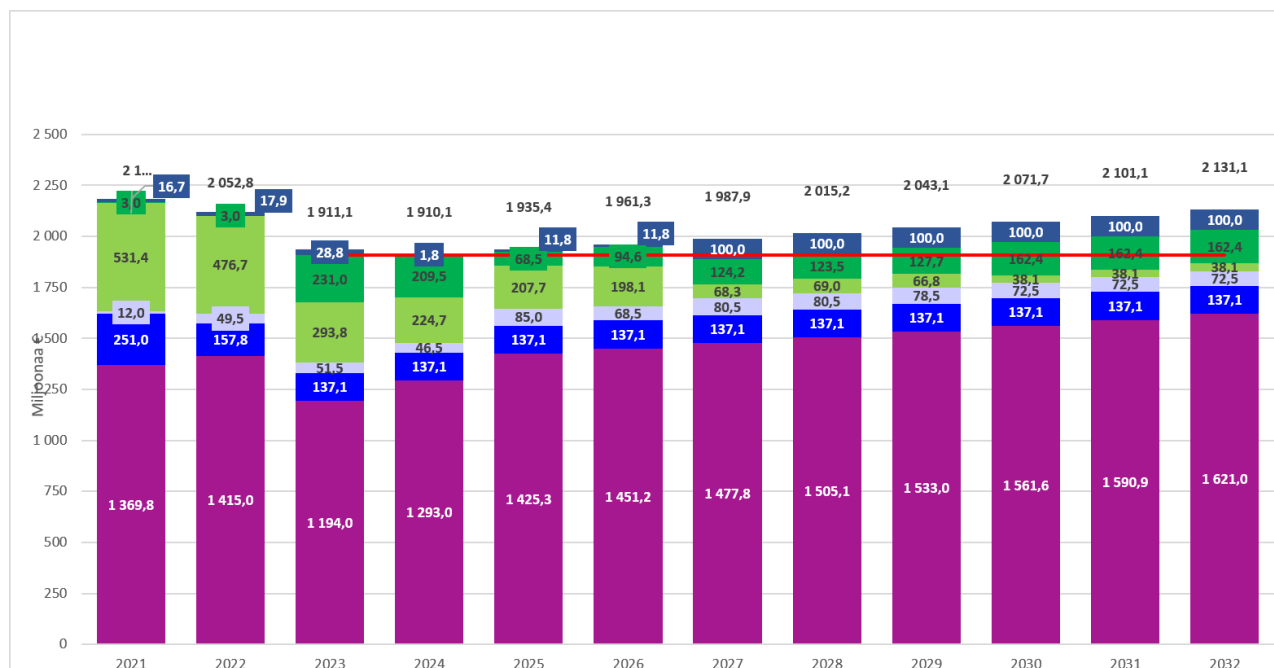
## 6. Valtion rahoitusohjelma

Valtion rahoitusohjelmaan on koottu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla liikennejärjestelmän kehittämiseen kohdistuvat määrärahat vuosina 2021-2032 (kuva 1). Valtion kustannukset on kuvattu toimenpideohjelman yhteydessä toimenpiteittäin.

Kuvassa 1

- violetilla on kuvattu perusväylänpidon määrärahatasoa tummansinisellä nykyisen kehystason mukaiset ja jo päätetyt avustukset ja palvelut
- vaaleansinisellä toimenpideohjelmaan sisältyvät uudet avustukset ja palvelut (esimerkiksi lisäykset joukkoliikennetukeen, yksityistieavustuksiin ja tiedon hyödyntäminen) vaaleanvihreällä meneillään olevat ja jo päätetyt liikenneverkon kehittämishankkeet
- tummanvihreällä toimenpideohjelmaan sisältyvä liikenneverkon kehittäminen (maanteillä, rautateillä ja vesiväylillä), sisältäen Digiradan.
- päällimmäisenä sinisellä toimenpideohjelmaan sisältyvä rahoitusvaraus valtion ja kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin väylähankkeisiin ja palveluiden kehittämiseen

Punainen viiva kuvaa julkisen talouden suunnitelman mukaista määrärahatasoa vuodelle 2024. Perusväylänpidon osalta huomioidun kustannustason nousun vuoksi suunnitelmakauden loppupuolella rahoitusohjelma on vuosittain suurempi kuin vuonna 2024.



Kuva 1. Valtion rahoitusohjelma.

## 7. Vaikutusten arvioinnin yhteenveto

*(Täydennetään lopulliseen suunnitelmaan ympäristöselostuksen ja muun vaikutusten arvioinnin valmistuttua)*

## 8. Mahd. evästyksiä seuraavan suunnitelman laatimiseen

*(Täydennetään suunnitelman valmistelun loppuvaiheessa, jos katsotaan tarpeelliseksi. Tässä voidaan nostaa esille asioita, joihin kiinnitettävä huomiota seuraavaa suunnitelmaa laadittaessa.)*