

Valtioneuvoston julkaisu 2024: xxx

LUONNOS

Valtakunnallinen liikennejärjestelmä- suunnitelma

Vuosille 2026-2037

Valtioneuvoston julkaisu 2024: xxx

Julkaisujen jakelu

Distribution av publikationer

**Valtioneuvoston
julkaisuarkisto Valto**

Publikations-
arkivet Valto

julkaisut.valtioneuvosto.fi

Julkaisumyynti

Beställningar av publikationer

**Valtioneuvoston
verkkokirjakauppa**

Statsrådets
nätbokhandel

vnjulkaisumyynti.fi

Publication distribution**Institutional Repository
for the Government
of Finland Valto**

julkaisut.valtioneuvosto.fi

Publication sale**Online bookstore
of the Finnish
Government**

vnjulkaisumyynti.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö

CC BY-SA 4.0

ISBN pdf:

ISSN pdf:

ISBN painettu:

ISSN painettu:

Taitto: Valtioneuvoston hallintoyksikkö, Julkaisutuotanto

Helsinki 2024 Finland

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2026-2037

VNK täyttää, sarja ja numero

Julkaisija Valtioneuvosto

Tekijä/t

Toimittaja/t

Yhteisötekijä Liikenne- ja viestintäministeriö

Kieli Suomi

Sivumäärä

Tiivistelmä

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2026-2037 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Se on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 15 b §:n mukaisesti. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää kuvauksen liikennejärjestelmän nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksista, vision liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2050, suunnitelmalle asetetut tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset ja aluekohtaiset painotukset sekä valtion ja kuntien toimenpiteet tavoitteisiin pääsemiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyvät valtion rahoitusohjelma sekä tiivistelmä vaikutusarvioinnista.

Vaikutusten arviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Vaikutusten arvioinnilla lisätään ymmärrystä liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksista ja edistetään tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi (SOVA-laki). Ympäristöselostuksesta on tehty erillinen valtioneuvoston julkaisu (x/2024).

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu parlamentaarisen työryhmän tuella laajassa vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa. Suunnitelma on viimeistelty vuosia 20xx-20xx koskevan julkisen talouden suunnitelman ja talousarviopäätösten mukaisesti vuosien 20xx-20xx osalta. Suunnitelmassa esitetyt valtion kustannukset ovat arvioita ja niiden toteutuminen riippuu tulevista talousarviopäätöksistä.

Klausuuli

Asiasanat liikennepolitiikka, liikennejärjestelmät, liikenneverkot, liikennepalvelut, strateginen suunnittelu

ISBN PDF

ISSN PDF

ISBN nid.

ISSN painettu

Asianumero VN/18780/2023

Hankenumero LVM029:00/202

Julkaisun osoite

Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026-2037

VNK täyttää, sarjanimi ja numero	Tema
Utgivare	Napsauta ja kirjoita ministeriö
Författare	
Redigerare	
Utarbetad av	
Språk	Sidantal
Referat	<p>Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037 är en strategisk plan för utveckling av trafiksystemet. Den har utarbetats i enlighet med 15 b § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). Den riksomfattande trafiksystemplanen innehåller en beskrivning av nuläget i fråga om trafiksystemet och förändringarna i omvärlden, en vision för utvecklingen av trafiksystemet fram till 2050, de mål som har satts upp för planen och strategiska riktlinjer och regionala prioriteringar som preciserar målen samt statens och kommunernas åtgärder för att uppnå målen. I planen ingår dessutom ett statligt finansieringsprogram samt en sammanfattning av konsekvensbedömningen.</p> <p>Konsekvensbedömningen är en viktig del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Den ökar förståelsen för vilka konsekvenser utvecklingen av trafiksystemet får och främjar kunskapsbaserat beslutsfattande. En miljökonsekvensbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005) har gjorts för trafiksystemplanen (SOVA-lagen). En separat statsrådets publikation (x/2024) har utarbetats om miljörapporten.</p> <p>Den riksomfattande trafiksystemplanen har utarbetats med stöd av en parlamentarisk arbetsgrupp och i bred växelverkan med intressentgrupperna. Planen har färdigställts för 20xx– 20xx i enlighet med planen för de offentliga finanserna och budgetbesluten för 20xx– 20xx. De statliga kostnader som anges i planen är uppskattningar, och förverkligandet av dem beror på framtida budgetbeslut.</p>
Klausul	
Nyckelord	Transportpolitik, transportsystem, trafiksystem, transportnät, trafiknät, trafik tjänster, strategisk planering
ISBN PDF	ISSN PDF
ISBN tryckt	ISSN tryckt
Ärendenr.	VN/18780/2023
	Projektnr. LVM029:00/202
URN-adress	

The National Transport System Plan for 2026-2037

VNK täyttää, sarjanimi ja numero

Subject

Publisher

Author(s)

Editor(s)

Group author

Language

Pages

Abstract

The National Transport System Plan for 2026–2037 is a strategic plan for developing the transport system in Finland. The plan has been drawn up in accordance with section 15 b of the Act on the Transport System and Highways (503/2005). The National Transport System Plan contains a description of the current state of the transport system and changes in the operating environment, a vision for the development of the transport system until 2050, the objectives set for the plan and the strategic policies specifying them, regional emphases and a programme containing central government and municipal measures to reach the objectives. The plan also includes a central government funding programme and a summary of the impact assessment.

Impact assessment is an integral part of the planning process. The impact assessment helps increase the understanding of the effects of developing the transport system and promote knowledge-based decision-making. An environmental impact assessment under the Act on the Environmental Impact Assessment of Public Authorities' Plans and Programmes (200/2005) has been carried out on the Plan. A separate Government publication (x/2024) was issued on the environmental report.

The National Transport System Plan has been prepared with the support of a parliamentary working group and in extensive interaction with stakeholders. The plan has been devised in accordance with the General Government Fiscal Plan and budget decisions for 20xx–20xx. The government costs presented in the plan are estimates and their implementation depends on future budget decisions.

Provision

Keywords

Transport policy, transport systems, transport networks, transport services, strategic planning

ISBN PDF

ISSN PDF

ISBN printed

ISSN printed

Reference no. VN/18780/2023

Project no. LVM029:00/202

URN address

Sisältö

1	Johdanto	8
2	Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset	11
2.1	Liikennejärjestelmän nykytila.....	11
2.2	Toimintaympäristön muutokset	15
2.2.1	Kansainvälinen saavutettavuus ja muuttunut turvallisuusympäristö	15
2.2.2	Liikennejärjestelmän kehitys osana alue- ja yhdyskuntarakennetta	17
2.2.3	Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys	18
2.2.4	Liikenteen palvelujen muutostrendit	19
3	Liikenne 12-suunnitelman rooli osana kokonaisuutta	20
3.1	Suunnitelman oikeusperusta	20
3.2	Liikennejärjestelmän eri suunnittelutasot	22
3.3	Suunnittelun lähtökohdat ja yhteensovitus muuhun kansalliseen valmisteluun	23
4	Toimenpideohjelma.....	28
4.1	Visio liikennejärjestelmän kehittämiselle vuoteen 2050 – kestävä ja saavutettava Suomi.....	28
4.2	Valtakunnallisen liikennejärjestelmä-suunnitelman tavoitteet	28
4.3	Strategiset linjaukset suunnitelman toimenpideohjelman valmisteluun ja toimeenpanoon	31
4.4	Alueelliset painotukset.....	32
4.5	Liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantaminen	33
4.5.1	Tietopohjan kehittäminen	34
4.5.2	Valtion ja alueiden väliset sopimukset.....	36
4.5.3	Kansainvälinen yhteistyö	38
4.6	Liikenneverkot ja liikenteen solmukohdat.....	39
4.6.1	Valtion väyläverkko.....	39
4.6.1.1	Perusväylänpito	40
4.6.1.2	Väyläverkon kehittäminen.....	42

4.6.2	Muiden hallinnoimat verkot.....	46
4.7	Henkilöliikenteen palvelut.....	53
4.7.1	Julkisesti tuettu henkilöliikenne	53
4.7.2	Liikenteen palveluiden solmukohdat.....	56
4.7.3	Muut liikennepalvelut.....	57
4.7.4	Henkilöliikenteen palveluiden digitalisaatio	58
4.8	Kuljetukset ja logistiikka	59
4.8.1	Liikennejärjestelmän varautuminen ja huoltovarmuus ja Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantaminen	59
4.8.2	Logistiikan digitalisaatio.....	62
4.9	Liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittäminen	64
4.9.1	Liikennejärjestelmän digitaalinen kaksonen	64
4.9.2	Automaation edistäminen	65
4.9.3	Viestintäyhteydet	66
4.10	Valtion budjetin ulkopuoliset rahoitusmahdollisuudet.....	66
4.10.1	Sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteet.....	67
4.10.2	EU-rahoitus.....	68

5 Valtion rahoitusohjelma 70

6 Tiivistelmä vaikutusarvioinnista 72

6.1	Tiivistelmä vaikutusarvioinnista	72
6.2	Vaikutukset suhteessa suunnitelman tavoitteisiin	72
6.3	Ympäristövaikutusten arviointi.....	72

1 Johdanto

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukainen strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Suunnitelma sisältää muun muassa liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskevan arvion, valtakunnallista liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma sekä suunnitelman vaikutusarviointi.

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

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

telua ja vaikutusarvioinnin kytkeytymistä prosessiin on kuvattu tarkemmin Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmassa¹ ja Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ympäristöselostuksessa².

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

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

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

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

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

² (lähde täydentyy ympäristöselostuksen valmistuttua)

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

⁴ Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman hankkeen asettamis päätös (hankkeikkuna, 2023): [ASETTAMISPAATOS_20230630103153.PDF](https://www.vnk.fi/asiakkaat/asettamispaatos_20230630103153.pdf) ([hankeikkuna.fi](https://www.vnk.fi/asiakkaat/asettamispaatos_20230630103153.pdf))

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

2 Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

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

2.1 Liikennejärjestelmän nykytila

Merikuljetukset ja niihin kytkeytyvät logistiikkapalvelut ovat edelleen Suomen ulkomaankaupan perusta. Vuonna 2023 merikuljetusten osuus ulkomaankaupan kuljetuksista oli 96 prosenttia. Rautatiekuljetuksissa tavaraliikenteen tonnikipometrit vähenivät vuonna 2023 yli 27 % vuoden 2021 kuljetusmääristä. Kuljetusvirrat ovat geopoliittisesta tilanteesta johtuen suuntautuneet osin uudella tavalla, merkittävimpänä Venäjältä tuodun vuosittaisen noin 10 miljoonan kuution raakapuu- ja hakevirran ohjautuminen tulemaan muista lähteistä. Suomen ulkomaankauppa suuntautuukin yhä vahvemmin länteen nyt ja lähitulevaisuudessa.

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

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

⁵ Liikennejärjestelmäanalyysi: [Liikennejärjestelmäanalyysi | Traficom](#)

⁶ Kansainvälisten indeksivertailujen tuloksia on käsitelty tarkemmin Traficomin julkaisemassa raportissa: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Suomen%20kansainv%C3%A4lisen%20saavutettavuuden%20tilannekuva.pdf>

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

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

Väyläverkon korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Vuoden 2024 alussa tiestön korjausvelka oli noin 2,57 miljardia euroa ja rautateillä 1,66 miljardia. Huonokuntoisten maanteiden kilometrimäärä ja siten myös päällysteiden korjausvelan määrä laski vuoden 2024 lisärahoituksen ansiosta, vaikka huonokuntoisten teiden tilastointitapa muuttuikin vuoden alusta. Käytettävissä oleva rahoitus kohdennetaan pääosin vilkkaimmin liikennöidylle verkolle, jolloin korjausvelka on kasvanut erityisesti vähäliikenteisellä tieverkolla. Palvelutasoanalyysin mukaan maanteiden pääväylyistä noin 4 000 kilometrillä on pääväyläasetuksen mukainen hyvä palvelutaso. Tunnistettuja palvelutasopuutteita on yhteensä noin 1 500 tiekilometrillä. Näistä kaikkein merkittävimpiä puutteita on sujuvuudessa, turvallisuudessa tai ympäristöhaittoina noin 200 tiekilometrillä. Väyläviraston vuonna 2023 toteuttaman elinkeinoelämän asiakastutkimuksen mukaan kokonaistyytyväisyys tieverkon, rataverkon ja kauppamerenkulun väylien palvelutasoon oli laskenut edellisestä vuoden 2021 tutkimuksesta⁷. Maanteiden pääväylät vastaavat kuitenkin pääosin liikenteen ja kuljetusten tarpeisiin. Rataverkolla korjausvelkaa on vähäliikenteisen rataverkon lisäksi runsaasti myös pääväyläverkolla, mikä aiheuttaa viivästyksiä liikenteeseen.

Venäjän hyökkäyssota lopetti Saimaan kanavan liikenteen, minkä seurauksena myös ulkomaan tuonti ja vienti Saimaan kanavan kautta loppui. Tässä tilanteessa tavaraliikenteen sisävesiliikenne koostuu lähes yksinomaan raakapuukuljetuksista etupäässä uittamalla. Uittoa voidaan pitää kesäkautisena, Saimaan vesistöaluetta koskevana

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

alueellisena, vaihtoehtoisena kuljetusvaihtoehtona raakapuun maantie- ja raidekuljetuksille. Valtakunnan tasolla sen merkitys on kuitenkin vähäinen, mutta korostuu metsäteollisuuden alueelle keskittymisen myötä.

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

Tieliikenteen turvallisuus on kehittynyt viime vuosina hyvään suuntaan, kun mittarina käytetään liikennekuolemia. Vuonna 2023 tieliikenteessä kuoli ennakkotietojen mukaan 181 ihmistä, mikä on pienin määrä nykymuotoisen tieliikenneonnettomuustilastoinnin historiassa. Liikennekuolemia kuitenkin tapahtuu Suomessa kaksinkertaisesti suhteessa väkilukuun verrattuna naapurimaihin Ruotsiin ja Norjaan. Vakavat loukkaantumiset tieliikenteessä eivät ole juurikaan vähentyneet kymmenenä viime vuotena. Vakavia loukkaantumisia tapahtuu vuosittain noin 900. Rautatieturvallisuus, merenkulun turvallisuus ja kaupallisen ilmailun turvallisuus ovat Suomessa hyvällä tasolla ja tilanne on ollut viime vuosina vakaa. Merkittävät onnettomuudet ovat hyvin harvinaisia ja pienempiäkin onnettomuuksia tapahtuu vähän.

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

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

Vuonna 2023 kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt muodostivat ennakkotietojen mukaan noin 23,1 % Suomen kokonaispäästöistä (ilman maankäyttösektoria) vähentyen edellisvuoteen nähden noin 3,9 %. Vuoteen 2005 nähden päästöt ovat vähentyneet noin 27 %. Päästöjen vähenemiseen on vaikuttanut erityisesti nestemäisten liikennepolttoaineiden (bensa ja diesel) bio-osuuden kasvu. Päästöjä tulee kuitenkin edelleen vähentää arviolta noin 0,42 miljoonaa CO₂-ekvivalentitonnia vuosittain, jotta kansalliset sitoumukset liikenteen päästövähennyksistä saavutettaisiin.

Suomalaisten kulkutapavalinnoissa ei ole tapahtunut viime vuosina merkittäviä muutoksia. Myöskään kestävien kulkutapojen osuus liikkumisessa ei ole lisääntynyt. Pääosa kaikista kotimaanmatkoista tehdään edelleen henkilöautolla. Vuodesta 2000 vuoteen 2024 henkilöautojen määrä on kasvanut merkittävästi, noin 2,1 miljoonasta 2,8 miljoonaan eli 30 %. Suomen liikenteen päästöt ovat kehittyneet moniin muihin EU-maihin nähden suotuisasti ja vähentyneet noin 26 % vuosina 2005-2023. EU:n taakanjakoasetuksesta eri jäsenmaille tulevat päästövähennysvelvoitteet vaihtelevat kuitenkin jäsenmaittain, ja Suomea koskeva velvoite on yksi EU:n tiukimmista eli -50 % vuoteen 2030 mennessä, verrattuna vuoteen 2005. Päästövähennystavoitteisiin pääsemisen, liikennejärjestelmän sosiaalisen kestävyuden ja liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmista olisi kuitenkin tärkeää tunnistaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn merkittävä rooli kaupunkiseutujen liikennejärjestelmässä.

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

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

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

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

2.2 Toimintaympäristön muutokset

2.2.1 Kansainvälinen saavutettavuus ja muuttunut turvallisuusympäristö

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

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

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

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

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

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

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

Näiden lisäksi lentoliikenteen tulee vastata tulevina vuosina energiasiirtymän vaatimuksiin, mistä aiheutuu merkittävästi lisäkustannuksia. Kestävien lentopolttoaineiden käyttö ja päästökaupan tiukentuminen nostaa merkittävästi lentoyhtiöiden kustannuksia vaikuttaen kilpailukykyyn. Biopolttoaineiden tuotantokapasiteetti on tällä hetkellä erittäin rajallinen ja sen saatavuus tulee varmistaa. Sähköisen lentoliikenteen ei arvioida olevan vaihtoehto suurten henkilömäärien kuljettamiseen lähiaikoina, mutta se voisi olla vaihtoehto pienissä matkustajamäärissä. Kehittämisen painopiste on tällä hetkellä hybridikoneissa. Lisäksi pidemmällä aikajänteellä vedyn käyttökelpoisuus energialähteenä on potentiaalinen vaihtoehto. Miehittämätön ilmailu ja automaation hyödyntäminen ovat myös kehittyviä ilmailusektorin osa-alueita.

2.2.2 Liikennejärjestelmän kehitys osana alue- ja yhdyskuntarakennetta

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

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

Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenteen vyöhykejaottelun mukaisella jalankulkuvyöhykkeellä asuvien osuus väestöstä kasvaa ja intensiivinen joukkoliikennevyöhyke kehittyy suurimmilla kaupunkiseuduilla. Autovyöhykkeen osuus pienenee suurimpien seutujen keskuskaupungeissa, mutta säilyy merkittävänä ympäryskunnissa. Henkilöauton arvioidaan säilyvän keskeisimpänä kulkutapana valtaosassa Suomessa myös tulevina vuosikymmeninä. Kaupungeissa julkisella liikenteellä ja kävelyllä ja pyöräliikenteellä on kuitenkin merkittävä potentiaali.

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

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

2.2.3 Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys

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

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

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

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

2.2.4 Liikenteen palvelujen muutostrendit

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

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

Digitaalisaatio antaa aiempaa paremmat mahdollisuudet kehittää matkaketjuja ja eri toimijoiden palvelujen yhteentoimivuutta, mutta toisaalta on otettava huomioon, että kaikilla ei ole mahdollisuutta käyttää sähköisiä palveluja. Suomessa digitaaliset liikkumispalvelut eivät myöskään ole kehittyneet niin nopeasti kuin on toivottu. Liikkumispalveluja ei tule kuitenkaan katsoa pelkästään liikennesektorin näkökulmasta, sillä matka- ja kuljetusketjujen kehittyminen on osa laajempaa yhteiskuntapolitiikkaa, johon liittyy muun muassa maankäyttö-, talous-, verotus- ja ympäristöpoliittisia kysymyksiä. Vireillä on myös logistiikan digitalisaatiota edistäviä uudistuksia. Kehityksen edetessä datan jakamisen ja automaation mahdollisuudet eri toimijoiden kesken ovat nousemassa logistiikassa avainrooliin.

3 Liikenne 12-suunnitelman rooli osana kokonaisuutta

3.1 Suunnitelman oikeusperusta

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

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

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

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

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

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

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

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

Suomi on sitoutunut EU:n sekä NATO:n (NATO sofa ja DCA-sopimukset) puitteissa kehittämään liikennejärjestelmän kriisinsietokykyä. Lisäksi ulkomaisten joukkojen tukeutumisen mahdollistaminen kuuluu osaksi kansainvälistä sopimusrakennetta sekä EU:n, että NATO:n osalta. Varautumisen, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kehittäminen ja huomiointi osana Liikenne 12 -suunnitelmaa edistävät kansainvälisiä tavoitteita.

YK:n yleissopimus vammaisten oikeuksista (SopS 27/2016) sisältää määräyksiä saatavuudesta ja esteettömyydestä, ja sen mukaan tulee toteuttaa asianmukaiset toimet, joilla varmistetaan vammaisille henkilöille mm. muiden kanssa yhdenvertainen pääsy fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään.

3.2 Liikennejärjestelmän eri suunnittelutasot

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

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



Kuvio 1. Liikennejärjestelmäsuunnittelun eri tasot

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

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

tiesuunnitelman tulee perustua nykyisen alueidenkäyttölain (132/1999) mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan.

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

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

3.3 Suunnittelun lähtökohdat ja yhteensovitus muuhun kansalliseen valmisteluun

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

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

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

Toimenpideohjelma on rakennettu siten, että se tukee neliporrasperiaatteen⁹ hyödyntämistä. Kun vaikuttaminen liikenteen kysyntään ja kulkumuodon valintaan ei riitä tai se ei ole riittävän tehokasta esimerkiksi rahoituksen riittävyyden näkökulmasta, on tarpeen panostaa nykyisen liikenneverkon käytön tehostamiseen esimerkiksi digitalisaation keinoin. Kun digitalisaatiolla ei pystytä ratkaisemaan olemassa olevia ongelmia, ensisijaisesti tulisi pystyä parantamaan tilannetta pienin parantamistoimenpitein perusväylänpidon rahoituksella. Kun tämäkään ei riitä, viimeinen keino olisi liikenneverkon suuret kehittämisinvestoinnit. Neliporrasperiaatteen mukaisessa suunnittelussa tärkeää ei ole eri portaiden määrä tai niiden sisältö, vaan laajan toimenpidevalikoiman läpikäynti vuorovaikutteisesti.

Liikenneturvallisuutta parannetaan kaikissa liikennemuodoissa kokonaisvaltaisesti niin kutsutun Safe System -lähestymistavan mukaisesti. Safe System -lähestymistavan tavoitteena on anteeksiantavampi tieliikennejärjestelmä. Lähestymistapa perustuu sen tiedostamiseen, että ihmiset tekevät virheitä, ja siinä ehdotetaan keinoja varmistaa, että tällaiset virheet eivät aiheuta kuolemantapauksia tai vakavia loukkaantumisia. Muun muassa ajoneuvojen turvallisempi rakenne, turvallisempi tieinfrastruktuuri ja turvallisemmat nopeusrajoitukset voivat kaikki vähentää onnettomuuksien vaikutuksia. Niiden tulisi muodostaa monikerroksinen suoja sen varmistamiseksi, että yhden osan epäonnistuessa jokin toinen osa kompensoi muita osia pahimman mahdollisen lopputuloksen ehkäisemiseksi.

Lisäksi on välttämätöntä huomioida meriliikenteen ja lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyn vahvistuminen muuttuneessa maailmassa osana liikennejärjestelmää ja kansainvälistä saavutettavuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on myös varmistaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin, strategioihin ja ohjelmiin. Näin varmistetaan, että eri prosesseissa valmisteltavat suunnitelmat, strategiat ja ohjelmat ohjaavat liikennejärjestelmän kehittämistä samaan suuntaan tukien toinen toistaan.

Liikenne 12-suunnitelman rahoitusohjelma yhteensovitetaan voimassa olevaan julkisen talouden suunnitelmaan. Liikenne 12-suunnitelman tavoitteena on ohjata tulevia julkisen talouden suunnitelmaan ja talousarviopäätöksiin tehtäviä valmisteluja. Näin varmistetaan tietopohjaisen prosessin huomiointi rahoituspäätöksiä tehtäessä.

⁹ Neliporrasperiaatteen soveltaminen liikennehankkeiden esisuunnittelussa, Liikenneviraston julkaisut, 2010: <https://www.doria.fi/handle/10024/121298>.

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

- Valtioneuvoston periaatepäätös liikenteen automaation edistämisestä¹⁰
- Logistiikan digitalisaation periaatepäätös¹¹
- Esteettömyysvisio¹²
- Liikenneturvallisuusstrategia¹³ ja sitoutuminen 0-visioon
- Suomen digitaalinen kompassi¹⁴
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet¹⁵
- Aluekehittämisspäätös¹⁶
- Kyberturvallisuusstrategia¹⁷
- MAL-sopimukset¹⁸
- Puolustuselonteko¹⁹
- Ulko- ja turvallisuuspoliittinen selonteko²⁰

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

Lisäksi käynnissä on huomattava määrä töitä, jotka on huomioitu ja yhteensovitettu keskenään suunnitelman valmistelun aikana tai vaihtoehtoisesti yhteensovitus tullaan

¹⁰ Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta, 2021: <https://valtioneuvosto.fi/delegate/file/98069>

¹¹ Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta, 2021: 1 (hankeikkuna.fi)

¹² Liikenteen esteettömyysvisio, 2023: https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/e802f07f-b9aa-47b7-a702-b0302a3b6739/79c5dbca-99ce-4dfa-b2c7-66e2e0a23a12/LIITE_20240227125441.PDF

¹³ Liikenneturvallisuusstrategia, 2022: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-746-4>

¹⁴ Digitaalinen kompassi, 2022: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-906-9>

¹⁵ Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista [Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet \(ymparisto.fi\)](https://ymparisto.fi)

¹⁶ Uudistuvat ja hyvinvoivat alueet: Valtioneuvoston aluekehittämisspäätös 2024-2027: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165523/TEM_2024_12.pdf?sequence=1&isAllowed=y

¹⁷ Suomen kyberturvallisuusstrategia 2024–2035: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165860/VNK_2024_11.pdf?sequence=1&isAllowed=y

¹⁸ Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset: <https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset>

¹⁹ Puolustuselonteko (2024): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=PLM003:00/2024>

²⁰ Ulko- ja turvallisuuspoliittinen selonteko (2024) Ulko- ja turvallisuuspoliittinen selonteko - Valto (valtioneuvosto.fi)

varmistamaan osana suunnitelman toimeenpanoa. Näin varmistetaan, että mm. pääministeri Orpon hallitusohjelman kirjaukset huomioidaan päivityksessä. Hallitusohjelmassa mainitut kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma sekä lentoliikennestrategia on integroitu osaksi suunnitelmaa.

Valtion aluehallinnon uudistuksessa valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtäviä kootaan valtakunnalliseen Lupa- ja valvontavirastoon. Samalla muodostetaan uudet alueelliset elinvoimakeskukset, jotka vastaavat alueiden kehittämisestä ja rahoituksesta. Nykyisten ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuuri –vastuualueiden tehtävät siirtyvät elinvoimakeskuksiin lukuun ottamatta julkisen henkilöliikenteen tehtäviä, jotka siirtyvät Liikenne- ja viestintävirastoon. Uudistuksen on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2026. ELY-keskuksilla tarkoitetaan tässä suunnitelmassa vuodesta 2026 alkaen, vastuualueiden mukaisesti, elinvoimakeskuksia tai Liikenne- ja viestintävirastoa.

Yhteensovitettavia käynnissä (vuoden 2024 aikana) olevia töitä ovat muun muassa:

- Verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus²¹ (yhteensovitus osana toimeenpanoa)
- Teollisuuspoliittinen strategia²² (yhteensovitusta valmistelun yhteydessä)
- Yhteiskunnan turvallisuusstrategia²³ (yhteensovitusta valmistelun yhteydessä)
- NTPC-yhteistyö (Nordic Transport Preparedness Co-operation) (yhteensovitusta valmistelun yhteydessä)
- Alueidenkäytön kehityskuva²⁴ (yhteensovitusta valmistelun yhteydessä)
- Henkilöjuna liikenteen kehittämistyö (yhteensovitus osana toimeenpanoa)

²¹ Verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus (hankeikkuna): Verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus

²² Teollisuuspoliittinen strategia (hankeikkuna): [Teollisuuspoliittinen strategia - Valtioneuvosto](#)

²³ Yhteiskunnan turvallisuusstrategia, 2017: [YTS_2017_suomi.pdf \(turvallisuuskomitea.fi\)](#)

²⁴ Alueidenkäytön kehityskuva: Suuntaa kestäväälle alue- ja yhdyskuntarakenteelle: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-055-2>

- AFIR-asetuksen toimeenpano²⁵²⁶ ja kansallinen jakeluinfraohjelma²⁸ (yhteensovitus valmistelun yhteydessä ja osana toimeenpanoa)

Lähtökohtia liikennejärjestelmän kehittämiseen antaa Ilmastolain (423/2022) mukainen ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmä. Siihen kuuluvat kerran kymmenessä vuodessa laadittava Pitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma²⁹, hallituskausittain laadittava Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma³⁰ sekä Ilmastonmuutoksen kansallinen sopeutumissuunnitelma³¹. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma sisältää toimenpideohjelman taakanjakosektorin päästöjen vähentämiseksi. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa keskitytään liikenteen päästövähennysovoitteiden osalta lähinnä liikennejärjestelmän energiatehokkuutta parantaviin toimiin. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa on valmisteltu samanaikaisesti ja näin ollen on varmistettu, että ne ovat samansuuntaiset.

²⁵ Hallituksen esitys AFIR-asetuksen toimeenpanosta (hankeikkuna): [Hallituksen esitys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun EU:n asetuksen kansallisesta täydentämisestä - Valtioneuvosto](#)

²⁶ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM037:00/2023>

²⁷ Merenkulun ympäristösuojelulain muutokset (hankeikkuna): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM056:00/2023>

²⁸ Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma (hankeikkuna): [Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma - Valtioneuvosto](#)

²⁹ Suomen pitkän aikavälin strategia kasvihuonekaasujen vähentämiseksi, 2020: [Microsoft Word - v2_Suomen pitkän aikavälin strategia kasvihuonekaasujen vähentämiseksi_1.4.2020.docx \(tem.fi\)](#)

³⁰ Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman valmistelu (ympäristöministeriö, 2024): [Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma - Ympäristöministeriö](#)

³¹ Valtioneuvoston selonteko kansallisesta ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelmasta vuoteen 2030, 2023: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-585-6>

4 Toimenpideohjelma

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelmaa käsittelevä pääluku (luku 4) käsittää suunnitelman vision, tavoitteet, strategiset linjaukset suunnitelman toimenpideohjelman valmisteluun ja toimeenpanoon, alueelliset painotukset sekä toimenpiteet. Suunnitelman toimenpiteet jakautuvat teemoittain alalukuihin 4.5 - 4.10.

4.1 Visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2050 – kestävä ja saavutettava Suomi

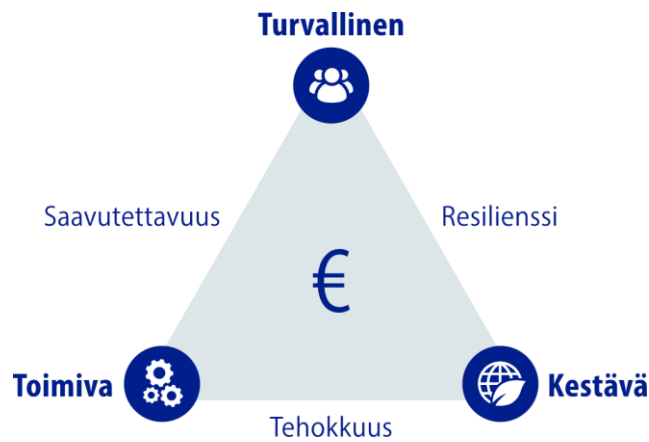
Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava.

Taloudellisesti kestävä ja tehokas liikennejärjestelmä tukee koko Suomen saavutettavuutta ja kehitystä eri alueiden vahvuudet, elinkeinoelämän tarpeet ja luonnon kantokyky huomioiden.

Suomesta pääsee maailmalle ja maailmalta Suomeen nopeasti ja helposti, myös digitaalisesti. Edistykselliset innovaatiot ja uudet teknologiat mahdollistavat saumattoman liikkumisen kulkumuodosta riippumatta koko Suomessa.

4.2 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet

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



Kuvio 2. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet

Niukassa resurssitilanteessa tavoitteet on priorisoitu siten, että liikennejärjestelmän toimivuus, turvallisuus ja kestävyys varmistetaan kustannustehokkaasti. Valtaosa resursseista on järkevää suunnata esimerkiksi perusväylänpidon toimiin, joilla varmistetaan liikennejärjestelmän toimivuus kustannustehokkaimmin. Kokonaisturvallisuuden edistäminen tukee pitkälti myös toimivuustavoitetta, erityisesti huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden osalta. Myös liikenneturvallisuustoimet tukevat toimivuustavoitteen toteutumista. Ekologinen, taloudellinen ja sosiaalinen kestävyys korostuvat erityisesti huolehdittaessa olemassa olevasta liikenneverkosta koko maassa. Kestävän liikkumisen mahdollisuuksia edistetään erityisesti kaupunkiseutujen kestävä ja tehokkaan kasvun näkökulmasta. Turvallisuus- ja toimivuustavoitteiden saavuttamiseksi tehtävät toimenpiteet vahvistavat myös sosiaalista kestävyyttä koko maassa.

1. Toimivuus

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

2. Turvallisuus

Liikennejärjestelmän turvallisuuteen vaikuttavat tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuus, raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus sekä tietoturvallisuus liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Kokonaisturvallisuudella tarkoitetaan tilaa, jossa yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuviin uhkiin ja riskeihin on varauduttu.

3. Kestävyys

Liikennejärjestelmän kestävyys vaikuttavat taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys.

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

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

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

Tavoitteita yhdistävät näkökulmat

Tavoitteita yhdistävistä näkökulmista saavutettavuus ja tehokkuus ovat ensimmäisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Jatkossa ne, samoin kuin resilienssi, tukevat päivitettyjä tavoitteita ja takaavat pitkäjänteisen liikennejärjestelmäsuunnittelun. Saavutettavuudella tavoitellaan sitä, että liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Saavutettavuuden nähdään sisältyvän vahvasti liikennejärjestelmän toimivuuteen. Resilienssi liikennejärjestelmään liittyvänä käsitteenä on tullut suunnitelmaan mukaan ilmastonmuutokseen sopeutumisen sekä kokonaisturvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmien myötä. Liikennejärjestelmään kohdistuu monenlaisia uhkatekijöitä, jotka pitää ottaa suunnittelussa, rakentamisessa, ylläpidossa ja hallinnassa huomioon. Tehokkuudessa nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä. Myös digitalisaatiota hyödynnetään täysimääräisesti kaikissa liikennemuodoissa.

4.3 Strategiset linjaukset suunnitelman toimenpideohjelman valmisteluun ja toimeenpanoon

Suunnitelman tavoitteista johdetaan toimenpideohjelman valmistelua ja suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat strategiset linjaukset.

Toimivuutta koskevat strategiset linjaukset

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

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

Liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti.

Turvallisuutta koskevat strategiset linjaukset

Liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta korostetaan, mukaan lukien liikenneturvallisuus.

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

Kestävyyttä koskevat strategiset linjaukset

Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia korostetaan eri alueiden ominaisuudet huomioiden.

Olemassa olevan liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta hyödynnetään tehokkaasti.

Kestävää liikkumista korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla niiden tehokkaan kasvun näkökulmasta.

4.4 Alueelliset painotukset

Valtakunnallista liikennejärjestelmää kehitetään Liikenne 12-suunnitelmassa tunnistettujen valtakunnallisten linjausten pohjalta. Suunnitelman toimeenpanossa huomioidaan koko maata koskevien liikennejärjestelmän kehittämislinjausten lisäksi myös alueiden erityispiirteitä ja tunnistettuja painotuksia. Alueelliset painotukset on valmisteltu tukemaan alueellisten erityispiirteiden huomiointia suunnitelman toimeenpanossa.

Toimenpideohjelman valmistelua ja suunnitelman toimeenpanoa ohjaavia strategisia linjauksia on tarkennettu alueelliselle tasolle suuralueittain ja suurimpien kaupunkiseutujen osalta. Alueelliset painotukset auttavat priorisoimaan esimerkiksi väyläverkon suunnittelu- ja investointiohjelmien toimenpiteitä. Alueellisilla painotuksilla varmistetaan, että alueelliset näkökulmat tulevat tarkastelluiksi ja huomioituiksi osana suunnitelman valtakunnallista toimeenpanoa. Alueelliset painotukset eivät poissulje muita alueellisia näkökulmia tai kehittämistarpeita.

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

Liikennejärjestelmää kehitetään varmistuen kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten turvallinen ja sujuva liikkuminen. Lisäksi liikenneturvallisuutta parannetaan koko maassa. Tämä tehdään tietopohjaisesti toimenpideohjelman toimenpiteiden sekä liikennejärjestelmäanalyysissä havaittujen tarpeiden pohjalta.

Maaseutumaisilla alueilla pääpaino on liikenneverkon ja palveluiden ylläpitämisessä. Kaupunkialueilla ja taajamissa pääpaino on olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioiden joukkoliikennettä ja liikenneturvallisuutta edistävät kustannustehokkaat toimet. Liikenneverkkoja tai -palveluita laajennetaan vain erityisissä tilanteissa. Elinkeinoelämän uusiin investointitarpeisiin liittyviin kehittämistarpeisiin reagoidaan tietopohjaisesti ja joustavasti koko maassa.

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

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

4.12.2024

2

Kuvio 3. Alueelliset painotukset

4.5 Liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantaminen

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

Tutkimuksessa strategista liikennejärjestelmäsuunnittelua voi Kölbl ym. (2008) mukaan lähestyä useista eri näkökulmista³²:

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

³² Kölbl R., Niegler M., & Knoflacher H. (2008). A strategic planning methodology. Transport Policy Vol. 15. Pp. 273-282

- 3) julkisen osallistumisen ja osallisuuden näkökulma
- 4) toimeenpanon näkökulma.

Mäntysalo ym. (2015) määrittelevät suunnittelun strategisuuden ominaisuuksia, joista keskeisimmiksi nousevat suunnitteluprosessin avoimuus, jatkuvuus ja haluttuun tavoitteeseen pyrkiminen³³. Strategisuus suunnittelussa tarkoittaa ominaisuuksia, jotka mahdollistavat toiminnan kohteena olevan systeemin laajamittaisia muutoksia. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa on strategisen suunnittelun ominaisuuksia ja niitä kehitetään edelleen.

4.5.1 Tietopohjan kehittäminen

- Liikenne- ja viestintävirasto yhteistyössä hallinnonalan muiden virastojen kanssa jatkaa liikennejärjestelmäanalyysin ja yhteisen tietopohjan kehittämistä ja laajentamista. Liikennejärjestelmäanalyysi tarjoaa säännöllisesti päivittyvää tietoa myös muiden hallinnonalojen tarpeisiin. Se palvelee liikennejärjestelmäsuunnittelua yleisesti sekä Liikenne 12-suunnitelman toimeenpanoa niin valtakunnallisella kuin myös alueellisella tasolla. ELY-keskukset, maakuntien liitot, kaupunkiseudut ja kunnat osallistuvat alueellisen tiedon tuottamiseen.
- Valtio (LVM, Traficom, Väylävirasto, ELY) yhteistyössä maakuntien kanssa laatii menettelytavan, jonka avulla alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja alueelliset erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa tarpeellisin osin palvelemaan muun muassa seuraavaa Liikenne 12-suunnitelman päivitysprosessia.
- Väylävirasto yhteistyössä ELY-keskusten kanssa vastaa väyläverkon investiohjelman (sisältää myös parantamishankkeita), suunnitteluohjelman sekä perusväylänpidon perussuunnitelman valmistelusta huomioiden alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja MAL-sopimukset sekä Liikenne 12-suunnitelman tavoitteet, strategiset linjaukset, alueelliset painotukset ja toimenpiteet.

³³ Mäntysalo R., Kangasoja J., & Kanninen V. (2015). The paradox of strategic spatial planning: A theoretical outline with a view on Finland. *Planning Theory & Practice* Vol 16:2 pp. 169-183.

Nämä ohjelmat ja suunnitelmat valmistellaan laajassa sidosryhmäyhteistyössä kuullen muun muassa puolustushallintoa, maakuntien liittoja ja kaupunkiseutuja.

- Suunnitteluohjelman valmistelussa huomioidaan ennakoivasti TEN-T-asetuksen mukaiset vaatimukset ja mahdolliset EU-rahoituksen hyödyntämismahdollisuudet. Suunnitteluohjelmaan sisällytetään hankkeet, joista on sovittu erikseen kaupunkiseutujen kanssa.
- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) jatkaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumisen seurantamallin kehittämistä yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa osana liikennejärjestelmäanalyysia. Suunnitelman seurannasta raportoidaan säännöllisin väliajoin.
- Valtio yhteistyössä kuntien, kaupunkiseutujen ja elinkeinoelämän kanssa yhtenäistää alue- ja yhdyskuntarakennetta, aluekehitystä, elinkeinorakennetta, elinkeinoelämän tarpeita ja liikennejärjestelmää koskevaa tietopohjaa. Yhteistä tietopohjaa voidaan hyödyntää eri hallinnonalojen strategiatöissä ja strategioiden joustavassa toimeenpanossa.
- Valtio (ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Suomen ympäristökeskus sekä Liikenne- ja viestintävirasto) yhteistyössä kuntien kanssa kehittää MAL-sopimusten vaikuttavuuden seurantaa. Kehittämisessä huomioidaan mm. TEN-T-asetuksen myötä kehitettävät kaupunkiliikenteen indikaattorit. Lisäksi parannetaan MAL-sopimusten rahoitusta koskevaa tietoa.
- Valtio ja kunnat kehittävät kävelyn ja pyöräliikenteen tietopohjaa, ml. määriin liittyvä seuranta sekä hyötyjen arviointi. Tietoa tuotetaan avoimesti kaikkien saataville. Toimenpiteessä huomioidaan liikenteen uudistuva tietosääntely sekä hallinnonalan yhteisen tiedon hallinnan kehitys.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto) jatkaa vaikutusarvioinnin kehittämistä mm. liikenneverkon kehittämisen ja kunnossapidon osalta. Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) kehittää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa valtakunnallisen liikenteen ennustemallia niin, että se on käytössä tulevia valtakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia laadittaessa sekä sen toimeenpanoa tukevissa prosesseissa koko hallinnonalalla.
- Valtio (Väylävirasto) kasvattaa väyläverkon laajuuteen liittyvää tietopohjaa ja vaikutustenarviointitietoa verkon supistamisen vaikutuksista eri toimijoille.

- Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa pyrkii yhdenmu-kaistamaan maanteiden hallinnollisia luokkia koskevat toimintatavat ja peri-aaatteen.
- Valtio lisää tietopohjaa liikenneverkon kaksikäyttöisyyden tarpeista koko Suo-messa eri hallinnonalojen yhteistyössä (ml. yhteysalusliikenteen laituri-infra)
- Valtio (Väylävirasto) pyrkii yksinkertaistamaan väylähankkeiden suunnittelua varsinkin pienehköjen hankkeiden osalta. Valtio etsii myös kevyempiä ja edul-lisempia suunnitteluratkaisuja ja huomioi neliporrasperiaatteen.
- Valtio ja kunnat jatkavat liikennealan julkisien hankintojen kehittämistä tavoit-tellen innovatiivisten julkisten hankintojen määrän kasvua. Huomiota kiinnite-tään erityisesti liikennealan kestävien tuotteiden ja palveluiden hankkimiseen siten, että kaikki osapuolet ovat osallisina prosessissa ja markkinat ovat elin-voimaiset. Hankintojen määrittelyä ja alan innovaatiokehityksen huomioimista kehitetään muun muassa hankintaosaamista parantamalla. Hankintaosaa-mista tulee kehittää erityisesti tiedon tuottamisen ja hallinnan osalta. Julkisilla hankinnoilla tuetaan toimialan kestäväää kasvua.
- Valtio arvioi liikenneturvallisuuden kehittymistä ja liikenneturvallisuusstrate-gian päivitystarpeita säännöllisesti.
- Valtio (Traficom) yhteistyössä sidosryhmien kanssa vastaa kansallisen kestä-vän kaupunkiliikenteen edistämishojelman valmistelusta.
- Valtio (Väylävirasto) osoittaa resursseja väyläinfraa koskevan tutkimuksen ke-hittämiseen ja mahdolliseen tutkimusohjelmaan yhdessä muiden toimijoiden kanssa.

4.5.2 Valtion ja alueiden väliset sopimukset

Liikennejärjestelmää kehitetään kumppanuudessa eri toimijoiden välillä. Suurimpien seitsemän kaupunkiseudun kuntien kanssa valtio on sopinut maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevilla sopimuksilla (MAL-sopimukset) mm. liikennejärjestelmän ke-hittämisestä. MAL-sopimusmenettelyllä luodaan valtion ja seutujen yhteistyössä yh-teistä näkymää maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja edistetään myös kuntien välistä yhteistyötä.

Kumppanuutta ovat myös esimerkiksi yksittäisiä väylähankkeita koskevat sopimukset.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii valtion osalta lähtökohtana liikenneasioiden käsittelylle erilaisissa sopimuksissa ja kumppanuuksissa. Valtio edistää liikennejärjestelmän kehittämistä kaupunkiseuduilla ensisijaisesti MAL-sopimuksin. MAL-sopimuksissa käsitellään liikennejärjestelmän kehittämisen lisäksi alueiden käyttöä ja asumista.

- MAL-sopimusten lähtökohtana liikenteen osalta on kulloinkin voimassaoleva Liikenne 12 -suunnitelma tavoitteineen ja toimenpiteineen. Liikenteen osalta sopimuksissa käsitellään mm. liikennejärjestelmän edellyttämää maankäyttöä, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen sekä matkaketjujen kehittämistä, liikenneturvallisuutta ja vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämistä sekä tiedon hyödyntämistä liikennejärjestelmän tehostamisessa.
- Valtio kehittää MAL-sopimusten laatimisprosessia yhteistyössä kaupunkiseutujen kanssa. MAL-neuvottelut antavat osaltaan syötteitä Liikenne 12 -suunnitelman päivitykseen. MAL-sopimusmenettelyä ei laajenneta uusille kaupunkiseuduille.
- Väylävirasto sisällyttää väyläverkon investointiohjelmaan myös MAL-seuduilla sijaitsevat väyläverkon kehittämishankkeet. Investointiohjelmassa tunnustetaan, mikäli hanke on yhteisrahoitteinen. Väyläverkon investointiohjelma toimii valtion väyläverkon osalta lähtökohtana seudullisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja MAL-sopimusneuvotteluissa. Väylävirasto huomioi investointiohjelmassa MAL-sopimusten päivitysrytmin. Kaupunkiseuduilla sijaitsevat kehittämishankkeet voivat olla vaikutuksiltaan sekä valtakunnallisia että seudullisia, ja niistä voidaan päättää MAL-sopimuksissa tai erikseen muina ajankohtina. MAL-neuvotteluissa keskiössä ovat hankkeet, joihin lähtökohtaisesti sisältyy yhteisrahoitteisuus.
- Yksittäisten kaupunkien tai maakuntien ja valtion välisissä aluekehittämiseen liittyvissä tai muissa sopimuksissa ja kumppanuuksissa valtio edistää Liikenne 12 -suunnitelman mukaisia toimenpiteitä huomioiden alueelliset erityispiirteet.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala ja ympäristöministeriö) yhdessä kaupunkiseutujen kanssa tarkastelee kaupunkiraideliikenteen lisärakentamista ja sen rahoitusta MAL-sopimuksia päivitettäessä. Mahdollinen valtion rahoitusosuus kaupunkiraideliikennehankkeisiin on jatkossakin enintään 30 %, kohdistuen kiinteästi raitiotien rakentamiseen ja suunnitteluun liittyviin kustannuksiin. Valtion rahoitus kohdistuisi Traficomien hankearviointiohjeen mukaan arvioituihin vaikutuksiltaan hyviin hankkeisiin. Rahoitus kohdistettaisiin hankkeille väyläverkon kehittämisen kokonaisuudesta tai ulkopuolisista rahoituslähteistä (esim. maankäytön tuottoja hyödyntämällä).

4.5.3 Kansainvälinen yhteistyö

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

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

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö ja virastot) syventää pohjoismaista yhteistyötä erityisesti läntisten yhteyksien osalta, sotilaallisen liikkuvuuden, logistiikan ja huoltovarmuustarpeiden tunnistamisessa sekä digitalisaatioon ja kestäväen ja älykkään liikennealan kasvuun liittyvässä yhteistyössä. Valtio hyödyntää muun muassa NTPC-yhteistyötä sekä jäsenmaiden välistä yhteistyötä eurooppalaisilla liikennekäytävillä. Yhteistyötä tehdään hallinnon eri tasoilla, muun muassa valtion virastojen ja alueiden kesken.
- Valtio huomioi laadittavana olevassa pohjoismaisessa liikennejärjestelmästrategiassa tunnistetut rajat ylittävien yhteyksien kehittämistarpeet suunnitelman toimeenpanossa ja seuraavassa päivityksessä
- 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 kehittämistyö sekä Suomen että naapurivaltioiden puolella on linjassa keskenään. Itärajan ollessa kansallisen turvallisuuden varmistamiseksi kiinni, ylläpidetään rajanylityspaikkojen läheisyydessä vain Suomen kannalta välttämätöntä infraa.
- Valtio tiivistää yhteistyötä valtioneuvostotasolla kansainväliseen saavutettavuuteen liittyvissä kysymyksissä ja sidosryhmäyhteistyötä kehitetään vaikuttavammaksi.

- Valtio tarkastelee kansainvälisen E-tieverkon laajentamista Suomen puolelle mahdollisuuksien mukaan.
- Valtio vaikuttaa kansainvälistä ja Euroopan unionin lainsäädäntöä ja valtiosopimuksia valmisteltaessa sekä kansainvälisissä sääätelyä tuottavissa järjestöissä, Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) ja Kansainvälisessä siivili-ilmailujärjestössä (ICAO), aktiivisesti siten, että se tukee valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita sekä parantaa erityisesti Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja kilpailukykyä ottaen huomioon Suomen sijainti unionin reunalla ja pitkät etäisyydet merkittäville markkina-alueille Euroopan sisällä. Puhtaaseen siirtymään sekä tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin liittyvää sääntelyä tulee tarkastella pienten toimijoiden ja jäsenmaiden näkökulmasta.

4.6 Liikenneverkot ja liikenteen solmukohtat

4.6.1 Valtion väyläverkko

Valtion väyläverkko muodostuu maantieverkosta (noin 78 000 km), rataverkosta (n. 6 000 km) ja vesiväylistä (n. 16 300 km). Pääväyläasetuksen mukaisten maanteiden pääväylien pituus on 5 515 km (7 % maantieverkosta) ja rautateiden pääväylien pituus 3 401 km (57 % rataverkosta). Väyläviraston lakisääteisiin tehtäviin kuuluu valtion tie- ja rataverkosta sekä vesiväylistä ja niiden kehittämisestä vastaaminen sekä niihin kohdistuvien toimien yhteensovittaminen koko maassa. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY-keskukset) lakisääteisiin tehtäviin kuuluu muun muassa liikennejärjestelmän toimivuudesta, liikenneturvallisuudesta ja tie- ja liikenneoloista huolehtiminen sekä maanteiden pito.

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

Valtion väyläverkon korjausvelka on kasvanut jo vuosia. Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Väyläviraston ennusteen mukaan vuoden 2024 lopussa valtion väyläomaisuuden korjausvelan määrä on noin 4,2 mrd. euroa. Siitä maanteille kohdistuu noin 2,55 ja rautateille noin 1,64 mrd. euroa, ja vesiväyliin 30 milj. euroa. Esimerkiksi teiden päällysteiden osalta korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi tarvitaan n. 4000 km vuosittainen päällystysohjelma. Jotta korjausvelka tältä osin saataisi poistettua kokonaan pitkällä aikavälillä (n. 20 vuotta) vaatisi se n. 5000 km päällystystä vuosittain. Tällä ei olisi kuitenkaan vaikutusta esim. teiden rakenneongelmiin, huonokuntoisiin siltoihin tai muuhun tieinfraan. Toimenpideohjelma painottaa perusväylänpidon ja olemassa olevan väyläverkon merkitystä. Pieniin parantamishankkeisiin panostetaan ja alueellisten lähtökohtien merkitystä korostetaan.

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

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

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

4.6.1.1 Perusväylänpito

- Valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 450-580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2029-2037. Perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso nousee tällöin noin 1,73 mrd. eurosta 1,85 mrd.euroon. Vuoteen 2028 asti vuosittaiset rahoitustasot ovat julkisen talouden suunnitelman mukaiset.
- Hallitusohjelman investointiohjelmasta perusväylänpitoon osoitetaan vuodelle 2026 120 miljoonaa euroa. Lisärahoituksella vähennetään huonokuntoisten

teiden määrää ja sitä kohdistetaan pääosin keskiviikkaalle ja alemmanasteiselle tieverkolle ja parannetaan koko Suomen saavutettavuutta.

- Vuodesta 2029 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamisiin. Tarpeen mukaan pienet parantamishankkeet (50 M€ vuodessa) toteutetaan kehittämisen momentilta, mikäli perusväylänpidon rahoitus ei ole riittävää korjausvelan tarkoituksenmukaiseen hallintaan.
- Korotetulla perusväylänpidon rahoitustasolla väyläverkon korjausvelan nousu saadaan taitettua vuodesta 2029 alkaen, päättyen n. 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä. Tiestön päällystykseen osalta korjausvelan pysäyttämiseen tarvitaan n. 4000 km:n päällystysohjelma ja n. 950 milj. euroa vuosittain tienpitoon.
- Väylänpidon rahoituksella varmistetaan ensisijassa koko väyläverkon hoito ja liikenteen palvelut sekä kansalaisille ja elinkeinoelämälle keskeisen (ml. alempiasteinen) verkon kunto. Vuodesta 2029 alkavassa perusväylänpidon lisärahoituksessa huomioidaan tie- ja rataverkon välttämättömät korjaustarpeet, jotta korjausvelan kasvua saadaan hillittyä. Talvihoidossa huomioidaan ilmastomuutoksesta aiheutuvat sopeutumistarpeet.
- Valtio huolehtii liikenteen hallinnan ja ohjauksen perusrahoituksesta (osana perusväylänpidon kokonaisrahoitusta) siten, että toimintaa pystytään edelleen kehittämään ja pystytään ennaltaehkäisemään häiriötilanteita ja onnettomuuksia sekä tehostamaan väyläkapasiteetin käyttöä, parantamaan liikenteen sujuvuutta, vähentämään liikenteen päästöjä ja vastaamaan liikenteen automaation ja digitalisaation tarpeisiin.
- Valtio jatkaa aktiivista kehitystyötä väylänpitoa koskevien hankintojen tehostamisessa yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Valtio tavoittelee tuottavuuden parantumista kunnossapidon ja kehittämisen hankinnoissa sekä joustavia ja tehokkaita sopimusmuotoja.
- Valtio selvittää mahdollisia uudenlaisia rahoitusmuotoja täydentämään perusväylänpidon rahoitustarpeita liikenteen verotusta ja rahoitusta koskevan kokonaisuudistuksen mukaisesti.

- Erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä.

4.6.1.2 Väyläverkon kehittäminen

- Valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä yli 6 mrd. euroa (ml. hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet). Päätetyille hankkeille on varattu n. 3,1 mrd (ml. Digirata). Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainotamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky.
- Kehittämisrahoituksesta n. 9 miljoonaa euroa vuodessa (alkaen vuodesta 2029) kohdistetaan väylien suunnitteluun
- Hallitusohjelman investointiohjelma toteutetaan myyntitulojen mahdollistamassa aikataulussa (kehysten ulkopuolelta). Sen nimeämättömissä kohteissa huomioidaan Väyläviraston investointiohjelman hankkeet soveltuvin osin.
- Väyläverkon kehittämisessä priorisoidaan liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen TEN-T -asetuksen mukaisten vaatimuksien täyttäminen koko verkolla osana valtakunnallista kokonaisharkintaa. Radoilla voidaan huomioida Suomen erillisverkkoasemasta johtuvat poikkeukset. Maanteillä tunnistetaan poikkeuksen piirissä olevat maantiet. Erityistä huomiota kiinnitetään kuitenkin TEN-T-ydinverkkokäytävien pullonkauloihin niin maanteillä, radoilla kuin vesiväylilläkin.
- Valtion väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoidut tarpeet huomioiden liikenneverkon kaksikäyttöisyys kaikissa väylämuodoissa erityisesti TEN-T-verkolla, mutta myös muilla verkon osilla. Huoltovarmuudessa hyödynnetään pohjoismaista varautumisyhteistyötä sekä liikenteen mallinnustyökalua ja sotilaallisessa liikkuvuudessa hallinnonalojen tiivistä yhteistyötä tarpeiden tunnistamisessa.
- Lisäksi liikenneverkon kehittämisessä huomioidaan erityisesti elinkeinoelämän ja kaupunkiseutujen toimintaedellytysten ja liikenneturvallisuuden (tieturvallisuusdirektiivin mukaiset) parantaminen sekä väylänpidon tuottavuuden lisääminen mm. digitalisaation keinoin neliporrasperiaatteen mukaisesti.

- Väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan alueelliset erityispiirteet ja painotukset.

Väylämuotokohtaiset toimenpiteet

Rataverkko

- Valtio (Traficom) laatii raideliikenteen turvallisuussuunnitelman yhteistyössä raideliikenteen toimijoiden kanssa. Suunnitelman tavoitteena on määrittää yhteiset kansalliset suuntaviivat raideliikenteen hyvän turvallisuustason varmistamiseksi sekä jatkuvaksi parantamiseksi yhteisen turvallisuusvision ja keskeisten turvallisuustavoitteiden muodossa.
- Valtio korvaa liikenneturvallisuuden kannalta välttämättömän vanhentuvan junien kulunvalvonta- ja viestintäjärjestelmän toteuttamalla Digirata-hankkeen. Rahoitusta Digiradan toteutusvaiheen jatkamiselle varataan suunnittelukaudelle 2026-2037 noin miljardi euroa. Digiradan toteutusvaihe jatkuu vuoden 2037 jälkeenkin. Kokonaiskustannusarvio on n. 1,2 miljardia euroa.
- Valtio varautuu tulevan junaliikenteen ostopalvelusopimuksen/sopimusten (niin kauko- kuin alueellisen lähijunaliikenteen) vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa kuin investointiohjelmassa. Kunnat ja kaupungit osallistuvat kustannuksiin ja kustannusjaoista sovietaan samalla kun kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen.
- Perusväylänpidon parantamiseen varattavaa rahoitusta kohdistetaan ratojen osalta erityisesti elinkeinoelämän tarpeisiin sekä tasoristeysturvallisuuden parantamiseen. Parantamisrahoitusta voidaan kohdentaa myös kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin sekä väylänpidon tuottavuuden lisäämiseen mm. digitalisaation keinoin.
- Kalustoa omistavat yritykset vastaavat Digiradan etenemisen vaatiman kaluston varustelusta. Valtio ja kunnat varmistavat omalta osaltaan omistajaohjauksen kautta kaluston varustelun etenemisestä ja kustannusten tunnistamisesta suunnitellusti.
- Pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus ja parantaminen toteutetaan vuodesta 2029 alkaen. Rahoitusta ohjataan suunnitteluun ja ennakovoille töille vuosille 2026-2028 hallitusohjelman investointiohjelman (Liite E) "Pääradan

kehittäminen"-paketista. Vuodesta 2029 eteenpäin hanketta toteutetaan perusväylänpidon valtuushankkeena vaiheittain (keskimäärin 30 milj./v.).

- Hankeyhtiöillä edistettävien hankkeiden eteneminen huomioidaan valtion rataverkon kunnossapidossa ja kehittämisessä, jotta oikeita toimenpiteitä pystytään valtion rataverkolle oikea-aikaisesti. Hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin. Hankeyhtiöiden vastuulla olevien rataosuuksien toteutuksesta tehdään päätökset erikseen hankeyhtiön liittyvässä päätöksentekoprosessissa. Toteutuspäätöksissä huomioidaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet sekä liikenneverkon strateginen tilannekuva. Hankkeiden vaikutusarvioinnit tehdään noudattaen Väyläviraston ohjeita hankearvioinnista.
- Hankeyhtiöiden suunnitteleminen ratojen osalta päätös siitä, onko rataosa yksityisraide vai osa valtion rataverkkoa, tehdään rakentamispäätöksen yhteydessä.
- Multimodaaleja vähäpäästöisiä matkaketjuja kehitetään edistämällä lentoratahankkeen suunnittelua hankeyhtiömallilla.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhdessä hallinnonalan virastojen sekä muiden toimijoiden kanssa muodostaa raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys, henkilöjunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta.

Maantieverkko

- Valtio kohdentaa maanteiden parantamisrahoitusta alueellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioiden ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, tievalaistuksen ja liittymien parantamisiin. Parantamisrahoitusta voidaan kohdentaa myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kestävästä liikkumisesta edistäviin toimenpiteisiin sekä kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin ja väylänpidon tuottavuuden lisäämiseen mm. digitalisaation ja automaation keinoin.
- TEN-T-asetuksen mukaisten sertifioidujen raskaan liikenteen taukopaikkojen odotetaan syntyvän ensisijaisesti markkinaehtoisesti huomioiden mahdollisuuksien mukaan myös vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua koskevat EU-velvoitteet ja raskaan liikenteen jakeluinfran kehittyminen teknologianeutraalisti. Valtion omistamia palvelualueita kehitetään huomioiden EU-lainsäädännön vaatimukset sekä raskaan liikenteen ja sotilaalliseen liikkuvuuden tarpeet.

Tietopohjaa raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistarpeista laajennetaan yhteistyössä eri toimijoiden kanssa Väyläviraston ja Traficomin yhteistyössä. Valtio pyrkii edistämään toimintaan sopivien maa-alueiden kaavoittamista ja alueiden rakentamista sekä seuraa taukopaikkojen kehittymistä ja tarkastelee mahdollista lisätoimenpidetarvetta vuoden 2026 jälkeen.

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

Vesiväyläverkko ja talvimerenkulku

- Vesiväylien kehittämisessä mahdollistetaan merkittävät teollisuuden investoinnit ja niihin liittyvä merikuljetusten kasvu sekä erityisesti huoltovarmuuteen liittyvät priorisoidut tarpeet. Jatketaan yhteisrahoitusmallin soveltamista satamien kanssa.
- Valtio kehittää merenkulun toimintaedellytyksiä huolehtimalla, että merenkulun väylät mahdollistavat tiedonvälitystä ja automaatiota.
- Valtio kehittää talvimerenkulkua Ruotsin ja Viron kanssa, ja käynnistää jäänmurtajien pitkäjänteisen uusimishojelman palvelemaan Suomen elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kuljetustarpeita. Talvimerenkulun rahoitusta nostetaan suunnittelukauden loppua kohti huomioiden kaluston ja jäänmurron palvelusopimusten uusimistarve. Valtion lisäkustannukset ovat noin 31 milj. € vuodessa nykyisten jäänmurron kustannusten lisäksi.
- Valtio (Traficom ja Väylävirasto) selvittää sisävesien kuljetusten käyttäjätarpeita nyt ja tulevaisuudessa erityisesti Itä-Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta ja niihin mahdollisesti liittyviä epävarmuustekijöitä muun muassa sisävesiväylien toimintavarmuuden ja käytettävyyden sekä liikennekauden pituuden näkökulmasta.

- Valtio varautuu Pohjanlahdelle suunniteltujen laajojen tuulivoimapuistoalueiden toteutumiseen, mikä lisäisi suunnitelmakauden lopulla talvimerenkulun avustustarvetta ja voi johtaa jäänmurtokapasiteetin lisäämistarpeeseen.
- Valtio varmistaa, että merituulivoimahankkeiden suunnitteluvaiheessa huomioidaan myös kaikki muut käynnissä olevat merituulivoimahankkeet ja niiden kumulatiivinen vaikutus merenkulkuun, väylien käyttöön sekä liikennejärjestelmän (ml. sitä tukevien viestintä- ja valvontaverkkojen) häiriöttömyyteen.
- Valtio pyrkii varmistamaan, että merituulivoimahankkeiden suunnittelussa lisätään kansainvälistä yhteistyötä sekä tutkimustietoa vaikutusten arvioimiseksi ja merituulivoiman lisärakentamisesta merenkululle aiheutuvien haittojen vähentämiseksi.
- Valtio tarkastelee talousvyöhykkeitä koskevan lainsäädännön muutostarpeita muun muassa merituulivoimapuistojen suunnitteluhankkeiden tehokkaan koordinoinnin näkökulmasta.

4.6.2 Muiden hallinnoimat verkot

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

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

Turvallisen kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on keskeinen osa kestäväen ja aktiivisen liikunnan edistämistä. Kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat liikenteen sujuvuutta sekä kansanterveyttä parantavia kulkutapoja. Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri ja hoidon taso heijastuvat kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuteen ja esteettömyyteen. Kuntien ja kaupunkien hallinnoimalla 26 000 kilometrin mittaisella katuverkolla on merkittävä rooli kävelyn ja pyöräilyn edistämässä. Maantie- ja katuverkon infrastruktuurin kunnossapidolla ja kehittämisellä lisätään liikenneturvallisuutta, ja parannetaan liikenteen sujuvuutta.

Lentoasemaverkosto koostuu Finavian verkostosta ja sen ulkopuolisista asemista ja lentopaikoista. Kansainväliset kriisit ovat vaikuttaneet lentomatkestämiseen. Koronapandemian jälkeen lentoliikenne palautuu hitaasti erityisesti Suomen sisäisissä

matkoissa, mutta rakenteellisesti erilaiseksi kuin ennen koronaa. Nykyinen geopoliittinen tilanne on haaste Helsinki-Vantaan hub-asemalle Euroopan ja Aasian välillä. Tavoite on, että Helsinki-Vantaan hub-asema kuitenkin säilyy maailmantilanteen muutoksista huolimatta. Suurin kasvupotentiaali on kaukoliikenteessä Pohjois-Euroopassa ja Baltiassa. Hub-aseman muutos vaikuttaa kuitenkin edelleen kansainvälistä saavutettavuutta heikentävästi. Tällä hetkellä matkailu ja lentomatkustaminen kasvavat erityisesti Pohjois-Suomessa. Liikematkustamista vähentäviä trendejä ovat paitsi etä-neuvotteluyhteyksien merkittävä yleistyminen koronan vaikutuksesta, myös organisaatioiden matkustuspolitiikoiden kautta haetut kustannus- ja päästövähennykset. Nato-jäsenyys lisää kansainvälistä sotilasilmailua mm. sotaharjoitusten lisääntymisen vuoksi

Ennen kriisejä valtionyhtiö Finavia tuki maakuntakenttiä Helsinki-Vantaa lentokentän tuloilla, mutta matkustajamäärän vähentyminen Helsinki-Vantaalla on vaikuttanut merkittävästi Finavian kykyyn kattaa maakuntakenttien kuluja. Nykyinen lentoasemaverkosto on tappiollinen ja näkymää tilanteen merkittävästä muuttumisesta ei ole. Nykyisestä valtion ostoliikenteestä aiheutuu Finavialle tappiota vuosittain noin 20 miljoonaa euroa lentokenttien ylläpidon muodossa. Merkittävät talouden sopeutustarpeet luovat paineita rakenteellisille uudistuksille.

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

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

EU:n jakeluinfra-asetus³⁴ (AFIR) sisältää jäsenvaltioita sitovia tavoitteita vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraktuurin kattavuudelle sekä asettaa infrastruktuurille teknisiä ja toiminnallisia vaatimuksia. Jakeluinfra-asetus edellyttää myös kansallisen toimintakehyksen laatimista liikenteen alan vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoi-

³⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöön otosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta.

den kehittämiseksi ja tarvittavan infrastruktuurin käyttöönottamiseksi. Kansallinen jakeluinfraohjelma³⁵ laaditaan kansallisiin ja EU:n jakeluinfra-asetuksen tavoitteisiin vastaamiseksi.

Kestävien lentopolttoaineiden käyttö ja päästökaupan tiukentuminen nostaa merkittävästi lentoyhtiöiden kustannuksia vaikuttaen kilpailukykyyn. EU-lainsäädäntö edellyttää kestävien lentopolttoaineiden lisääntyvää jakelua ja käyttöä unionissa ja päästökauppa tiukentuu lähivuosina. Suomen julkisen talouden vakava tila ei mahdollista päästövähennystoimien vauhdittamista merkittävillä tuilla vaan vähennykset tulee kyetä toteuttamaan taloudellisesti kestävästi.

Meriliikenteessä on samankaltainen tilanne kuin lentoliikenteessä. Vaihtoehtoisten polttoaineiden heikosta saatavuudesta ja korkeasta hinnasta johtuen IMO:n päästövähennystoimet ja EU:n toimet nostavat merkittävästi meriliikenteen kustannuksia, mikä voi vaikuttaa kilpailukykyyn. Suomi pyrkii varmistamaan jäävahvistettujen alusten ja jäissä kulun huomioinnin kansainvälisessä sääntelyssä. Meriliikenne on huoltovarmuuden kannalta Suomelle hyvin keskeinen sektori. Poliittikkatoimilla olisi mahdollista esimerkiksi edistää polttoaineiden saatavuutta tai vaikuttaa varustamojen ja sitä kautta asiakkaiden kustannuksiin.

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

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

Yksityistiet

- Yksityisteiden valtionavustusten määrärahataso vuosina 2026-2028 on keskimäärin 6,1 milj. euroa vuosittain. Vuodesta 2029 alkaen avustusta korotetaan 4 miljoonalla eurolla vuosittain, jolla turvataan mm. elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kannalta kriittisiä yhteyksiä ja koko maan saavutettavuutta.

³⁵ Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma (hankeikuna, 2024): [Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma - Valtioneuvosto](#)

Yksityisteiden lauttapaikkoja koskeva avustus on vähintään 80 % todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista määrärahatason sen salliessa.

- Valtio (Traficom ja Väylävirasto ja Varsinais-Suomen ELY-keskus) laatii selvityksen maantielautojen sekä yksityistielautojen rajapinnoista ja kriteereistä erityisesti yhdenvertaisuuden näkökulmasta.

Katuverkko

- Valtio kohdistaa liikkumisen ohjauksen avustusta kunnille ja yleishyödyllisille yhteisöille mm. lasten ja nuorten liikkumista sekä kävelyä ja pyöräilyä sekä liikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin, sekä alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tukemiseen. Avustuksen vuosittainen määräraha sisältyy julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittämisen kokonaisuuteen.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) selvittää mahdollisuuksia laajentaa katuverkkoa koskevia valtioavustuskäytäntöjä osana valtioavustuksia koskevaa kokonaisarviointia
- Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä kuntien kanssa arvioi keinoja suurten kaupunkiseutujen kestävän yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi

Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri

- Valtio ja kunnat jatkavat jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamista katuverkolla. Valtioavustuksen rahoitus on keskimäärin 2,7 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026-2028. Vuodesta 2029 alkaen avustusta korotetaan 2 miljoonalla eurolla vuosittain. Valtioavustusta myönnetään enintään 50 % hankkeen kokonaiskustannuksista.
- Kunnat yhteistyössä valtio-osapuolten kanssa tukevat kävelyn ja pyöräliikenteen lisäämistä laatimalla kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmia, edistämällä kaupunkipyöräjärjestelmiä osana liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä kehittämällä kävelyn ja pyöräliikenteen kunnossapitokäytäntöjä ja matkakettuja.
- Valtio selvittää mahdollisuudet hyödyntää sosiaalisen ilmaston rahoitusta ja muita EU-rahoitusmahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen edistämiseen.

- Osana Valtion (Traficom) vastuulla olevaa kansallisen kestävän kaupunkiliikenteen edistämishjelman laatimista Traficom valmistelee kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä suosituksia, tavoitteita ja toimenpiteitä käsittäen mm. kaupunkien kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin, kunnossapidon, matkakettjunäkökulman ja tiedontuotannon sekä eri toimijoiden välisen ja poikkihallinnollisen yhteistyön teemoja.

Lentoasemaverkosto ja lentopaikat

- Valtio kehittää Helsinki-Vantaan hub-asemaa Pohjois-Euroopan ja Baltian hubina.
- Hallitusohjelman mukaisesti valtio säilyttää Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa 2023-2027. Tähän tarvittava mahdollinen lisärahoitus huomioidaan puoliväliriihessä 2025.
- Pidemmällä aikavälillä valtio (Traficom) yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa arvioi lentoasemaverkon laajuutta matkaketjujen näkökulmasta ottaen huomioon uudet käyttövoimat ja mahdolliset uudet liiketoimintamallit. Valtio yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kriteerit valtakunnallisesti strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 aikana. Kriteeristöissä voidaan tarkastella esimerkiksi saavutettavuutta, matkustajamääriä, liikenteen kehitysnäkymiä, liikenteen luonnetta sekä alueellista merkitystä. Tietopohjana käytetään yhdenmukaisia ja vertailukelpoisia vaikutusarviointimenetelmiä, erityisesti liikennejärjestelmän kehittämisen laajempien taloudellisten vaikutusten tarkastelukehikkoa³⁶.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kansallisesti strategiset lentoasemat laaditun kriteeristön perusteella ja muodostaa näistä lentoasemista uuden lentoasemaverkoston. Valtio arvioi mahdollisuutta määräraikaiseen valtionavustukseen, jotta lentoasemien liikenteen kehityspolut tulee varmistettua.

³⁶ Liikennejärjestelmän kehittämisen laajempien taloudellisten vaikutusten tarkastelukehikko - Valto (valtioneuvosto.fi): <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162165>

- Osana infra-avustuskokonaisuuden arviointia valtio (liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) huomioi myös mahdollisuudet reagoida muuttuvaan lentoasemaverkoston ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeisiin.
- Valtio (Traficom yhteistyössä Väyläviraston kanssa) laatii selvityksen keinoista alueittain, joiden avulla matkaketjuja voidaan eri liikennemuodoin parantaa keskeisille, suuremmille lentoasemille. Keinoja voivat olla esimerkiksi infrahankkeet tai -avustukset, palveluavustukset ja julkiset hankinnat, sopiminen sekä lippujärjestelmien sekä matkustajainformaation lisääminen. Valtio yhteistyössä alueellisten toimijoiden kanssa kehittää matkaketjuja lentoasemille, joilta on markkinaehtoista lentoliikennettä joko kansallisesti tai kansainvälisesti.
- Valtio jatkaa valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille tulevina vuosina. Lentopaikkojen tuen kohdentamisessa painotetaan reittiliikenteen edellytysten parantamista, mikä vastaa elinkeinoelämän tarpeisiin. Toissijaisesti tuetaan ilmailuun liittyvän liiketoiminnan kehittämistä ja muita toimintoja. Valtionavustuksella tavoitellaan toiminnan kehittämistä ja kannattavuuden parantamista. Arvioidaan tarvetta tukien jatkolle ja vaikutuksia digi-ilmailun markkinoiden kehittymiseen.

Satamat

- Valtio (ministeriö, virastot) huomioi toiminnassaan satamien korostuneen roolin liikennejärjestelmän huoltovarmuuden varmistamisessa sekä satamien muuttuneen roolin energiahuollossa. Suomen ulkomaankaupan kuljetusten ja huoltovarmuuden vuoksi on ensisijaisen tärkeää huolehtia satamaverkoston tarkoituksenmukaisesta toiminnasta kaikissa olosuhteissa.
- Valtio ja kunnat kehittävät satamien maantie- ja raideliikenneyhteyksiä osana toimintansa kokonaisuutta huomioiden myös varautumisen, valmiuden ja poikkeusolojen vaatimusten priorisoidut tarpeet. Takamaayhteyksien kehittämistarpeita arvioidaan osapuolten (valtio, kunta, satamayhtiöt) yhteistyössä.
- Valtio vaikuttaa EU-rahoituksen suuntaamiseen siten, että satamien sotilaallisen liikkuvuuden, huoltovarmuuden ja energiamurrosta vauhdittavien investointien EU-rahoitusmahdollisuudet varmistetaan.

- Valtio yhteistyössä satamatoimijoiden kanssa varmistaa satamien kriisinkestävyys- ja kansallinen määräysvallan säilymisen osana kansallista huoltovarmuutta niin normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa kuin poikkeusoloissa.
- Satamat yhteistyössä valtion kanssa arvioivat TEN-T -verkon ulkopuolisten satamien edellytyksiä nousta TEN-T-verkolle, esimerkiksi uusia energiasatamia. Valtio muodostaa kokonaisnäkömyksen komissiolle esitettävistä muutosehdotuksista vuoden 2026 aikana huoltovarmuuden, sotilaallisen liikkuvuuden ja yhteiskunnan energiamurroksen tarpeiden pohjalta. Työssä huomioidaan EU-sääntelyn erilaiset velvoitteet esimerkiksi ydinverkon ja kattavan verkon satamille.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen

- Valtio kiihdyttää AFIR-asetuksen mukaisen raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon rakentamista infrastruktuurituella vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelman mukaisesti.
- Maakunnat ja kaupunkiseudut käsittelevät jatkossa alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa-myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeita.
- Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa kehitetään jakeluinfraohjelman mukaisesti.
- Valtio (LVM) sisällyttää meri- ja lentoliikenteen hallitusohjelman ja jakeluinfra-asetuksen vaatimusten pohjalta laadittavaan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraohjelmaan, samassa yhteydessä arvioidaan myös vaihtoehtoisten käyttövoimien kehitysnäkymiä.
- Valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi
- Suomi edistää kansainvälisessä yhteistyössä ja EU:ssa meri- ja lentoliikenteen päästöjen vähentämistä ensisijaisesti riittävän määrätietoisin kansainvälisin toimin, jotka huomioivat Suomen erityispiirteet. Mahdollisesti syntyvää kaksinkertaista taakkaa tulee EU:n toimissa estää ja purkaa.

4.7 Henkilöliikenteen palvelut

Henkilöliikenteen palvelutason kehittäminen koskee liikennemuotojen kokonaistarjontaa riippumatta siitä, onko kyse markkinaehtoisesti toimivasta liikenteestä vai julkisesti järjestetystä liikenteestä. Palvelutason kehittämisellä pyritään edistämään kansalaisten tasa-arvoa, hyvinvointia ja luomaan kasvun edellytyksiä. Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut vuonna 2022 selvityksen palvelutasotavoitteista pitkänmatkaisen joukkoliikenteen maakuntakeskusten välisille työssäkäynti- ja työasialiikenteen matkoille³⁷ ja henkilöliikenteen solmupisteiden palvelutasolle³⁸. Joukkoliikenteen palvelutason kehittämistä seurataan osana liikennejärjestelmäanalyysiä.

4.7.1 Julkisesti tuettu henkilöliikenne

Joukkoliikenne on kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla pääosin julkisesti rahoitettua. Erityisesti kunnilla on merkittävä rooli alueiden ja kaupunkiseutujen sisäisen joukkoliikenteen rahoittamisessa. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille valtionavustusta edellyttäen, että avustus kytketään maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevassa sopimuksessa sovittuihin liikenteen palvelujen kehittämistoimiin tai Liikenne- ja viestintäviraston, kaupungin ja ELY-keskuksen aiesopimukseen liikenteen palvelujen kehittämisestä. Muille kaupunkiseuduille valtionavustusta voi myöntää alueen toimivaltainen ELY-keskus.

Pitkämatkainen joukkoliikenne toimii pääosin markkinaehtoisesti. Lisäksi valtio ostaa markkinaehtoista liikennettä täydentävää henkilöjunaliikennettä ja lentoliikennettä. Valtio on tehnyt VR-Yhtymä Oy:n kanssa sopimuksen henkilöjunaliikenteen hankinnasta. Vuoden 2030 loppuun asti voimassa olevan sopimuksen arvo on arvonlisäverollisena enintään 34,87 mil. € vuodessa. Ostoliikennesopimus muodostuu Etelä-Suomen taajamaliikenteestä sekä kiskobussiliikenteestä kaukoliikenteen hiljaisemmillä reiteillä. Lisäksi hankintaan kuuluu mm. säännöllinen Lapin yöjunaliikenne sekä joitakin markkinaehtoista liikennettä täydentäviä Intercity- ja Pendolino-vuoroja.

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisesti kilpailun syntymistä markkinaehtoiseen henkilöjunaliikenteeseen edesautetaan kilpailuttamalla julkisesti tuettua

³⁷ Kaukoliikenteen palvelutasomäärittely: Kaukoliikenne, 2022: [Palvelutaso kaukoliikenne \(5\).PDF](#)

³⁸ Kaukoliikenteen palvelutasomäärittely: Solmupisteet, 2022: [Palvelutaso solmupisteet \(1\).PDF](#)

liikennettä. Valtio valmistautuu kilpailuttamaan tulevat henkilöjunaliikenteen palvelut ja mahdollistaa myös alueellisille viranomaisille ostoliikenteen järjestämisen.

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

Kotimaan reittilentoliikenne on ennen koronapandemiaa perustunut pääosin markkinaehtoiseen liikenteeseen pääsääntöisesti kahden markkinaehtoisen operaattorin toimesta. Koronapandemian aikana ja sen jälkeen viiden kentän markkinaehtoisen liikenteen loppuminen korvattiin valtion tilapäisellä ostoliikenteellä vuoden 2026 maaliskuun loppuun. Valtio on väliaikaisesti tukenut lentoyhteyksiä Kokkola-Pietarsaaren, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän ja Kemi-Tornion lentoasemille. Lisäksi on julkisin varoin ostettu lentoja Savonlinnaan sekä Poriin, ja Ahvenanmaan maakunnan hallitus on hankkinut yhteyden Maarianhaminan ja Tukholman välille. Lentoliikenteen ostot aiheuttavat ostoihin käytettävän rahoituksen lisäksi Finavialle huomattavia tappioita lentoasemien ylläpidon muodossa. Käytännössä ostot myös vaikeuttavat markkinaehtoisen liikenteen alkamista ostoliikenteen aikana ja uusien (vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien) liiketoimintamallien kehittämistä näillä yhteysväleillä.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) arvioi joukkoliikenteen valtionavustusten kriteereitä ja mittareita valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden, erityisesti saavutettavuuden ja kestävyyskannalta, sekä valtionavustusten vaikuttavuuden näkökulmasta. Arvioinnissa huomioidaan myös ELY-keskusten joukkoliikente tehtävien Liikenne- ja viestintävirastoon siirtymisen aikataulu. Arvioinnin perusteella julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoituskokonaisuuden kohdentumista tarkastellaan pidemmällä aikavälillä kokonaisuutena huomioiden valtion rahoituksen tavoitteet eri palveluille. Rahoituskokonaisuudelle on varattu 51,6 milj. euroa/vuosittain vuosien 2026-2028 aikana ja 61,6 milj. euroa vuosittain vuodesta 2029 alkaen.
- Valtio turvaa alueellisen ja paikallisen liikenteen vähimmäispalvelutason säilymisen. Tavoitteena on mahdollistaa yhdessä kuntien kanssa mm. koulu- ja työmatkaliikennettä kaupunkiseutujen ulkopuolella myös tilanteissa, jossa

linja-autoliikenteen kustannukset ovat huomattavasti kasvaneet. Julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoituskokonaisuuteen varataan 10 milj. € lisärahoitus vuosittain vuodesta 2029 alkaen.

- Valtio seuraa maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) palvelujen kehitystä ja päivittää tarvittaessa seurannan pohjalta palvelutasotavoitteita. Valtio ottaa palvelutasotavoitteet huomioon kaukoliikenteen palvelujen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) hankintojen suunnittelussa. Valtio ei hanki samalle yhteysväliille keskenään kilpailevia palveluja ja arvioi kaukoliikenteen kulkutapoja rinnakkain valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden näkökulmasta.
- Valtion tavoitteena on lisätä tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oyj:n välinen sopimus henkilöjunaliikenteen hankinnasta on voimassa 31.12.2030 asti. Sopimuksen arvo on 34,87 milj. € vuodessa. Kotimaan raide liikenteen kapasiteetin ja investointien lisäämiseksi valtio luo pitkän aikavälin näkymän henkilöjunaliikenteen palvelujen (ml. junaliikenteen ostot), sitä mahdollistavan infran ja valtion rahoituksen tavoitteista ja tasosta. Valtion ja kuntien yhteistyö on lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja yhteisrahoittamisessa.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) vertailee kaukoliikenteen hankinnoissa eri kulkumuotoja suhteessa suunnitelman tavoitteisiin sekä toimivien, turvallisten ja kestävien matkaketjujen edistämiseen huomioiden sekä maan sisäiset poikittaisyhteydet että kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen täyttyminen.
- Turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä niillä reiteillä, joille markkinaehtoista liikennettä ei synny. Haetaan kaupunkeja yhdenvertaisesti kohtelevaa sopimusmallia. Maakuntalentojen ostopalveluliikenne valtion täysimääräisesti tukemana päättyy keväällä 2026. *Hallitus tarkastelee Suomen sisäisen lentoliikenteen osalta kaupunkien saavutettavuutta yhdenvertaisuus huomioiden kevään 2025 puoliväliriihessä. (päätökset puoliväliriihestä otetaan mukaan suunnitelman viimeistelyssä)*
- Valtio yhteistyössä muiden osapuolten kanssa selvittää toimintaedellytykset uusille markkinaehtoisille lentoliikenteen toimintamalleille, kuten tilaus/kutsulii-

kenteelle ja kevyemmälle lentoliikenneinfrastruktuurille, joka voi käyttää vaihtoehtoisia polttoaineita tai käyttövoimia, hyödyntää digitaalista etälennonjohdotta, perustuen muun muassa syöttö- ja kutsupohjaiseen lentämiseen.

4.7.2 Liikenteen palveluiden solmukohtat

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

Matkaketjujen kehittämisessä korostuvat tiedon hyödyntämisen ja henkilöliikenteen solmupisteiden kehittäminen. Tietoa hyödyntämällä voidaan kehittää loppukäyttäjille suunnattuja matkustajainformaation ja lipputuotteisiin liittyviä palveluita, joilla pyritään parantamaan erityisesti kestävien kulkumuotojen palvelutasoa. Digitalisaation avulla voidaan myös edistää uusien liikkumis- ja kuljetuspalveluiden syntymistä. Matkaketjujen kehittämisessä myös liikenneverkoilla on suuri merkitys. Myös liityntäpysäköintimahdollisuudet ovat olennainen osa toimivaa matkaketjua.

- Kunnat kehittävät keskeisiä henkilöliikenteen solmukohtia, erityisesti raideliikenneasemia, kestävä liikumisen keskuksiksi yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Valtio (Väylävirasto) selvittää asemapalveluiden järjestämiseen soveltuvia malleja.
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö ja Väylävirasto) selvittää oleellisten VR:n omistamien omaisuuserien, kuten asemien, siirtoa puolueettomille tahoille raidemarkkinoiden tosiasiallisen kilpailun vahvistamiseksi.
- Valtio (Väylävirasto) ja kunnat kiinnittävät huomioita liityntäpysäköinnin olosuhteiden parantamiseen osana matkaketjujen kehittämistä käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa
- Kunnat vastaavat siitä, että pysäköintipolitiikka liitetään tiiviiksi osaksi kuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmätyötä. Kunnat edistävät osaltaan mm. pysäköintialueiden tehokasta

hyödyntämistä sekä pysäköintiin liittyvien informaatio- ja maksupalveluiden kehittämistä.

- Valtio jalkauttaa esteettömyysvision ja YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksien yleissopimuksen kansallisen toimintaohjelman tavoitteet liikenteen hallinnon alan keskeisiin lainsäädäntö- ja muihin ajankohtaisiin hankkeisiin liikenneinfrastruktuurin, -palveluiden ja -välineiden sekä esteettömyystiedon osalta.

4.7.3 Muut liikennepalvelut

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

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

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

- Liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto käynnistävät yhteistyössä sosiaali- ja terveysministeriön ja Kelan kanssa toimet julkisesti järjestettyjen liikennepalvelujen tietopohjan rakentamisen kokonaisuuden kehittämiseksi. Pidemmällä aikavälillä kehittämisessä huomioidaan myös joukkoliikenteen palvelut.

- Maantielauttaliikenteen hankinnoissa toteutetaan laadittua hankintastrategiaa ja kilpailutetaan neljä 20 vuoden lauttaliikennekokonaisuutta, joilla varmistetaan kaluston uudistuminen sekä energia- ja kustannustehokkuuden, ympäristöystävällisyyden, liikenneturvallisuuden ja saavutettavuuden parantaminen. Myös yhteysalusliikennettä kehitetään. 15-vuotisilla sopimuksilla kyetään vähentämään liikenteen ympäristövaikutuksia ja parantamaan yhteysalusliikenteen palvelutasoa. Valtio lisää yhteysalusliikenteen määrärahaa tarvittaessa vuodesta 2029 alkaen 2 miljoonalla eurolla, mikäli kilpailutuksella ei saada vastaavia säästöjä aikaiseksi. Kustannukset maksimissaan 20 milj. € vuodessa.
- Osana maa- ja metsätalousministeriön vetämää saaristolain uudistamishanketta laaditaan yhteysalusliikenteelle yhtenäiset järjestämisperusteet, jotka ottavat kantaa reitteihin, alusten vuorotiheyteen ja aikatauluun sekä alusten teknisiin ominaisuuksiin. Järjestämisperusteet laaditaan muun muassa saaristoasian neuvottelukunnan, vakituisten ja vapaa-ajan asukkaiden ja matkailutoimijoiden näkemykset kuullen.

4.7.4 Henkilöliikenteen palveluiden digitalisaatio

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

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

lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden parantamiseksi. Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) tukee yhteentoimivuuden kehittämistä selkeyttämällä lippuyhteistyön periaatteita.

4.8 Kuljetukset ja logistiikka

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

4.8.1 Liikennejärjestelmän varautuminen ja huoltovarmuus ja Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantaminen

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

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

Päivitetystä yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa kuvataan kokonaisturvallisuuden toimintamalli, jossa yhteiskunnan elintärkeistä toiminnoista huolehditaan viranomaisien, elinkeinoelämän, järjestöjen ja kansalaisten yhteistoimintana. Strategia sisältää myös hallinnonaloille vastuutetut strategiset tehtävät, joilla turvallisuus käytännössä tuotetaan. Yhteiskunnan turvallisuusstrategia on tarkoitettu hyväksyä valtioneuvoston periaatepäätöksenä loppuvuodesta 2024³⁹.

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

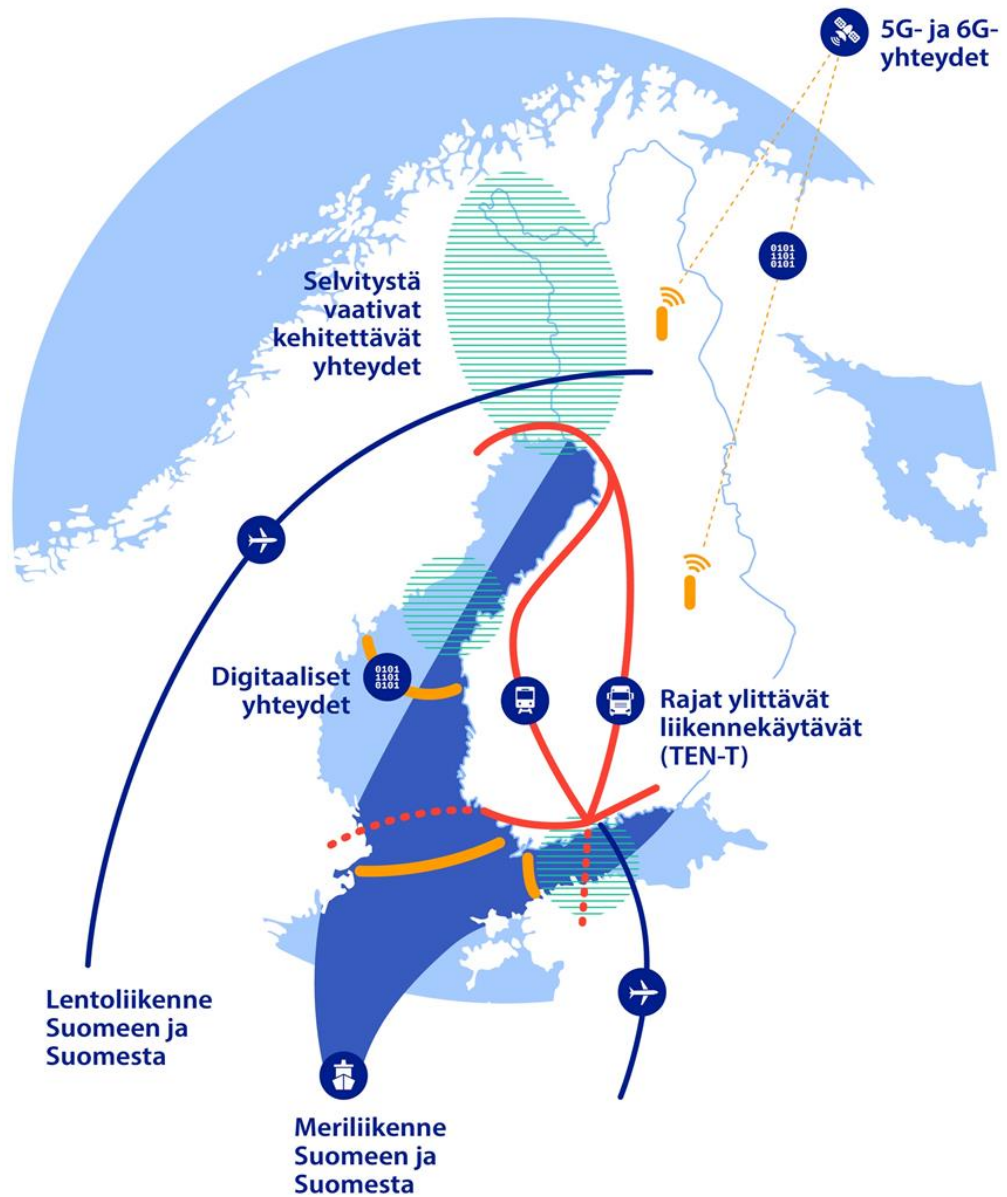
Liikenteen pohjoismaisen varautumisyhteistyön (NTPC, Suomi, Tanska, Norja Ruotsi, Islanti) työkenttä on laaja-alainen ja käsittää koko pohjoismaisen liikennejärjestelmän. Tällä hetkellä työtä tehdään erityisesti Pohjoismaisen liikenteen mallintamiseksi ja yhteisen pohjoismaisen liikennejärjestelmästrategian valmistelmiseksi. Tavoitteena on saada niin kutsuttu digitaalinen kaksonen koko Pohjoismaisesta liikenneverkosta, jotta sillä voidaan mallintaa erilaisia liikenteen häiriötilanteita ja sen avulla tunnistaa mahdollisia investointikohteita erityisesti valmius-, varautumis- ja huoltovarmuusnäkökulmasta. NTPC-yhteistyössä kiinnitetään jatkossa erityistä huomiota rajat-ylittävien yhteyksien kehittämiseen ja liikennejärjestelmien yhteensovittamiseen.

- Valtio, kunnat ja muut toimijat varautuvat liikennejärjestelmän häiriötilanteisiin lain ja Yhteiskunnan turvallisuusstrategian edellyttämällä tavalla. Varautumisessa huomioidaan, että liikennejärjestelmän häiriötön toiminta tulee yhä enenevässä määrin riippumaan muista järjestelmistä, kuten viestintä-, tietoliikenne- sekä energia-alasta.
- Liikennejärjestelmän kyberturvallisuutta ja tietosuojaa ylläpidetään ja kehitetään viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyönä sekä huomioiden mm. teknologia- ja uhkaympäristökehitys.
- Valtio arvioi ja selvittää raidelevyyden muutosta erityisesti Pohjois-Suomessa sotilaallisen liikkuvuuden ja teollisuuden tarpeiden näkökulmasta. Valtio laatii TEN-T-asetuksen mukaiset selvitykset ja raidelevyyden muutossuunnitelman. Raidelevyttä koskeva pitkän aikavälin tavoitekuva koko rataverkon osalta on muodostettu ja raidelevyyden kehittämistä koskeva valtakunnallinen näkemys muodostetaan vuonna 2026. Selvityksessä otetaan huomioon olemassa oleva rataverkko ja mahdollisesti uudet yhteystarpeet Suomesta Ruotsiin sekä tär-

³⁹ Yhteiskunnan turvallisuusstrategian uudistaminen (hankeikkuna, 2024): [YTS2024 - Valtioneuvosto](#)

keisiin satamiin. Lyhyen aikavälin ratkaisuja Helsinki-Tornion siirtokuormauskapasiteetin parantamiseksi voidaan tehdä jo päätöstä koko valtakunnan tavoitetilasta.

- Valtio (Traficom) laatii TEN-T-asetuksen mukaisen multimodaaleja rahtitermiinaaleja koskevan markkina- ja ennakointianalyysin yhteistyössä toimijoiden kanssa
- Valtio (Traficom ja Väylävirasto) kehittää tietopohjaa kansainvälisten yhteyksien kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä. Näitä kansainvälisesti potentiaalisia yhteyksiä voivat olla uudet ja olemassa olevat yhteydet Suomesta Ruotsiin Pohjois-Suomessa, selvitettävänä oleva Merenkurkun kiinteä yhteys sekä yhteys Rail Balticaan, ml. junalauttayhteys. Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky.
- Valtio pyrkii pitkäjänteisesti matkailun edellytysten ja kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen muun muassa kansainvälisin lentoliikennesopimuksin.
- Tarkastellaan lentoyhtiöihin liittyvien investointien vapauttamista niiden kilpailukyvn vahvistamiseksi
- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) tarkastelee uusien merenalaisten datakaapelihankkeiden tarpeellisuutta pitkällä aikavälillä infran häiriönsietokyvyn ja resilienssin näkökulmasta.
- Valtio (Traficom ja Väylävirasto) huomioi mittoja ja massoja koskevan direktiivin neuvottelutuloksen ja selvittää tarpeen mukaan raskaisiin ja pitkiin kuljetuksiin soveltuvan tieverkon kehittämistarpeita.



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

4.8.2 Logistiikan digitalisaatio

Digitalisaation avulla voidaan sujuvoittaa ja tehostaa kuljetusketjuja (ml. tavaraliikenteen solmupisteet) sekä vähentää liikenteen päästöjä uusien innovaatioiden ja toimin-

tamallien avulla. Logistiikan digitalisaation keskiössä on tiedon hallinta ja hyödyntäminen koko kuljetusketjulla kaikkien toimijoiden välillä. Digitalisaation ja tiedon hyödyntäminen toteutetaan sisäänrakennetun tietosuojan ja tietoturvan periaatteiden mukaisesti muun muassa tietojärjestelmien rajapintoihin liittyvien suojausten kautta. Logistiikan digitalisaatiota edistävät myös muut koko liikennejärjestelmän tiedon hyödyntämisestä koskevat toimenpiteet. Tarkemmin logistiikan digitalisaatiota on käsitelty logistiikan digitalisaatiostrategiassa, joka sisältää yhteisen tavoitetilän ja vision⁴⁰. Logistiikan digitalisaation periaatepäätöksessä linjataan keskeisistä valtioneuvoston toimista logistiikan digitalisaatiostrategian tavoitteiden toteutumiseksi⁴¹. Periaatepäätöksen päivityksestä on päätetty valtioneuvoston istunnossa 21.3.2024⁴².

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

⁴⁰ Logistiikan digitalisaatiostrategia, 2020: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-582-8>

⁴¹ Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta (LVM/2021/42): <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f8071abb1>

⁴² Valtioneuvoston periaatepäätös ohjausasiakirjojen voimassaolosta (Vnk/2024/27): <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=1079>

4.9 Liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittäminen

4.9.1 Liikennejärjestelmän digitaalinen kaksonen

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

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

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

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

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

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

4.9.2 Automaation edistäminen

Liikenteen automaation tavoitteena on ihmislähtöinen kehittäminen ja hyödyntäminen, automaationäkökulmasta parempi tiedon hyödyntäminen sekä mahdollistava sääntely niin kansainvälisesti kuin tarvittaessa kansallisestikin. Tällä pyritään nykyistä turvallisempaan, tehokkaampaan ja kestävämpään liikenteeseen. Tarkemmin liikenteen automaatiota on käsitelty liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelmassa⁴³. Tieliikenteen automaatiokokeiluissa tulisi panostaa uusien palvelu- ja liiketoimintamallien kehittämiseen, mutta tukevia toimenpiteitä tarvitaan myös muualla liikennesektorilla sen ulkopuolella (esim. infran kohdistetut kehitystoimet, hankintaosaaminen, rakennettu ympäristö)⁴⁴.

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

⁴³ Liikenteen automaation lainsäädäntö ja avaintoimenpidesuunnitelma, 2021:
<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163629>

⁴⁴ Tieliikenteen automaatiokehitys kaupunkien joukko- ja palveluliikenteessä:
https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/37cb38d3-5af5-4d43-ba22-1006b8cb2abd/0aa9d0e3-b5ae-4eb2-b100-88d64334c0a4/MUIS-TIO_20230906084827.PDF

4.9.3 Viestintäyhteydet

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

- Valtio edistää viestintäverkkojen kehittämistä huomioiden digitaalisen kompassin⁴⁵ tavoitteet, eri liikennemuotojen digitalisaation ja automaation viestintätarpeet ja olemassa olevien viestintäverkkoratkaisujen sovellettavuuden liikenteen tarpeisiin. Valtio edistää 6G-viestintäratkaisujen soveltuvuutta liikennevertikaaleille huomioiden myös ei-maanpäällisen verkkokomponentin tarjoaminen.
- Valtio kannustaa VR-Yhtymää hakemaan ratkaisuja, joilla matkaviestintäverkkojen kuuluvuus junissa paranee. Valtio edistää osaltaan VR-yhtymän ja yritysten välistä yhteistyötä junakuuluvuus-ongelman ratkaisemiseksi.

4.10 Valtion budjetin ulkopuoliset rahoitusmahdollisuudet

Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaan liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö asettavat virkatyöryhmän, joka tarkentaa liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamisen tavoitetasoja, tunnistaa ja arvioi uudistamismahdollisuuksia sekä tarvittaessa laatii uudistuksia koskevan mietinnön tarkasteltujen vaihtoehtojen pohjalta.

Liikenne 12 -suunnitelma määrittää rahoituksellisia tarpeita infrastruktuurin kehittämiseksi ja ylläpidolle. Liikenteen ja verotuksen kokonaisuudistustyön tuloksena voi rajoitetusti syntyä uusia mekanismeja liikennejärjestelmän tarpeiden tyydyttämiseksi, mutta kaikki uudet keinot vaativat uudenlaisia toimintamalleja, kuten yleiskatteellisten verojen korvamerkintä.

⁴⁵ Suomen digitaalinen kompassi: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164429/VN_2022_65.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistus toteutetaan vaiheittain. Työn ensimmäisessä vaiheessa liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö laativat liikenteen hinnoittelusta nykytilakuvauksen ja analyysin. Työn toisessa vaiheessa liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö asettavat virka-työryhmän, jonka tehtävänä on tunnistaa ja arvioida uudistamismahdollisuuksia asetettujen tavoitteiden pohjalta. Työryhmä laatii tarvittaessa uudistuksia koskevan mietinnön tarkasteltujen vaihtoehtojen pohjalta. Työryhmän toimikausi alkaa elokuussa 2025.
- Työssä tarkastellaan ensisijaisesti tie- ja rautatieliikennettä. Meriliikenne ja lentoliikenne otetaan huomioon kansainvälisen liikenteen näkökulmasta.

4.10.1 Sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteet

Valtio kantaa lähtökohtaisesti vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Liikenneverkon rahoittaminen yhteistyössä on tarpeen niissä tapauksissa, kun se monen osapuolen intressissä. Valtion budjettirahoituksen käyttöön voidaan tehdä sopimuksellisesti poikkeuksia, mikäli muulla osapuolella, kuten teollisella toimijalla tai kunnalla, on vahva intressi jouduttaa investointia.

- Valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, kun hankkeen hyödyt rajautuvat alueellisesti tai yksittäisille toimijoille. Yhteisrahoitteisuudessa pyritään johdonmukaisuuteen ja vakiintuneisiin rahoitusosuuksiin esimerkiksi huhtikuussa 2021 julkaistun ensimmäisen Liikenne 12-suunnitelman yhteisrahoituksen periaatteiden mukaisesti huomioiden rahoituskohteiden hyötyjen kohdistuminen.
- Sopimuksellista yhteisrahoitusta valtion väyläverkolla voidaan hyödyntää erityisesti, kun kunnalla on valtiota selkeämpi intressi valtion verkolla sijaitsevan hankkeen käynnistämiseen. Kohde voi olla kokonaisuudessaan alueellisesti erityisen merkittävä tai riittävän laatutason ylittäminen on kunnalle tärkeää (esim. taajamaliikenteen palvelutason nosto ja kehittäminen, hankkeesta johutuva tonttimaan vapautuminen tai sen merkittävä arvon nousu, kävelyn ja pyöräliikenteen väylien rakentaminen, logistiikka-alueiden kehittäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen alueella). Yhteisrahoitteisina toteutetuissa hankkeissa voidaan sopia myös kunnossapidon yhteisrahoituksesta.

4.10.2 EU-rahoitus

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

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

Seuraavan komission monivuotisen rahoituskehityksen 2028-2034 valmistelu on käynnissä ja ehdotus rahoituskehitykseksi on tarkoitus julkaista vuoden 2025 keskivaiheilla.

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

Naton turvallisuusinvestointiohjelmalla (Nato Security Investment Program, NSIP) kattujen hankkeiden kustannusten pääasiallisen käyttötarkoituksen on oltava sotilaallinen infra, eikä niitä lähtökohtaisesti voida käyttää muun yhteiskunnan toiminnan rahoittamiseen. Mahdollisuus kohdentaa NSIP-rahoitusta liikennejärjestelmän kehittämiseen on arvion mukaan epätodennäköistä, mutta tarkoin tutkittava mahdollisuus.

- Suomi jatkaa EU-rahoituksen täysimääräistä hyödyntämistä valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseen, viestintäverkkojen rakentamiseen sekä digitaalisten ratkaisujen edistämiseen niin valtion väyläverkolla kuin yksityisten hallinnoimilla verkon osilla.
- Valtio vaikuttaa siihen, että seuraava MFF-kausi palvelee kansallisia rahoitustarpeita ja liikennepoliittisia tavoitteita mahdollisimman hyvin. Suomen tavoitteet liikennettä koskevalle EU-rahoitukselle ovat sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden huomiointi, ml. mahdollisten raideleveysmuutosten rahoitustarpeet,

ERTMS-kehittämisen ja digitaalisaation huomiointi, jakeluinfran kehittäminen sekä talvimerenkulun, ml. jäänmurron rahoitustarpeiden, huomiointi.

- Valtio, kunnat ja liikennealan toimijat hyödyntävät laaja-alaisesti ja täysimääräisesti EU:n rahoitusinstrumentteja (mm. Social Climate Fund, EAKR aluekehitysrahasto, Horisontti Eurooppa, Digitaalinen Eurooppa) liikennejärjestelmän kehittämiseen, mm. digitalisaatio- ja automaatiokehitystä tukevien ratkaisuiden kokeiluihin ja käyttöönottoon.
- Valtio arvioi ja hyödyntää Natosta mahdollisesti saatavilla olevia rahoituslähteitä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden täyttämiseen.

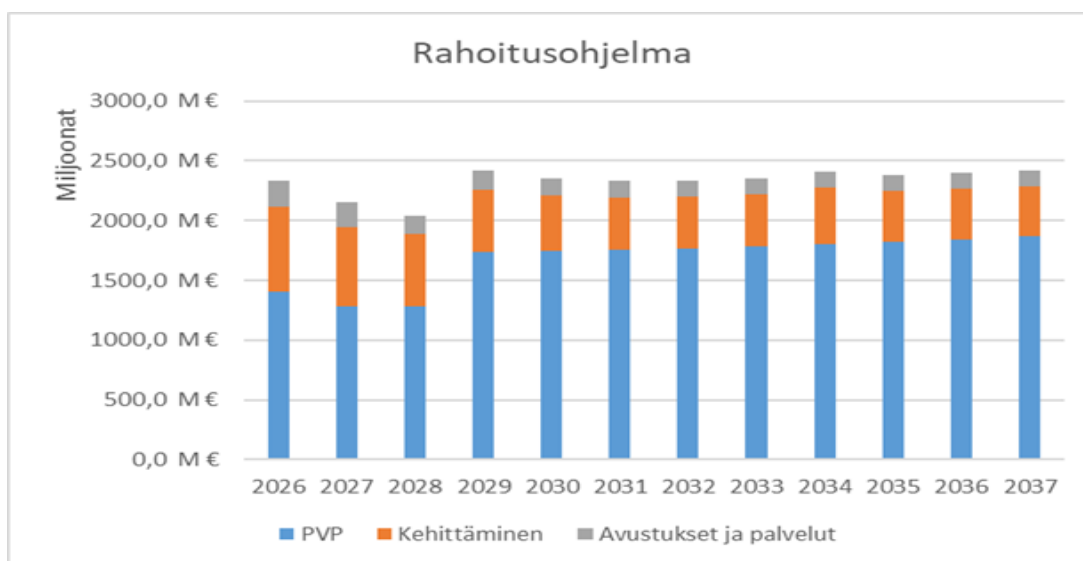
5 Valtion rahoitusohjelma

Valtion rahoitusohjelmaan on koottu liikennejärjestelmän kehittämiseen arvioidut määrärahat vuosina 2026-2037. Rahoitusohjelman toteutuminen riippuu kehys- ja talousarviopäätöksistä. Rahoitusohjelma koostuu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon-alan määrärahoista taulukon mukaisesti.

Taulukko 1. Rahoitusohjelma talousarviomomenttien mukaan (päivittyä julkisen talouden suunnitelman 2026-2029 mukaisesti)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
PVP kehys	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €
PVP L12 lisäys				450,0M €	460,0M €	470,0M €	480,0M €	500,0M €	520,0M €	540,0M €	560,0M €	580,0M €
HO investointiohjelma (pvp) SIDOTTU												
HO investointiohjelma (pvp) ARVIO SITOMATON	120,0M €											
PVP	1405,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1735,5M €	1745,5M €	1755,5M €	1765,5M €	1785,5M €	1805,5M €	1825,5M €	1845,5M €	1865,5M €
Kehittäminen 77+78+79 (sitomaton+sidottu)	242,3M €	212,6M €	150,4M €	212,1M €	188,0M €	190,0M €	190,0M €	190,0M €	227,0M €	160,0M €	163,0M €	169,0M €
Kehittäminen L12 lisäys				40,0M €	120,0M €	150,0M €	150,0M €	150,0M €	150,0M €	170,0M €	170,0M €	170,0M €
HO investointiohjelma (kehittäminen) SIDOTTU	420,0M €	358,7M €	324,7M €									
HO investointiohjelma (kehittäminen) ARVIO SITOMATON	37,3M €	37,3M €	37,3M €									
Digirata (toteutusvaihe, sisältyy sidottuun)	3,0M €	3,0M €	3,0M €									
Digirata (toteutusvaihe jatko L12)	14,0M €	47,0M €	90,0M €	98,0M €	98,0M €	96,0M €	96,0M €	95,0M €	95,0M €	95,0M €	92,0M €	86,0M €
Kehittämisen suunnittelu (sisältyy sidottuun)	8,0M €	8,0M €	8,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €
Kehittäminen	713,6M €	655,7M €	602,4M €	522,1M €	467,5M €	439,0M €	436,0M €	435,0M €	472,0M €	425,0M €	425,0M €	425,0M €
Junaliikenteen ostot	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €
Lentoliikenteen ostot	4,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €
Palvelut, yhteysalusliikenteen ostot	19,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €
Palvelut, yhteysalusliikenteen ostot L12 lisäys				2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €
Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €
Keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €
Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostot ja kehittäminen	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €
Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostot ja kehittäminen L12 lisäys				10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €
Liikkumisen ohjaus	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €
Kehittämishankkeet	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €
Palvelut	110,3M €	105,3M €	105,3M €	117,3M €	117,3M €	117,3M €	117,3M €	117,3M €	117,3M €	117,3M €	117,3M €	117,3M €
Avustukset raideliikenteen (sidottu)	20,3M €	18,9M €	17,4M €	14,8M €	4,2M €	1,8M €						
HO investointiohjelma (MAL-varaus) SIDOTTU	75,6M €	76,3M €	24,1M €	9,2M €								
Avustukset yksityisteiden hoitoon ja kunnossapitoon	5,5M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	4,2M €
Avustukset yksityisteiden hoitoon ja kunnossapitoon L12 lisäys				4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	3,0M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	4,3M €
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen L12 lisäys				2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €
Finavian lentoasemaverkoston ulkopuoliset lentoasemat	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €
Avustukset ja palvelut	105,3M €	104,6M €	50,9M €	39,4M €	19,6M €	17,2M €	15,4M €	15,4M €	15,4M €	15,4M €	15,4M €	15,4M €
Avustukset ja palvelut	215,6M €	209,9M €	156,2M €	156,7M €	136,9M €	134,5M €	132,7M €	132,7M €	132,7M €	132,7M €	132,7M €	132,7M €
Yhteensä	2334,6M €	2151,0M €	2044,1M €	2414,2M €	2349,9M €	2328,9M €	2334,2M €	2353,2M €	2410,2M €	2383,2M €	2403,2M €	2423,2M €

Kuviossa 5 on esitetty liikennejärjestelmän kehittämisen arvioitu rahoitus jaettuna perusväylänpitoon, liikenneverkon kehittämiseen, avustuksiin ja palveluihin vuosina 2026-2037.



Kuvio 5. Rahoitusohjelma vuosille 2026-2037 (päivittyy julkisen talouden suunnitelman mukaan)

6 Tiivistelmä vaikutusarvioinnista

Luku 6 täydentyy lausuntokierroksen jälkeen suunnitelman viimeistelyvaiheessa. Ympäristöselostus kokonaisuudessaan on lausuttavana samaan aikaan suunnitelmaluonnoksen kanssa.

6.1 Tiivistelmä vaikutusarvioinnista

6.2 Vaikutukset suhteessa suunnitelman tavoitteisiin

6.3 Ympäristövaikutusten arviointi

VNK TÄYTTÄÄ, MINISTERIÖN JULKAISUSARJAN NIMI JA JULKAISUN VUOSI : SARJANUMERO.