



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Liikenne 12 –suunnitelmaluonnos vuosille 2026-2037

MAL-verkosto 30.1.2026

Edgar Pyhälä

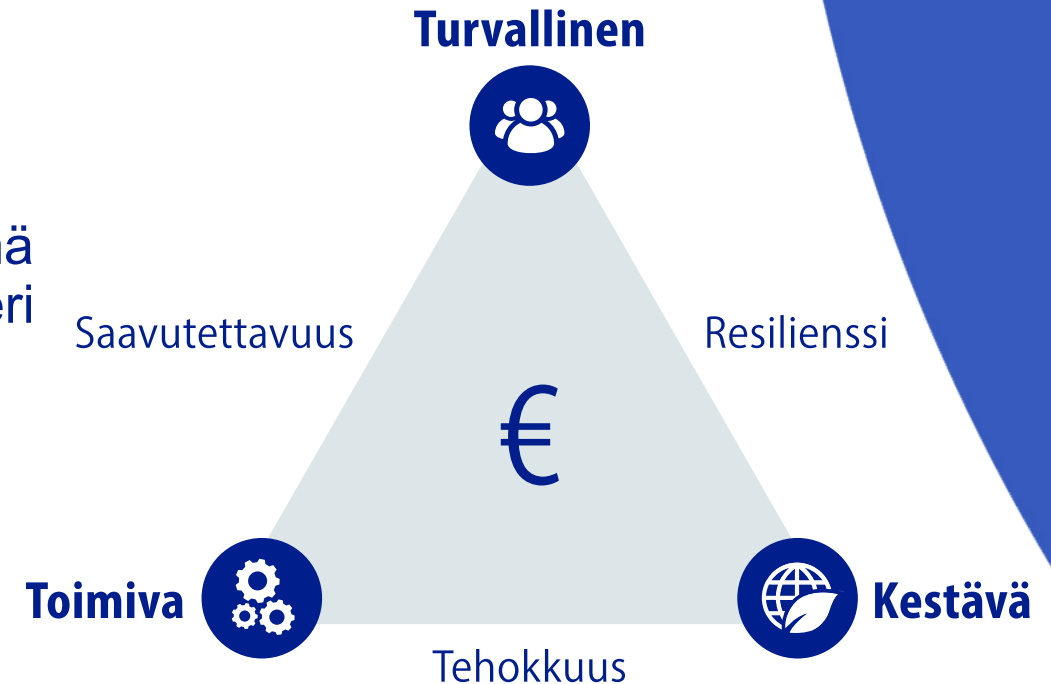


Tavoitteet ja lähtökohdat

Visio ja tavoitteet

Kestävä ja saavutettava Suomi

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



Suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat aluekohtaiset erityispiirteet

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

Liikennejärjestelmää kehitetään sen käyttäjiä varten varmistaen kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen. Lisäksi liikenneturvallisuutta parannetaan koko maassa. Tämä tehdään toimenpideohjelman toimenpiteiden sekä liikennejärjestelmänalyysissa havaittujen tarpeiden pohjalta tietopohjaisesti. **Alueelliset erityispiirteet on tunnistettu tukemaan alueellisten näkökulmien huomiointia** suunnitelman toimeenpanossa yhteisten liikennejärjestelmän kehittämislinjausten lisäksi.

Maaseutumaisilla alueilla pääpaino on olemassa olevan verkon ja palveluiden ylläpitämisessä. **Kaupunkialueilla ja taajamissa pääpaino on olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioiden myös joukkoliikenteen ja liikenneturvallisuuden edistämiseen tähtäävät kustannustehokkaat toimet.** Liikenneverkkoja tai -palveluita laajennetaan vain erityisissä tilanteissa. Jalankulku ja pyöräliikenne huomioidaan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Kaupunkiseuduilla on myös erityisen tärkeää turvata liikenteen sujuvuus kaikilla liikennemuodoilla, huomioiden maankäytön tehokkuus, terveysvaikutukset ja päästövähennyspotentiaali. Kaupunkiseutujen kasvaessa myös liikennemäärät kasvavat, jolloin toimivan liikennejärjestelmän merkitys korostuu.

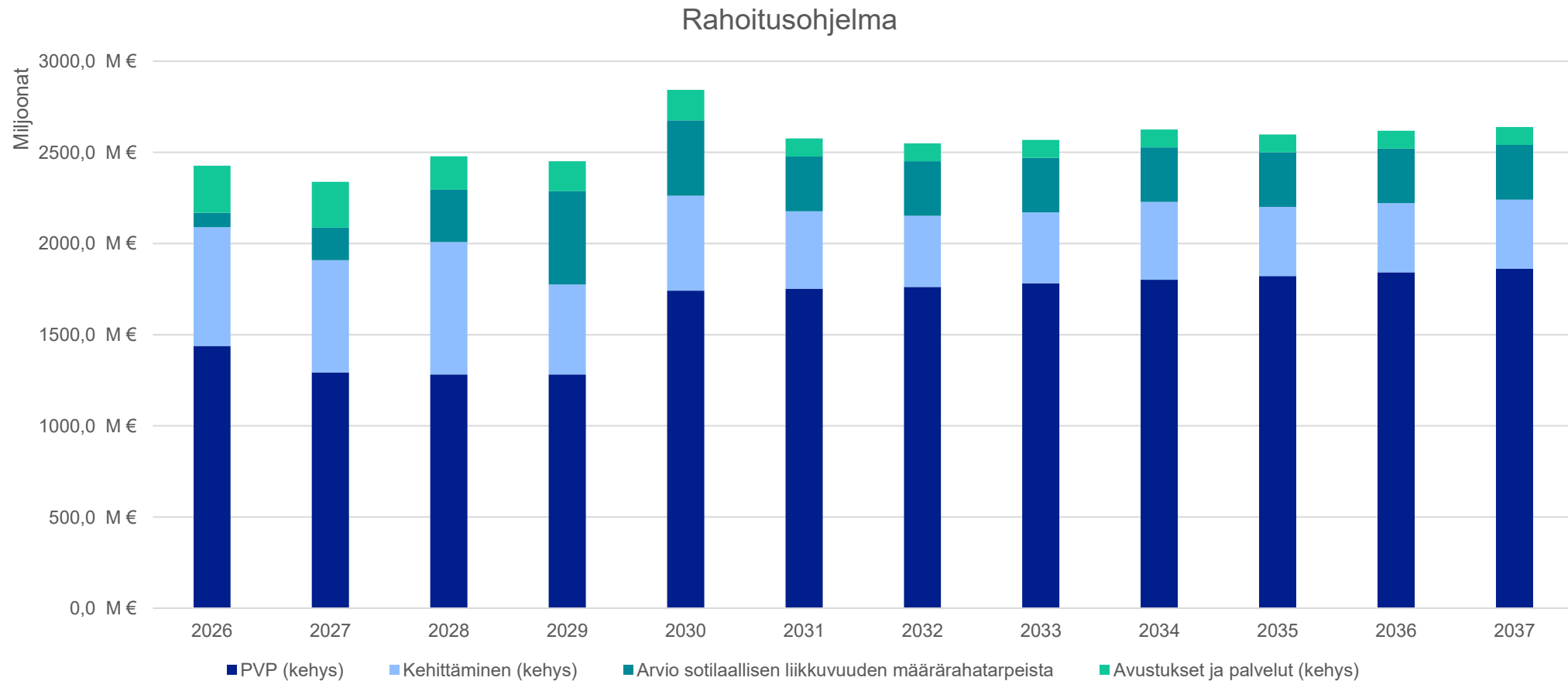


Rahoitusohjelma

Rahoitusohjelmassa huomioidaan valtion vaikea taloustilanne

- Rahoitusohjelma on sovitettu julkisen talouden suunnitelmaan (JTS) vuosille 2026-2029
- Hallitusohjelman määräaikainen investointiohjelma on huomioitu rahoitusohjelmassa ja toteutushankkeet jatkuvat JTS-kauden jälkeenkin (rahoitus varmistetaan omaisuuden myynneillä)
 - Osa hankkeista vielä käynnistämättä (arvio mukana rahoitusohjelmassa)
- Vuodesta 2030 kokonaisrahoitustasoa on tarve kasvattaa **altittisesti**, kohdistuen pääosin perusväylänpitoon
- Perusväylänpitoon lisätään **vuosien 2030-2037 aikana** vuosittain asteittain **460-580 M€ vuoden 2029 kehystasoon verrattuna**. Tämä lisämääräraha sisältää perusväylänpidon rahoitustason korotuksen sekä kompensoi ostovoiman heikkenemistä ja sisältää **50 M€** vuosittaisen kohdennuksen väyläverkon parantamiseen.
- Liikenneverkon kehittämiseen kohdennettavaa rahoitus laskee vuosien 2026-2029 kehystasoon nähden (sis. hallitusohjelman investointiohjelman hankkeita). Rahoitusta on **keskimäärin 410 M€ / vuosi vuosille 2030-2037**.

Valtion väyläverkon rahoitusohjelma



Palveluiden ja avustusten rahoitustasoihin pieni korotus

- **Palveluissa** alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin **lisäystä 10 milj. euroa** sekä yhteysalusliikenteen varmistamiseen **2 milj. euroa** vuosittain vuodesta 2030 alkaen
- **Avustuksissa** kaupunkiraideliikenteen hankkeet nostavat määrärahatasoa alkuvuosina, mutta mahdolliset uudet hankkeet rahoitetaan kehittämisen kautta (määrärahasiirtoina)
 - kävelyyn ja pyöräilyyn sekä yksityisteihin **yhteensä 6 milj. euron määrärahakorotus vuodesta 2030 alkaen.**



Toimenpideohjelma

Tietopohjaa vahvistetaan

- Liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvää tietopohjaa ja vaikutusarviointia, Liikenne 12-suunnitelman toimeenpanon sekä liikennejärjestelmäsuunnittelun vuorovaikutuksen toimintamalleja kehitetään eri toimenpitein.



MAL-sopimukset Liikenne 12-suunnitelmassa

- MAL-sopimusten lähtökohtana liikenteen osalta **Liikenne 12 -suunnitelma tavoitteineen ja toimenpiteineen**.
- Valtio **kehittää MAL-sopimusten laatimisprosessia yhteistyössä kaupunkiseutujen** kanssa. MAL-neuvottelut antavat osaltaan syötteitä Liikenne 12 -suunnitelman päivitykseen. Valtio jatkaa MAL-sopimusmenettelyä nykyisten seitsemän MAL-seudun kanssa.
- Väylävirasto sisällyttää **väyläverkon suunnitteluohjelmaan ja investointiohjelmaan myös MAL-seuduilla sijaitsevia väyläverkon kehittämishankkeita**. Väyläverkon investointiohjelma toimii valtion väyläverkon osalta lähtökohtana seudullisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja MAL-sopimusneuvotteluissa.
- MAL-neuvotteluissa valtion väyläverkon kehittämiskohteista keskiössä ovat väyläverkon investointiohjelmaan sisältyvät hankkeet. **Valtio varaa rahoitusta investointiohjelman mukaisiin kaupunkiseutujen kehittämishankkeisiin** Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelman mukaisesta kehittämisrahoituksesta väyläverkon kehittämismomentilta **keskimäärin 50–100 miljoonaa euroa vuosittain**.
- **Valtio varaa rahoitusta MAL-kaupunkiseutujen pieniin parantamishankkeisiin perusväylänpitoon varatusta 50 M€ kokonaisuudesta vuodesta 2030 eteenpäin**. Hankkeiden kustannusjako on lähtökohtaisesti vakiintuneen käytännön mukaisesti 50 % valtion ja kunnan kesken.
- Valtio yhdessä kaupunkiseutujen kanssa tarkastelee **kaupunkiraideliikenteen lisärakentamista** sekä muita **merkittäviä kunnan joukkoliikenneinfrastruktuurin kehittämistarpeita** ja niiden rahoitusta MAL-sopimuksia päivitettäessä.
- **Valtio määrittelee joukkoliikenneinfrastruktuurihankkeet tarkemmin** ennen seuraavia MAL-neuvotteluja. Mahdollinen valtion rahoitusosuus kaupunkiraideliikenne- sekä joukkoliikenneinfrastruktuurihankkeisiin on jatkossakin lähtökohtaisesti 30 %, kohdistuen kiinteästi raitiotien tai joukkoliikenneinfrastruktuurin rakentamiseen ja suunnitteluun liittyviin kustannuksiin.

Muiden hallinnoimat verkot



Katuverkko

- Kunnat kehittävät katuverkkoa koskevien tietojen kattavuutta, laatua ja käytettävyyttä ja osallistuvat aktiivisesti yhteisten kansallisten toimintamallien ja prosessien kehitykseen.
- **Selvitetään mahdollisuuksia laajentaa katuverkkoa koskevia valtionavustuskäytäntöjä** osana valtionavustusten kokonaisarviointia.
- **Liikkumisen ohjauksen avustusta** kohdennetaan liikenneturvallisuutta, **lasten ja nuorten liikkumista sekä kävelyä ja pyöräilyä edistäviin kohteisiin** sekä alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tukemiseen.
- Valtio ja kunnat arvioivat keinoja kaupunkiseutujen kestävän yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi.

Kävely ja pyöräliikenne

- Valtionavustuksen määrärahataso keskimäärin noin 4 M€ / vuosi vuodesta 2030 eteenpäin.
- Valtio tukee liikenteen päästövähennystoimien sosiaalisten vaikutusten lieventämistä sosiaalisesta ilmatorahastosta. Liikenteen toimenpiteistä ja niiden rahoituksesta päätetään valmisteltavassa Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmassa (SCP).
- **Valtio avaa kohdennetun avustushaun kävelyn ja pyöräliikenteen**

infrainvestointeihin osana SCP:tä. Avustus SCP:n rajausten mukaisesti vuosina 2026-2030.

- Valtio toteuttaa valtion väyläverkolla kävelyä ja pyöräilyä edistäviä kohteita parantamisrahoituksella ja varmistaa riittävän kunnossapidon tason.
- Kansallisen kaupunkiliikenteen edistämishjelman ja **SUMP-suunnitteluoppaan osana kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä suosituksia, tavoitteita ja toimintatapoja.**

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra ja päästökauppa

- Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa kehitetään teknologianeutraalisti jakeluinfraohjelman mukaisesti.
- Alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa käsitellään myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistä.
- Valtio perustaa **yhteistyöryhmän**, jonka tehtävänä on pyrkiä **edistämään raskaan liikenteen tauko- ja latauspaikoiksi sopivien alueiden kaavoittamista ja rakentamista.** Arvio lisätoimenpidetarpeista vuoden 2026 loppuun mennessä.

Henkilöliikenteen palvelut

- Valtionavustusten jakoperusteiden ja mittareiden tarkastelu sekä koko joukkoliikenteen rahoituskokonaisuuden jaon tarkastelu kokonaisuutena.
- Valtio määrittelee alueellisen liikenteen vähimmäispalvelutason.
- Julkisen henkilöliikenteen **palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoituskokonaisuuteen varataan 10 milj. € lisärahoitus vuosittain vuodesta 2030 alkaen** kuntien välisen liikenteen hankintoihin.
- **Valtio rahoittaa Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman (SCP) osana alueellisen joukkoliikenteen sekä kutsuliikenteen palvelujen hankintaa joukkoliikennepuutosalueilla vuosina 2026–2032.** Rahoituksesta päätetään osana Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmaa.
- Valtio luo **pitkän aikavälin näkymän henkilöjunaliikenteen palvelujen kehittymiseen** (ns. raidereformi).
- Aikataulu- ja reittitietojen laadun ja kattavuuden parantaminen sekä yhteistyö lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden parantamiseksi.
- Valtio vertailee kaukoliikenteen hankinnoissa eri kulkumuotoja suhteessa suunnitelman tavoitteisiin sekä matkaketjujen edistämiseen huomioiden sekä maan sisäiset poikittaisyhteydet että kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen täyttyminen.
- Kunnat kehittävät keskeisiä henkilöliikenteen solmukohtia kestävä liikunnan keskuksiksi yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Valtio selvittää asemapalveluiden järjestämiseen soveltuvia malleja.
- **Liityntäpysäköinnin huomioiminen osana matkaketjujen kehittämistä**, pysäköintipolitiikka tiiviiksi osaksi alueellista ja seudullista lj-työtä.

Liikenteen digitaalisen ja teknologisen toimintaympäristön kehittäminen

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



Kiitos!