Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: VNS 12/2025 vp

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle valtioneuvoston maaseutupoliittisesta selonteosta

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt asiantuntijaa kuultavaksi ja kirjallista asiantuntijalausuntoa valtioneuvoston maaseutupoliittisesta selonteosta. Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut maaseutupoliittisen selonteon valmisteluun poikkihallinnollisen ohjausryhmän jäsenenä sekä kommentoinut selontekoluonnoksia valmistelun eri vaiheissa. Valtioneuvoston maaseutupoliittisessa selonteossa esitetään useita poikkihallinnollisia, myös liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaa koskevia tavoitteita ja kehittämissuosituksia, joista useilla tähdätään maaseutumaisten alueiden digitaalisten ja fyysisten yhteyksien sekä saavutettavuuden parantamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää maa- ja metsätalousministeriötä hyvästä yhteistyöstä maaseutupoliittisen selonteon valmistelussa sekä selonteon suositusten yhteensovittamisessa yhdessä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa (Liikenne 12 -suunnitelma). Suunnitelmat yhteensovittamalla varmistetaan, että asetetut tavoitteet ja suositukset saavutetaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetetuilla toimenpiteillä ja tavoitteilla liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö tunnistaa seuraavien maaseutupoliittiseen selontekoon listattujen suositusten koskevan suoraan ministeriön hallinnonalaa:

- Suositus 1: varmistetaan kansalaisten ja alueellinen yhdenvertaisuus digitalisaatiotavoitteiden saavuttamiseksi
- Suositus 2: vahvistetaan kestävän liikkumisen, liikenteen ja logistiikan edellytykset maaseutumaisilla alueilla
- Suositus 3: parannetaan yksityisteiden kuntoa – talouden, huoltovarmuuden ja varautumisen vahvistamiseksi
- Suositus 4: varmistetaan saaristoliikenne, myös poikkeusoloissa

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennejärjestelmän pitkäjänteinen kehittäminen perustuu yli hallituskautiseen, pitkäjänteiseen ja kokonaisvaltaiseen suunnitteluun. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii strategisena työkaluna liikennejärjestelmän kehittämisessä 12 vuoden aikajänteellä. Suunnitelman valmistelu perustuu tietopohjaiseen prosessiin, johon sisältyy tietopohjan jatkuva kehittäminen, vaikutusarviointien hyödyntäminen suunnittelussa sekä suunnitelman toimeenpano tavoitteiden, linjausten ja yhteisen tietopohjan mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että näiden asiakirjojen sisältöjä on yhteensovitettu siltä osin kuin maaseutupoliittisessa selonteossa käsitellään fyysisen saavutettavuuden

vahvistamista. Maaseutupoliittiseen selontekoon valmisteltujen suositusten toteuttaminen perustuu pääosin Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoon.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2026–2037 (Liikenne 12 -suunnitelma)

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma annettiin selontekona eduskunnalle 18.12.2025. Suunnitelman eduskuntakäsittely alkoi helmikuussa.

Suunnitelma on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 15 b §:n mukaisesti. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää kuvauksen liikennejärjestelmän nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksista, vision liikennejärjestelmän kehittämiselle vuoteen 2050, suunnitelmalle asetetut tavoitteet ja strategiset tavoitteet liikennejärjestelmäsuunnittelulle sekä toimenpideohjelman tavoitteisiin pääsemiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma sekä tiivistelmä vaikutusten arvioinnista. Valtion rahoitusohjelmaan on koottu liikennejärjestelmän kehittämiseen arvioidut määrärahatarpeet vuosina 2026–2037. Päätöksiä rahoituksesta tehdään budjetti- ja kehysprosesseissa.

Suunnitelman tavoitteena on toimiva, turvallinen ja kestävä liikennejärjestelmä. Liikennejärjestelmän kehittämiselle asetettuihin tavoitteisiin nähden merkittävä osa rahoituksesta kohdistetaan olemassa olevan väyläverkon kunnossapitoon ja parantamiseen, millä varmistetaan liikennejärjestelmän toimivuus koko maassa. Suunnitelmassa ollaan siirtymässä toimeenpanovaiheeseen.

Maaseutupoliittisessa selonteossa tunnistettuja suosituksia toteutetaan muun muassa seuraavilla Liikenne 12 -suunnitelmaan kirjatuilla toimenpiteillä:

- **Valtion väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoidut tarpeet huomioiden liikenneverkon kaksikäyttöisyys kaikissa väylämuodoissa erityisesti TEN-T-verkolla, mutta myös muilla verkon osilla.** Huoltovarmuuden tarpeiden tunnistamisessa hyödynnetään elinkeinoelämän kanssa tehtävää laajaa yhteistyötä sekä pohjoismaista varautumisyhteistyötä. Sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden tunnistamisessa hyödynnetään sekä pohjoismaista puolustusyhteistyötä sekä kansallisesti hallinnonalojen tiivistä yhteistyötä.

- **Valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa** 460–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2030–2037. Perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso nousee tällöin noin 1,74 mrd. eurosta 1,86 mrd. euroon. Vuoteen 2029 asti vuosittaiset rahoitustasot ovat julkisen talouden suunnitelman mukaiset.
    - Korotetulla perusväylänpidon rahoitustasolla, tehokkaalla rahoituksen käytöllä ja väylätutkimusta ja uusia teknologioita hyödyntämällä väyläverkon korjausvelan nousu taitetaan vuodesta 2030 alkaen päätyen noin 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä.

- **Yksityisteiden valtionavustusten** määrärahataso vuosina 2026–2029 on keskimäärin 6,7 milj. euroa vuosittain. Vuodesta 2030 alkaen avustusta korotetaan 4 miljoonalla eurolla vuosittain, millä turvataan mm. elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kannalta kriittisiä yhteyksiä ja koko maan saavutettavuutta. Yksityisteiden lauttapaikkoja koskeva avustus on vähintään 80 % todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista. Yksityistielain muutostarpeita, mukaan lukien

mahdollisuudet luoda valtiontakausmalli tiekuntien lainoille, arvioidaan lainsäädäntöhankkeen yhteydessä. Samalla tarkastellaan yksityistielossien avustamisen erottamista yksityistieavustuskokonaisuudesta, jotta sen rahoitus voidaan turvata erillisellä määrärahapäätöksellä. Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto ja Lounais-Suomen elinvoimakeskus) laatii selvityksen maantielauttojen sekä yksityistielauttojen rajapinnoista ja kriteereistä erityisesti yhdenvertaisuuden näkökulmasta.

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

- Valtio ja kunnat jatkavat jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamista katuverkolla. **Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen osoitettavalla valtionavustuksella** tuetaan mm. liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä ja ympärivuotista käytettävyyttä edistäviä hankkeita katuverkolla. Valtionavustuksen rahoitus on keskimäärin 1,8 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026–2029. Vuodesta 2030 alkaen avustusta korotetaan 2 miljoonalla eurolla vuosittain. Valtionavustusta myönnetään enintään 50 % hankkeen kokonaiskustannuksista

- **Valtio** (liikenne- ja viestintäministeriö) **tukee liikenteen päästövähennystoimien sosiaalisten vaikutusten lieventämistä sosiaalisesta ilmastorahastosta**. **Liikenteen toimenpiteistä ja niiden rahoituksesta päätetään valmisteltavassa Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmassa** (SCP). Tuen tavoitteena on varmistaa, että vähäpäästöisen liikenteen siirtymä on oikeudenmukainen ja taloudellisesti kohtuullinen kaikille väestöryhmille sekä parantaa vähäpäästöisen liikkumisen ja liikenteen saatavuutta.

- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) avaa kohdennetun avustushaun kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investointeihin osana Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmaa (SCP). Avustusta myönnetään SPC:n rajausten mukaisesti vuosina 2026–2030. Avustuksesta päätetään SPC:n yhteydessä. Suomen kokonaisrahoitus sosiaalisesta ilmastorahoituksesta on 464 milj. euroa vuosina 2026–2032.

- 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.

- **Julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoituskokonaisuuteen varataan 10 milj. € lisärahoitus vuosittain vuodesta 2030 alkaen** kuntien välisen liikenteen hankintoihin. Tavoitteena on mahdollistaa yhdessä kuntien kanssa mm. opiskelu- ja työmatkaliikennettä kaupunkiseutujen ulkopuolella myös tilanteessa, jossa linja-autoliikenteen kustannukset ovat huomattavasti kasvaneet.

Turvallisuutta ja uutta talouskasvua tietoverkoista eli TUUTTI-hanke

TUUTTI-hankkeessa luodaan Suomen linjaukset viestintäverkkoinfrastruktuurin kehittämiseksi vuoteen 2037 asti. Linjauksilla edistetään myös maaseutupoliittisen selonteon digitaaliseen saavutettavuuteen liittyvien suositusten toteuttamista. Suomi on matkaviestinverkkojen laadun ja peiton kärkimaita, ja 5G-verkkojen kattavuus on kansainvälisesti korkealla tasolla. Kuitenkin erityisesti harvaan asutuilla alueilla viestintäpalvelujen ja nopeiden yhteyksien saatavuus on

keskeinen kysymys. Teleyritykset ovat viime vuosina investoineet merkittävästi kiinteään laajakaistaverkkoon. Kiinteiden kuituyhteyksien perusinfra on monin paikoin modernia, mutta kuituyhteyksien saatavuus jää muiden Pohjoismaiden tasosta. Niiden saatavuus on myös alueellistunutta.

TUUTTI-hankkeessa on tunnistettu neljä painopistettä jatkovalmistelulle, joista yksi liittyy kuitu- ja datainfrastruktuurin rakentamiseen ja kehittymiseen. EU-säännösten kansallisen toimeenpanon ja laajakaistatukipolitiikan osalta voitaisiin arvioida viestintäverkkojen kehittämistä erityisesti alueilla, joilla markkinaehtoinen rakentaminen ei yksin riitä, mutta joilla digitaaliset palvelut ja yritystoiminta edellyttävät nopeita yhteyksiä. Lainsäädännön, kaavoituksen ja lupaprosessien tulisi tukea yhteisrakentamista ja kustannustehokasta toteutusta.