LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Liikenne 12 –suunnitelmaluonnos vuosille 2026-2037

2026

Liikenne 12 -suunnitelman valmisteluvaiheet



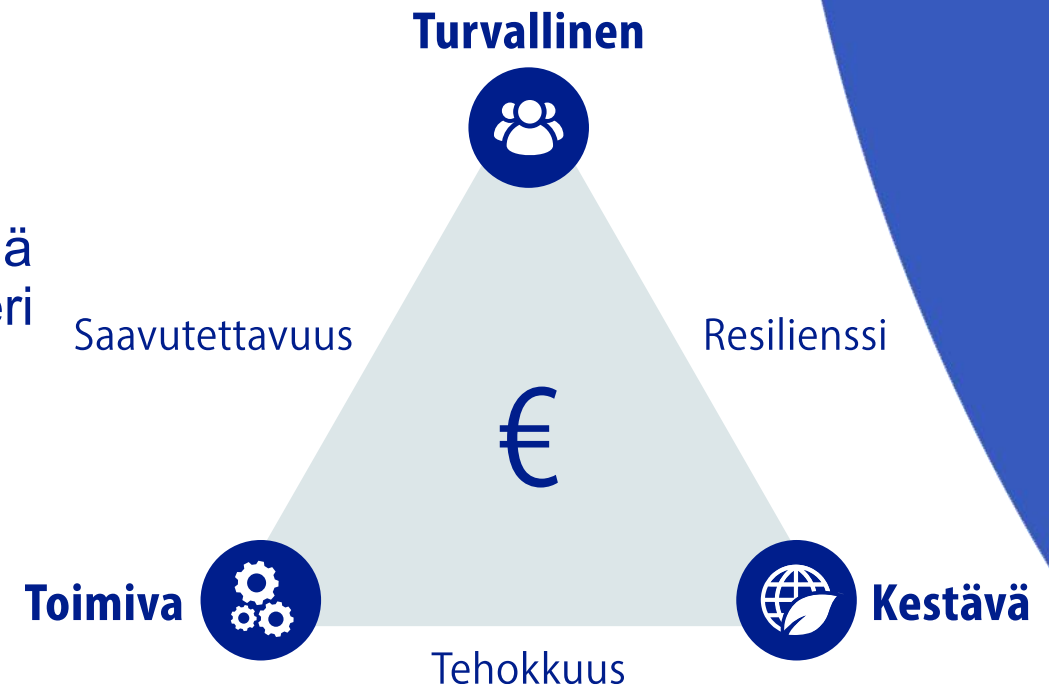
Suunnitelmasta tehtiin valtioneuvoston päätös ja se toimitettiin selontekona eduskunnalle 18.12.2025.

Tavoitteet

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 kestävän liikenteen edistämisessä.
ETELÄ-SUOMI 	Kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja ennakoitavuus erilaisissa liikkumisympäristöissä, ml. saaristo.	Kansainvälisten kuljetusketjujen häiriöttömyys sekä huoltovarmuus suurimmissa solmupisteissä ja niiden takamaayhteyksissä.	Liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen tehokas hyödyntäminen joukkoliikenteessä sekä kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä.
KAUPUNGIT KOKO MAASSA 	Seutujen sisäisten matkaketjujen sujuvuus ja sujuvat yhteydet kansainvälisen liikenteen solmupisteisiin.	Erityisesti liikenneturvallisuuden parantaminen sekä liikennejärjestelmän häiriöherkkyyden parantaminen.	Kestävään liikkumiseen pohjautuvan liikennejärjestelmän ja muun kestävän 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 liikennejärjestelmäanalyysissa 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.

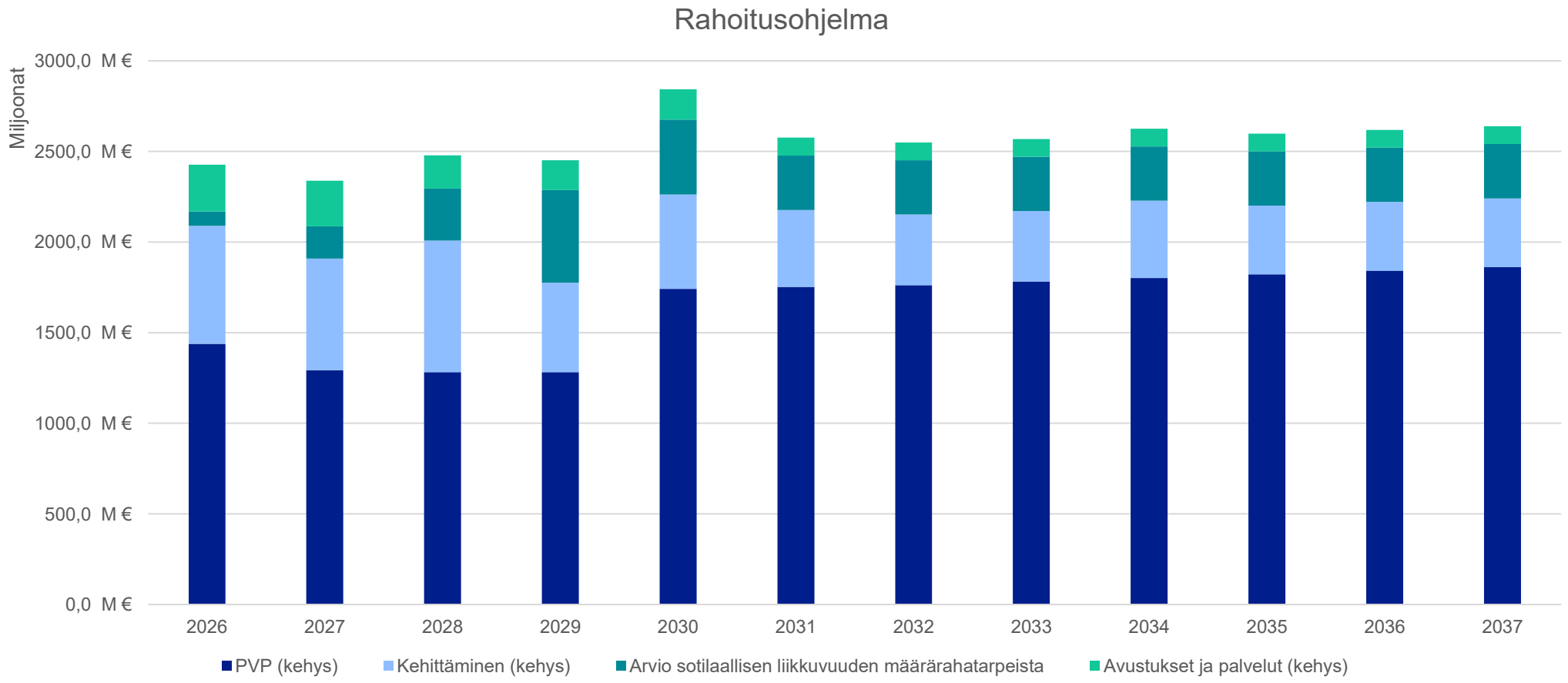
Elinkeinoelämän ja erityisesti vientiteollisuuden uusiin investointitarpeisiin liittyviin kehittämistarpeisiin reagoidaan tietopohjaisesti ja joustavasti koko maassa.

Rahoitusohjelma ja toimenpideohjelma

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 **maltillisesti**, 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.
- Liikenneverkon kehittämiseen kohdennettavaa rahoitus laskee vuoden 2029 kehystasoon nähden (joka sis. hallitusohjelman investointiohjelman). Rahoitusta on **keskimäärin 410 M€ / vuosi vuosille 2030-2037**.
- Palveluissa alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin lisäystä 10 M€, yhteysalusliikenteen varmistamiseen 2 M€ sekä kävelyyn ja pyöräilyyn ja yksityisteihin yhteensä 6 M€ vuosittain vuodesta 2030 alkaen.

Valtion väyläverkon rahoitusohjelma



Sotilaallisen liikkuvuuden paketti (arvio määrärahatarpeesta, ei sisälly olemassa oleviin kehyksiin)

- Rahoitusohjelmassa kuvattu sotilaallisen liikkuvuuden rahoituskokonaisuus on arvio määrärahatarpeesta ja kuvaus olemassa olevista kriittisistä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeista. Rahoituksesta päätetään mahdollisesti erikseen vuoden 2026 aikana.
- Sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta esitetään kohdistettavaksi:
  - Eurooppalaiseen raideleveyteen sekä kuormauspaikkojen kehittämiseen liittyviin lisäsuunnitelmiin ja kiireellisimpiin toteutuksiin
  - Siltojen kantavuuteen liittyviin parantamisiin
  - Sotilaallisen liikkuvuuden kannalta merkittävien maantieyhteyksien, ratayhteyksien ja vesiväylien kehittämiseen ja parantamiseen koko maassa, huomioiden myös satamat, satamien takamaayhteydet, erikoiskuljetusreitit ja Pohjois-Suomen rajat ylittävien yhteyksien kehittämistarpeet.
  - Varalaskupaikkojen ja varasiltakaluston käytettävyyden varmistamiseen
  - Liikenteen solmupisteiden (satamat, lentopaikat, terminaalit) kehittämiseen vastaamaan sotilaallista tarvetta erikseen sovitulla rahoitusmallilla.
- Rahoitustarve koko Liikenne 12-suunnitelmakaudella n. 3,5 miljardia euroa

Valtion väyläverkko

Perusväylänpito

- Lisärahoitus vuodesta 2030 alkaen **460-580 M€** vuodessa.
- Hallitusohjelman investointiohjelman lisärahoitus huomioitu.
- Vuodesta 2030 alkaen **50 M€ väyläverkon parantamiseen**
  - Liikenneturvallisuus priorisoiden huomioiden myös kaupunkiseudut sekä elinkeinoelämän tarpeet
- Väyläverkon korjausvelan nousu taitetaan vuodesta 2030 alkaen, korjausvelan päätyen noin 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä.
  - Keskeisen, myös alemman tieverkon elinkeinoelämän tarpeet ja rataverkon välttämättömimmät tarpeet huomioiden
- Mahdolliset täydentävät rahoitusmuodot verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksesta.
- 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.

Kehittäminen

- Valtion väyläverkon kehittämiseen keskimäärin vuodessa noin 410 M € vuosina 2030-2037.
- Välttämättömyysinvestointina sekä turvallisuuden ja kapasiteetin lisäämiseksi toteutetaan **Digirata-hanke** (yhteensä noin miljardi euroa suunnittelukaudella).
- Hallituksen investointiohjelman toteuttaminen
  - Pääradan peruskorjaus aloitetaan vaiheittain (ennakoivat työt hallitusohjelman investointiohjelmasta Liite E)
- Kaupunkiseutujen kehittämishankkeisiin **50-100 M€ / vuosittain**
- Rahoituksen kohdentamisessa huomioidaan kaikissa väylämuodoissa **elinkeinoelämän, kaupunkiseutujen , liikenneturvallisuuden ja huoltovarmuuden sekä sotilaallisen liikkuvuuden prioriteetit sekä TEN-T-asetuksen mukaiset vaatimukset.**
- Infran kehittämisessä huomioidaan yhteensovittaminen ostoliikennesopimuksiin tulevaisuudessa.

Yksityistiet ja kävely ja pyöräily

Yksityistiet

- Valtionavustusten määrärahataso keskimäärin noin 10 M€ /vuosi vuodesta 2030 eteenpäin. Yksityisteiden lauttapaikkoja koskeva avustus on vähintään 80 % todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista. Yksityistielain muutostarpeita, mukaan lukien mahdollisuudet luoda valtiontakausmalli tiekuntien lainoille, arvioidaan lainsäädäntöhankkeen yhteydessä. Samalla tarkastellaan yksityislossien avustamisen erottamista yksityistieavustuskokonaisuudesta.
- Selvitys maantielauttojen sekä yksityistielauttojen kriteereistä

Kävely ja pyöräliikenne

- Valtionavustuksen määrärahataso keskimäärin noin 4 M€ / vuosi vuodesta 2030 eteenpäin.
- Valtio tukee liikenteen päästövähennystoimien sosiaalisten vaikutusten lieventämistä sosiaalisesta ilmastorahastosta. Liikenteen toimenpiteistä ja niiden rahoituksesta päätetään valmisteltavassa Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmassa (SCP).
- Valtio toteuttaa valtion väyläverkolla kävelyä ja pyöräilyä edistäviä kohteita parantamisrahoituksella ja varmistaa riittävän kunnossapidon tason.
- Kansallisen kaupunkiliikenteen edistämisohjelman osana kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen linjaukset.

MAL-sopimukset

- MAL-sopimusten lähtökohtana liikenteen osalta Liikenne 12 -suunnitelma tavoitteineen ja toimenpiteineen. Valtio kehittää MAL-sopimusten laatimisprosessia yhteistyössä kaupunkiseutujen 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.
- 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.
- Valtio yhdessä kaupunkiseutujen kanssa tarkastelee kaupunkiraideliikenteen lisärakentamista sekä muita merkittäviä kunnan joukkoliikenneinfrastruktuurin kehittämistarpeita.
- Mahdollinen valtion rahoitusosuus kaupunkiraideliikenne- sekä joukkoliikenneinfrastruktuurihankkeisiin on jatkossakin lähtökohtaisesti 30 %, kohdistuen kiinteästi raitiotien tai joukkoliikenneinfrastruktuurin rakentamiseen ja suunnitteluun liittyviin kustannuksiin.

Suomen kansainvälinen saavutettavuus

- Pohjoismaista yhteistyötä syvennetään, mm. pohjoismainen varautumisen liikennejärjestelmästrategia
- Valtio arvioi ja selvittää raideleveyden muutosta erityisesti Pohjois-Suomessa sotilaallisen liikkuvuuden ja teollisuuden tarpeiden näkökulmasta. Valtio laatii TEN-T-asetuksen mukaiset selvitykset ja raideleveyden muutossuunnitelman**.** **Valtakunnallinen näkemys raideleveydestä kesään 2027 mennessä.**
- Valtio kehittää tietopohjaa ja kokonaiskuvan (huomioiden vientiteollisuuden, huoltovarmuuden, energiayhteyksien ja teollisten investointien näkökulman), kansainvälisten yhteyksien, kuten Merenkurkun yhteyden, Turku-Tukholma-yhteyden ja Helsingin ja Tallinnan välisen yhteyden kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä liikennejärjestelmäanalyysissa. Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky.



Vesiliikenne ja lentoliikenne

- **Vesiväylien kehittämisessä** huomioidaan teollisuuden investoinnit ja niihin liittyvä merikuljetusten kasvu sekä erityisesti huoltovarmuuteen liittyvät priorisoidut tarpeet
- **Talvimerenkulun** kehittäminen Ruotsin ja Viron kanssa palvelemaan Suomen elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kuljetustarpeita sekä jäänmurtajien uusimisohjelma, joka huomioidaan talousraamissa
- Selvitys **sisävesien kuljetusten käyttäjätarpeista** nyt ja tulevaisuudessa erityisesti Itä-Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta
- Huomioidaan merituulivoimapuistojen mahdolliset vaikutukset
- Huomioidaan **satamien** korostunut rooli liikennejärjestelmän huoltovarmuuden varmistamisessa sekä satamien muuttunut rooli energiahuollossa.

- Valtio jatkaa Helsinki-Vantaan hub-aseman kehittämistä Pohjois-Euroopan ja Baltian hubina. Valtio yhteistyössä alueiden kanssa pyrkii edistämään markkinaehtoisen lentoliikenteen syntymistä eri puolille Suomea.
- Hallitusohjelman mukaisesti valtio säilyttää Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa 2026-2027.
- Valtio selvittää **vaihtoehtoisia tapoja ylläpitää** valtakunnallista lentoasemaverkostoa nykyisen Finavian ylläpitämän lentoasemaverkoston lisäksi.
- **Kriteerit** valtakunnallisesti tärkeille lentoasemille, kansallisesti tärkeiden lentoasemien **määrittely**
- Lentoliikenteen **aluetaloudellisia ja liikennetaloudellisia** vaikutuksia koskeva selvitys, lisäksi selvitys **matkaketjujen kehittämismahdollisuuksista.**
- Valtio jatkaa valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille tulevina vuosina.
- Maakuntalennot Kokkola-Pietarsaaren, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän, Kemi-Tornion ja Porin lentoasemille turvataan alkuvuoteen 2028. Jatkossa haetaan kaupunkeja yhdenvertaisesti kohtelevaa sopimusmallia.

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 joukkoliikenne-puutosalueilla vuosina 2026–2032. Rahoituksesta päätetään osana Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmaa.
- Valtio luo pitkän aikavälin näkymän **henkilöjunaliikenteen palvelujen kehittymiseen**
- 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 kestävän liikkumisen keskuksiksi yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Valtio selvittää asemapalveluiden järjestämiseen soveltuvia malleja.
- Liityntäpysäköinnin huomioiminen osana matkaketjujen kehittämistä, pysäköintipolitiikka tiiviiksi osaksi alueellista ja seudullista lj-työtä
- Julkisesti tuettujen kuljetusten kehittäminen kokonaisuutena
- Yhteysalusliikenteen määrärahalisäys 2 M€ vuodessa vuodesta 2029.
- Osana maa- ja metsätalousministeriön vetämää saaristolain uudistamishanketta laaditaan yhteysalusliikenteelle yleiset järjestämisperusteet, jotka ottavat kantaa reitteihin, alusten vuorotiheyteen ja aikatauluun sekä alusten teknisiin ominaisuuksiin.

Valtion budjetin ulkopuolinen rahoitus

- Erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, kun hankkeen hyödyt rajautuvat alueellisesti tai yksittäisille toimijoille.
- Valtio vaikuttaa siihen, että seuraava MFF-kausi palvelee kansallisia rahoitus-tarpeita ja liikennepoliittisia tavoitteita mahdollisimman hyvin. Suomen tavoitteet liikennettä koskevalle EU-rahoitukselle ovat sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden huomiointi, ml. mahdollisten raideleveysmuutosten rahoitustarpeet, ERTMS-kehittämisen ja digitalisaation huomiointi, jakeluinfran kehittäminen sekä talvimerenkulun, ml. jäänmurron rahoitustarpeiden, huomiointi.
- Valtio hyödyntää täysimääräisesti ReArm Europe -suunnitelman mahdollisuuden uudelleen kohdentaa 210 miljoonaa euroa Euroopan aluekehitysrahaston (2021–2027) koheesiotukea puolustukseen ja turvallisuuteen. Tämä edellyttää vuodelle 2026 määrärahaa valtion verkon sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin.
- Myös muita EU:n rahoitusinstrumentteja hyödynnetään laaja-alaisesti mm. liikenteen digitalisaatio- ja automaatiokehitykseen.
- Valtio arvioi ja hyödyntää täysimääräisesti Natosta mahdollisesti saatavilla olevia rahoituslähteitä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden täyttämiseen.

Kiitos!