Liikenne- ja viestintävirasto

Dnro TRAFICOM/77574/03.03.01/2026

18.2.2026

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Viite: Liikenne- ja viestintävaliokunta perjantai 20.02.2026 klo 11.45 / VNS 10/2025 vp / Asiantuntijapyyntö

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto koskien Valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kutsunut Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) asiantuntijakuulemiseen ja pyytänyt kirjallista lausuntoa koskien Valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 (VNS 10/2025 vp).

Liikenne- ja viestintävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa ja toteaa seuraavaa:

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanossa Liikenne- ja viestintävirastolla on erittäin laaja ja keskeinen rooli. Viraston toteutusvastuulle on alustavasti nimetty 25 toimenpidettä. Viraston vastuulla on toimenpiteitä erityisesti seuraaviin osa-alueisiin liittyen:
1) liikennejärjestelmän ja tietopohjan systemaattinen kehittäminen
2) julkisen henkilöliikenteen kehittäminen
3) muu kestävän liikkumisen kehittäminen.

Näiden kokonaisuuksien lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto osallistuu lukuisten muiden toimenpiteiden toteuttamiseen osavastuullisena yhdessä eri hallinnonalojen, virastojen ja alueellisten toimijoiden kanssa. Näin virasto vaikuttaa laaja-alaisesti liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyyden vahvistamiseen valtakunnallisella ja alueellisella tasolla.

1. Liikennejärjestelmäsuunnittelun ja tietopohjan kehittäminen

Keskeisessä roolissa Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetuissa toimenpiteissä on uuden valtakunnallisen liikennemallin (Valma) kehittäminen. Valman julkaiseminen syksyllä 2026 parantaa edellytyksiä systemaattiseen vaikutusarviointiin perustuvaan päätöksentekoon, erityisesti investointiohjelman laadinnassa, MAL-neuvotteluihin valmistautuessa sekä valtionavustusten myöntämisprosessissa. Valma mahdollistaa muun muassa kaupunkiraide- ja rautatiehankkeiden yhdenmukaiset hyötylaskennat suhteessa bussiliikenteeseen tai hitaampaan ratayhteyteen perustuvaan vertailuvaihtoehtoon. Kaupunkialueilla Valma mahdollistaa yhdessä muiden vaikutusarviointityökalujen kanssa kokonaisvaltaiset tiehankkeiden vaikutusarvioinnit (sisältäen sekä aikasäästöt että päästö-, melu- ja onnettomuusvaikutukset).

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto jatkaa yhteistyössä hallinnonalan muiden virastojen ja alueiden kanssa liikennejärjestelmäanalyysin ja yhteisen tietopohjan kehit-

tämistä. Liikennejärjestelmän analyysit ja tilannekuvat (ml. Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumisen seuranta) syntyvät jatkossa entistä eheämmässä tiedontuotantoprosessissa. Alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja alueelliset erityispiirteet on tarkoitus integroida osaksi valtakunnallista tietopohjaa ja luoda alueellisille liikennejärjestelmäsuunnitelmille yhteinen esitystapa.

Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetut liikennejärjestelmäsuunnittelun ja tietopohjan kehittämiseen tähtäävät toimenpiteet vahvistavat valtionhallinnon kykyjä tunnistaa kustannustehokkaimmat keinot liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Liikenne 12 -suunnitelmassa ei ole osoitettu erillistä määrärahaa tietopohjan kehittämisen toimenpiteisiin. Virasto toteuttaa toimia olemassa olevalla kehyksellään, johon on kohdistunut tuottavuusohjelman merkittäviä säästöjä. Tämä aiheuttaa tarvetta toimenpiteiden jaksottamiseen ja priorisoimiseen.

2. Julkisesti tuettu henkilöliikenne

Liikenne- ja viestintäviraston rooli joukkoliikenteen järjestämisessä on kasvanut 1.1.2026 alkaen, kun aluehallintouudistuksen yhteydessä linja-autoliikenteen järjestämisvastuut siirrettiin alueilta Liikenne- ja viestintävirastoon. Samanaikaisesti myös junaliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävät siirtyivät Liikenne- ja viestintäministeriöltä virastoon. Lisäksi virasto vastaa kotimaan lentoliikenteen ostoista. Koska eri liikennemuotojen hankinnat on keskitetty Traficomille, se mahdollistaa jatkossa valtion ostoliikenteen tarkastelun ja kehittämisen kokonaisuutena avaten samalla mahdollisuuksia kokonaistaloudellisten ratkaisuiden löytämiseen.

Aluehallinnon uudistuksen myötä, Liikenne 12 -toimenpiteen mukaisesti, Liikenne- ja viestintävirasto tarkastelee ja yhdenmukaistaa ELY-keskuksilta siirtyneiden valtionavustusten jakokriteereitä ja –perusteita vuosina 2026 ja 2027. Laajempi kaupunkiseutuja koskeva valtionavustusten jakokriteerien uudistaminen toteutetaan seuraavalle MAL-sopimuskaudelle vuodesta 2028 alkaen. Tarkistuksessa arvioidaan julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoitusta kokonaisuutena (huomioiden linja-autoliikenne, lentoliikenne ja junaliikenne) kytkeytyen muihin suunnitelmassa esitettyisin julkisen henkilöliikenteen kehittämisen toimenpiteisiin. Tarkoituksena parantaa valtion rahoituksen käytön vaikuttavuutta.

Liikenne- ja viestintävirasto myös seuraa maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) palvelujen kehitystä ja päivittää tarvittaessa seurannan pohjalta palvelutasotavoitteita. Palvelutasotavoitteita seurataan osana liikennejärjestelmäanalyysiä ja siitä julkaistaan tilannekuvaa tieto.traficom -sivustolla. Kaukoliikenteen palvelutason tilannekuvassa kuvataan maakuntakeskusten välisten työssäkäynti- ja työasiamatkojen palvelutason nykytilaa, palvelutasotavoitteita ja tulevaisuuden näkymiä.

Lisäksi liikenne- ja viestintävirastossa on käynnistymässä työ, jossa määritellään alueellisen liikenteen palvelutasoon valtakunnalliset kriteerit. Palvelutasomäärittelyllä asetetaan yhteysväleille tavoitteellinen palvelutaso, jolla turvataan ensisijaisesti välttämättömät asiointi-, työmatka- ja opiskeluyhteydet. Palvelutasotavoitteiden saavuttamiseen vaikuttavat aina monet tekijät, kuten muutokset markkinaehtoisessa liikenteessä sekä käytettävissä oleva rahoitus. Tämän vuoksi palvelutasomäärittelyt ovat aina tavoitteellisia eikä sitovaa lupausta vähimmäispalvelutasosta voida antaa.

Lisäksi ELY-keskuksilta Liikenne- ja viestintävirastoon siirtyneitä linja-autoliikenteen hankintamenettelyitä ryhdytään yhdenmukaistamaan vuodesta 2026 alkaen. Tarjouskilpailuiden, hankinta-asiakirjojen ja sopimusmenettelyiden kehittäminen on pitkäjänteistä työtä, ja muutokset ovat mahdollisia pääosin nykyisten sopimusten päättyessä, uusien kilpailutusten myötä. Vuonna 2026 laaditaan kilpailutusten suunnittelun tueksi hankintakalenteri sekä toteutetaan markkinaselvitys, joka tukee hankintojen kehittämistä.

Eri liikennemuotojen hankintojen keskittäminen Liikenne- ja viestintävirastoon mahdollistaa entistä paremmin alueellisen ja kaukoliikenteen palvelutasotavoitteiden sekä eri liikennemuotojen yhteensovittamisen. Tarkoituksena on välttyä päällekkäiseltä tarjonnalta ja luoda sen sijaan toimivia matkaketjuja.

Rahoitusnäkymistä

Suunnitelmassa esitetty linja-autoliikenteen tukitasoksi 51,6 M€ vuosittain vuoteen 2030 asti, minkä jälkeen on esitetty 10 M€ pysyvää lisärahoitusta. Määräraha kattaisi suurien ja keskisuurien kaupunkiseutujen sekä pienempien kuntien joukkoliikenteen valtionavustukset sekä Traficomin hankkiman alueellisen joukkoliikenteen. Traficom hankkii kuntien välistä linja-autoliikennettä turvaamaan päivittäisiä asiointi-, työ- ja koulumatkoja. Hankinnat ovat pääsääntöisesti yhteisrahoitteisia kuntien kanssa.

Linja-autoliikenteessä valtion määrärahat ovat pysyneet pitkään vakiona, jos koronavuosien määräaikaisia korotuksia ei huomioida. Vuoteen 2019 verrattuna sopimusten hinnoittelussa käytetty linja-autoliikenteen kustannusindeksi on noussut noin 20 % valtion määrärahojen pysyessä ennallaan. Valtion hankkimassa linja-autoliikenteessä palvelutasoa on jouduttu laskelmaan ja kuntien rahoitusosuutta nostamaan yhteishankinnoissa valtion rahoituksen ostovoiman heikennyttyä. Vuodesta 2030 eteenpäin on ohjelmassa esitetty 10 M€ vuotuista lisärahoitusta, joka kohdentuisi alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen eli Traficomin hankkimaan linja-autoliikenteeseen. Korotuksella olisi merkittävä vaikutus liikenteen hankintojen palvelutason säilyttämisessä ja ilman sitä joukkoliikenteen palvelutaso laskisi huomattavasti 30-luvulla. Vuosien 2026–2029 aikana Traficomin hankkimaan linja-autoliikenteeseen on todennäköisesti tulossa palvelutasoleikkauksia, mikäli kuntien rahoitusosuutta yhteishankinnoissa ei saada kasvatettua.

Lisäksi alueellisen ja paikalliseen liikenteeseen on kaavailtu yhteensä 93 M€ lisäystä ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmasta (SCP). Rahoitus kohdennettaisiin kuntien välisen linja-autoliikenteen lisäostoihin erityisesti joukkoliikennepuutosalueilla sekä kuntien sisäisen kutsuliikenteen valtionavustuksiin. Tavoitteena on, että vähäpäästöisen liikenteen siirtymä on oikeudenmukainen ja taloudellisesti kohtuullinen kaikille väestöryhmille sekä parantaa vähäpäästöisen liikkumisen ja liikenteen saatavuutta. Rahoitus on suuruudeltaan merkittävä ja se täytyy yhteensovittaa hyvin jo nykyisiin liikenteen hankintakokonaisuuteen.

Junaliikenteen palveluiden ostot on esitetty suunnitelmassa vuosille 2026–2030, ja ne kasvavat vuositasolla reilusta 50 M€ reiluun 66 M euroon. Suunnitelman summat on esitetty parhaan tietämyksen mukaan, mutta tällä hetkellä näyttää siltä, että 20-luvun loppupuolella esitetyt summat eivät todennäköisesti riitä, jos suunnitellut ja tarpeelliset kalustojen elinkaarijatkot ja kalustoinvestoinnit päästään käynnistämään. Tarvittava lisärahoitus tarkentuu, kun kalustoyhtiö pääsee pidemmälle kaluston elinkaarijatko- ja investointisuunnitelmissaan. Vuodelle 2031 kuluja ei ole esitetty ja nämä kulut selviävät 20-luvulla tehtävän kilpailutuksen seurauksena, mutta jo nyt on nähtävissä, että kustannukset tulevat nousemaan merkittävästi 30-luvulla

muun muassa kalustoinvestointien, inflaation ja tehtävien rakenteellisten muutosten seurauksena.

Lentoasemaverkosto

Liikenne- ja viestintävirasto koordinoi toimenpidekokonaisuutta, jossa yhteistyössä lentoasemanpitäjien, alueiden, elinkeinoelämän ja muiden olennaisten sidosryhmien kanssa määritellään kriteerejä valtakunnallisesti tärkeille lentoasemille. Työn on tarkoitus valmistua syksyllä 2026.

Kriteeristössä tarkasteltavia asioita voivat olla esimerkiksi matkustajamäärät, uudet käyttövoimat huomioon ottaen liikenteen luonne ja kehitysnäkymät ja saavutettavuus mm. kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen sekä matkaketjujen kautta. Kriteerien kautta tarkastellaan nykyisen lentoasemaverkoston lentoasemien vahvuuksia ja heikkouksia. Tarkastelussa yhdenmukaiset ja vertailukelpoiset vaikutusarviointimenetelmät muodostavat tietopohjan. Keskeisiä ovat liikennejärjestelmän kehittämisen laajempien taloudellisten vaikutusten tarkastelukehikko sekä Puolustusvoimien operatiivisiin suunnitelmiin perustuva tarve.

Liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla on kriteeristön perusteella määritellä yhteistyössä lentoasemanpitäjien, alueiden ja muiden olennaisten sidosryhmien kanssa muuttunut toimintaympäristö ja talouden tasapainotustarpeet huomioiden kansallisesti tärkeät lentoasemat. Huomattava kuitenkin on, että mahdollisista lentoasemaverkon muutoksista päätetään erikseen.

Vuoden 2027 kuluessa Liikenne- ja viestintävirasto laatii yhdessä Väyläviraston kanssa selvityksen keinoista, joiden avulla matkaketjuja voidaan eri liikennemuodoin parantaa keskeisille, suuremmille lentoasemille. Työssä tukena käytetään yhdenmukaisia ja vertailukelpoisia vaikutusarviointimenetelmiä. Matkaketjujen parantamisen keinoiksi on tässä vaiheessa tunnistettu esimerkiksi infrahankkeet tai -avustukset, palveluavustukset ja julkiset hankinnat, sopiminen sekä lippujärjestelmien sekä matkustajainformaation lisääminen. Valtio kehittää yhteistyössä alueellisten toimijoiden kanssa matkaketjuja lentoasemille, joilta on markkinaehtoista lentoliikennettä joko kansallisesti tai kansainvälisesti.

Rahoitusnäkymistä

Henkilöliikenteen palveluostoissa lentoliikenteen osalta suunnitelmassa on huomioitu Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemin, Kokkola-Pietarsaaren ja Porin lentoyhteydet Helsinkiin. Nykyisen sopimuskauden rahoitus päättyy 02/2028. Tämän jälkeen rahoitusohjelmassa on huomioitu vain ns. kehyksissä oleva Savonlinnan lentoyhteyttä varten varattu miljoona euroa. Viimeaikaisen hintatason mukaisesti Savonlinna maksaa valtion rahoituksen ollessa miljoona euroa itse hieman yli puolet lentoyhteytensä kustannuksista. Mikäli myös muita maakuntalentojen yhteyksiä haluttaisiin tukea helmikuun 2028 jälkeen ja/tai korvata Savonlinnan lentoyhteyksiä täysimääräisesti, tulisi vuosittaiseen budjettiin lisätä noin 21 M€.

Lisäksi valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2026–2037 Finavian lentoasemaverkoston ulkopuolisille lentopaikoille on esitetty 1,4 M€ vuodelle 2026, jonka jälkeen määrärahatarpeena on esitetty 0,9 M€ vuosittain vuoteen 2037 saakka.

Muu kestävän liikkumisen kehittäminen

Liikenne- ja viestintävirasto toimii EU:n TEN-T-asetuksen mukaisena kestävän kaupunkiliikenteen (SUMP) kansallisena yhteyspisteenä ja tukee MAL-kaupunkiseutuja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimiseksi vuoden 2027 loppuun mennessä. Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto valmistelee TEN-T velvoitteen mukaisesti kansallisen kestävän kaupunkiliikenteen ohjelman, joka on hyväksytty Traficomissa kesäkuussa 2025. Virasto on myös käynnistänyt suunnitteluoppaan laatimisen, jossa käsitellään kestävää kaupunkiliikennettä seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti 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. Liikenne- ja viestintävirasto toimii asiassa valtionavustusviranomaisena.

Rahoitusnäkymistä

Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelmassa kävelyn ja pyöräilyn edistämisen valtionavustuksiin on esitetty keskimäärin 1,8 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026–2029. Edistämisavustusten määrärahataso on vuosina 2018–2025 vaihdellut 1,8 miljoonasta eurosta 32,9 miljoonaan euroon. Tästä huolimatta yksin kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa kuntien hakemat valtionavustukset ovat jokaisella hakukierroksella olleet 2–5-kertaiset myönnettyyn euromäärään verrattuna. Valtionavustuksiin tehtyjen leikkausten myötä on päädytty toimintamalliin, jossa infrastruktuuriavustuksia myönnetään jatkossa vain joka toinen vuosi, mikä on hallinnollisesti kevyempi tapa niin hakijoille kuin myöntäjille.

Liikenne 12-suunnitelmassa on lisäksi esitetty kahden miljoonan euron vuosittainen määrärahalisäys kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen vuodesta 2030 alkaen. Lisäys on tarpeellinen ja oikeansuuntainen, mutta riittämätön suhteessa kehittämistarpeisiin kuntien ja kaupunkien hallinnoimalla, noin 26 000 kilometrin katuverkolla. Lisäys varmistaa sen, että valtionavustusta voidaan myöntää vuosittain paikallisten kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisohjelmien laatimiseen. Olosuhteiden osalta Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetty määrärahataso tarkoittaa edelleen 2030-luvulla kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin pistemäistä ja hidasta kehittämistä, eikä se mahdollista suurempien ja vaikutuksiltaan merkittävämpien hankkeiden avustamista. Aidosti vaikuttavien verkollisten kokonaisuuksien kehittäminen kunnissa tulee etenemään hitaasti.

Pienemmille kunnille mahdollisuuksia edistää kävelyä ja pyöräliikennettä tarjoutuu kuitenkin Liikenne 12-suunnitelmassa esitetyn Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman (SCP) kautta. Kohdennettua kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investointiavustusta on mahdollisuus myöntää arviolta yhteensä 52,5 miljoona euroa vuosina 2026–2030. Toimenpide on tärkeä ja vastaa Suomessa ilmenevään liikenneköyhyyteen. Suomessa liikenneköyhyyteen liittyviä haavoittuvuustekijöitä ovat esimerkiksi pienituloisuus, korkeat suhteelliset polttoainekustannukset ja heikko joukkoliikenteen palvelutaso. Kävely ja pyöräily ovat muihin liikkumismuotoihin nähden edullisia tapoja liikkua. Puutteet infrastruktuurissa vähentävät kuitenkin kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta ja turvallisuutta. Esitetty valtionavustus ja rahoitustaso yhdessä joukkoliikenteen houkuttelevuuteen tähtäävien

toimenpiteiden/rahoituksen kanssa katsotaan vastaavan hyvin EU:n sosiaalisen ilmastorahaston tavoitteisiin.

Muut toimenpiteet: yksityistiet

Yksityisteihin liittyvä toimenpide on kokonaisuudessaan osoitettu Liikenne- ja viestintäministeriön toteuttamisvastuulle. Liikenne- ja viestintävirasto kuitenkin kehittää ja edistää yksityistieasioiden hoitamista valtakunnallisesti, huolehtii yksityisteihin liittyvistä asiantuntija- ja neuvontatehtävistä sekä vastaa yksityistieavustusten kohdentamisesta alueille.

Rahoitusnäkymistä

Yksityisteiden valtionavustusten taso on vaihdellut viime vuosina voimakkaasti. Rahoitus kasvoi vuosina 2019–2022 ja saavutti huippunsa, 40 M€, vuonna 2022, jolloin rahoitukseen sisältyi myös 10 M€ vuosittainen erillisrahoitus vuosille 2022–2023. Vuodesta 2023 alkaen rahoitus kuitenkin kääntyi jyrkkään laskuun ja on vuonna 2026 enää 5,5 M€. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan vuosien 2027–2029 avustuksen keskimääräinen taso on noin 7 M€ (vuorovuosin 8,5 ja 4,2 M€). Vuodesta 2030 alkaen avustukseen on osoitettu 4 M€ vuotuinen lisäraha, jolloin keskimääräinen avustus vuosina 2030–2037 on 10,35 M€.

Avustustoiminnan kannalta merkittävää on, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjausten mukaan yksityisteiden lauttapaikkojen avustuksen tulee kattaa vähintään 80 prosenttia niiden todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista. Nykyisellä kustannustasolla tämä tarkoittaa, että noin 3,5 M€ vuosittaisesta avustusmäärärahasta kohdistuu lauttapaikkojen (yksityistielossien) tukemiseen ja kokonaissummasta jää vain rajallinen osuus laajan yksityistieverkon varsinaisille perusparannuskohteille, kuten siltahankkeille ja tieosuuksien rakenteellisille parannuksille.

Vuodesta 2030 alkaen yksityistieavustuksiin suunniteltu 4 M€ lisäys parantaa edellytyksiä perusparannusten tukemiselle ja auttaa hillitsemään korjausvelan kasvua. Siihen saakka rahoitus pysyy kuitenkin selvästi riittämättömänä suhteessa yksityistieverkon korjaustarpeisiin. Pitkäaikainen korjausvelka jatkaa kasvuaan, mikä lisää toimintavarmuus- ja turvallisuusriskejä.

Jarkko Saarimäki
pääjohtaja

Suvi Jousmäki
osastopäällikkö