

## Turvataan liikenneinfran kunto ja kehittäminen riittävällä rahoituksella

*Hyväkuntoinen liikenneinfra palvelee koko suomalaista yhteiskuntaa. Sen varassa on niin kansalaisten päivittäinen liikkuminen kuin myös toimivat tavarakuljetukset kuluttajille ja yrityksille. Kansainvälisesti kilpailukykyinen, tehokas ja toimintavarma liikenneinfra on viennistä riippuvaiselle Suomelle menestyvän elinkeinoelämän perusedellytys ja merkittävä kilpailuedun lähde. Toimintavarmalla liikennejärjestelmällä on myös keskeinen merkitys Suomen huoltovarmuudelle, maanpuolustukselle sekä kokonaisturvallisuudelle.*

*Väyläverkon korjausvelka on päässyt kasvamaan jo 4,2 miljardiin euroon ja seuraavan 12-vuoden aikana se tulee kasvamaan vähintään 6 miljardiin euroon. Väyläverkon rapautuva kunto on uhka Suomen kilpailukyvyille. Lisäksi väyläverkolla on monia kehityskohteita, joilla voidaan yhteiskuntamme toimivuutta ja kilpailukykyä parantaa.*

- **Pysäytetään väyläverkkomme kunnan heikkeneminen**
  - **Nostetaan perusväylänpidon rahoitus pysyvästi 1,8 miljardiin euron tasolle jo vuodesta 2027 lukien.**

Suomen tie-, rata- ja vesiväylä- verkkoon kohdistuu tällä hetkellä (v. 2025) noin 4,2 mrd. euron korjausvelka, mikä tulee kasvamaan lähivuosina, kun infrarahoitusta ei ole saatu pysyvästi riittävälle tasolle. Rapautuva liikenneverkko on kuluvalle hallituskaudella 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatineen parlamentaarisen työryhmän toimesta todettu Suomen kilpailukyvyn kannalta ongelmaksi. Parlamentaarinen työryhmä on esittänyt, että perusväylänpidon rahoitus nostettaisiin 1,74 miljardiin euroon vuodessa vuodesta 2030 alkaen, minkä jälkeen siihen tehtäisiin vuosittain tasokorotuksia sitten, että vuonna 2037 perusväylänpidon rahoitusmäärä olisi 1,86 miljardia euroa. Tällä tavoin korjausvelan kasvua vain hidastetaan. Rahoitusta on nostettava jo vuodesta 2027 lukien, jotta väyläverkon korjausvelan kasvu tie-, rata, vesiväyläverkoilla saadaan pysäytettyä ja korjausvelan määrä ja väyläverkon rapautuminen vihdoin vähenemään.
  - **Tie- ja rataverkon korjausvelkaa on vähennettävä määrätietoisilla liikennemuotoisilla korjausohjelmilla heti uuden hallituskauden alusta lukien.**

Toimintavarma ja tehokkaan liikennöinnin mahdollistava väyläverkko on elinkeinoelämän kilpailukyvyn, ilmastotavoitteiden sekä huoltovarmuuden sekä sotilaallisen liikkuvuuden paras tae. Tie- ja rataverkolle tarvitaan omat korjausvelkaohjelmat.
- **Kehitetään väyläverkon ja sen palvelutasoa elinkeinoelämän tarpeita kuunnellen**
  - **Nostetaan väyläverkon kehittämisinvestointien rahoitus 600 miljoonan euron vuositasolle vuodesta 2029 lähtien.**

Investointirahoituksen nostolla mahdollistetaan yhteiskunnan ja elinkeinoelämän kilpailukykyä edistävien tie- ja raidehankkeiden nopeampi toteuttaminen ja niistä saatavien hyötyjen realisoituminen yhteiskunnalle.

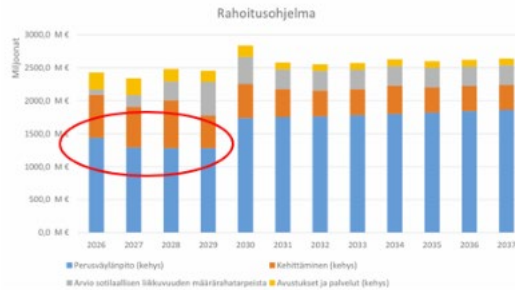
- **Toteutetaan pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus ja parantaminen.**  
Pääradan (Helsinki-Tampere-Oulu) kehittäminen on tärkein kehittämiskohde Suomen rataverkolla, sillä pääradalla liikkuvat suurimmat matkustaja- ja tavaraliikennevirrat. Helsinki-Tampere perusparannushankkeen määrätietoinen toteutus alusta loppuun tulee varmistaa riittävällä vuotuisella rahoitustasolla.
- **Suunnitellaan Lentorata-hanke siten, että investointipäätös Lentoradasta voidaan tehdä hallituskauden aikana vuonna 2029.** Tällöin junaliikenne voisi alkaa 2030-luvun puolivälin jälkeen.
- **Rataverkon kehittämisessä tulee edistää kaksoisraideosuuksien ja kohtauspaikkojen rakentamista.** Suomessa nykyinen rataverkko on pääosin yksiraiteinen, mikä usein on pullonkaula rataverkon tehokkaalle käytölle. Lisäksi **rataverkon sähköistämistä tulee jatkaa kohdennetusti erityisesti teollisuuden tarpeisiin.**
- **Varmistetaan Digiradan rahoitus sen koko toteutusvaiheelle. Suomen tulee myös muiden EU-maiden tavoin pikaisesti luoda selkeä ja tasapuolinen tukimalli EU-vaatimusten mukaisen ETCS-kulunvalvontalaitteiden hankintaan kaikelle Digirataa varten varustettavalle kalustolle,** jotta varmistetaan raideliikenteen kilpailuolosuhteet ja kilpailukykyisyys suhteessa muihin liikennemuotoihin.
- **Laaditaan Suomelle rautatieliikenteen strategia, jossa luodaan kokonaisnäkyvä maamme rautatieliikenteen kehitykselle osana koko liikennejärjestelmän kehitystä.**
- **Tieverkostolla keskeisiä väyliä on vahvistettava kasvavien ajoneuvoyhdistelmien pituuksien ja massojen mukaisiksi,** sillä nykyinen tieverkko on mitoitettu pienemmille yhdistelmille.
- **Tieverkoston kehittämisessä varmistettava, että TEN-T asetuksen mukaisia raskaan liikenteen taukopaikkoja syntyy liikenteen tarpeisiin nähden riittävästi.**

\*\*\*\*\*

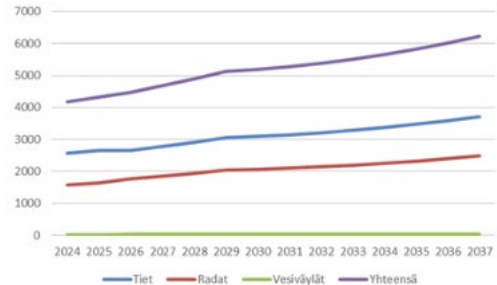
### ***Pysäytetään väyläverkkomme kunnan heikkeneminen!***

- *Nostetaan perusväylänpidon rahoitus pysyvästi 1,8 miljardin euron tasolle jo vuodesta 2027 lukien.*
- *Tie- ja rataverkon korjausvelkaa on vähennettävä määrätietoisilla liikennemuotoisilla korjausohjelmilla heti uuden hallituskauden alusta lukien.*

**Liikenne 12 ohjelman mukainen rahoitusohjelma vuosille 2026-2037**



**Korjausvelka Liikenne 12 -suunnitelman rahoitustasolla teillä, radoilla ja vesiväylillä sekä koko väyläverkolla vuosina 2024-2037 vuoden lopun tilanteessa, miljoonaa euroa.**



**Palvelulupaus 2027: Palvelemme Suomea tänään ja huomenna**

*Palta tähtää eduskuntavaalivoitteillaan siihen, että palvelualat tunnistetaan kasvun, työllisyyden ja kilpailukyvyyn moottoriksi. Kun palveluyritysten toimintaedellytyksiä vahvistetaan, vahvistetaan samalla koko Suomen tulevaisuutta. Paltan Palvelulupaus 2027 kertoo, mitä Suomi huomenna saa, kun palveluihin panostetaan: enemmän kasvua, työtä ja kilpailukykyä.*

*Palvelut tuottavat jo yli 40 prosenttia Suomen BKT:stä, työllistävät yli miljoona ihmistä ja muodostavat yli 30 prosenttia viennistä. Suomen kannattaa valita palvelualat nykyistä vahvemmin kasvun lähteeksi.*

[palta.fi/palvelulupaus](https://palta.fi/palvelulupaus)