

# Turvallisempi ja saavutettavampi Suomi vaatii investointeja ja riittävän rahoitustason

**Puutteellinen liikenneinfra vaikuttaa vientiyritysten toimintaedellytyksiin ja huoltovarmuuteen, sisäisen saavutettavuuden pullonkaulat puolestaan eri alueiden kasvuedellytyksiin. Infran ylläpitoon ja kehittämiseen tarvitaan investointeja ja riittävää rahoitusta.**

## Infran krooninen alirahoitus uhkaa Suomen kilpailukykyä

Suomen liikenneverkossa on **2,9 miljardin euron korjausvelka**, joka jatkaa kasvuaan yli 100 miljoonan vuosivauhdilla. Liikenneverkkojen kunnolla on suora vaikutus Suomen kilpailukykyyn. Siksi niiden kehittämiseen ja kunnossapitoon on investoitava riittävästi.

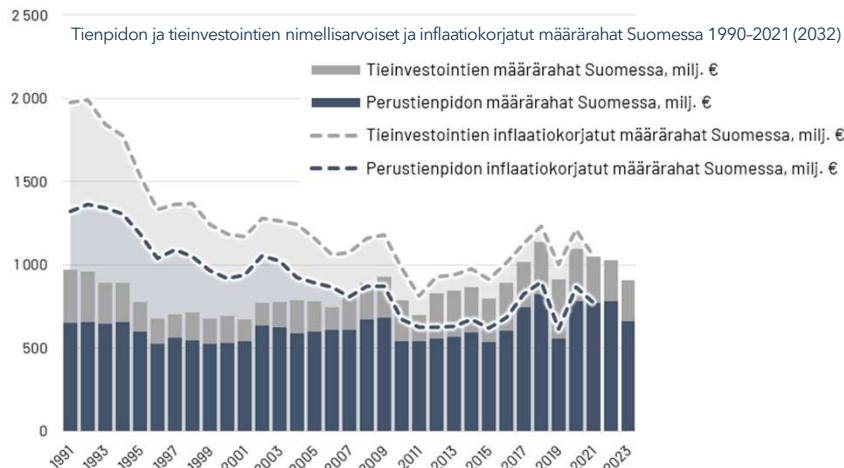
Vuonna 2021 hyväksytyssä ja parlamentaarisesti valmistellussa Liikenne 12 -ohjelmassa linjattiin väylärahoituksen määrärahatarpeesta, Siitä on kuitenkin jääty jälkeen jo alkumetreillä. Lisäksi Suomen logistinen ja geopoliittinen asema on muuttunut peruuttamattomasti. Saavutettavuudesta on tullut yhä tärkeämpi tekijä, erityisesti turvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta.

Liikenne- ja viestintäministeriön budjettirahoitusta on korotettava sekä **kehitysinvestointien** että **perusväylänpidon** osalta:

- 1) Kehitysinvestoinnit (2023): **523 milj. €** ➡ vähintään **600 milj. €** ja huomioitava kustannustason nousu.
- 2) Perusväylänpito (2023): **1 315 milj. €** ➡ vähintään **1 400 milj. €/v** sidottava kustannustasoa seuraavaan indeksiin.

### Tarvitsemme myös uusia rahoitusmalleja, jotta investointeja saadaan enemmän liikkeelle.

- 1) Suuret liikennehankkeet eivät mahdu Liikenne 12 -kokonaisuuteen, vaan niissä on hyödynnettävä valtion budjettikehyksen ulkopuolista rahoitusta.
- 2) Valtion omaisuuden myyntituloilla voidaan vivuttaa hankkeita liikkeelle. Kun jo suunnitellut ja tarpeelliset investoinnit saadaan aikaisemmin liikkeelle, luodaan nopeasti tuhansia työpaikkoja ympäri maan. Tämä aikaistaa talouden ja verotulojen kasvua.
- 3) Erilaiset rahoitusmallit on syytä suunnitella hankekohtaisesti, jotta ne ovat mahdollisimman toimivia ja kustannustehokkaita.
- 1) Lisätään yksityisen rahoituksen osuutta mm. erilaisilla elinkaari- ja rahastomalleilla, hyödynnetään suoraviivaisesti kiinteistökehityksen tuottoja ja selvitetään hyötyjä maksaa-periaatteen käyttöä.



### Suomen otettava Ruotsin etumatkaa kiinni!

- ✓ Ruotsi käyttää liikenneverkkojen kehittämiseen ja ylläpitoon **kolme kertaa enemmän rahaa kuin Suomi**
- ✓ Ruotsi kehittää väyliään ja investoi suhteessa Suomea huomattavasti enemmän, josta johtuu myös **Ruotsin suuri EU-rahoitus**:
  - Ruotsi 50 % investoinnit, 50 % perusväylänpito, Suomi 25 % investoinnit, 75 % perusväylänpito
- ✓ Liikennesuoritetta **kuuden onnettomuuksia tapahtuu Suomessa 1,5-kertainen määrä** Ruotsiin nähden.

Lisätietoja: Paavo Syrjö ([paavo.syrjo@rt.fi](mailto:paavo.syrjo@rt.fi)) ja Lauri Pakkanen ([lauri.pakkanen@rt.fi](mailto:lauri.pakkanen@rt.fi))