

A photograph of a snowy road winding through a forest towards a distant mountain. The road is covered in snow with visible tire tracks. The forest consists of tall, dark evergreen trees. In the background, a snow-covered mountain rises under a clear blue sky. The overall scene is peaceful and wintry.

Ihmisten, tavaroiden ja tiedon liikkuminen koko maassa on varmistettava

Keskustan liikennelinjaus



Ihmisten, tavaroiden ja tiedon liikkuminen koko maassa on varmistettava

Keskustan liikennelinjaus
Tammikuu 2023

Keskustan politiikkalinjaukset 2021-2023
Keskusta tiivistää ja priorisoi politiikkalinjauksistaan eduskuntavaaliohjelmansa tavoitteet. Ne sovitetaan talouden raameihin.

Sisältö

Tiestö ja kadut: perusväylänpidon painopiste on oltava maanteillä	5
Autoliikenne	6
Polttoaineen hinnan vaikutukset liikkumiseen	8
Rautatiet, raitiotiet, joukkoliikenne	8
Lentoliikenne	11
Laivaliikenne	11
Kävely, pyöräily ja muu kevyt liikenne.....	12
Tietoliikenneyhteydet.....	12
Digitalisaatio, kyberturvallisuus, data.....	13
EU- rahoitus	13

Reilussa ja oikeudenmukaisessa Suomessa kaikilla suomalaisilla, koko maassa, on mahdollisuus liikkua ja käyttää tietoliikenneyhteyksiä kohtuuhintaan ja sujuvasti. Ihmisten on voitava valita vapaasti oma asuinpaikkansa niin syrjäisemmiltä seuduilta, maaseudun rauhasta kuin kaupunkien keskustoista tai jostain niiden väliltä. Ihmiset tekevät itse päätöksensä.

Liikenneyhteyksiä pitää parantaa, jotta ihmiset, teollisuuden, kaupan ja maatalouden tuotteet, matkailijat ja tieto kulkevat koko maassa. Kaikkien ihmisten liikenneyhteyksien kehittäminen on tärkeää.

Suomen kansallisomaisuudesta suuri osa on liikenneinfrastruktuurissa. Tiet, kadut, rautatiet, satamat ja lentokentät ovat arvoltaan kymmenien miljardien arvoisia. Niistä on pidettävä hyvää huolta.

Keskusta huolehtii kaikkien ihmisten tasavertaisesta huomioon ottamisesta päätöksenteossa, jonka pitää tapahtua reilulla ja oikeudenmukaisella tavalla. Suomessa on pitkät etäisyydet ja asutus on levittäytynyt laajalle harvaan asutussa maassa. Oma auto on isolle osalle välttämätön kulkuväline.

Meillä on myös isoja kaupunkikeskittymiä ja niissä paljon asutusta, joka käyttää joukkoliikennevälineitä liikkueensa. Suomalaisia ei pidä laittaa vastakkain, vaan erilaiset liikkumistavat eri puolilla maata on hyväksyttävä. Kaikilla on oikeus kohtuuhintaiseen liikkumiseen.

Tiestö ja kadut: perusväylänpidon paino- piste on oltava maanteillä

Teiden kokonaispituus on kymmeniä tuhansia kilometrejä. Perustienpidon rahoitusta on edelleen nostettava. Perustavoite on yltää eduskuntapuolueiden vuonna 2021 yhdessä sopiman Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) tavoitteisiin teiden korjausvelan lyhentämisessä. Korjausvelan poistaminen vaatii useamman vuoden ja useamman eduskuntakauden pituisen suunnitelmallisen korjausohjelman ja siihen riittävän rahoituksen.

Hyväkuntoiset tiet ovat huoltovarmuus- ja turvallisuuskysymys sekä ilmastoteko. Autot kuluttavat hyväkuntoisilla teillä vähemmän polttoainetta, autot kestävät pidempään ja renkaiden kulutus pienee. Teitä on huollettava, jolloin niiden korjaustarve vähenee.

Keskustan mielestä kaikenasteisesta tieverkosta on pidettävä huolta aina yksityisteistä muuhun alempiasteiseen tieverkkoon sekä kantateihin ja valtateihin asti. Maakuntakeskusten väliset tieyhteydet on oltava valtatie- ja kunnossa. Laitettaessa tienrakennushankkeita tärkeysjärjestykseen, on ensimmäiseksi korjattava olemassa olevaa tieverkkoa, sen jälkeen tulevat uudet suuret tiehankkeet.

Perustienpidossa on otettava huomioon liikennemäärien lisäksi myös kuljetettujen tonnin määrä. Painavat kuljetukset tarvitsevat hyväkuntoiset tiet.

Yksityisteiden parantamiskohteiden valtionosuusprosentit nousevat vuoden 2023 alusta. On selvitettävä sekä yksityisteiden tiekuntien siirtämistä arvonsäilytysvelvollisiksi ja sitä kautta alv-vähennysoikeuden piiriin että valtiontakauksen ulottamista tiekunnan rahalainoihin. Yksityisteiden vaarallisia tasoristeyksiä on poistettava.

Tierakentamista voidaan käyttää suhdanteiden tasaamiseen. Rakentamisen hinta yleensä muuttuu suhdanteiden mukaan.

Katutyöt ovat kaupungeissa ihmisten liikumiseen paljon vaikuttava asia. Työt on suunniteltava siten, että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa asukkaille. Katutöiden organisoinnissa ja korjaustöiden nopeudessa on parantamisen varaa. Katutöissä on huomioitava puiden ja viheralueiden säilyttäminen nykyistä paremmin.

Keskusta on sitoutunut liikenneturvallisudessa nollavisioon, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Tämä tavoite on saavutettava vuoteen 2050 mennessä. Liikennevalistusta pitää olla lapsista aikuisiin. Teiden hyvä talvikunnossapito vähentää onnettomuuksia.



Autoliikenne

Liikkuminen on osa sosiaalista oikeuden mukaisuutta ja kaikilla on oltava oikeus liikkua paikasta toiseen. Isossa osassa maata henkilöauto on välttämätön liikkumisväline. Keskusta haluaa, että autoilijoiden syyllistäminen lopetetaan. Autoa on voitava käyttää kohtuuhintaan siellä, missä se on välttämätöntä.

Tieliikenne sähköistyy kovaa vauhtia. Sähkö- ja hybridihenkilöautot mutta myös sähköiset linja- ja pakettiautot tulevat autonvalmistajien kehitystyön kautta todennäköisesti muodostamaan enemmistön teillä liikkuvista ajoneuvoista jo ensi vuosikymmenen alkupuolella. Raskaassa liikenteessä sähköistyminen kestää kaikkein kauimmin ja niissä pitää ottaa käyttöön muita puhtaampia polttoaineita. Markkinoiden toimiessa ja valmistusmäärien kasvaessa sähköautojen hintojen pitäisi laskea.

Vaikka liikenne sähköistyy ja muita päästöttömiä polttoaineita otetaan käyttöön, meillä tulee olemaan bensa- ja dieselautoja vielä pitkään. Keskusta kannattaa autojen uusien päästöttömien teknologioiden kehittämistä.

Koko liikenteen sähköistämiseen ei välttämättä riitä akkuja ja niiden materiaaleja. Sen vuoksi on erittäin tärkeää, että myös muita puhtaita energiamuotoja voidaan käyttää ja kehittää liikenteeseen sopiviksi. Vety, biokaasu, erilaiset biopohjaiset ja synteettiset polttoaineet on pidettävä mukana, kun uutta tekniikkaa ja energialähteitä suunnitellaan autoille. Kun pääsemme eroon öljypohjaisista polttoaineista, lisäämme samalla kotimaista energiaa ja omavaraisuutta. Tavoitteena on, että pidemmällä tähtäimellä tuotamme kaiken liikenteessä tarvitsemamme energian Suomessa.

Sähköautojen latausverkostoa ja kaasuautojen tankkauspisteitä on rakennettava lisää kaikkialle maahan.

Autot kuljettavat ihmisiä ja tavaroita. Kaikesta tavaraliikenteestä noin 90 prosenttia liikkuu kumipyörillä. Raskasta liikennettä tarvitaan teollisuuden, alku- tuotannon ja kaupan tarpeisiin. Samalla se aiheuttaa kulumista tiestölle ja lisää onnettomuusriskiä. On järkevää, että tavaraliikennettä siirretään juniin kuljettavaksi siellä, missä se on mahdollista. Logististen tietojärjestelmien on oltava kunnossa, että tavaraliikenteestä tulee sujuvaa.

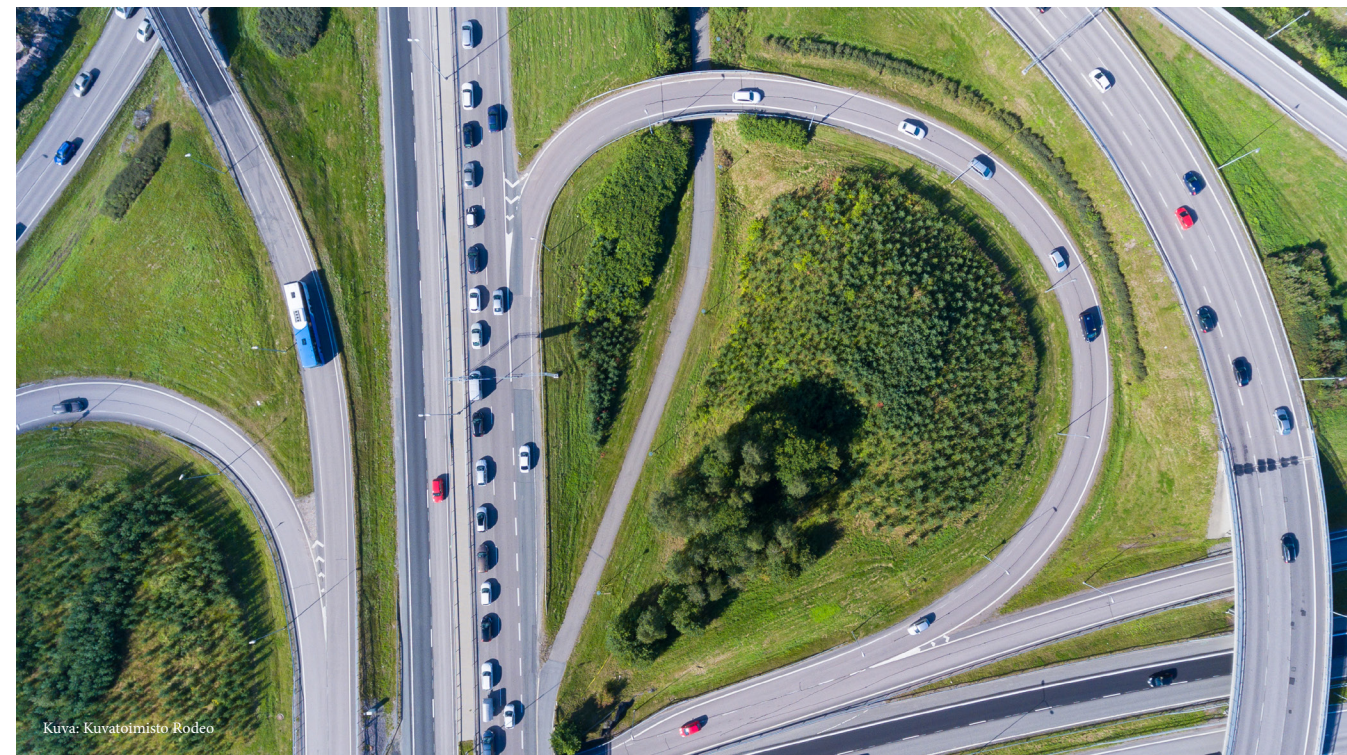
Autoiluun tarvitaan verotuksen kokonaisuudistus, joka toteutetaan sosiaalisesti ja alueellisesti oikeudenmukaisesti. Autoilun verotuksessa on pidemmällä tähtäimellä siirryttävä kilometripohjaiseen verotukseen, jossa autoilu on suhteellisesti edullisempaa siellä, missä teiden kunnossapito on heikompaa ja missä ei ole toimivaa joukkoliikennettä. Verouudistus on toteutettava tietoturvallisesti, ilman autoilijoiden valvontaa. Autoilun verotus ei saa nousta uudistusta tehtäessä.

Dieselautojen käyttövoimavero on poistettava, koska sille ei enää nykyhinnoin ole perusteita.

Ammattidiesel ja ulkomaisen raskaan liikenteen vinjettimaksu on otettava käyttöön. Ennen kevään 2023 eduskuntavaaleja valmisteltu ammattidiesel on otettava käyttöön vuonna 2023. Raskaan liikenteen vinjettimaksu on valmisteltava ja otettava käyttöön hallituskaudella 2023–2027, mikäli siihen saadaan toimiva malli. Sekä ammattidiesel että vinjetti ovat tärkeitä kuljetusyritysten kilpailuvuon ja huoltovarmuuden turvaamiseksi.

Keskusta ei kannata ruuhkamaksujen käyttöönottoa, koska ne ovat ylimääräinen kuluerä kansalaisille ja lisämaksu etenkin päivittäin autoa työssään käyttäville ihmisille. Suomessa ei ole sellaisia ruuhkia, joita pitäisi rajoittaa ylimääräisten maksujen avulla.

Taksit ja eritasoinen kutsuliikenne ovat tärkeä osa joukkoliikennettä erityisesti niillä harvaan asutuilla alueilla, missä linja-autoreitit eivät kannata. Alueiden liikenne digitalisoituu ja sähköistyy. Kutsuliikennettä käytetään myös kaupungeissa. Taksien saatavuusongelmia on vähennettävä harvaan asutuilla alueilla.



Kuva: Kuvatoimisto Rodeo



Kuva: Kuvatoimisto Rodeo Oy

Polttoaineen hinnan vaikutukset liikkumiseen

Keskustan mielestä polttoaineen biojake-
luvelvoitteen alemmaa tasoa pitää jatkaa,
jos biojakeen osuuden nostaminen korot-
taa polttoaineen hinnan kohtuuttomuuk-
siin. Biopolttoaine on kotimaista poltto-
ainetta, joten jakeluelvelvoitteen laskua ei
pidä tehdä kevyillä perusteilla.

Keskusta kannattaa liikenteen päästö-
vähennystavoitteita ja kotimaisen polt-
toaineen käytön lisäämistä. Se vähentää
Suomen riippuvuutta öljyntuottajamaista
ja ulkomaisesta energiasta.

Rautatiet, raitiotiet, joukkoliikenne

Rautateillä liikkuu päivittäin kymmeniä tu-
hansia ihmisiä. Kuljetettavaa ihmismäärää
voidaan edelleen nostaa mutta se vaatii
ratojen parantamista ja kaluston lisäämis-
tä. Rautateillä on liikaa rataosuuksia, jotka
hidastavat junien liikkumista.

Jotta rautatieliikenteestä saadaan en-
tistä nopeampaa ja sujuvampaa sekä
pysymään aikataulussa, painopisteen on
oltava olemassa olevan rataverkon kun-
nostamisessa. Hankkeet on toteutettava
realistisesti ja hidastavia pullonkauloja
on vähennettävä tarvittaessa lisäraiteita
rakentamalla.

Junien on pysähdyttävä nykyistä useam-
milla asemilla julkisen liikenteen käytön
edistämiseksi. Useamman paikkakunnan
on kyettävä hyödyntämään raideliiken-
nettä, joten paikallisia asemia ja pysäk-
kejä sekä yhteyksiä on avattava lisää.
Toimivat raideliikenneyhteydet ovat myös
elinvoimakysymys alueille ja kunnille.

Uudet suuret miljardiluokan ratahankkeet
on laitettava jäihin. Keskusta on valmis
kannattamaan niitä vain, mikäli niiden
kokonaishyödyt osoittautuvat selvästi
kustannuksia suuremmiksi huomioiden
myös muun muassa ilmastovaikutukset.

Keskusta kannattaa sen sijaan nykyisten
ratalinjausten mukaisten raideyhteyksien
perusparantamista, kehittämistä ja väli-
tyskyvyn nostoa kaksoisraiteilla ja muilla
teknisillä toimenpiteillä. Suomen koko
liikenneverkkoa tulee kehittää tasapuo-
lisesti. Ratahankkeissa on etsittävä uusia
rahoituskeinoja yksityisestä ja EU-rahoi-
tuksesta, koska valtion budjettikehyksen
puitteissa niihin voi olla vaikea saada
riittävää rahoitusta.

Rautateille tarvitaan korjausohjelma,
jossa olemassa olevan rataverkon korja-
usvelka hoidetaan ja jossa nopeilla junilla
voidaan tulevaisuudessa liikkua koko
maassa. Tulevaisuudessa kaikilla päära-
taosuuksilla on voitava liikkua vähintään
200 km/h eli Pendolino-nopeuksilla.

Junaliikenteen on toimittava jatkossakin
osto-, velvoite- ja markkinaehtoisesti,
jotta junia liikkuu koko maassa.

Jos Helsingistä Tallinnaan suunnitellun
tunnelin kannattavuus osoitetaan rea-
listisilla laskelmilla, se voidaan rakentaa.
Hanke on toteutettava EU- ja yksityisellä
rahoituksella.

Keskustan mielestä kansainvälisiä lii-
kenneyhteyksiä on parannettava. Muut-
tuneen turvallisuuspoliittisen tilanteen
vuoksi ja huoltovarmuuden turvaamiseksi
on selvitettävä rautatieyhteyksien raken-
tamista erityisesti Norjan pohjoisiin sata-
miin Pohjois-Atlantille. Samalla yhteydet
tiivistäisivät Suomelle tärkeää pohjoista
ulottuvuutta. Mikäli yhteys rakennetaan,
siihen on saatava EU-rahoitusta. Mahdol-
linen rata on suunniteltava yhteistyössä
Ruotsin ja Norjan kanssa.

Poikittaisia juna- ja tieliikenneyhteyksiä
on parannettava tavaraliikenteen turval-
listen kuljetusten takaamiseksi.

Helsingin seudun liikenne (HSL) toimii
pääkaupunkiseudulla eri liikennemuotoja
yhdistäen, samalla joukkoliikennelipulla.
HSL:n tapaiset yhden lipun järjestelmät
on otettava käyttöön muuallakin Suo-
messä. Maankäytön-, asumisen ja liiken-
teen- sopimuksia (MAL) pitää laajentaa
maakuntakeskuksiin.

Kunnalliset raitiotiehankeet lisääntyvät
ja laajenevat isoimmissa kaupungeissa.
Hankkeita on mahdollistettava ja päätök-
set niistä tehdään paikallisesti.

Paikallista henkilöjunaliikennettä tuke-
maan on perustettu maakunnallisia ja
maakuntarajat ylittäviä lähiliikenneko-
keiluja. Kokeiluja on muutettava pysy-
viksi ja laajennettava muualle Suomeen.
Keskusta kannattaa lähijunaliikenteen
laajentamista, jonka yksi vaihtoehto on
mahdollistaa seudulliselle joukkoliikenne-
viranomaiselle toimivalta myös rautatie-
liikenteessä.

Henkilöjunaliikennettä on palautettava
yhteysväleille, joissa se on perusteltua.
Junaratojen sähköistämistä on jatkettava.
VR:n käytöstä poistettua junakalustoa on
muidenkin toimijoiden voitava käyttää
paikallisessa henkilöliikenteessä kuten
myös tavaraliikenteessä. Junaliikenteen
tarpeita ymmärretään parhaiten paikalli-
sella tasolla.

VR:n on huomioitava erilaiset sesongit
aikatauluissaan ja pysäkkien käytössään
nykyistä paremmin. Monien matkailukoh-
teiden läheisyydessä on rautatieasema,





mutta juna ei välttämättä pysähdy niille. Tämä on muutettava ja alueiden paikalliset tarpeet on huomioitava. Junaliikenteen aikataulut on sovittava muiden liikennevälineiden kanssa yhteensopiviksi.

Junalla liikkumiseen voidaan kannustaa kokeilemalla Saksassa kesällä 2022 käyttöön otetun mallin mukaisia alennuskampanjoita. Kun junalla liikkuminen on kohtuuhintaista, käyttö lisääntyy.

Junaliikenteessä voidaan ottaa käyttöön tekstiviestivaroitusjärjestelmä, jolla automaattisesti ilmoitetaan juniin paikan varannoille etukäteen isoista myöhästymisistä. Tämä vähentää asemilla odottelua. Ratalaitteisto on saatava kuntoon, jotta häiriötä syntyy mahdollisimman vähän. Tasoristeyksiä on vähennettävä.

Helsingin seudun joukkoliikenteessä metro ja siihen liitetty syöttöliikenne eivät toimi jouhevasti. Metron länsiläajenemisen jälkeen monen matka-aika on pidentynyt julkisilla kulkuneuvoilla liikuttaessa.

Tämä vähentää joukkoliikenteen käyttöä ja ihmiset siirtyvät henkilöautoiluun. Matkakethjut on saatava nykyistä toimivammiksi.

Joukkoliikenteen on oltava sujuvaa ja etenkin paikallisliikenteessä sähkölinja-autot ja niin sanotut bussimetrot (BRT) ovat hyvä, joustava ja edullinen vaihtoehto metrolle, raitioiteille ja pikaraitioiteille. Uusien raiteiden sijaan sähkölinja-autot ja bussimetrot käyttävät pääosin nykyistä tie- ja katuverkkoa.

Toimivia linja-autolinjoja maakuntakeskusten, seutukaupunkien, kuntakeskusten sekä kirkonkyläien välillä on oltava jatkosakin. Keskustan mielestä asiakaslähtöiset ja kohtuuhintaiset joukko- ja julkisen liikenteen palvelut on turvattava koko maassa.

Sujuvat matkakethjut tarvitsevat lippujärjestelmien yhdistämistä. Tavoitteena on yksi yhteinen matkalippu koko julkiseen liikenteeseen.

Lentoliikenne

Lentoliikenne on tärkeä maakuntien ihmisille, matkailulle, yrityksille ja kaikille yhteisille ulkomaille. Maakuntalentokenttien verkkoa ei saa supistaa vaan kaikki maakuntalentokentät on pidettävä käytössä ja kunnossa.

Lentokoneidenkin kehitys näyttää johtavan kohti sähköistymistä ainakin lyhyillä matkoilla. Sähköistymisen ennustetaan laskevan lentojen hintoja ja sitä kautta lentoliikenteen määrä tulee lisääntymään.

Suomessa on laaja, lentokenttiä suppeampien lentopaikkojen verkosto. Erilaisia lentopaikkoja on yhteensä noin 90 kappaletta ja ne ovat ympäri Suomen. Mikäli lentäminen halpenee paljon, se voi olla kilpailukykyinen vaihtoehto juna- ja linja-autoliikenteelle.

Erilaiset droonit yleistyvät vauhdilla siviilikäytössä ja muualla yhteiskunnassa. Tulevaisuudessa sähköiset helikopteritaksit ja pienlentokoneet sekä tavarajä henkilödroonit voivat kuljettaa ihmisiä ja tavaroita. Uudet liikennemuodot tarvitsevat riittävän tiheän lentopaikkaverkoston ja ajantasaisen lainsäädännön.

Finnairin asema on turvattava. Suomen sijainti pohjoisessa Euroopassa tekee kannattavista lennoista haasteellisia. Finnairin on huolehdittava viime kädessä suomalaisten pääsystä lentäen ulkomaille. Euroopan lyhyimmät reitit Aasiaan ovat olleet tärkeä kilpailukykytekijä Finnairille. Mikäli tilanne joskus normalisoituu Venäjän kanssa, Aasian lennot toivottavasti palaavat entisille, nykyistä lyhyemmille reiteilleen. Finnairin on etsittävä uusia markkinoita aktiivisesti.

Finavia huolehtii lentokenttäverkostosta. Finavia ei saa keskittyä hoitamaan vain Helsinki-Vantaan lentokenttää vaan sen on huolehdittava muidenkin kenttien kunnosta. Kaikki rahoitus ja kehittäminen

eivät voi tulla vain yhdelle kentälle. Helsinki-Vantaa säilyy Suomen ylivoimaisesti suurimpana kenttänä, mutta lentomäärät ovat vähentyneet koronan myötä. Pikkuhiljaa käyttäjämäärät kuitenkin palaavat entiselleen. Lentokentillä pitää olla riittävästi henkilökuntaa. Finavian ulkopuolisten lentokenttien tuki on säilytettävä.

Suomen edunvalvonnassa on huolehdittava, ettei lentoliikennepalveluita koskevissa asetuksissa muuteta nykyisiä ostoliikenteeseen liittyviä määreitä. Lentoliikenne tulee turvata nykyisillä yhteyksillä tarvittaessa ostoliikenteen.

Laivaliikenne

Satamat ovat välttämättömiä henkilö- ja tavaraliikenteessä. Itärajan ollessa kiinni satamien merkitys korostuu. Satamat ja laivaväylät on pidettävä kunnossa kaikilla rannikoilla, jotta vientiteollisuutemme ja kauppa saavat tavaransa ulos, voimme tuoda Suomeen haluamiamme tavaroita ja ihmisten liikkuminen rajojen yli onnistuu. Satamiin on oltava hyvät liikenneyhteydet, mikä tarkoittaa sekä pitkittäis- että poikittaisliikenteestä huolehtimista.

Sisävesiä voidaan käyttää nykyistä enemmän tavaroiden kuljettamiseen. Puun uitossa käytetään edelleen sisävesikuljetuksia, jotka vähentävät polttoainekuluja.

Saimaan kanavan poistuminen käytöstä hankaloittaa Itä-Suomen tavaraliikennettä ja matkailua. Kanavasta säästyneitä rahoja on käytettävä alueen liikenneyhteyksien kehittämiseen.

Saaristoisten alueiden lossi- ja lauttaliikenne on turvattava sekä rakennettava lisää siltoja mahdollisuuksien mukaan.

Kävely, pyöräily ja muu kevyt liikenne

Jalkakäytäviin ja pyöräteihin sekä kevyen liikenteen väyliin satsaaminen on tärkeää, koska ne parantavat liikkumisen turvallisuutta ja lisäävät mahdollisuuksia liikuntaan. Liikunnalla on merkittävät ihmisten hyvinvointiin ja kansanterveyteen liittyvät vaikutukset. Polkupyörien määrän lisääntyminen liikenteessä aiheuttaa vaaratilanteita etenkin suurimmissa kaupungeissa. Kevyen liikenteen turvallisuuteen on kiinnitettävä entistä enemmän huomioita.

Sähköpotku- ja skeittilaudat ovat nykyään yleisiä kulkuvälineitä etenkin kaupungeissa. Valitettavasti sähköpotkulaudat ovat lisänneet käyttäjiensä lisäksi jalankulkijoiden onnettomuuksia. Sähköpotkulautojen turvallisuutta voidaan lisätä madaltamalla nopeuksia vilkkailla alueilla. Potkulautojen kehitystä ja turvallisuutta on seurattava sekä tehtävä selkeä valtakunnallinen lainsäädäntö muun muassa ajoaikoihin ja -nopeuksiin.

Uudet kulkuneuvot ovat joukkoliikenteen jatkeita kaupunkialueella. Keskusta ei kannata kevyiden kulkuneuvojen kieltämistä, kunhan turvallisuudessa ja pysäköinnissä päästään toimivaan ratkaisuun.

Joissakin kaupungeissa on vähennetty suojateitä ja lisätty samalla kadunylityspaikkojen määrää. Kadunylityspaikoilla jalankulkijalla on väistämisvelvollisuus. Liikenneturvallisuus ei saa heikentyä uudistusten takia.

Pyöräteitä on järkevää rakentaa lisää kaupunkialueille ja sinne, missä niillä on paljon käyttäjiä. On mietittävä nykyistä kevyempiä ratkaisuja pyöräteitä rakennettaessa eli välttämättä autokaistoja ei tarvitse vähentää, jos leveästä jalkakäytävästä otetaan tilaa pyörätielle. Liikennemerkkejä voidaan siirtää pois pyöräilijöiden tieltä ja tehdä pyörätie jalkakäytävän ja ajotien väliin. Mallia voidaan ottaa vanhoista eurooppalaisista pyöräilykaupungeista, joissa pyöräteiksi riittää reilun metrinkin levyinen väylä.

Kevyen liikenteen väylien rakentamisen rahoitusta ei saa rajoittaa koskemaan vain taajama-alueita vaan kevyen liikenteen väyliä on rakennettava sinne, missä niille on tarvetta.

Kevyen liikenteenväylien on oltava kunnossa ja erityisesti talvikunnossapitoa on parannettava.

Kuntien pitää järjestää nuorille turvallisia ajoharjoittelupaikkoja ja -tilaisuuksia opetella taitojaan.

Tietoliikenneyhteydet

Nopeat, pätkimättömät ja toimivat tietoliikenneyhteydet kuuluvat nykyaikana kaikkialla Suomessa yhteiskunnan perusinfrastruktuuriin siinä missä vesijohdot, viemärit ja sähkölinjatkin. Nopeita tietoliikenneyhteyksiä tarvitsevat paikalliset asukkaat, maatilat, yritykset, matkailijat, etätyöntekijät, mökkeilijät, opiskelijat ja muut yhteyksiä käyttävät.

Valokuidun ja maasähköjohdon rakentamista samalla kertaa on hyödynnettävä aina siellä, missä se on mahdollista.

Suomen maaseudulla on hitaat tietoliikenneyhteydet, jos niitä verrataan muihin EU-maihin. Olemme jäljessä muita EU-maita. Tahtia on parannettava ja Suomessa on rakennettava nopeat tietoliikenneyhteydet koko maahan tällä vuosikymmenellä. Valtion on oltava tässä mukana. Tietoliikenneyhteydet rakennetaan teknologianeutraalisti mobiili- ja valokuituyhteyksin. Ne täydentävät toisiaan.

Kuntien maksuosuuksia on alennettava valokuituhankkeissa. Valokuitu on harvaan asutuilla alueilla kaikkein varmin tietoliikenneyhteys.

Hyvät tietoliikenneyhteydet varmistavat sen, että erilaiset modernit ja tulevaisuuden teknologiat voidaan ottaa käyttöön kaikkialla maassa. Työnteko ja vapaa-ajan vietto ovat yhä enemmän riippuvaisia tietoliikenneyhteyksistä.

Tietoliikenneyhteyksien on toimittava pätkimättömästi myös liikuttaessa teillä ja rautateillä.

Digitalisaatio, kyberturvallisuus, data

Suomi digitalisoituu vauhdilla ja se läpäisee koko yhteiskunnan. Suomi tavoittelee digitalisaatiossa maailman kärkisijoja. Samalla kyberturvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Tietoliikenneverkkojen turvallisuus on erittäin tärkeää kotitalouksille, yrityksille, julkishallinnolle, poliisille ja esimerkiksi puolustusvoimille. Kyberturvallisuudessa tarvitaan yhteistyötä erityisesti EU:n kanssa.

Kaikenlainen ihmisistä ja liikkumisesta hankittu data on arvokasta. Erilaiset avoimet rajapinnat helpottavat datan käyttöä. Kun dataa hyödynnetään, on huolehdittava, että ihmisten oikeudet omiin tietoihinsa ja niiden luovuttamiseen turvataan.

EU- rahoitus

Isoja liikennehankkeita toteutettaessa on aina haettava EU-rahoitusta ja myös yksityisen rahoituksen mahdollisuudet on selvitettävä. On tärkeää, että suunnitelmat ovat valmiina, kun hakukierrokset EU:ssa avautuvat. EU-rahoitusta käytetään myös tietoliikennehankkeisiin.

Kansallisessa edunvalvonnassa on huolehdittava siitä, että Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) koskeissa vaatimuksissa huomioidaan kansalliset erityispiirteet sekä liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja niiden toteuttaminen valtiontalous huomioiden.

Suomen erityispiirteet huomioivat vaatimukset ovat olennaisia Verkkojen Eurooppa (CEF)-rahoituksen saannon näkökulmasta.

Liikenneverkkoon on parannettava kaikkialla Suomessa, ei ainoastaan kasvualueilla.



Keskusta
Se kotimainen.