

## Liikenne- ja viestintävaliokunta

### Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025

#### Valtiovarainvaliokunnalle

#### JOHDANTO

##### *Vireilletulo*

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025 (HE 109/2024 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten valtiovarainvaliokunnalle. Määräaika: 28.10.2024.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:

- osastopäällikkö Olli-Pekka Rantala, liikenne- ja viestintäministeriö
- yksikön johtaja Mikko Nygård, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava erityisasiantuntija Maria Torttila, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Emma Hokkanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- talousjohtaja Sirpa Korhonen, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Mirja Noukka, Väylävirasto
- hallintojohtaja Marko Viljanen, Ilmatieteen laitos

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Liikenne- ja viestintävirasto
- VR-Yhtymä Oy
- Yleisradio
- Finavia Oyj
- Finnair Oyj
- Autoliitto ry
- Autotuojat ja -teollisuus ry
- FiCom ry
- INFRA ry
- Linja-autoliitto ry
- Medialiitto ry
- Pyöräliitto ry
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Kuntaliitto
- Suomen Paikallisliikenneliitto ry

## Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp

- Suomen Satamat ry
- Suomen Tieyhdistys ry
- Suomen Varustamot ry

### VALIOKUNNAN PERUSTELUT

#### *Yleistä*

(1) Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan (pääluokka 31) määrärahat vuoden 2025 talousarvioesityksessä ovat 3,598 miljardia euroa, mikä on 19 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuoden 2024 varsinaisessa talousarviossa.

(2) Vuoden 2025 talousarvioesitys noudattaa hallitusohjelman linjauksia. Merkittävä osa hallinnonalan määrärahoista osoitetaan väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen. Investoinnit kohdistetaan väylähankkeisiin, joilla hallitus pyrkii vahvistamaan talouden kilpailukykyä ja ihmisten sujuvaa liikkumista.

(3) Liikenne- ja viestintäverkoille ehdotetaan 2,03 miljardin euron määrärahaa. Väylänpidossa huolehditaan ensisijaisesti verkosta, jonka liikennöitävyys on tärkeää elinkeinoelämälle ja yhteiskunnalle laajemmin. Samoin korostuvat liikenneturvallisuus ja digitalisaation mahdollisuudet.

(4) Liikenteestä kerätyt verotulot tulevat pääasiassa fossiilisista polttoaineista ja liikenteen vihreä siirtymä vähentää täten valtion tuloja jo nyt ja tulevaisuudessa vielä enemmän. Tästä syystä on tarpeen harkita liikenteen verojen uudistamista. Valiokunta katsoo, että liikenteen verotulojen keräämistä jatkossa tulee tarkastella laaja-alaisesti eri vaihtoehtoja huomioon ottaen, ja kiirehtii verouudistusta.

#### *Kyberturvallisuus*

(5) Valiokunta kantaa huolta Suomen kyberturvallisuudesta ja siitä, onko kansallinen kyberturvallisuus vaarassa säästöjen vuoksi, heikkeneekö Suomen kyberturvallisuuden taso ja onko kyberturvallisuuden ympärivuorokautinen päivystys uhattuna. Liikenne- ja viestintävirasto on ilmoittanut tiedostavansa vallitsevan taloustilanteen ja pyrkivänsä osaltaan tehostamaan toimintaansa vastaamaan annettuja säästötavoitteita.

(6) Valiokunta toteaa tyytyväisyydellä, että Liikenne- ja viestintävirasto tiedostaa kyberturvallisuuden yhteiskunnallisen merkityksen. Tämän vuoksi virasto pitää toimenpiteiden suunnittelun lähtökohdana sitä, että yhteiskunnan toiminnan kannalta kriittisimmät viranomaistoiminnot turvataan. Tämä vaikuttaa säästötoimenpiteiden kohdentamiseen viraston sisällä siten, että yhteiskunnan kannalta kriittisten palveluiden jatkuvuus pyritään kaikissa tilanteissa varmistamaan.

(7) Valiokunta tunnistaa, että Liikenne- ja viestintävirastolla on haasteita palvella kaikkia yhteiskunnan sektoreita ja kansalaisia sidosryhmien toivomalla tasolla. Valiokunta pitää kuitenkin hyvänä, että virasto priorisoi kyberturvallisuuteen liittyvää toimintaansa. Virasto priorisoi tuottavuusohjelman toimeenpanossa toimenpiteitä, joilla on mahdollisimman pieni vaikutus kyber- ja

## Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp

liikenneturvallisuuteen. Esimerkiksi Kyberturvallisuuskeskuksen ympärivuorokautisen toimintakyvyn toteutustapaa joudutaan uudelleenarvioimaan, tilannekuvatuotannon laajuutta voidaan joutua supistamaan ja valvontatoimintaa painottamaan ennaltaehkäisevän toiminnan sijasta jälki-valvontaa.

(8) Valiokunta pitää hyvänä, että kyberturvallisuutta koskeviin lakisäätteisiin uusiin tehtäviin (NIS2 eli kyberturvallisuusdirektiivi) ja teknisiin havainnointijärjestelmiin (Havaro ja Hyöky) ollaan osoittamassa talousarvioesityksen perusteella uutta rahoitusta yhteensä 2,66 miljoonaa euroa. Valiokunta kantaa huolta siitä, että osoitettu lisärahoitus ei kuitenkaan korjaa kyberturvallisuustehtävien perusrahoitustasossa olevia haasteita.

(9) Valiokunta on tyytyväinen, että hallitus on päättänyt perustaa uuden avaruustilannekeskuksen Ilmatieteen laitoksen ja puolustusvoimien yhteyteen. Avaruustilannekeskuksen suomalaisille viranomaisille ja muille toimijoille tuottama avaruustieto on omiaan parantamaan kyberturvallisuutta ja huoltovarmuutta. Lisäksi kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä annetun CER-direktiivin myötä tuleviin uusiin viranomaistehtäviin ehdotetaan 800 000 euroa, mikä on myös omiaan parantamaan valtion kyberturvallisuutta.

(10) Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää tärkeänä, että toimintaympäristön muutoksesta, uusista tehtäväkokonaisuuksista sekä kasvavasta sääntelystä johtuvat kyberturvallisuustehtävien riittävä rahoitustaso turvataan. Liikenne- ja viestintäviraston toiminta tukee koko yhteiskunnan tehokkaampaa suojautumista kyberuhilta, -häiriöiltä ja -hyökkäyksiltä varsinkin nykyisessä epävakaaassa geopoliittisessa tilanteessa.

### *Väylänpito ja väyläinvestoinnit*

(11) Valiokunta korostaa väylänpidossa ja väyläinvestoinneissa pitkäjänteisyyttä ja parlamentaarisen 12 vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaista ennakoitavuutta. Kokonaisuuden kannalta on huolestuttavaa, että määrärahat vaihtelevat paljon. Ennakoitavuuden puute vaikuttaa epäsuotuisasti väylärakennusalaan ja hintojen kehitykseen.

(12) Valiokunta pitää kuitenkin hyvänä, että väylähankkeisiin on osoitettu tuleville vuosille huomattavaa lisärahoitusta, jolla tieverkon korjausvelan kasvua saadaan hillittyä. Kuluvana vuonna on päällystetty yli 4 000 kilometriä tietä. Valiokunta pitää suuntaa oikeana.

*Perusväylänpito.* (13) Valiokunta pitää tärkeänä, että kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan parlamentaarisen 12 vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman asettamat tavoitealueet, joita ovat saavutettavuus, tehokkuus ja kestävyys mukaan lukien ilmastonmuutoksen hillintä. Valiokunta korostaa liikenneverkon merkitystä kansalaisten hyvien elinolosuhteiden ja elinkeinon elämän toimintaedellytysten parantamisen lisäksi myös huoltovarmuuden turvaamiseksi.

(14) Perusväylänpidon määräraha vuodelle 2025 on 1,496 miljardia euroa ja on siten linjassa valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitusohjelmaan nähden. Väylävirasto on arvioinut, että viimeisten vuosien aikana tapahtuneen kustannustason voimakkaan nousun takia väyläverkon korjausvelka kuitenkin kasvaa edelleen.

## Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp

*Väyläinvestoinnit. (15)* Hallitusohjelmaan sisältyvästä pääosin omaisuuden myynneillä rahoitettavasta investointiohjelmasta on varattu 520 miljoonaa euroa perusväylänpitoon hillitsemään korjausvelan kasvua. Tästä 200 miljoonaa ehdotetaan kohdistettavaksi vuodelle 2025. Lisärahoitus kohdennetaan tieverkolle siten, että toimenpiteiden avulla saadaan mahdollisimman paljon hyötyjä tienkäyttäjille ja elinkeinoelämälle. Valiokunta pitää ensi vuoden lisärahoitusta hyvänä.

*(16)* Valiokunta pitää tärkeänä etupainotteista satsausta korjausvelan hillitsemiseksi, koska oikea-aikaisilla korjaustoimenpiteillä on mahdollista optimoida korjauskustannukset ja välttää infrastruktuurirakenteiden rikkoontumisesta johtuvat, hätätoiminä tehtävät kalliit korjaukset. Valiokunta pitääkin hyvänä, että vuonna 2024 korjausvelan hillitsemiseksi on esitetty 250 miljoonaa euroa ja osana investointiohjelmaa korjausvelan purkamiseen vuodelle 2025 on esitetty 200 miljoonaa euroa. Valiokunta pitää panostuksia hyvänä alkuna, mutta toteaa, että ongelma pahenee nopeasti, ellei rahoitukselle saada jatkuvuutta. Valiokunta pitää kuitenkin hyvänä, että valtio lisää tiehankkeiden rahoitusta 300 miljoonalla eurolla myös MAL-sopimusten puitteissa.

*Kevyt liikenne. (17)* Vuoden 2023 kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa myönnettiin valtionavustusta 46 hankkeelle yhteensä noin 8,3 miljoonaa euroa. Vuoden 2025 talousarvioesityksessä rahoitus on sopeutettu hallitusohjelman mukaiselle tasolle. Yksityistieavustuksiin sekä kävelyn ja pyöräilyn avustuksiin osoitetaan yhteensä 8,5 miljoonaa euroa. Tästä kokonaisuudesta yksityistieavustuksiin esitetään 6,7 miljoonan euron määrärahaa ja kävelyn ja pyöräilyn avustuksiin 1,8 miljoonan euron määrärahaa. Vuodesta 2018 toiminut Liikenne- ja viestintäviraston ohjaama kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma on ollut esimerkillinen. Ohjelmalla on onnistuneesti sitoutettu kuntia investoimaan itse merkittävästi aiempaa enemmän kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin laadulliseen parantamiseen. Lisäksi rahoitusta on myönnetty vain parhaille, kustannustehokkaille hankkeille.

*(18)* Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoituksen tilapäinen lakkauttaminen saattaa heikentää kuntien kykyä toteuttaa kävelyn ja pyöräilyn investointeja. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitettiin, että valtio ohjaisi kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaan rahoitusta 30 miljoonaa euroa vuosittain. Valiokunta toteaa kuitenkin, että suurin osa kävelyn ja pyöräilyn rahoituksesta tulee nykyisin kunnilta ja suurten kaupunkien osalta MAL-rahoituksesta.

*Alemman asteinen tieverkko. (19)* Valiokunta kantaa huolta alemman asteisen tieverkon kunnosta ja pitää huolestuttavana, että yksityistieavustusta alennetaan 1,8 miljoona edellisvuoden tasosta. Suuri osa metsäteollisuuden, matkailun ja muun elinkeinon kuljetuksista toteutetaan alemman asteisessa tieverkossa. Alemman asteinen tieverkko on tärkeä ei vain alueellisen tasa-arvon osalta vaan myös elinkeinoelämän elinvoiman parantamiselle ja säilyttämiselle. Valiokunta toteaa, että yksityistieavustus säilyy kuitenkin kohtuullisella tasolla.

*Lentoliikenne ja lentoasemaverkosto. (20)* Valiokunta on sitä mieltä, että lentoliikennettä tulee ensisijaisesti kehittää markkinaehtoisesti. Valiokunta pitää kuitenkin kattavaa lentoasemaverkostoa erittäin tärkeänä Suomen logistiselle saavutettavuudelle sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn että alueellisen tasa-arvon kannalta. On tärkeää ylläpitää lentoasemaverkkoa sähköisen lentoliikenteen ja muun tulevaisuuden kehityksen valossa. Siksi valiokunta pitää hyvänä, että hallitus osoittaa 5 miljoonan euron määrärahalisäystä lentoliikennepalvelujen ostoihin.

## Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp

*Meriväylät.* (21) Suomen riippuvuus merikuljetuksista on korostunut entisestään nykyisessä ulko- ja turvallisuuspoliittisessa tilanteessa. Tullin tilastojen mukaan (kesäkuu 2023) Suomen ulkomaankaupasta yli 95 prosenttia kulkee meritse, tuonnista jopa 97,7 prosenttia. Muissa EU-maissa merikuljetusten osuus on keskimäärin 30 prosenttia. Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta merikuljetusten toimintavarmuus ja jatkuvuus ovat avainasemassa.

### *Muuta*

(22) Asiantuntijakuulemisessa on kiinnitetty huomiota siihen, että joukkoliikenteen valtionavustuksia ja investointiohjelmaa koskeva rahoitus ei ole toteutunut muun muassa fossiilisen liikenteen tiekartassa suunnitellulla tavalla. Valiokunta pitää kuitenkin hyvänä, että valtio sitoutuu MAL-sopimuksissa rahoittamaan raide- ja raitiotiehankkeita sekä muita joukkoliikenteen kehittämishankkeita.

## VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

*että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

Helsingissä 24.10.2024

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk  
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas  
jäsen Heikki Autto kok  
jäsen Tiina Elo vihr  
jäsen Seppo Eskelinen sd  
jäsen Petri Huru ps  
jäsen Marko Kilpi kok  
jäsen Mats Löfström r  
jäsen Jani Mäkelä ps  
jäsen Martin Paasi kok  
jäsen Pinja Perholehto sd  
jäsen Anne Rintamäki ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

## Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp Eriävä mielipide 1

### Eriävä mielipide 1

#### Perustelut

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä hallituksen ensi vuoden talousarvioesitystä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla tulee peilata hallitusohjelmassa kirjattuihin tavoitteisiin sekä vallitsevaan tilanteeseen liikenne- ja viestintäpolitiikan eri sektoreilla.

Hallitusohjelmassa liikennepolitiikan tavoitteeksi on kirjattu lisätä koko Suomen kasvua ja elinvoimaa. Liikenneverkkoa luvataan kehittää kauttaaltaan Suomen saavutettavuuden, kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden vahvistamiseksi. Myös väylien korjausvelan kasvua luvataan torjua.

Hallitus on luvannut ohjelmassaan myös panostaa koko maan kattaviin, riittävän nopeisiin ja häiriöttömiin tietoliikenneyhteyksiin ja kohdentaa niihin riittävät resurssit. Tukiohjelman jatkoa kiinteiden laajakaistayhteyksien rakentamiseksi alueille, joille ne eivät rakennu markkinaehtoisesti, arvioitaisiin.

Hallitus on luvannut myös turvata laadukkaat postipalvelut koko maassa sekä kannustaa kaupunkiseutuja yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen, joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen sekä segregaatian ehkäisemiseen.

Keskustan valiokuntaryhmä toteaa tavoitteiden olevan kannatettavia. Valitettavasti tavoitteiden ja nyt esitettyjen määrärahojen välinen ristiriita on huomattava.

#### *Väylärahoitus käymässä lyhytjänteiseksi ja epäselväksi*

Väylärahoituksessa vaalikauden budjettitalouden menokehys on laskeva. Hallitus on paikkaamassa puuttuvaa rahoitusta hallitusohjelman E-liitteeseen kirjatulla kertaluonteisella yhteensä neljän miljardin euron investointiohjelmalla, josta jopa kolme miljardia euroa kohdistuu väyläpolitiikan rahoittamiseen. Toisin sanoen hallitus leikkaa pitkäjänteistä kehysrahoitusta ja kompensoi leikkauksia kertaluonteisella investointiohjelmalla, jota kohdistetaan osittain korjausvelan taittamiseen tiestöllä ja suurelta osin Turun tunnin juna -hankkeen sekä suurten kehittämissankkeiden käynnistämiseen ja rahoittamiseen, jotka kasvattavat perusväylänpidon pitkän aikavälin lisärahoitustarvetta.

Vaalikautta on käyty jo kohta noin puolitoista vuotta sekä investointiohjelman noin kolmen miljardin euron väyläpotista on päätetty laskujemme mukaan hieman yli puolet. Silti eduskunnalle ei ole annettu mitään tietoa siitä, kuinka valtion omaisuutta aiotaan tulouttaa investointiohjelman rahoittamiseksi. Paljonko on osinkojen osuus, kuinka paljon mahdollisia lisäosinkoja tuloutetaan valtion kassaan tai otetaan pääomapalautuksina sekä kuinka paljon ja mitä valtion omaisuutta laitetaan myyntiin. Huomautamme, että toukokuussa hallitus kertoi omistajapolitiikkansa strategiasta, jossa muun muassa Finavian, VR:n ja Posti Oyj:n valtion omistusosuuksia laskettiin huomattavastikin. Se vähintään kuvaa hallituksen myyntivalmiutta yhtiöissä, jotka ovat tärkeitä Suomen huoltovarmuudelle. Eduskuntaa ei tarvitse pitää informoituna investointiohjelman toteuttamisesta ja rahoittamistavoista, vaikka hankkeet rahoitetaan jopa myymällä valtion tuottavaa

## Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp Eriävä mielipide 1

omaisuutta. Vastauksissa tekemiimme kirjallisiin kysymyksiin ei asiaa ole suostuttu avaamaan tarkemmin.

Edellä mainituin syin olemme jo nyt huolissamme, kuten hallituspuolueidenkin pitäisi olla, siitä perinnöstä, jonka seuraava hallitus saa aikaan väyläpolitiikassa. Väylärahoituksen kehysleikkaukset ja leikkausten kompensointi jopa miljardiluokan investointiohjelmalla johtaa siihen, että seuraava hallitus joko joutuu kaivamaan kehyksistä miljardien eurojen lisärahoituksen väyläpolitiikkaan tai jatkaa nykyisen hallituksen tavoin valtion tuottavan omaisuuden myyntiä miljardeilla euroilla. Tässä tilanteessa on syytä painottaa myös, että väylien tekninen kehys on ollut tapana tehdä 10—12 vuoden rahoituskeskiarvolla. Investointiohjelma erillisrahoituksineen ja samaan aikaan toteutettavat leikkaukset normaalista budjettiperustaisesta väylärahoituksesta vääristävät kehysbudjetointia.

Pidämme hyvänä valtiovarainministeriön vaatimusta, että investointiohjelman kautta hallituksen jo päättämiä hankkeita ei voi viedä valtion budjettiin ennen kuin hankkeen koko rahoitus on selvillä. Siksi esimerkiksi Turun tunnin juna -hankkeen (nykyinen Länsirata) ensimmäistä vaihetta rahoituksineen ei löydy valtion budjetista, vaikka hallitus on jo sen osaltaan päättänyt.

Haluamme kuitenkin painokkaasti nostaa esiin, että investointiohjelman noin kolmen miljardin euron väyläpakettiin sisältyy myös huomattava riski kustannusten mahdolliselle ja jopa todennäköiselle nousulle, jota hallitus ei ole tietojemme mukaan millään tavalla varautunut rahoittamaan.

### *Väylien korjausvelka lähdössä jopa huomattavaan kasvuun*

Ensi vuodelle hallitus esittää perusväylänpidon rahoitukseen noin 50 miljoonaa euroa vähemmän kuin tälle vuodelle. Kehysrahoituksen (1,285 miljardia euroa) päälle hallitus on osoittamassa momentille investointiohjelmasta 200 miljoonan euron lisäyksen. Perusväylänpidon loppusumma ensi vuodelle olisi 1,494 miljardia euroa.

Investointiohjelman 200 miljoonan korotusta ollaan myös ensi vuonna käyttämässä kokonaan valtion omistaman tieverkon päällystämishjelmiin. Vuonna 2025 päällystysohjelmia arvioidaan olevan noin 3 200—3 300 maantiekilometriä, kun se kuluvana vuonna olisi arviolta noin 4 000 kilometriä. Niin sanottuna kipurajana, kasvaako korjausvelka vai ei, on pidetty 4 000 kilometriä.

Vuoden 2024 alussa valtion huonokuntoisen väyläomaisuuden korjausvelan määrä oli noin 4,2 miljardia euroa. Siitä maanteille kohdistui yli 2,5 miljardia euroa ja rautateille noin 1,6 miljardia euroa ja vesiväyliin 30 miljoonaa euroa. Sekä maanteilla että radoilla korjausvelka koostuu pääosin linjaosuuksien kuntopuutteiden korjaustarpeesta. Ilman uusia päätöksiä Väylävirasto on ennustanut korjausvelan kasvavan 5,1 miljardiin euroon vuoden 2027 loppuun mennessä. Muun muassa öljyn maailmanmarkkinahinta vaikuttaa huomattavasti korjausvelan laskennalliseen määrään sekä mahdollisuuksiin hoitaa sitä.

Hallituksen talousarvioesityksen mukaan tiestön korjausvelka kasvaisi ensi vuonna tiestöllä 100 miljoonalla eurolla sekä radoilla ja vesiväylillä 30 miljoonaa kummassakin. Valiokunnan asiantuntijakuulemisissa arvio täsmentyi noin 60 miljoonaksi euroksi. Korjausvelan kasvu kohdistuu pääosin siltojen ja ratojen päällysrakenteiden korjausvelkaan.

## Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp Eriävä mielipide 1

Asiantuntijakuulemisten perusteella korjausvelan hoidossa on keskitytty vilkasliikenteisiin väyliin alempiasteisen tieverkon jäädessä vähemmälle huomiolle. Huomautamme painokkaasti, että Suomi tarvitsee kipeästi talouskasvua ja yksi talouskasvun keskeinen edellytys ovat toimivat liikenneyhteydet, jotka edellyttävät kunnossa olevia väyliä keskeisimmillä kuljetusreiteillä, jotka usein alkavat sorateiden päästä. Öljyn maailmanmarkkinahinnan ollessa nyt alhainen olisi viisaampaa panostaa enemmän korjausvelan hoitoon kuin käynnistää uusia kehittämishankkeita kohteissa, jotka eivät ole sisältyneet Väyläviraston investointiohjelmaan vaan hallituksen tekemiin poliittisiin päätöksiin.

*Väylien kehittämishankkeet ovat keskittäviä ja huteralla rahoituspohjalla*

Hallitus raivasi huhtikuun 2024 kehysriihessään lisärahoitusta perusväylänpitoon väylien kehittämisrahoituksen kustannuksella. Hallituksen väyläpolitiikan kokonaiskuvassa kertaluonteisen investointiohjelman ja samalla kertaluonteisen rahoituksen suhteellinen osuus on myös kehittämishankkeissa huomattavasti kasvanut, mistä voi olla huolissaan.

Hallitus on käynnistänyt huhtikuun kehysriihessään, toukokuun lisäbudjetissaan sekä syyskuun budjettiriihessään lukuisia uusia kehittämishankkeita, jotka rahoitetaan investointiohjelmasta eli kertaluonteisella rahoituksella valtion omaisuudesta saatavilla (myynti)tuloilla. Investointiohjelmasta ollaan rahoittamassa sellaisiakin hankkeita, joita ei ole kirjattuina hallitusohjelman muutoin tarkkaan investointiohjelmaan eikä Väyläviraston investointiohjelmaan. Silloin herää kysymys, onko hallitus perumassa jo luvattuja hankkeita, pilkkomassa hankkeita pienemmiksi vai onko hallitus aikeissa korottaa investointiohjelman loppusummaa? Joka tapauksessa kysymys on siitä, mihin hallitus aikoo käyttää valtion tuottavaa omaisuutta.

Pidämme hyvänä, että hallitus on kohdentanut uusia kehittämishankkeita hieman enemmän ruuhkaisimman Suomen ulkopuolelle. Silti esimerkiksi maailmanpoliittisesta tilanteesta eniten kärsivä koko itäinen Suomi jää muutamia paikallisia hankkeita lukuun ottamatta vaille uusia hankkeita. Suurista maakunnista myös Pirkanmaa. Hallituksen väyläpolitiikkaa voidaan perustellusti pitää edelleenkin hyvin keskittävänä.

Kuten jo edellä totesimme, on valtiovarainministeriön linjaus oikea, että investointiohjelman hankkeita viedään budjettiin vasta sitten, kun hankkeiden kokonaisrahoitus on selvillä. Silmiin pistävää hallituksen talousarvioesityksessä on, että ensi vuodelle käynnistettäviä hankkeisiin on kirjattu valtuuksia yli 400 miljoonalla eurolla, mutta rahoitusta niihin on varattu yhteensä vain noin 17 miljoonaa euroa. Kyseisellä summalla ei hankkeita saada kunnolla käyntiin puhumattaakaan siitä, että rakentaminen edistyisi ripeästi. Historiasta tiedämme, että hankkeiden rakentamisaikataulujen venyminen johtaa vääjäämättä kokonaiskustannusten huomattavankin suuriin kasvuihin. Budjettiesityksen perusteella tämä riski koskisi useita hankkeita.

*Turun tunninjunan kokonaisrahoitus ja tarkoitus hämärän peitossa*

Suurena ja ehkä vuosikymmeniäkin kestäväenä rahareikänä kummittelee myös hukkainvestoinniksi todettu Turun tunnin juna (nykyisin Länsirata). Siitä on hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunnan päätös joulukuulta 2023 pääomittaa hankeyhtiötä 400 miljoonalla eurolla sekä jakaa ensimmäisen rakennushankkeen kustannukset niin, että osakaskunnat maksavat



## Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp Eriävä mielipide 1

51 prosenttia ja valtio 49 prosenttia loppuosan rahoituksesta hoituessa hankeyhtiön ottamasta lainasta, josta valtio osakkaana kantaa myös vastuuta. Ennakoarvioista poiketen hanke ei saanut heinäkuussa 2024 EU:lta lainkaan rakentamisrahaa. Myös osakaskunnat kipuilevat suurten maksuusiensa kanssa ja ne eivät ole tehneet rakentamispäätöstä vielääkään. Suurista rahoitusongelmista huolimatta pääministeri on ottanut hankkeen ensimmäisen vaiheen toteutumisen suojelukseensa ja samalla todennut, että istuva hallitus ei edistä eikä tee päätöksiä hankkeen toisesta vaiheesta, Salo—Lohja-oikoradasta, joka olisi kustannuksiltaan kolmen miljardin euron kokonaisuuden selvästi kallein vaihe (1,9 miljardia euroa). Tästä seuraa, että tällä hetkellä hanke on kutistunut kaikessa hiljaisuudessa kahden kaupunkiseudun seutuliikennettä palvelevaksi rai-dehankkeeksi vailla näkymääkään "Turun tunninjuna-ominaisuudesta", koska oikorataosuus Salo—Lohja puuttuu kokonaan.

Keskustan valiokuntaryhmä ei voi ymmärtää, miksi valtion taloustilanteeseen sekä hankkeen kannattavuuteen nähden aivan liian kallista hanketta ajetaan eteenpäin pirstaleisena ja ilman näkymääkään, kuinka ja milloin uusi raideyhteys Turusta Helsinkiin toteutettaisiin. Siksi hallituksen vahva sitoutuminen ensimmäisen vaiheen toteuttamiseen on vastuutonta valtion omaisuuden käyttöä. Samalla rahalla olisi ollut huomattavasti hyödyllisempää hoitaa väylien korjausvelkaa koko Suomessa sekä huolehtia Suomen huoltovarmuuden kannalta elintärkeistä kuljetusreiteistä niin Suomen sisällä kuin Ruotsiin ja Norjaan. Jos meriliikenne Itämerellä häiriintyy tai lakkaa kokonaan, ulkomaankaupasta riippuvainen Suomi tarvitsee vaihtoehtoisia merireittejä.

*Hallitus kylvää viestintäpolitiikallaan epätasa-arvoa*

Kuluvan vuoden budjetissa hallitus lakkautti valtakunnallisen laajakaistaohjelman, leikkasi siltä rahoituksen ja poisti kyseisen avustusmomentin valtion talousarvioesityksestä, jolloin määrärahoitusta on mahdotonta esittää jatkossa. Samalla hallitus toimi omaa hallitusohjelmaansa vastaan. Hallitusohjelman mukaan julkisten palveluiden digitalisaatiota edistetään. Koko maan kattavat toimivat laajakaistat ovat tärkeitä myös sote-palveluja tarvitseville. Hallitusohjelman mukaan myös viranomaisviestintää ollaan digitalisoimassa.

Laajakaistatuen lakkauttamispäätös tehtiin ennen hallitusohjelmassa luvattua selvitystä ja samaan aikaan kun 3G-verkkoa alettiin ajamaan alas uudemman sukupolven verkkojen tieltä. Samalla hallitus tuli joko tarkoituksella tai tietämättään peruneeksi edellisen hallituksen tekemän rahoituspäätöksen parantaa junakuuluvuutta eli käytännössä rakentaa toimivaa laajakaistojen perusinfraa, joka palvelisi niin junamatkustajia kuin syrjäisempien alueiden asukkaita. Nyt asukkaiden matkapuhelimet eivät enää toimi ja junissa on mahdotonta tehdä töitä ja soittaa puhelimella. Junakuuluvuuden parantamisen hallitus on sysännyt VR:n vastuulle, vaikka ongelma liittyy toimimattomiin laajakaistaverkkoihin eikä verkkoyhteyksien rakentaminen ole VR:n vastuulla.

Laajakaistaselvitys valmistui maaliskuussa 2024. Sen mukaan kaikista harvimminkin asutuilla alueilla verkkoja ei todennäköisesti rakennu markkinaehtoisesti vaan niiden rakentamiseksi tarvitaan lisätoimia. Jälkiarvioinnin perusteella aiemmat tukiohjelmat olivat onnistuneita. Selvityksessä myös todetaan, että tukiohjelmien ei katsottu häiritsevän markkinaehtoisesta rakentamista. Tuet on onnistuttu kohdistamaan alueille, joille verkot eivät olisi markkinaehtoisesti rakentuneet. Selvityksessä sanotaan suoraan, että kaikista harvimminkin asutuilla alueilla verkkoja ei todennäköisesti rakennu markkinaehtoisesti vaan niiden rakentamiseksi tarvitaan lisätoimia. Toisin kuin lii-

**Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp**  
**Eriävä mielipide 1**

kenne- ja viestintäministeriön tiedotteessa 13.3.2024 luvattiin, ei julkisuuteen ole lausuttu mitään, mihin johtopäätökseen liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranteen puheenjohtamassa yhteiskunnan uudistamisen ministerityöryhmässä 15.3.2024 päädyttiin selvityksen pohjalta.

Perinteisessä postinjakelussa Posti Oyj ilmoitti toukokuussa poistavansa vuoden 2025 alussa palveluvalikoimastaan osoitteettomat mainosjakelut ja muut massapostitukset, kuten ilmaislehtien jakelun. Lisäksi hallitus on leikkaamassa sanomalehtien jakelutuen rahoituksesta jopa puolet vuodesta 2026 alkaen.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä hallitus päätöksillään tai päättämättömyydellään murentaa ihmisten viestinnällistä tasa-arvoa. Mahdollisuuksia käyttää ja saada digitaalisia ja perinteisiä viestintäpalveluja ovat heikentymässä samanaikaisesti samoilla ihmisillä, vain heidän asuinpaikkansa perusteella. Tämä alleviivaa hallituspolitiikan keskittävää ja ihmisiä eriarvoistavaa peruslinjaa.

*Yksityisteiden ja pyöräteiden valtioavustuksista ei ole varaa leikata lisää*

*Yksityistiet.* Suomessa on yksityisteitä noin 370 000 kilometriä. Valiokunnan kuulemien asiantuntijoiden mukaan yksityisteiden varsilla on arviolta noin 30 000 yritystä, 40 000 maatilayritystä, 250 000 omakotitaloa ja 190 000 kesämökkiä sekä suuri määrä metsätilojen palstoja.

Yksityistieavustuksia leikattiin jo kuluvalle vuodelle. Sitä ehdotetaan leikattavaksi lisää myös ensi vuonna määrärahan ollessa enää 6,2 miljoonaa euroa. Edellisen hallituksen päättämänä vuonna 2023 yksityisteiden valtionavustus oli vielä 25 miljoonaa euroa puuhuollon turvaamiseksi. Tarve panostaa yksityisteihin ei ole hävinnyt mihinkään. Sen sijaan hallitus on määrätietoisesti heikentämässä huoltovarmuuden kannalta kriittistä infrastruktuuria ja maksattamassa tiekuntien osakkailta valtiovallan keskeistä velvollisuutta vahvistaa ja ylläpitää koko Suomen huolto- ja toimintavarmuudelle tärkeitä yksityisteitä.

*Kevyen liikenteen väylät.* Kunnille on myönnetty hakemuksesta valtionavustusta kävelyä ja pyöräilyä edistäviin infrahankkeisiin, muihin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parantaviin hankkeisiin. Kunnat olleet aktiivisia käyttämään tukea, koska se parantaa liikenneturvallisuutta.

Pyöräteiden rakentamisen valtionosuutta leikattiin kuluvalle vuodelle ja hallitus esittää siihen tuntuvia lisäleikkauksia myös ensi vuonna, lähes rahoituksen puolittamista. Määräraha olisi enää 1,8 miljoonaa euroa. Toinen ongelma on ollut, että tukea on voitu myöntää vain kunnan omistamille liikenneväylille. Suomessa on kuitenkin paljon erityisesti maaseutumaisia kuntia, jotka sijaitsevat valtion omistaman tieverkon varrella. Tällaisille alueille ei ole voitu tukea myöntää.

*Väylämaksukorotus näivettää Suomen vientiteollisuutta*

Suomen kansantalous on viennistä riippuvainen. Ulkomaankaupan kuljetuksista jopa 96 prosenttia tapahtuu meriliikenneteessä, jonka toimintaedellytyksiin hallituksen esittämä väylämaksun korotus vaikuttaa suoraan. Toivottavaa olisi, että kilpailukyky- ja huoltovarmuusnäkökohdat olisivat vahvemmin mukana hallituksen päätöksenteossa.

**Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp**  
**Eriävä mielipide 1**

Ongelma ei tässä ole hallitusohjelmassa vaan siinä, että hallitus ei noudata omaa ohjelmaansa. Hallitus ohjelmassaan lupaa huolehtia vientiteollisuuden kilpailukyvyistä tekemällä meriliikenteen väylämaksun puolittuksesta pysyvän vuodesta 2024 alkaen. Sen sijaan jo vaalikauden toisessa talousarvioesityksessään hallitus pettää vientiteollisuudelle ja varustamoille antamansa lupauksen ja on nostamassa väylämaksut täysimääräisiksi. Vielä viime vaalikaudella, vain muutama vuosi sitten, nykyiset päähallituspuolueet kokoomus ja perussuomalaiset vaativat oppositiossa väylämaksujen poistamista kokonaan, kun silloinen hallitus puolitti ne määrääjäksi muun muassa turvatakseen talouskasvua kriisiolosuhteissa.

Hallituksen nyt ehdottama väylämaksujen korotus täysimääräiseksi toisi valtiolle vain 36 miljoonan euron lisätulot, mutta se olisi suonenisku suomalaiselle vientiteollisuudelle ja sen kilpailukyvyille sekä kuljetuspalveluja tarjoaville varustamoille. Väylämaksujen korotus tapahtuisi samaan aikaan, jolloin merikuljetuksiin on kohdistunut ja kohdistumassa EU-sääntelyn myötä uusia kustannuspaineita.

Väylämaksujen korotusaiheet tekee vieläkin käsittämättömämmäksi asiantuntijakuulemisissa esitetty huomio, että perittäviin väylämaksuihin on jäämässä 50 prosentin lisälennus vientikuljetuksille Suomen kautta. Käytännössä esimerkiksi Venäjän viennillä Suomen kautta olisi alemmat väylämaksut kuin suomalaisyrityksillä. Se ei ole hyväksyttävää varsinkin, kun Venäjä käy hyökkäyssotaa Ukrainassa, eikä varsinkaan niin, että suomalaisyritysten väylämaksut nousisivat venäläisiä enemmän. Hallitusryhmistä koostuva valiokunnan enemmistö kuitenkin päätti, ettei tätä epäkohtaa korjata.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä väylämaksujen korotus on yksi konkreettinen esimerkki hallituksen väärästä ja näivettävästä talouspolitiikan linjasta. Hallitus ei näytä ymmärtävän, että Suomen julkisen talouden vakavin ongelma on olematon talouskasvu. Hallituksen tavasta hoitaa valtion velkaantumista vain leikkauksilla sekä verojen ja maksujen korotuksilla on koitumassa kierre, jossa talous ei lähde kasvuun eikä veronkorotuksille ja menoleikkauksille tule loppua. Epäonnistuneen talous- ja työllisyyspolitiikkansa tilkkeeksi hallitus jo suunnittelee uusia leikkauslistoja ensi kevääälle.

*Tuottavuusohjelma nakertaa virastojen kykyä huolehtia lakisäätelistä tehtävistään*

Säästötoimenpiteenä hallitus on asettanut hallinnonaloittain kaikille virastoille suuret säästövaatimukset. Liikenne- ja viestintäviraston hallinnonalalla säästövaatimus ensi vuodelle olisi yhteensä 20,4 miljoonaa euroa. Näin lyhyellä varoitusajalla säästötoimenpiteet eivät voi olla poikimatta yt-neuvotteluja ja henkilöstön irtisanomisia.

Hallitus tekee isoja virastokohtaisia säästövaatimustavoitteita ajassa, jossa se itse lisää lainsäädäntömuutoksilla virastojen tehtäviä. Tällaisia ovat muun muassa sähköpotkulautoihin ja takseihin kaavailtut muutokset sekä epävakaasta maailmanpoliittisesta tilanteesta johtuvat turvallisuustehtävien kasvu ja vaikeutuminen erityisesti kyberturvallisuudessa. Valiokunnan asiantuntijakuulemisten perusteella eniten haasteita aiheutuisi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla Liikenne- ja viestintävirastossa sekä Ilmatieteen laitoksessa.

**Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp  
Eriävä mielipide 1**

***Mielipide***

Edellä olevan perusteella esitän,

*että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

Helsingissä 24.10.2024

Jouni Ovaska kesk

**Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp**  
**Eriävä mielipide 2**

**Eriävä mielipide 2**

**Perustelut**

*Kestävä liikenne ja päästöjen vähentäminen*

Kestävä liikenne ja liikenteen päästöjen vähentäminen ovat yksi keskeinen osa Suomen ilmasto-tavoitteen saavuttamista. Hallituksen talousarvio vuodelle 2024 ei huomioi riittävästi tätä tavoitetta ja kestävän liikenteen merkitystä. Rahoitusta kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle ei ole kohdistettu lainkaan riittävästi.

Kunnille osoitetun kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoituksen taso on myös vuonna 2024 riittämätön. Rahoitusta on edelleen laskettu vuodesta 2024, jolloin se oli 3 miljoonaa euroa. Vuoden 2025 taso talousarvioesityksessä on enää vain 1,8 miljoonaa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmassa sekä valtakunnallisessa Liikenne 12 -ohjelmassa rahoituksen tasoksi on määritelty 30 miljoonaa euroa vuosittain. Esitetty vuoden 2025 taso on vain 6 prosenttia tavoitteesta. Kävelyn ja pyöräilyn rahoituksen näin dramaattinen vähentäminen heikentää merkittävästi kuntien kykyä toteuttaa kävelyn ja pyöräilyn investointeja.

Heikentynyt taso tarkoittaa myös tinkimistä kävelyn ja pyöräilyn tuottamista terveyshyödyistä. Lisäämällä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta paitsi lisätään arkiliikuntaa, myös esimerkiksi vähennetään ilmansaasteita ja melua.

Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseen hallituksen esitys ei tarjoa mitään helpotusta verrattuna aiempaan vuoteen, jolloin leikkauksia joukkoliikenteeseen toteutettiin laajasti. Joukkoliikenteen tukien rahoitus on edelleen merkittävästi alemmalla tasolla kuin se oli vaalikaudella 2019—2023.

Todella merkittävä uusi heikennys joukkoliikenteeseen on vuodelle 2025 kaavailtu joukkoliikenteen arvonlisäveron korotus, joka nostaa lipun hintoja ja luo painetta palveluverkon karsimiseen. Nousevat hinnat vähentävät kysyntää ja myös rajaavat pienituloisten liikkumisen mahdollisuuksia, joka aiheuttaa liikenneköyhyyttä erityisesti kaupungeissa. Linja-autoliiton teettämän selvityksen mukaan korotus ei myöskään lisää valtion verotuloja, sillä laskeva kysyntä esimerkiksi laskee myös liikennealan liikevaihtoa, nostaa työmatkavähennyksen kustannuksia ja nostaa kuntien kustannuksia, kun matkakustannusten korvaukset nousevat.

Huomautamme myös, että kotimaan lentoliikenteen tuet ovat ympäristölle haitallisia tukia ja kustannustehotonta liikenne- ja elinkeinopolitiikkaa. Alueellinen saavutettavuus tulisikin varmistaa ensisijaisesti raideyhteyksin, mikä edellyttää painopisteen siirtoa lentoliikenteen julkisesta tukemisesta kohti raideliikenteen kehittämistä.

*Liikennepolitiikan pitkäjänteisyys*

Liikennepolitiikan olisi suotavaa olla pitkäjänteistä ja ennakoitavaa, koska liikennehankkeet ovat usein suuria projekteja, joiden suunnittelu, toteuttaminen ja rahoittaminen vie aikaa. Hallitus esit-

## Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp Eriävä mielipide 2

tää talousarvioesityksessään uusien hankkeiden käynnistämistä yhteensä 422 miljoonan euron arvosta. Näistä isoon osaan on kuitenkin myönnetty varsinaista määrärahaa vuodelle 2025 paljon vähemmän. Suurin osa kokonaisarvosta on valtuuksia tuleville vuosille. Tällainen toimintatapa viivästyttäne hankkeiden valmistumista, vaikka ne saataisiinkin aloitettua.

On huolestuttavaa, ettei hankkeiden rahoittamiseksi ole esitetty yksityiskohtaisempia suunnitelmia eduskunnan arvioitavaksi. Hallitusohjelman perusteella hankkeiden rahoitus on tarkoitus järjestää myymällä valtion tuottavaa omaisuutta, kuten osuuksia valtionyhtiöissä, minkä tarkoituksenmukaisuus voidaan perustellusti kyseenalaistaa. Erityisesti valitun rahoitusmallin pitkäjänteisyyteen on vaikea luottaa, koska omaisuuden myyminen voi tapahtua vain kerran. Uskottavan rahoitusohjelman puute heikentää näin myös tulevien hallitusten mahdollisuuksia investoida väylien kehittämiseen.

Pitkäjänteisyyden puute näkyy myös talousarvioesityksen sekä jo aiempien talousarvioiden puutteissa mitä tulee suurten kaupunkien joukkoliikenteen rahoitukseen sekä kaikille kunnille suunnatun pyöräilyn ja kävelyn investointiohjelmaan. Hallituksen liikennepolitiikka ei tunnista kasvavien kaupunkien haasteita, muttei myöskään mahdollisuuksia esimerkiksi liikennepäästöjen vähentämisessä. Pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus ovat aivan yhtä tärkeitä päätöksentekoa ohjaavia periaatteita joukkoliikenteen ja pyöräväylien kehittämisessä kuin muissakin liikennehankkeissa.

### *Kyberturvallisuus*

Pitkälle digitalisoituneessa yhteiskunnassa kyberturvallisuuteen panostaminen on ensiarvoisen tärkeää. Maailmanpoliittinen tilanne kehittyy yhä arvaamattomampaan suuntaan, ja vihamieliset toimijat pystyvät yhä hienostuneemmin keinoin koettelemaan ja häiritsemään elintärkeitä toimintojamme. EU:n päivitetty kyberturvallisuusdirektiivi (NIS-2) vastaa monin tavoin kyberturvallisuuden muuttuvan toimintaympäristön haasteisiin. Senkin hyvä kansallinen toimeenpano on silti mahdollista vain riittävällä resursoinnilla.

Hallitus esittää pysyvää lisärahoitusta NIS-2-direktiivin toimeenpanosta seuraaviin pysyviin menoihin sekä 2 miljoonan euron rahoitusta hyökkäyspinnan kartoituspalvelu Hyökyn ja kevennetyn kyberuhkien havainnointi- ja varoituspalvelu Havaron tuottamiseen, mikä on tervetullutta. Kyberturvallisuuden kokonaistason riittävyys laajojen valtionhallinnon määrärahaleikkausten vuoksi herättää kuitenkin huolta. Rapistuuko kyberturvallisuuden taso Suomessa menosäästöjen takia?

Asiantuntijakuulemisten mukaan esimerkiksi liikenne- ja viestintäviraston kasvavaan kyberturvallisuuden tehtävämäärään ei ole osoitettu rahoitusta kuin osittain. Liikenne- ja viestintävirastoon kohdistetut säästöt tulevat siten vaikuttamaan sen alaisuudessa toimivan Kyberturvallisuuskeskuksen toimintamahdollisuuksiin ja heikentämään kyberturvallisuutta koko Suomessa.

### *Mielipide*

Edellä olevan perusteella esitämme,

**Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp**  
**Eriävä mielipide 2**

*että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

Helsingissä 24.10.2024

Timo Furuholm vas  
Tiina Elo vihr

**Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp**  
**Eriävä mielipide 3**

**Eriävä mielipide 3**

**Perustelut**

Hallituksen liikennepolitiikan linja tuntuu olevan vaikeiden ratkaisujen siirtäminen seuraaville hallituksille, nyt keskitytään näennäisiin tekoihin ja osaoptimointiin. Toivoisimme hallitukselta kykyä vastata myös tulevaisuuden haasteisiin liikennejärjestelmän rahoituksesta, sähköistymisestä sekä päästövähennyksistä. Liikennejärjestelmän kehittämisen kokonaiskuva tuntuu puuttuvan ja pitkän aikavälin valmistelu on haudattu työryhmiin. Hallitus on mm. hankeyhtiöiden osalta korostanut tekevänsä vain omat ratkaisunsa ja suurhankkeiden tulevaisuuden haasteet kuuluvat seuraaville hallituksille.

*Kehittämishankkeiden rahoituksesta ja hallitusohjelman kertaluonteisista investoinneista*

(11, 15) Hallitusohjelma lähtee julkisen talouden alijäämän vähentämisestä, hallitus onkin hallitusohjelmassaan ja kehysriihen lisäleikkauksilla leikannut sitomattoman kehittämishankkeiden rahoituksen kehyksistä ja päättänyt leikata kehittämishankkeiden noin puoleen pysyvästi. Tämä omalta osaltaan estää uusien liikennehankkeiden totuttamisen Liikenne 12 -suunnitelman kriteerien pohjalta arvioituilla tehokkaimmilla hankkeilla ja lykkää kansalaisten ja elinkeinoelämän odottamia investointeja yhä kauemmas tulevaisuuteen kasvattaen näin investointivelkaa. Leikkaukset eivät kuitenkaan koske hallitusta itseään, joka on ilmoittanut toteuttavansa oman investointikokonaisuutensa valtionyhtiöistä kerättävällä kertarahoituksella, jonka lopullinen toteutus tapa on vielä epäselvä. Tämä näkyy sitomattoman rahoituksen puutteena uusien hankkeiden määrärahoissa, mikä lykkää hallituksen suuria tieinvestointeja käytännössä vuodella eteenpäin.

Selvää on, ettei hallituksen ajama rahoitusmalli liikennehankkeiden rahoituksesta valtion tuottavaa omaisuutta realisoimalla ole kestävä ratkaisu tulevaisuuteen. Kannustammekin hallitusta palaamaan kehysrahoitukseen. Kiitämme kuitenkin hallitusta siitä, että ainakin käsiteltävän talousarvion yhteydessä esitetyistä investoinneista monet olivat myös Väyläviraston kiireelliseksi ja tehokkaiksi arvioimia parlamentaarisen Liikenne 12 -työn pohjalta. Säätöalalla valmisteltua hallitusohjelman hankelistausta on ilmeisesti arvioitu uudelleen liikennejärjestelmän tarpeiden mukaisesti.

*Korjausvelka kasvaa ylimääräisestä rahoituksesta huolimatta*

(11—14, 16, 19) Väylävirasto julkaisi vajaa vuosi sitten, marraskuussa 2023, uudistetun laskelman korjausvelan määrästä. Aiemmin alle kolmeen miljardiin arvioitu korjausvelan määrä olikin yli 4 miljardia, kun huomioitiin koronan jälkeisen talouskasvun ja erityisesti Venäjän hyökkäyssodan voimakkaasti kasvattama uusi kustannustaso. Itse fyysinen korjattava ei ollut lisääntynyt, vaan aiempien tulosten kanssa vertailukelpoinen tulos pysyi edellisvuosien tasolla. Riittämätön rahoitus kustannustasoon nähden kasvattaakin korjausvelan arviolta tämän hallituskauden loppuun mennessä noin 5 miljardiin euroon. Tämä tapahtuu huolimatta hallituksen investointiohjelman 520 miljoonan euron varauksesta korjausvelan taittamiseen. Tästä varauksesta on käytetty tänä vuonna 250 miljoonaa ja ensi vuodelle esitetään 200 miljoonaa. Hallituskauden lopun rahoituspulaan hallitus on jo kehysriihessä etsinyt paikkausta kehittämisrahoituksesta.



## Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp Eriävä mielipide 3

Varsin vähän käydään julkista keskustelua keinoista, nyt jo korkealle tasolle vakiintuneen kustannustason ratkaisemiseksi, vaikka tämä tarkoittaa jo lähivuosinakin miljardien lisärahoitustarvetta. Väylävirasto arvioi keväällä pysyväksi rahoitustarpeeksi 600 miljoonaa vuodessa lisää, jotta vuonna 2036 oltaisiin edes nykytasolla. Hallitus käytti kuluvan vuoden 250 miljoonan lisärahoituksen näyttävästi asfalttiohjelmaan, jolla pyrittiin saavuttamaan päällysteiden osalta korjausvelan kannalta riittäväksi arvioitu 3 500—4 000 päällystekilometrin taso. Merkillä pantavaa on, että tasoon pääseminen vaati tänä vuonna noin 170 miljoonaa enemmän rahoitusta kuin edellisellä kerralla vuonna 2020.

Muistutamme kuitenkin hallitusta siitä, etteivät pelkät päällystekilometrit kata edes tieverkon korjausvelkatarpeita, rataverkosta puhumattakaan. Alemman tieverkon kunnosta tulee runsaasti palautetta, niin kansalaisilta kuin erityisesti yrityselämltä. Yksityisteiden tukeen esitetään taas leikkausta, vaikka metsäteollisuuden raaka-ainehuolto ja maamme elintarvikkeiden tuotanto nojaavat näihin voimakkaasti. Lisäksi Suomessa tarvittaisiin rapistuvan siltaverkon korjaamiseen erillinen ohjelma, ettei esimerkiksi Kirjalansalmen tai Syrjäsalmen siltojen kaltaiset äkilliset ongelmat vaikeuta liikennettä kriittisillä yhteyksillä.

### *Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen*

(22) Liikenteen palveluiden osalta talousarvioesitys on korkeintaan säilyttävä, nykyiset palvelusopimukset pidetään, mitään uutta ei kehitetä. Esitetty noin 107 miljoonan rahoitus julkisen henkilöliikenteen ostoihin ja kehittämiseen on miljoona euroa pienempi kuin esimerkiksi vuoden 2020 talousarvioesityksessä esitetty. Kustannustason nousun huomiotta jättäminen syö määrärahan ostovoimaa.

Hallitusohjelman leikkaus joukkoliikenteen ostoihin on vienyt liikkumavaran ja mahdollisuuden kehittää joukkoliikenteen pilotteja, vaikka haasteet kasvavat väestön ikääntyessä ja yhteiskunnan eri palveluverkkojen harventuessa. Hallitus on omillaan päätöksillään arvonlisäveron korotuksesta ja työmatkatuen alarajan korotuksesta, enemmänkin haitannut joukkoliikenteen kehitystä. Myöskään jo aiemmin junakuuluvuuden parantamiseen myönnetyn määrärahan leikkaaminen ei palvellut joukkoliikenteen kehittämistä, pienellä pilotilla olisi saatu kokemuksia työmatkaliikenteen kannalta tärkeiden verkkoyhteyksien parantamisesta.

(18) Kuntien kanssa yhteistyössä tehtävät kävelyn ja pyöräilyn hankkeet ovat vivuttaneet valtion rahoituksen vaikuttavuudeltaan kaksinkertaiseksi, samalla tukien hallitusohjelman liikenneturvallisuuden ja kansanterveyden kannalta tärkeän arkiliikkumisen tavoitteita. Valtiovarainministeriön esitys rahoituksen leikkaamisesta kokonaan vältettiin, mutta jäljelle jäänyt rahoitus ei ole enää uskottava koko maan kehityksen kannalta. Hallitusta onkin hyvä muistuttaa, että mitä useampi kokee joukkoliikenteen houkuttelevaksi tai siirtyy työmatkapyöräilyn pariin, helpottuvat hallituksenkin vahvistamien päästötavoitteiden toteuttaminen niille, joille henkilöauto on ainoa vaihtoehto päivittäisessä liikkumisessa.

### *Muita huomioita*

(4—7) Yhdymme kuulemisissa esitettyyn huoleen kyberturvallisuuden riittävästä resurssoinnista, joka ei tällä hetkellä riitä palvelemaan kaikkia yhteiskunnan sektoreita ja kansalaisia sidosryh-

**Valiokunnan lausunto LiVL 13/2024 vp**  
**Eriävä mielipide 3**

mien toivomalla tavalla, vaan joutuu priorisoimaan toimintaansa. Osoitettu lisärahoitus ei kuitenkaan korjaa kyberturvallisuustehtävien perusrahoituksessa olevia haasteita. Yhdymme myös valiokunnan huoleen liikenteen verouudistuksen aikataulusta ja laskevista verotuloista.

(20) Valiokunnan kuulemisissa kannettiin huolta Suomen kattavan lentoasemaverkon ylläpitämisestä. Lentoliikenteen palautuminen koronapandemiaa edeltäviin matkustajamääriin on Suomessa ollut muuta Eurooppaa merkittävästi hitaampaa. Saadun selvityksen mukaan kattavan verkoston ylläpitäminen edellyttää jatkossa rahoitusta koskevia ratkaisuja. Pidämme kattavaa lentoasemaverkostoa ja maakuntien lentoliikennettä erittäin tärkeänä Suomen logistiselle saavutettavuudelle sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyn että alueellisen tasa-arvon kannalta. On tärkeää ylläpitää lentoasemaverkkoa sähköisen lentoliikenteen ja muun tulevaisuuden kehityksen valossa.

***Mielipide***

Edellä olevan perusteella esitämme,

*että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

Helsingissä 24.10.2024

Seppo Eskelinen sd  
Pinja Perholehto sd