

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2026—2029

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2026—2029 (VNS 2/2025 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten valtiovarainvaliokunnalle. Määräaika: 23.5.2025.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- budjettineuvos Panu Kukkonen, valtiovarainministeriö
- budjettineuvos Jyrki Tanskanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- liikenneneuvos Maria Torttila, liikenne- ja viestintäministeriö
- talousjohtaja Sirpa Korhonen, Liikenne- ja viestintävirasto
- osastonjohtaja Ari-Pekka Manninen, Väylävirasto

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- liikenne- ja viestintäministeriö
- Ilmatieteen laitos
- VR-Yhtymä Oy
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- FiCom ry
- Linja-autoliitto ry
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Satamat ry
- Suomen Varustamot ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Kehyskaudella 2026—2029 liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan määrärahat ovat keskimäärin 3,53 miljardia euroa vuodessa. Määrärahataso on hieman edellistä kehyspäättöstä kor-

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp

keampi puoliväliriihen päätöksistä johtuen. Suurimmat yksittäisten erien lisäykset kohdentuvat väylähankkeiden kehittämiseen (momentti 31.10.77).

(2) Euroopan unionissa talouskehitys on ollut verraten vaimeaa, ja asiantuntijakuulemisessa kasvun vauhdittamista on pidetty entistäkin akuutimpana kysymyksenä Suomelle.

(3) Suomen julkisen talouden suunnitelman lähtökohdat ovat hyvin vaikeat. Julkisen talouden tila on heikko, valtionvelka jatkaa kasvuaan, talouskasvu on vaatimatonta ja talouden näkyymiin liittyy huomattavia epävarmuuksia globaalin kauppasodan uhan ja Venäjän hyökkäyssodan vaikutusten vuoksi. Valiokunta tiedostaa, että valtiontalouden menojen osalta joudutaan noudattamaan suurta pidättyvyyttä ja tekemään mittavia sopeutustoimia, jotta julkisen talouden velkasuhde saadaan käännettyä laskuun.

(4) Asiantuntijakuulemisessa on tulevien vuosien liikenneinvestointien kannalta pidetty hyvin merkittävänä, että hallitus toteuttaa hallitusohjelman mukaisen määräaikaisen investointiohjelman, jonka investointikohteista valtaosa kohdentuu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla väylähankkeisiin, väyläverkon kehittämiseen sekä korjausvelan purkuun.

Perusväylänpito

(5) Liikenne- ja viestintäverkkojen osalta perusväylänpidon määrärahaso (momentti 31.10.20) on vuotta 2026 lukuun ottamatta edellisen kehityksen mukaisella hieman alle 1,3 miljardin euron vuositasolla. Hallitus lisää perusväylänpidon rahoitusta 118 miljoonaa euroa vuodelle 2026, mikä on erittäin tarpeellinen teiden ja ratojen korjausvelan vähentämiseksi. Asiantuntijalausuntojen mukaan vähintäänkin vastaava korotus tarvittaisiin myös vuosien 2027 ja 2028 perusväylänpidon määrärahaan.

Alemman asteinen tieverkko ja yksityistiet

(6) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että myös alemman asteisella tieverkolla ja sen kunnolla on tärkeä merkitys kansalaisten liikkumisen ja teollisuuden logistiikan kannalta. Valiokunta kantaakin huolta alemman asteisen tieverkon ja yksityisteiden kunnosta.

Korjausvelka

(7) Väylien päivittäisen toimivuuden, väyläverkkojen kunnan säilymisen ja korjausvelan hallinnan kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että perusväylänpitoon osoitetaan riittävä rahoitus. Väyläviraston arvio on, että 1,285 miljardin euron vuotuisella rahoitustasolla nykyinen 4,2 miljardin euron korjausvelka kasvaa kehyskauden loppuun mennessä yli 5 miljardiin euroon. Kehyspäätökseen vuodelle 2026 sisältyvän 118 miljoonan euron korjausvelkarahoituksen arvioidaan vähentävän korjausvelan kasvua noin 60 miljoonaa euroa.

(8) Raideliikenteen suurimpia haasteita on noin 1,7 miljardiin euroon kasvanut rataverkon korjausvelka, joka heikentää rataverkon palvelutasoa ja toimivuutta sekä pidemmällä aikavälillä myös huoltovarmuutta. Saadun selvityksen mukaan korjausvelan kasvua ei kuitenkaan valitettavasti pystytä taittamaan investointiohjelmalla tai puoliväliriihessä tehdyillä uusilla päätöksillä.

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp

Väyläverkon kehittämisinvestoinnit

(9) Väyläverkon kehittämismomentille (31.10.77) tehdään yhteensä 90 miljoonan euron aikaistus vuosilta 2026—2027 vuodelle 2025 koskien hallituksen investointiohjelmasta rahoitettavia MAL-hankkeita. Kehittämismomentille tehdään myös yhteensä 100 miljoonan euron aikaistus vuosilta 2026—2027 vuodelle 2025 koskien jo käynnissä olevien niin sanottujen tavallisten väylähankkeiden rahoitusta. Lisäksi kehittämismomentin määrärahoista tehdään yhteensä 90 miljoonan euron siirto vuosien 2026—2027 sitomattomasta hankevarauksesta hallituksen investointiohjelman laajennukseen.

Investointiohjelma

(10) Hallitus on riihitiedotteen mukaan päättänyt laajentaa hallitusohjelman mukaista noin 4 miljardin euron investointiohjelmaa yhteensä 300 miljoonalla eurolla. Laajennuksesta 100 miljoonaa euroa rahoitetaan valtion omaisuustuloilla ja kohdennetaan jo aiemmin päätettyjen hankkeiden kohonneiden kustannusarvioiden kattamiseen. Loput 200 miljoonaa euroa rahoitetaan kehityksen puitteissa.

12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

(11) Valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittäminen vuosille 2026—2037 on käynnissä. Lausunnolla olleen luonnoksen mukaan perusväylänpidon rahoitustasoon tavoitellaan 450 miljoonan euron vuotuista korotusta kehyskauden jälkeen. Tällä vastattaisiin nousseisiin hoidon ja jäänmurron kustannuksiin, purettaisiin korjausvelkaa sekä tehtäisiin pieniä alueellisia väylien parantamisinvestointeja.

(12) Valiokunta pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittämisessä pidetään huolta alueellisesta tasa-arvosta. Valiokunta korostaa toimivan ja kestävästä liikenneinfrastruktuurin merkitystä etenkin Itä-Suomen kehittämiselle.

Raideverkosto

(13) Liikenneinvestointien kannalta hallituksen määräaikainen investointiohjelma on hyvin merkittävä. Riittävät ja oikein kohdennetut investoinnit perusväylänpitoon ja uusiin väylähankkeisiin ovat perusedellytys kaiken raideliikenteen kasvulle ja kilpailun edistämiseksi. Asiantuntijakuulemisissa investointeja Savon radan nopeuden ja kapasiteetin noston toteutukseen vuosina 2026—2029 on pidetty hyvinä.

(14) Asiantuntijakuulemisissa tärkeimpänä rataverkon kehittämishankkeena on pidetty pääradan eli Helsinki—Oulu-rataosuuden välityskyvyn ja palvelutason parantamista. Se parantaa henkilöjunaliikenteen ja teollisuuden rautatiekuljetusten kilpailukykyä ja tehokkuutta koko maassa. Pääradan kehittämisellä on myös huoltovarmuutta vahvistava merkitys.

(15) Tiukkojen kehysraamien vuoksi on pidetty tärkeänä sopia rahoituksesta mittavimmille, yli vaalikausien meneville hankkeille. Tällaisena hankkeena on pidetty esimerkiksi Lentorataa, joka mahdollistaisi junaliikenteen kasvun ja parantaisi maakuntien saavutettavuutta.

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp

Rail Nordica. (16) Hallitus esittää vuosien 2026—2029 julkisen talouden suunnitelmassa 20 miljoonaa euroa hankkeelle, jossa aloitetaan suunnittelu eurooppalaisen raidelevyden ulottamisesta Ruotsista Suomeen. Euroopan laajuista TEN-T-liikenneverkkoa koskevassa asetuksessa on vaatimuksia siitä, että jäsenmaat selvittävät, suunnittelevat ja edistävät eurooppalaista raidelevyettä. Tämä koskee erityisesti niitä EU-maita, joissa nykyinen raideleveys poikkeaa eurooppalaisesta.

(17) Suomen raideleveys on 90 millimetriä muuta Eurooppaa leveämpi. Eurooppalaisen raidelevyden ulottaminen Ruotsista Suomeen varmistaa tehokkaat raidekuljetukset Pohjoismaiden välillä ja kytkee Suomen yhä tiiviimmin länteen.

(18) Hankkeen ensimmäisessä vaiheessa suunnitellaan yhteys Haaparanta-Tornio-rajanylityspaikalta Kemiin. Suunnitteluhanke alkaa vuonna 2025. Rail Nordican rakentamiskustannukset Pohjois-Suomen perukoilta Ouluun saakka ovat alustavan arvion mukaan kokonaisuudessaan yli 1,5 miljardia euroa.

Maakuntalennot

(19) Puoliväliriihen pöytäkirjamerkintöjen mukaan hallitus turvaa maakuntalentojen jatkumisen ostoliikenteenä alkuvuoteen 2028 saakka Joensuuhun, Jyväskylään, Kajaaniin, Kemi-Tornioon, Kokkola-Pietarsaareen, Savonlinnaan sekä Poriin. Tämän lisäksi Ahvenanmaan maakunnan hallitus on esittänyt, että olisi tarvetta saada nostettua nykyisen markkinaehtoisen lentoliikenteen palvelutasoa ostoliikenteenä Maarianhaminan ja Helsingin välillä hankkimalla lisälentoyhteyksiä Helsinkiin. Valiokunta kantaa huolta näistä lentoyhteyksistä etenkin, koska pöytäkirjamerkinnöissä todettuihin asioihin ei ole vielä osoitettu määrärahaa vuosien 2026—2029 kehyspäätöksessä.

Merenkulku

(20) Pöytäkirjamerkinnöissä mainitaan myös, että kompensoidaan hallitusohjelman mukaisesti Merenkurkun laivaliikenteen päästökauppakuluja, tukimuodossa tai investointituella. Saadun selvityksen mukaan asialle löydetään ratkaisu ennen vuodenvaihdetta 2025.

Joukkoliikenne sekä kävely ja pyöräily

(21) Asian käsittelyn yhteydessä on painotettu myös kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen riittävän rahoituksen ylläpitämisen tarvetta.

Hallinto

(22) Puoliväliriihen päätöksellä hallintoon tehdään pysyvä 130 miljoonan euron lisäsäästö vuodesta 2026 alkaen. Hallituksen puoliväliriihessä päätettyjen lisäsäästöjen kohdentumisesta ei ole vielä päätetty, ja näiden vaikutus Traficom ja Väyläviraston toimintaan on vielä tarkentumatta. Toimintamenoleikkaus rajoittaa virastojen edellytyksiä hoitaa tehtäviään ja vastaanottaa uusia tehtäviä. Toimintamenoleikkaukset tarkoittavat merkittävää säästötarvetta virastojen budjettira-

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp

hoitteiselle toiminnalle. Virastoissa joudutaan arvioimaan, miten tehtäviä hoidetaan, mistä tehtävistä voidaan luopua ja mitä tehtäviä voidaan hoitaa aiempaa kevyemmin.

(23) Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenoihin on julkisen talouden kehyksissä vuosille 2026—2029 osoitettu tuottavuustoimenpiteinä noin 14 miljoonaa euroa vuosittaista vähennystä. Tämä on 14 prosenttia viraston budjettirahoitteisten toimintamenojen kokonaisuudesta. Toimintamenokehysten pienentyessä virastolle on merkittävä haaste ottaa haltuun uusia tehtäviä, joita virastolle on jo osoitettu ja joita virastolle ennakoitaan tulevan edelleen lisää sekä kansallisesta että kansainvälisestä sääntelystä.

(24) Valiokunta kantaa huolta virastojen resurssien riittävydestä ja pitää tärkeänä, että seurataan määrärahojen ja henkilöresurssien riittävyttä erityisesti silmällä pitäen kriittisiä toimintoja.

Kyberturvallisuus

(25) Liikenne- ja viestintävirastolla on laaja toimiala, ja siinä tapahtuvat toimintaympäristön muutokset sekä liikenteen että viestinnän yhteyksissä ja toimintaedellytyksissä voivat muuttua nopeastikin. Virasto omalta osaltaan vastaa liikenteen ja viestinnän sektorilla yhteiskunnan varautumisen ja toimintakyvyn varmistamisesta. Näin ollen on tärkeää varmistaa riittävä resursointi kriittisiin tehtäviin, muun muassa NIS 2 -direktiivistä aiheutuviin tehtäviin. Virasto on asiantuntijakuulemisessa painottanut, että Kyberturvallisuuskeskuksen toiminta on budjettirahoitteista. Siten säästöt kohdistuvat myös sen toimintaan, mikä väistämättä heikentää kansallista kyberturvallisuutta. Nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa valiokunta pitää heikentynyttä kansallista kyberturvallisuutta erittäin huolestuttavana.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp

Helsingissä 16.5.2025

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas
jäsen Pekka Aittakumpu ps
jäsen Marko Asell sd
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Atte Harjanne vihr
jäsen Petri Huru ps
jäsen Aleks Jäntti kok
jäsen Vesa Kallio kesk
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Mats Löfström r
jäsen Anna-Kristiina Mikkonen sd
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Martin Paasi kok
jäsen Pinja Perholehto sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp
Eriävä mielipide 1

Eriävä mielipide 1

Perustelut

Hallituksen liikennepolitiikka rakentuu edelleen kertaluonteisen investointiohjelman varaan, jonka rahoitus riippuu valtionomaisuudesta tulouttamisesta. Rahoitusta ei voi pitää näin kestäväenä korjausvelan taittamisen kuin väyläinvestointienkaan kannalta. Hallituksen linjan kestämyyttä korostavat hallituksen päättämät kehysleikkaukset uusille investoinneille seuraavalle hallituskaudelle. Hallitusta ei voi kiitellä hyvästä taloudenpidosta leikatessaan seuraajaltaan tietäen varsin hyvin omienkin päätöstensä aiheuttamat investointipaineet seuraavalla vaalikaudella yhdistettynä korkeaan kustannustasoon, laskeviin valtion tuloihin ja merkittäviin panostustarpeisiin muun muassa puolustuksen osalta. Orpon hallituksen liikennepolitiikka on ongelmien potkimista tulevaisuuteen.

Korjausvelan kasvu kiihtyy

Selonteon mukaan perusväylänpidon lisärahoitus korjausvelan purkamiseksi laskee hallituksen investointiohjelman kertaluonteisen rahoituksen vähentymisen myötä vuonna 2026 noin 80 miljoonalla eurolla kuluvaan vuoteen verrattuna. Hallituksen ennätysvuoteen 2024 verrattuna lisärahoituksesta on jäljellä alle puolet. Liikenneväylien yhteenlaskettu korjausvelka on jatkanut kasvuaan koko hallituskauden lisärahoituksesta huolimatta, ja nyt rahoituksen hiipuessa korjausvelan kasvu kiihtyy.

Nykyisen hallituksen euromääräisesti korkeita panostuksia arvioitaessa täytyy huomioida maarakennuskustannusindeksin noin 30 prosenttia nousu vuosien 2020—2024 välillä ja tasaantuminen korkealle tasolle. Kustannustason nousu on käytännössä laskenut ostovoimaa sadoilla miljoonilla euroilla. Hallitus on tällä kaudella panostanut tieverkon päällysteiden korjaamiseen korjausvelkarahoitustaan, jossa kustannustason kasvu on vielä voimakkaampaa ja tulosten saaminen on tullut aiempaa kalliimmaksi.

Käynnissä olevan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen lausuntokieroksella käynyt virkamiesesitys lähtee perusväylänpidon rahoituksen lisäämisestä vasta kehyskauden lopulla seuraavan hallituksen toimesta.

Hallituksen investointiohjelman rahoituskupla kasvaa

Selonteon julkisen talouden suunnitelmassa hallituksen kertarahoitteista investointiohjelmalla liikennehankkeiden osalta kasvatetaan 300 miljoonalla, josta 100 miljoonaa on uutta rahaa valtion omaisuustuloista rahoitettavaksi ja 200 miljoonaa on jo kehyksessä olevan muun muassa perusväylänpidon rahoituksen uudelleennimeämistä osaksi hallituksen investointiohjelmalla kasvutoimenpiteenä. Kuvaavaa hallituksen investointiohjelman osalta on, ettei sen lopullisesta rahoitustavasta valtion omaisuustuloilla ole mitään tietoa, mutta valmistaudutaan jo lisärahoittamaan hankkeiden ylittyneitä kustannuksia.

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp Eriävä mielipide 1

Kaikkiaan on kyse jo yli 4 miljardin kokonaisuudesta, josta on valtaosin tehty jo talousarviopäätökset. Hankkeiden tarpeellisuudesta valtaosin vallitsee yksimielisyys, muttei hankkeita voi tällä hetkellä arvioida rahoituslähteen näkökulmasta. Tämä on eduskunnan budjettivallankin osalta jo ongelmallista. Valtionomaisuudesta rahoituksen löytämistä ei palvele pitkittynyt matalasuhdanne tai mahdollinen kauppasota. Jää nähtäväksi, joutuuko valtio esimerkiksi myymään tuottavaa omaisuutta heikolla hinnalla lisävelkaantumisen estämiseksi. Tämä asettaisi kasvuinvestoinnit uuteen valoon.

Hallituksen investointiohjelman kasvuvaikutuksia haittaa myös hankkeiden hidas käynnistyminen. Monet kuluvan vuoden talousarviossa käynnistyneet hankkeet saivat vain nimellisen rahoituksen tälle vuodelle ja käytännössä alkavat vasta ensi vuonna. Hallitus ilmoitti puoliväliriihesään aikaistavansa jo päätettyjen hankkeiden rahoitusta 190 miljoonaa tälle vuodelle vuosilta 2026 ja 2027. Näiden kohdentumisesta ei ole tehty vielä esityksiä. Rahoitusratkaisun lykkääntyminen ei ainakaan nopeuta hankkeiden toteutusta. Kehyksissä sitomatonta määrärahaa uusille hankkeille on jäljellä 2 miljoonaa vuosille 2026—2027 Väyläviraston valiokunnalle antaman selvityksen mukaan.

Virastojen resurssit

Kehysriihessä päätettiin 130 miljoonan lisäsäästöstä julkisen talouden tehostamisella. Hallinnonalan virastoista etenkin Liikenne- ja viestintäviraston resurssien riittävyys toistuu säännöllisesti ja tulee ilmi sidosryhmiltä myös lainsäädännön lausuntokierroksilla. Etenkin viraston turvallisuus-toiminta ja Kyberturvallisuuskeskus ovat pääsääntöisesti budjettirahoitteisia, ja 14 prosentin tehostamisleikkaus määrärahoihin haastaa laadukkaan toiminnan järjestämistä.

Jo vuosia viraston valvontatehtävät ovat lisääntyneet muun muassa EU-lainsäädännön myötä, mutta täysin uudetkin tehtävät on katettu aiemmalla määrärahalla. Tehostaminen on ollut käynnissä ilman hallituksen päätöksiä budjetointikulttuurin myötä. Liikenne- ja viestintäviraston rooli liikenteen ja viestinnän valvovana turvallisuusviranomaisena huomioiden riittävät resurssit näiden kriittisten toimintojen turvaamiseen olisi huomioitava tehostamisohjelmasta huolimatta.

Maakuntalentojen tulevaisuus on turvattava riihipäätöksen mukaisesti alkuvuoteen 2028.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 16.5.2025

Marko Asell sd
Anna-Kristiina Mikkonen sd
Pinja Perholehto sd

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp Eriävä mielipide 2

Eriävä mielipide 2

Perustelut

Eriävässä mielipiteessämme keskitymme asiantuntijakuulemisiin tukeutuen analysoimaan puheena olevaa JTS-selontekoa, vaikka väyläpolitiikan suurin ongelma on tällä hetkellä tulevaisuuden vision puuttuminen. Toisin sanoen geopoliittisten muutosten ja suurvaltasuhteiden jännittymisen vuoksi millaista väyläpolitiikkaa Suomen pitäisi harjoittaa, jotta emme näivettyisi pussinperäksi Euroopan nurkassa.

Hallitus on kirjannut ohjelmaansa lupauksen tehdä edeltäjiään parempaa väyläpolitiikkaa. Keskustan valiokuntaryhmän mielestä hallituksen väyläpolitiikkaa voidaan perustellusti luonnehtia sekavaksi ja vastuuttomaksi. Hallitusohjelman hyviltä kuulostavat tavoitekirjaukset ja hallituksen pitkän aikavälin rahoituspäätökset eivät kohtaa toisiaan.

Niin kuluva vaalikauden kahtena viimeisenä vuotena kuin kehyskaudella 2026—2029 väylärahoitus on laskemassa, vaikka kustannustason arvioidaan nousevan. Samalla kehysten ulkopuolisten ja valtion tuottavan omaisuuden myyntituloilla rahoitettavien hankkeiden osuus väylärahoituksessa on kasvanut huolestuttavan suureksi. Äskeisessä kehysriihessään hallitus päätti kasvat-
taa lisää tuota osuutta.

Vastoin omia lupauksiaan hallitus tekee suurinta osaa Suomesta näivettävää väyläpolitiikkaa. Se on luomassa valtion väyläpolitiikkaan täysin vääränlaista toiminta- ja rahoituskulttuuria. Sen korjaaminen tulevilla hallituskausilla tulee olemaan hankalaa, koska hallitus on painamassa kehysrahoituksen minimiin erityisesti kehittämishankkeissa. Kansantaloudellisesti katsottuna ei ole viisasta myydä vaalikaudesta toiseen valtion omaisuutta samoilla määrillä kuin mitä hallitus on nyt tekemässä.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisiin nojautuen tuomme esiin julkisen talouden suunnitelman 2026—2029 keskeisimmät ongelmakohdat liikenne- ja viestintävaliokunnan vastuualueilta. Mielistämme hallitukselta olisi kaikki syy edellyttää toimimaan hallitusohjelmakirjausten mukaisesti.

Pyydämme eduskunnan valtiovarainvaliokuntaa ottamaan tulevassa mietinnössään kantaa erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

- hallitus on leikannut pitkäjänteistä väylärahoitusta ja kompensoinut sitä kertaluonteisella lyhytaikaisella rahoituksella olettaen LJS 12 -suunnitelmassa, että seuraava hallitus korottaa kehysrahoituksen kehyskauden 2026—2029 jälkeen
- väylärahoituksen vuotuinen epätasaisuus ja korjausvelan huomattava kasvu
- väyläpolitiikan harjoittaminen yli 4,5 miljardin euron investointiohjelmalla, joka rahoitetaan valtion omaisuuden myyntituloilla. Investointiohjelmasta jopa yli 3 miljardia euroa koskee väyliä
- millaisia lisäkustannuspaineita investointiohjelman mukanaan tuomat uudet väylät aiheuttavat perusväylänpidon riittävälle rahoitukselle
- Länsiradan rahoituksen mahdollisesti muuttuvat reunaehdot

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp
Eriävä mielipide 2

- poikittaisliikenneyhteyksien kehittämisen laiminlyöminen
- lupaus maakuntalentojen jatkumisesta ostopalveluliikenteenä ilman, että hallitus on osoittanut siihen rahoitusta
- laajakaistaohjelman lakkauttamisen / toimimattomien laajakaistayhteyksien vaikutukset ihmisten yhdenvertaisuudelle ja Suomen talouskasvulle
- niin sanotun tuottavuusohjelman vaikutukset liikenne- ja viestintäministeriön alaisten virastojen suorituskykyyn (erityisesti Liikenne- ja viestintävirasto) samaan aikaan, kun niille on määrätty lisätehtäviä geopoliittisen tilanteen vaikeutuessa.

Hallitus on rikkonut väylien pitkäjänteisen suunnittelu- ja rahoitusjärjestelmän

Kuluneella vaalikaudella hallituksen väyläpolitiikka on ollut kauttaaltaan erittäin ongelmallinen. Jo ohjelmassaan hallitus ei ottanut huomioon vuonna 2021 parlamentaarisesti hyväksyttyä 12-vuotista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, jossa määritellään pitkäjänteisen väyläpolitiikan tavoitteet ja painopisteet rahoitustarpeineen. Pitkäjänteisen väylästrategian toteuttamiselta putosi samalla rahoitus pohja, kun kehysvaikutteisia väylämenoja on leikattu ensin hallitusohjelmassa ja myöhemmin kehys- ja budjettiriihissä.

Samoin on käymässä myös ensi syksynä tehtävälle liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitykselle, joka on jo pahasti myöhässä. Hiljattain lausuntokierroksella ollut luonnosta ollaan päivittämässä hallituksen huhtikuisten kehysriihipäätösten mukaiseksi ilman, että työ olisi aitoa parlamentaarista työryhmyötä.

Yhteenvetona toteamme, että hallitus ei edes pyri harjoittamaan pitkäjänteistä väyläpolitiikkaa, vaan se on tekemässä parhaimmillaankin vain puolen eduskuntavaalikauden väyläpolitiikkaa keskittyen hyvin poikkeuksellisilla rahoituskeinoilla käynnistämään lukumääräisesti mahdollisimman monia väylien investointi- ja kehittämishankkeita, luomaan mielikuvaa korjausvelan taittamisesta sekä ohjaamaan kertaluonteista lisärahoitusta tienpäällystysohjelmiin unohtaen, että perusväylänpitoon kuuluu paljon muutakin kuin uuden pikipinnan levittämistä.

Poukkoileva sekä epätyypillinen väylärahoitus luo epävarmuutta ja aiheuttaa lisäkustannuksia

Valiokuntakuulemisissa tuotiin vahvasti esiin, että perusväylänpidossa ja väyläverkon kehittämässä pitäisi tavoitella ennakoitavaa ja tasaista rahoitustasoa. Se edesauttaisi väylänpidon pitkäjänteistä suunnittelua, kilpailuttamista ja urakoiden toteutumista sekä inframarkkinoiden toimivuutta. Historiasta tiedämme, että liian monien hankkeiden käynnistäminen kumuloi kustannustennousut liian suuriksi sekä aiheuttaa rakentamiselle viivästyksiä ja merkittäviä lisärahoitustarpeita.

Asiantuntijalausuntoihin nojautuen haluamme tuoda esiin poukkoilevan väylärahoituksen ongelmallisuuden sekä epätyypillisen väylärahoituksen riskit, kun pitkäjänteistä väylärahoitusta leikataan ja sitä korvataan investointiohjelmalla, jossa rahoitus on kertaluonteista ja edellyttäisi valtion tuottavan omaisuuden myyntiä jopa miljardeilla euroilla. Katsomme myös, että vastuullinen hallituspolitiikka edellyttäisi pitkäjänteisyyttä ilman, että tiedossa olevia haasteita lykätään seuraavalle hallitukselle tai niitä omilla toimillaan jopa vaikeutetaan, kuten nyt on käymässä.

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp Eriävä mielipide 2

Perusväylänpito. Perusväylänpidon vuosittainen määräraha on vaihdellut huomattavasti varainhoitovuosina 2024—2025. Vaihtelu jatkuu myös nyt ehdotetulla kehyskaudella 2026—2029. Vielä vuonna 2024 perusväylänpidon määräraha oli 1,566 miljardia euroa, jolla huonokuntoisten väylien niin sanottu korjausvelka saatiin lähes pysäytettyä. Vuonna 2025 määrärahaa nostettiin 1,605 miljardiin euroon, jonka jälkeen on tapahtumassa suoranaisten romahdus kehyskauden loppua kohti mentäessä kolmelle viimeiselle varainhoitovuodelle. Vuosina 2027—2029 perusväylänpidon rahoitus olisi enää 1,286 miljardia euroa.

Valiokunnan kuulemien asiantuntijoiden mukaan väylien yhteenlaskettu korjausvelka nousisi hallituksen ehdottamalla vuotuisella rahoitustasolla nykyisestä 4,2 miljardista eurosta jopa yli 5 miljardiin euroon, mikä on vastoin hallituksen ohjelmassaan myös itselleen asettamien tavoitteiden puhumattakaan siitä, mitä se viestii julkisuuteen.

Valiokunnan kuulemien asiantuntijoiden ohella haluamme myös tähdentää, että korjausvelka ei kata palvelutasopuutteita (investointivelka), kuten esimerkiksi maanteiden leventämisistä, mäkien ja mutkien oikaisua, lisäkaistojen ja lisäraiteiden rakentamista tai liittymien parantamista eikä myöskään uusien lakisäätteiden velvollisuuksien täyttämisen kustannuksia. Siksi hallituksen linja käynnistää korjausvelkarahoilla mahdollisimman paljon pelkkiä tienpäälystysohjelmia uhkaa kasvattaa korjausvelan hallitsemattomaksi.

Investointi- ja kehittämishankkeet. Parhaimmillaan liikenneverkon kehittämishankkeet tukevat sekä kansalaisten arkea että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja ovat usein yksi suurten elinkeinoelämän investointihankkeiden toteutuksen perusedellytyksistä.

Väyläverkon kehittämisinvestointien määrärahasoksi esitetään kehyskaudella 2026—2029 vuosittain yhteensä noin 574—421 miljoonaa euroa. Väyläverkon kehittämismomentin määrärahat olisivat puolestaan vuosittain 518—346 miljoonaa euroa. Kehyksen määrärahat sisältävät myös ylläpitovaiheessa olevat elinkaarihankkeet (100—54 miljoonaa euroa).

Vuodelle 2026 nimeämätön hankevaraus on pyöreät nolla euroa, koska koko rahoitus on sidottu hallituksen jo päättämiin hankkeisiin. Kehysvuosien 2027—2029 osalta hankevaraukset ovat vain 2 miljoonaa euroa, 43,8 miljoonaa euroa ja 53,2 miljoonaa euroa. Tästä huolimatta hallitus kasvatti äskeisessä kehysriihessään kehysvaikutteisia väylämenoja.

Investointiohjelma. Hallitus kirjasi ohjelmaansa yhteensä neljän miljardin euron investointiohjelman, jota se kasvatti äskeisessä kehysriihessään 4,5 miljardiin euroon. Siitä 4,2 miljardia euroa rahoitetaan pääosin valtion omaisuuden myyntituloilla ja vain noin 0,3 miljardia euroa kehyskauden puitteissa. Valtaosa investointiohjelman panostuksista, yli 3 miljardia euroa, kohdentuu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle erilaisiin väylähankkeisiin, väyläverkon kehittämiseen sekä korjausvelan purkuun.

Tähän mennessä hallitus on myöntänyt valtuuksia uusien väylien investointi- ja kehittämispäätöksille, mutta varsinainen rakentamishankkeiden rahoitus vielä puuttuu. Huomattavaa on myös, että Savon radan kunnostamisen määrärahoja sekä erityisesti Karjalan radan kehittämishankkeiden rahoitusta on leikattu hallitusohjelmassa luvattua. Toisin sanoen hallitus on uudelleenkohdentanut rahoitusta muihin investointiohjelman ulkopuolisiin hankkeisiin, jotka eivät muutoinkaan ole osuneet muun

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp Eriävä mielipide 2

muassa Etelä-Savon maakuntaan eikä Kainuuseen. Hallituksen on silloin turha puhua koko maan liikenneväylien kehittämisestä.

Valiokuntakuulemisissa ilmeni, että hallitus olisi sitoutunut rahoittamaan kokonaan päättämänsä kaikki uudet investointihankkeet. Tämä tarkoittaisi sitä, että hallituksen pitäisi myydä ennen toimikautensa päättymistä valtion tuottavaa omaisuutta 4,2 miljardilla eurolla tai rahoittaa ne lisävelanotolla, jos valtion omaisuuden myynti vallitsevassa markkinatilanteessa ei olisi järkevää. Kolmantena vaihtoehtona olisi, että hallitus peruusi sellaiset hankkeet, joille se ei onnistu saamaan rahoitusta.

Keskustan valiokuntaryhmä tähdentää, että hallituksen on kannettava vastuunsa hallitusohjelmassa kirjaamansa ja myöhemmin hankekohtaisesti päättämänsä investointiohjelman rahoituksesta loppuun saakka. Yhdenkään hankkeen rahoitusta ei tule siirtää seuraavan hallituksen vastuulle.

Länsiradan rahoitukseen sisältyvässä kustannus- ja velkapommi

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti joulukuussa 2023 reunaehdoista, joilla valtio osallistuu Länsiradan (aik. Turun tunnin juna) rahoitukseen. Hanke on kirjattu hallituksen investointiohjelmaan.

Joulukuussa 2023 tehdyn päätöksen mukaan valtion rahoitusosuus Länsiradan ensimmäisen vaiheen rakentamisesta (kokonaiskustannusarvio 1,3 mrd. euroa) olisi 51 prosenttia eli 400 miljoonaa euroa. Hankeyhtiön kuuden osakaskunnan osuus kustannuksista olisi 49 prosenttia eli euroäärältään samansuuruinen. Lisäksi hankeyhtiö hankkisi ulkopuolista rahoitusta 500 miljoonalla eurolla.

Osakaskunnat ovat pitäneet maksuosuuksiaan liian suurina. Ne eivät ole tehneet päätöksiä osallistumisestaan ja maksuehdoista Länsiradan rakentamiseen. Länsirata-yhtiö on ilmaissut valmiutensa käynnistää rakentaminen vuoden 2027 alusta.

Hallituksen sisältä hankkeesta on annettu ristiriitaisia tietoja. Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranteen (ps.) mukaan kuntien väliset neuvottelut olisivat keskeytyneet maaliskuussa 2025. Pääministeri Orpo (kok.), joka on ottanut hankkeen erityisluokituksen, on taas sanonut neuvottelujen edenneen. Kehysriihessään huhtikuussa 2025 hallitus ei ilmeisesti ole käsitellyt Länsirata-kysymystä lainkaan, koska se puuttuu eduskunnalle annetusta JTS-selonteosta.

Mediatietojen (HS 3.5.2025) mukaan kunnat olisivat esittäneet sopimusta, joka poikkeaisi olennaisesti hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunnan joulukuussa 2023 tekemästä päätöksestä. Kunnat olisivat ehdottaneet, että valtio maksaisi kokonaan hankkeen ensimmäisten vuosien rakentamiskustannukset. Lisäksi kuntien mallissa edellytettäisiin, että valtion pitäisi sitoutua hankeyhtiön 500 miljoonan euron ulkoisen rahoituksen hankkimiseen ennen kuntien ja valtion sopimuksen allekirjoittamista. Kunnat olisivat vaatineet myös, että jos valtio myöhemmin vetäytyisi Länsiradasta, sen tulisi maksaa kunnille korvausta eli palauttaa kuntien maksamia osuuksia.

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp Eriävä mielipide 2

Muistutamme, että jos valtion rahoitusta käytetään ennen kuntien rahoitusosuutta, muihin liikennehankkeisiin kaavailut rahat menisivät ensi vuonna pitkälti Länsiradan rakentamiseen. Moni hanke muualla Suomessa jäisi silloin rakentamatta.

Ongelma tulisi myös siitä, kuinka hallitus hoitaisi rahoituksen, jossa se ottaisi valtiolle taloudellisia vastuita suunniteltua enemmän. On riski, että valtion omaisuutta jouduttaisiin myymään alihintaan tai kattamaan rahoitusosuus ottamalla lisävelkaa tilanteessa, jossa hallitus ei ole saamassa Suomen velkaantumista kuriin. Lisäksi olisi hyvä muistaa, että kysymys on vasta Länsiradan rakentamisen ensimmäisestä vaiheesta, jossa uutta rataa rakennetaan Turku—Salo- sekä Lohja—Espoo-osuuksille. Toista vaihetta, joka koskisi oikoradan rakentamista kahden edellä mainitun rataosuuden liittämiseksi toisiinsa, ei hallitus edistä lainkaan. Tehtyjen arvioiden mukaan se olisi hankkeen kallein osa (kustannusarvio 1,9 mrd. euroa), johon hankeyhtiön osakaskunnilla on ollut vähiten kiinnostusta.

Johtopäätöksenä toteamme, että Länsirataan liittyy edelleenkin liian suuria ja pitkäaikaisia taloudellisia epävarmuuksia sekä kohtuuttoman suuria riskejä, että hallituksen kannattaisi ottaa ne valtiontalouden kannettavaksi, jossa lopulta valtio joutuisi rahoittamaan koko noin 3 miljardin euron hankkeen kustannusnoustuineen tilanteessa, missä hallitus ei ole turvannut esimerkiksi Suomen puolustukselle ja huoltovarmuudelle elintärkeitä reittejä Suomen sisällä ja Suomesta muualle.

Hallitus laiminlyö poikittaisliikenteen kehittämisen

Mielestämme vallitsevassa ajassa hallituksen tulisi kustannushyötysuhteeltaan kyseenalaisen ja vain henkilöliikenteelle tarkoitetun miljardiluokan raideinvestoinnin sijasta keskittyä kehittämään jo olemassa olevia raide- ja muita liikenneyhteyksiä sekä Suomen poikittaisliikennettä.

Esimerkiksi 14.5.2025 julkistetun selvityksen mukaan Pieksämäki—Savonlinna—Parikkala-rataosuuden liikennöitävyyden palauttaminen olisi merkittävä parannus koko Suomen raideliikenteen toimintavarmuudelle. Rataosuus yhdistäisi Savon ja Karjalan radat ja se toimisi erityisesti tavaraliikenteen varayhteytenä Kaakkois-Suomen teollisuuden raaka-ainekuljetuksille häiriötilanteissa, joissa liikennöinti olisi poikki Kouvolan itä- tai pohjoispuolelta. Samalla se parantaisi itä-länsisuuntaisia raideliikenneyhteyksiä ja mahdollistaisi henkilöliikenteen käynnistämisen välillä Pieksämäki—Savonlinna sekä parantaisi tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä myös normaalioloissa. Kokonaiskustannukset olisivat vain pieni murto-osa Länsiradan kustannuksista.

Maakuntalennot

Hallitus tiedotti 23.4.2025, että ”hallitus turvaa maakuntalentojen jatkumisen alkuvuoteen 2028 saakka”. Eduskunnalle myöhemmin annetun JTS-selonteon mukaan ”hallitus käynnistää neuvottelut kaupunkien kanssa maakuntalentojen jatkosta tavoitteena lentojen turvaaminen alkuvuoteen 2028 asti”.

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranteen (ps.) mukaan ”maakuntalennot jatkuvat varmasti, mutta meillä ei ole mitään rahoja valmiina” (STT 11.5.2025). Toisin sanoen hallitus on päättänyt

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp Eriävä mielipide 2

maakuntalentojen jatkumisesta ostopalveluliikenteenä, mutta ilman rahoitusta. Tämä on jälleen kerran yksi uusi esimerkki siitä, että hallituksen puheet ja rahoituspäätökset eivät kohtaa toisiaan.

Maakuntalentoja on tuettu ostopalveluliikenteenä Joensuuhun, Jyväskylään, Kajaaniin, Kemi-Tornioon ja Kokkola-Pietarsaareen osana koronapandemian taloudellisia tukitoimia. Tähän asti valtio on maksanut kokonaan ostopalveluliikenteestä aiheutuvat kustannukset. Nykyinen sopimuskausi on päättymässä keväällä 2026. Ministeri Ranteen mukaan seuraava sopimuskausi alkuvuoteen 2028 maksaisi yhteensä 33 miljoonaa euroa.

Keskustan valiokuntaryhmä haluaa tähdentää, että tavoite on palauttaa lentoliikenne edellä mainituille maakuntalentokentille markkinaehtoiseksi. Se vie oman aikansa. Hallitus on muutoinkin lupautunut tekemään talouskasvua vahvistavia toimenpiteitä. Sen olennaisena osana on saavutettavuus, jota myös toimiva lentoliikenne maakuntiin edustaa. Sen sijaan niiden lakkauttaminen tai edes epäily maakuntalentojen jatkumisesta olisi vahingollista alueiden talouksille.

Korostamme myös, että kunta—valtio-suhteessa luottamuksen kannalta olisi tärkeää, että hallitus pitäisi kunnille antamansa lupaukset. Kuntapolitiikassa hallitus ei ole kyennyt toteuttamaan kuntataloutta vahvistavia toimenpiteitä ja myös kunnat kärsivät taloudellisesti hallituksen epäonnistuneesta talous- ja työllisyyspolitiikasta. Hallitus on myös omana säästötoimenpiteenään jo siirtänyt kuntien maksettaviksi vastuullaan olevia tehtäviä.

Valtakunnallinen laajakaistaohjelma on palautettava

Hallitus lakkautti ensi töikseen Laajakaista kaikille -ohjelman huolimatta siitä, että maaliskuussa 2024 julkistetun asiantuntijaselvityksen perusteella vuonna 2010 käynnistetty ohjelma oli onnistunut yli odotusten. Siinä tähdennetään, että ilman valtion tukitoimenpiteitä laajakaistaverkkoja ei nouse koko Suomeen markkinaehtoisesti.

Selvityksen julkistamisen jälkeen liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne (ps.) aikoi perehtyä selvitykseen ja viedä asian johtamaansa ministerivaliokuntaan. Lupauksesta on kulunut jo yli vuosi, mutta mitään ei ole tehty.

Vallitseva ongelma voidaan kiteyttää siihen, että hallitus on ohjelmassaan luvannut toimivat laajakaistayhteydet sekä edistävänsä palvelujen digitalisoitumista. Se edellyttää sitä muun muassa hyvinvointialueilta sotepalveluissa.

Suomessa 3G-verkot on ajettu alas vuosina 2023—2024 uuden sukupolven laajakaistaverkkojen tieltä. Se on tuonut mukanaan katvealueita, jolloin ihmisillä on ollut vaikeuksia jopa soittaa puhelimella esimerkiksi hätäkeskuksiin. Alueelliset pelastusviranomaiset ovat myös tuoneet julki huolensa.

Äsken käydyn kehysriihen perusteella hallitus ei ole tarttunut jo vallitsevaan ja kansalaisia eriarvoistavaan ongelmaan. JTS-selonteossa ei ole lainkaan laajakaistayhteyksistä. Niistä on vain löyhä pöytäkirjamerkintä, jonka mukaan ”linjataan koko Suomen tietoverkkoyhteyksistä ja niiden kehittämisestä TUUTTI-hankkeessa 2025—2026.” TUUTTI-hanke taas on maaliskuussa 2025 perustettu hanke luoda digitalisaatiosta kestävä ja turvallista kasvua sekä kilpailukykyä vuoteen

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp
Eriävä mielipide 2

2037 asti. Hanke ei siis vastaa varsinkin maaseudulla ja harvan asutuksen alueilla jo vallitsevaan akuuttiin ongelmaan.

Virastoille asetetut tuottavuusohjelmat

Asiantuntijakuulemisissa Liikenne- ja viestintävirasto toi esiin, että viraston budjettirahoitteinen toimintamenokehys pienentyisi tuottavuussäästöjen takia noin 14 prosenttia aiempaan verrattuna, eikä kehukseen esitettyihin lisämäärärahaesityksiin ole saatu lainkaan rahoitusta. Virastolla on jo entuudestaan laajat vastualueet. Se vastaa omalta osaltaan liikenteen ja viestinnän sektorilla yhteiskunnan varautumisen ja toimintakyvyn varmistamisesta. Siksi olisi tärkeää varmistaa riittävä resurssointi kriittisiin tehtäviin, muun muassa NIS 2 -direktiivistä aiheutuviin uusiin tehtäviin.

Liikenne- ja viestintävirasto painotti myös, että Kyberturvallisuuskeskuksen toiminta on budjettirahoitteista. Siten säästöt kohdistuvat myös sen toimintaan, mikä väistämättä heikentää kansallista kyberturvallisuutta. Virasto totesi myös, että tuottavuussäästöjen aiheuttamat kehysleikkaukset ja samanaikainen uusien tehtäväkokonaisuuksien lisääntyminen aiheuttavat viraston toimintaan erittäin merkittäviä haasteita.

Keskustan valiokuntaryhmä esittää huolensa, että hallituksen tuottavuusohjelmiksi ristityt juustohöylämäiset leikkaukset jopa Suomen turvallisuudesta huolehtiville keskeisille virastoille muurentavat Suomen sisäistä ja ulkoista turvallisuutta samanaikaisesti, kun niiden tehtävät lisääntyvät ja vaikeutuvat.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 16.5.2025

Jouni Ovaska kesk
Vesa Kallio kesk

Valiokunnan lausunto LiVL 6/2025 vp
Eriävä mielipide 3

Eriävä mielipide 3

Perustelut

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2026—2029 ei turvaa riittävää rahoitusta liikenteen vihreälle siirtymälle, kuten panostuksiin joukkoliikenteen palvelutason tai kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Julkisen talouden suunnitelma ei riittävällä tavalla huomioi liikennepolitiikan keskeistä merkitystä ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, talouden uudistumisessa ja kansanterveyden edistämisessä.

Puoliväliriihen pöytäkirjamerkintöjen mukaan hallitus turvaa maakuntalentojen jatkumisen ostoliikenteenä alkuvuoteen 2028. Tällaiset 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.

Myös linjaus Merenkurkun laivaliikenteen päästökauppakulujen kompensoinnista on ongelmallinen ilmastotavoitteiden näkökulmasta ja todennäköisesti kallis ja kustannustehoton tapa tukea laivaliikennettä.

Hallintoon kohdistuvat jäykät ja tiukat leikkauspaineet ovat ongelmallisia hallinnonalalla, jolla teknologinen muutos etenee nopeasti ja sekä turvallisuusympäristö että ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen edellyttävät merkittäviä uusia investointeja ja toimintatapojen muutoksia. Liialliset lyhyen tähtäimen säästöt voivat johtaa kasvaneisiin riskeihin ja kustannuksiin pitkällä aikavälillä sekä heikentää kykyä hyödyntää uutta teknologiaa täysimääräisesti, edistää hallinnonalalla Suomen kestävästä kasvusta ja kilpailukykyä ja varmistaa Suomen turvallisuus. Esimerkiksi Kyberturvallisuuskeskuksen rahoitusvaje uhkaa Suomen kykyä varautua yhteiskunnan toimintoja vaarantaviin uhkiin ja torjua niitä.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 16.5.2025

Atte Harjanne vihr
Timo Furuholm vas