

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2025—2028

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2025—2028 (VNS 2/2024 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten valtiovarainvaliokunnalle. Määräaika: 23.5.2024.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- yksikön johtaja Mikko Nygård, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava erityisasiantuntija Maria Torttila, liikenne- ja viestintäministeriö
- talousjohtaja Sirpa Korhonen, Liikenne- ja viestintävirasto
- osastonjohtaja Ari-Pekka Manninen, Väylävirasto

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä ja lähtökohdat

(1) Valiokunnan saaman selvityksen mukaan julkisen talouden tilanne on kokonaisuutena erittäin haastava, mikä edellyttää välttämättä säästötoimenpiteitä myös liikenteen ja viestinnän sektoreilla. Kehysriiheessä tehdyillä liikenne- ja viestintäministeriön pääluokkaan kohdistuvilla uusilla päätöksillä pyritään valtion lisävelkaantumisen pysäyttämiseen ja valtiontalouden vakauttamiseen. Valiokunta pitää perusteltuna, että rahoitusta koskevissa ratkaisuissa ja priorisoinneissa painotetaan muun muassa turvallisuutta, huoltovarmuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä koskevia näkökohtia.

(2) Valiokunta katsoo, että julkisen talouden suunnitelman rahoitustaso on haastava erityisesti liikenteen palvelutasoon kohdistuvien odotusten kannalta. Saadun selvityksen mukaan jatkossa liikennealan toimijoiden, kuntien ja toimialan virastojen tulee löytää entistä kustannustehokkaampia toimintatapoja liikenteen järjestämiseen ja esimerkiksi virastojen toimintaan. Valiokunta katsoo, että hyviä ja toimivia käytäntöjä on tarpeen etsiä myös kansainvälisen, erityisesti pohjoismaisen, yhteistyön kautta.

Valiokunnan lausunto LiVL 7/2024 vp

(3) Valiokunta toteaa, että jatkossa on tarpeen arvioida kattavasti valtion rahoitusta koskevien päätösten vaikutuksia asetettujen ilmastotavoitteiden toteutumiseen ja näiden tavoitteiden saavuttamisen kokonaiskustannuksiin.

(4) Asiantuntijakuulemisessa on pidetty positiivisina linjauksia raskaan tavaraliikenteen vinjetimaksusta sekä niin sanotun ammattidieselin käyttöönnotosta.

Perusväylänpito

(5) Julkisen talouden suunnitelman mukaan perusväylänpidon määräraha kehyskaudella 2025—2028 on vuosittain 1,285 miljardia euroa. Asiantuntijakuulemisessa on arvioitu, että perusväylänpidon määrärahataso on korjaustarpeiden ja kustannustason nousun kannalta niukka ja tilanne on siten erittäin haastava perusväylänpidon ja väylien korjausvelan hallinnan näkökulmasta.

(6) Valiokunta pitää positiivisena, että hallitusohjelmassa on linjattu 520 miljoonan euron rahoituksesta korjausvelan vähentämiseen osana hallituksen määräaikaista investointiohjelmaa, josta on jo osoitettu käytettäväksi vuoden 2024 talousarvioissa 250 miljoonaa euroa. Kehyspäätökseen vielä tässä vaiheessa sisällyttämättömän 270 miljoonan euron korjausvelkarahoituksen on arvioitu vähentävän korjausvelan kasvua noin 150 miljoonaa euroa.

(7) Asiantuntijakuulemisessa on kuitenkin kiinnitetty huomiota siihen, että maarakennuskustannusindeksin (MAKU-indeksi) 28 %:n nousu vuodesta 2020 maaliskuuhun 2024 vähentää väylänpidon ostovoimaa arviolta sadoilla miljoonilla euroilla. Saadun selvityksen mukaan kustannustason nousu on viime aikoina pysähtynyt, mutta kustannukset eivät kuitenkaan ole ainakaan vielä kääntyneet laskuun.

(8) Väylävirasto on arvioinut, että ehdotetulla rahoitustasolla nykyinen arviolta yli 4,3 miljardin euron korjausvelka kasvaa kehyskauden loppuun eli vuoden 2028 loppuun mennessä yli 5 miljardiin euroon.

(9) Valiokunta pitää korjausvelan kasvua erittäin valitettavana ja katsoo, että jatkossa Suomen väyläomaisuuden kunnossa pitämiseen on välttämätöntä löytää ratkaisuja. Valiokunta pitää mm. väyläverkkojen kunnan ja turvallisuuden säilymistä, teollisuuden tarpeiden, ympäristövaikutusten sekä korjausvelan hallinnan kannalta erittäin tärkeänä, että perusväylänpitoon osoitetaan riittävä rahoitus. Valiokunta on erityisen huolissaan alempiasteisen tieverkon kunnan kehittymisestä, koska saadun selvityksen mukaan käytettävissä olevalla perusväylänpidon rahoitustasolla joudutaan keskittymään ennen kaikkea keskeisten väylien päällysteiden kunnossapitoon. Valiokunta painottaa, että alempiasteisella tieverkolla on tärkeä merkitys myös huoltovarmuuden turvaamisen kannalta.

(10) Asiantuntijakuulemisessa on kiinnitetty huomiota myös siihen, että rahoitustaso vuosille 2025—2028 ei vastaa keväällä 2021 valmistuneen valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitustasoa ja tavoitteita. Valiokunta pitää keskeisenä, että perusväylänpidossa ja väyläverkon kehittämisessä tavoitellaan ennakoitavaa ja tasaista rahoitustasoa, millä voidaan edesauttaa väyläverkon pitkäjänteistä suunnittelua, markkinoiden toimintaa ja käynnissä olevien hankkeiden toteuttamisen kustannustehokkuutta.

Valiokunnan lausunto LiVL 7/2024 vp

Kehittämisinvestoinnit

(11) Väyläverkon kehittämisinvestointien määrärahataso on kehyskaudella vuosittain noin 420—303 miljoonaa euroa, ja se laskee kehyskauden loppua kohden. Saadun selvityksen mukaan hallituksen määräaikainen investointiohjelma sisältää merkittävän panostuksen liikenneinfrastruktuuriin, mutta näiden hankkeiden rahoitusta koskevia päätöksiä tehdään vasta vuoden 2024 toisen lisätalousarvioesityksen yhteydessä. Komission myöntämiä CEF-tukia investointeihin arvioidaan tässä vaiheessa saatavan noin 80 miljoonaa euroa kehyskauden aikana.

(12) Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että väyläverkon kehittämisen rahoitustaso hidastaa Väyläviraston laatiman väyläverkon investointiohjelman toteuttamista sekä liikennejärjestelmän saavutettavuutta, turvallisuutta ja tehokkuutta koskevien tavoitteiden saavuttamista. Valiokunta kantaa huolta suunniteltujen investointihankkeiden toteutumisesta ja kiinnittää huomiota siihen, että kehittämishankkeilla on merkitystä myöskin elinkeinoelämän alueellisia investointeja koskevan päätöksenteon kannalta.

(13) Valiokunta painottaa saamansa selvityksen perusteella, että rautateiden kulunvalvontaa koskevan Digirata-hankkeen toteuttamiseen ja rahoitukseen on tarpeen ottaa kantaa jo tämän vuoden aikana. Saadun selvityksen mukaan kyseessä on välttämätön investointi, jossa rataverkon turvalaitteet ja vanhentuva junien kulunvalvontajärjestelmä uudistetaan EU:n vaatimusten mukaisesti.

(14) Valiokunta kantaa huolta myös siitä, että raideyhtiöihin liittyvien investointihankkeiden rahoituksen ja toteutuksen tilanteesta ja aikatauluista ei ole tällä hetkellä saatavilla kattavaa tietoa.

Joukkoliikenne

(15) Julkisen henkilöliikenteen ostoihin ja kehittämiseen osoitetaan 107,4 miljoonaa euroa vuodelle 2025, 90,4 miljoonaa euroa vuodelle 2026 sekä 87,4 miljoonaa euroa vuodesta 2027 alkaen. Saadun selvityksen mukaan määrärahatason lasku johtuu määräaikaisten ilmastoperusteisten toimenpiteiden rahoituksen ja lentoliikenteen ostojen tuen poistumisesta.

(16) Valiokunta katsoo saamansa selvityksen perusteella, että rahoitustason alentumisella tulee olemaan selkeitä vaikutuksia kunnille aiheutuviin kustannuksiin ja viime kädessä sillä voi olla vaikutuksia joukkoliikenteen reittien tarjontaan, alueelliseen palvelutasoon ja jopa työvoiman liikkumiseen.

(17) Valiokunnan saaman selvityksen mukaan lentoliikenteen järjestämisen kokonaisuutta ja lentoliikenteen ostojen tuen mahdolliseen poistumiseen liittyviä näkökohtia on tarkoitus arvioida ja selvittää myöhemmin virkatyönä. Valiokunta korostaa lentoliikenteen keskeistä merkitystä eri puolille maata sijoittautuneen elinkeinoelämän tarpeiden sekä maakuntien yleisen elinvoimaisuuden ja saavutettavuuden kannalta.

Valiokunnan lausunto LiVL 7/2024 vp

Kyberturvallisuuden varmistaminen

(18) Hallinnonalan virastojen toimintamenoihin kohdentuu saadun selvityksen mukaan noin 12 %:n tuottavuussäästö. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto on esittänyt suunnitelman valmistelussa vuosille 2025—2028 lisärahoitustarpeena 6 miljoonaa euroa viraston lisääntyneisiin kyberturvallisuutta koskeviin tehtäviin. Viraston Kyberturvallisuuskeskuksen toiminta on budjettirahoitteista, ja saadun selvityksen mukaan viraston toimintaan kohdistuvien säästöjen arvioidaan näin ollen heikentävän kansallista kyberturvallisuutta.

(19) Valiokunta katsoo, että Liikenne- ja viestintäviraston kyberturvallisuuteen liittyvillä tehtävillä on keskeinen merkitys kansallisen turvallisuuden kannalta. Valiokunta pitää näin ollen erittäin tärkeänä, että viraston kyberturvallisuutta koskevien tehtävien rahoituksen riittävydestä huolehditaan myös jatkossa.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 22.5.2024

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Marko Asell sd
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Aleksi Jäntti kok
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Terhi Koulumies kok
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Mats Löfström r
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Pinja Perholehto sd
jäsen Anne Rintamäki ps
varajäsen Tere Sammallahti kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula

Valiokunnan lausunto LiVL 7/2024 vp
Eriävä mielipide 1

Eriävä mielipide 1

Perustelut

Valtioneuvoston selonteossa julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2025—2028 jatketaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahojen vähentämistä. Rahoitustason lasku on vaarantamassa monien hallitusohjelmassa sekä muissa liikennesektorin kehittämistä ohjaavissa asiakirjoissa esitettyjen tavoitteiden toteutumisen, kuten kestävien liikennemuotojen edistämisen, väyläverkon korjausvelan purkamisen sekä liikenteen päästöjen vähentämisen.

Huolimatta lisäpanostuksista korjausvelkaan korjausvelka tulee vain kasvamaan hallituskaudella. Kehyskauden lopussa asiantuntijalausuntojen mukaan olemme korjausvelan osalta jo yli 5 miljardissa, minkä taustalla on kustannustason voimakas nousu viime vuosina, joka syö korjausvelkarahoitusta. Riittämätön rahoitus tarkoittaa käytettävissä olevien varojen priorisointia, ja matalampien liikennemäärien alemmalle tieverkolle ei riitä rahoitusta kuin pakkotilanteissa. Korjausvelan kääntäminen vaatii kuitenkin suunnitelmallista ja ennakoivaa työtä.

Samalla hallitus esittää lisäleikkauksia kehittämishankkeiden sitomattomalle rahoitukselle, jolloin uusien liikennehankkeiden rahoitus jää täysin hallitusohjelmassa sovitun ja nimetyn kertaluontoisen investointipaketin varaan. Panostamalla etukäteen, hallituspuolueiden kesken, sovitun investointiohjelmaansa hallitus hylkää hyvässä yhteistyössä parlamentaarisesti valmistellun valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman työn sekä avoimeen valmisteluun ja tietoon perustuvan päätöksenteon tehokkaimmista hankkeista Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Hallitusohjelman investointipaketti sisältää useita hankkeita, joita ei ole arvioitu tehokkaimmiksi ja sisällytetty Väyläviraston liikennejärjestelmäsuunnitelman eli LJS-suunnitelman pohjalta valmistelemiin tehokkaisiin investointeihin. Hallituksenkin peräänkuuluttamat huoltovarmuus, elinkeinoelämän investointien tukeminen sekä mm. Nato-jäsenyyden myötä tulleet tarpeet kehittyvät ajassa, eikä yli vuosi sitten Säätytalolla sovittu investointilista palvele vaalikautta.

Hallitusohjelman pysyvä leikkaus kehittämishankkeisiin myös tuleville vaalikausille ei anna Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseksi sitä pitkäjänteistä kuvaa, minkä varassa voidaan rakentaa tulevaisuutta. Epävarma kertaluonteinen rahoitus sekä enintään nykytasoon leikattu rahoitus ei kerro kehityksestä tai hintojen noustessa edes nykytasosta, vaan taantuvasta liikennepoliitikasta, jossa kamreerimainen lähestymistapa estää kasvun ja kehityksen kohti 2030-lukua. Digiradan kaltaiset tulevaisuushankkeet tuovat mukanaan sekä turvallisuutta että tilaa kasvulle.

Hallitus on omalla aktiivisella toiminnallaan heikentänyt joukkoliikenteen edellytyksiä niin käyttäjien kustannusten kuin palvelutuottajien toimintaedellytysten kannalta, minkä lisäksi esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen osoitettu rahoitus on vain murto-osa suhteessa todelliseen rahoitustarpeeseen. Käyttäjien kasvavat tarpeet mm. keskittyvän palveluverkon ja ikääntyvän kansan vuoksi eivät kohtaa hallituksen julkisen talouden suunnitelmassa. Vastoin omia hallitusohjelmakirjauksiaan hallitus lykkää lentoliikenteen ostopalvelujen jatkoa puoliväliriiheen. Toistuva epävarmuus ei palvele alueellista elinkeinoelämää, matkailua taikka lentoliikenteen kehittymistä.

Valiokunnan lausunto LiVL 7/2024 vp
Eriävä mielipide 1

Hallinnon toimintamenot ovat aina julkisen talouden sopeutuksen työkalupakissa, mutta huomautamme kuitenkin lakisääteisten tehtävien riittävästä resurssoinnista, niin ettei leikkausten seurauksena synny lyhytnäköisyyden takia mittavampia vahinkoja. Kyberturvallisuudesta huolehtiminen on aikamme yksi keskeisistä hallinnonalan painopisteistä, mihin suhteutettuna virastoihin kohdistuvat säästöt heikentävät kansallisen kyberturvallisuuden varmistamista. Monella alalla riittävä valvonta myös mahdollistaa markkinan terveen kehittymisen ilman häiriöitä. Tehokas eli kykenevä ja valpas hallinto luo kansalaisille turvallisuutta ja taloudelle kasvua.

Liikenteen päästökehitys on polkenut paikallaan, ja tätä kehitystä hallitus on tukenut esimerkiksi fossiilisten käyttövoimien käyttöä vahvistavalla liikenne- ja veropolitiikalla. Riittävien ilmastotoimien puuttuminen liikennesektorilta on lisäämässä päästövähennysten tarvetta kohtuuttomasti muulla taakanjakosektorilla. Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokkaan kohdistuvissa päätöksissä korostetaan lisäsäästöjä, kun samalla tekemättömyys erityisesti liikenteen ympäristö- ja ilmastovaikutusten vähentämisessä on pitkällä aikavälillä vain kasvattamassa valtiolle koituvia kustannuksia, mikäli Suomi joutuu maksamaan täyttämättä jääneistä ilmastotavoitteista. Hallituksen esittämät vaihtoehtoiset päästövähennyskeinot loistavat poissaolollaan, eikä kestävä liikenteen verotuksen kokonaisuudistukseen etene.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 22.5.2024

Seppo Eskelinen sd
Marko Asell sd
Pinja Perholehto sd
Timo Furuholm vas

Valiokunnan lausunto LiVL 7/2024 vp
Eriävä mielipide 2

Eriävä mielipide 2

Perustelut

Hallituksen lupaus on ollut tehdä edeltäjiään parempaa väyläpolitiikkaa. Keskustan valiokuntaryhmän mielestä hallituksen väyläpolitiikkaa voidaan perustellusti luonnehtia sekavaksi ja vasuuttomaksi.

Hallitusohjelman hyviltä kuulostavat tavoitekirjaukset ja hallituksen pitkän aikavälin rahoituspäätökset eivät ole kohdanneet toisiaan. Niin kuluva vaalikauden kolmena viimeisenä vuotena kuin alkavalla kehyskaudella 2025—2028 väylärahoitus on laskemassa joka vuosi. Samalla kehysten ulkopuolisten ja valtion tuottavan omaisuuden myyntituloilla rahoitettavien hankkeiden osuus väylärahoituksessa kasvaa huolestuttavan suureksi.

Vastoin omia lupauksiaan hallitus tekee suurinta osaa Suomea näivettävää väyläpolitiikkaa ja on luomassa valtion väyläpolitiikkaan täysin vääränlaista toiminta- ja rahoituskulttuuria. Sen korjaaminen tulevilla hallituskausilla tulee olemaan hankalaa, koska hallitus on painamassa kehysrahoituksen minimiin erityisesti kehittämishankkeissa.

Hallitus on rikkonut väylien suunnittelu- ja rahoitusjärjestelmän

Hallituksen väyläpolitiikka on kauttaaltaan erittäin ongelmallinen. Hallitus ei ohjelmassaan ottanut huomioon vuonna 2021 parlamentaarisesti hyväksyttyä 12-vuotista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, jossa määritellään pitkäjänteisen väyläpolitiikan tavoitteet ja painopisteet rahoitustarpeineen. Sen sijaan jo hallitusohjelmassa väylärahoitukseen kohdistettiin leikkauksia, minkä jatkoksi hallitus esittää nyt puheena olevassa julkisen talouden suunnitelmassa lisäleikkauksia. Pitkäjänteisen väylästrategian toteuttamiselta on pudonnut rahoituspohja. Samoin on käymässä myös ensi keväänä liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitykselle, mikäli rahoitusleikkaukset jatkuvat. On olemassa suuri riski, että hallitus on palauttamassa väyläpolitiikan nelivuotisen hallituskauden mittaiseksi, jolloin väyläpolitiikalta katoaa pitkäjänteisyys ja strateginen ajattelu.

Toinen vieläkin suurempi virhe hallitukselta oli leikata väyliltä varmaa kehysrahoitusta ja paikata päätettyjä säästötoimia hallitusohjelmaan kirjatulla kertaluonteisella investointiohjelmalla, joka rahoitetaan myymällä valtion tuottavaa omaisuutta. Julkisen talouden suunnitelmassa kyseisiä vielä käynnistämättömiä hankkeita rahoituksineen ei ole kirjattu valtiontalouden kehyksiin. Kuitenkin hallitus on vain hieman yli kuukausi myöhemmin käymästään kehysriihestä tuomassa eduskunnalle kuluva vuoden toisen lisätalousarvion, jossa käynnistettäisiin investointiohjelmaan kirjattuja kehittämishankkeita, joita tässä vaiheessa ei enää lasketa kehyksiin. Koska kehysten ulkopuolisella investointiohjelmalla ollaan rahoittamassa investointi- ja kehittämishankkeita sekä perusväylänpitoa yhteensä jopa kolmella miljardilla eurolla, vääristää tällainen kikkailu vakavasti valtion perinteistä väylärahoitusjärjestelmää, tekee siitä entistäkin vaikeammin hallittavaa sekä luo yhä kasvavia pysyviä perusväylänpidon uusia rahoitustarpeita, jolloin väylien korjausvelka jatkaisi kasvuaan nykyistäkin jyrkemmin.

Valiokunnan lausunto LiVL 7/2024 vp
Eriävä mielipide 2

Kolmas suuri virhe hallitukselta on ollut tehdä väyläpolitiikkaa asiantuntija-arvioista välittämättä. Tästä surullisin esimerkki on jo ennen hallitusohjelmaneuvoitteluja taloudellisesti kannattamattomaksi arvioitu Turun tunnin juna -hanke, joka nykyisin tunnetaan Länsirata-hankkeena. Hallitus on pääomittamassa hankeyhtiötä 460 miljoonalla eurolla myymällä valtion tuottavaa omaisuutta, vaikka hankkeen ensimmäisen osuuden rakentamisvaiheen rahoitus on vielä auki, puhumattakaan Turku—Helsinki-yhteysvälin lopulta muodostavasta Salo—pääkaupunkiseutu-oikoradasta, joka on noin kolmen miljardin euron hankkeen kallein osa.

Väylien korjausvelka kasvussa

Turun tunnin junan toteuttamisen ohella hallituksen väyläpolitiikan ponnekkain lupaus oli taittaa huonokuntoisten väylien ns. korjausvelan kasvu. Asiantuntija-arvioiden mukaan tiestön korjausvelka ei kasvaisi tänä vuonna. Se johtuu siitä, että hallituksen kehysten ulkopuolisesta investointiohjelmasta 250 miljoonan euron lisäys perusväylänpitoon kohdennetaan kokonaan tiestön päällystämiseen eikä lainkaan esimerkiksi huonokuntoisten siltojen korjaamisiin, puhumattakaan raiteista ja vesiväylistä, joiden kunnon hallitus antaa rapistua. Tähteelle investointiohjelmaan kirjattusta yhteensä 520 miljoonan euron korjausvelkalisärahasta olisi jäämässä vaalikauden loppuvuosille vielä yhteensä 270 miljoonaa euroa, jonka ajankohdasta ja jaksottamisesta eri vuosille ei ole tietoa.

Väyläviraston arvion mukaan tiestön korjausvelka olisi kasvamassa ensi vuodesta eteenpäin. Kun se oli vuoden 2023 lopussa 2,6 miljardia euroa eikä se kasva tänä vuonna, korjausvelka olisi vuoden 2025 lopussa 2,8 miljardia euroa ja vuoden 2027 lopussa jo 3,1 miljardia. Raiteilla korjausvelka kasvaa vuoden 2027 loppuun mennessä joka vuosi 50 miljoonalla eurolla ja on silloin noin 2 miljardia euroa. Näin ollen kehyskauden loppuun mennessä korjausvelka olisi kasvamassa jo yli 5 miljardiin euroon.

Vaihtoehtoisesti hallituksella olisi mahdollisuus perua kannattamaton Turun tunnin juna -hanke ja kohdistaa siitä säästetty rahoitus huonokuntoisten väylien korjaamiseen. Hallitus on kuitenkin valinnut toisin. Se antaa väylien korjausvelan kasvaa ja on toteuttamassa taloudellisesti kannattamattomaksi arvioidun Turun tunnin junan hukkainvestoinnin.

Hallitus vääristää väylien kehittämisen rahoitusta

Väylien kehittämishankkeiden alun perinkin niukanlaisen rahoituksen kannalta julkisen talouden suunnitelmaan on kirjattu 30 miljoonan euron säästön aikaistaminen jo vuonna 2025 voimaan tulevaksi. Tämän lisäksi nimeämättömistä kehittämishankkeista oltaisiin vähentämässä 50 miljoonaa euroa vuonna 2026 sekä 55 miljoonaa euroa vuosina 2027 ja 2028.

Väylien kehittämismomentin määräraha olisi kehyskaudella 318,3 miljoonaa euroa vuonna 2025, ja se laskee 247,9 miljoonaan euroon vuonna 2028. Väylävirastolta saatujen tietojen mukaan toistaiseksi tehtyjen päätösten perusteella nimeämätön hankevaraus olisi tällä hetkellä 11 miljoonaa euroa vuodelle 2025, 88 miljoonaa euroa vuodelle 2026, 103 miljoonaa euroa vuodelle 2027 ja 125 miljoonaa vuodelle 2028.

Valiokunnan lausunto LiVL 7/2024 vp
Eriävä mielipide 2

Siksi valtiovarainvaliokunnan olisi kiinnitettävä erityinen huomio vääristyneeseen rahoitussuhteeseen, jossa pelkkiä kehittämishankkeita ollaan toteuttamassa yhteensä noin kahdella miljardilla eurolla budjettirahoituksen jäädessä toistuvien leikkausten jälkeen erittäin vaatimattomaksi.

Kyberturvallisuuden rahoituksesta ei ole varaa tinkiä

Valiokunnan kuulemien asiantuntijoiden mukaan osana julkisen talouden kehysvalmistelua vuosille 2025—2028 Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on esittänyt lisärahoitustarpeita kehyskaudelle vuosittain noin 6 miljoonalla eurolla viraston laajentuneisiin kyberturvallisuuden tehtäviin, joihin hallitus ei ole kehyksissään osoittanut lainkaan lisärahoitusta. Useimmat niistä liittyvät kyberturvallisuuteen. Lisäksi virastolle on tunnistettu olevan tulossa merkittävä määrä uusia tehtäväkokonaisuuksia, joihin ei ole saatu riittävää rahoitusta.

Hallituksen kehysriihessään viranomaistoimintaan kohdistamat säästöpäätökset ja -odotukset kohdistuvat myös sen Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien toimintaan tavalla, mikä väistämättä heikentää kansallista kyberturvallisuutta.

Keskustan valiokuntaryhmä painottaa, että Kyberturvallisuuskeskuksen toiminta on budjettirahoitteista. Kyberturvallisuudesta ei ole varaa tinkiä missään olosuhteissa.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitän,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 22.5.2024

Pekka Aittakumpu kesk