



Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Viite: Vuoden 2026 TAE (HE 99/2025 vp)

Talousarvioesitys vuodelle 2026

Kysymykset liikenne- ja viestintäministeri Ranteelle (kuultavana ti 11.11. klo 11.00)

Kysymys: Korjausvelka säilyy mittavana edelleen. Miten näette korjausvelan purkamisen mahdollisuudet vuonna 2026 ja siitä seuraavina vuosina ottaen huomioon myös uusimmat tiedot alan kustannustilanteesta?

Vastaus: Hallituksen määräaikaisesta investointiohjelmasta on ohjattu korjausvelan purkuun tähän mennessä 450 milj. euroa (250 M€ vuonna 2024 ja 200 M€ vuonna 2025), jolla korjausvelan kasvu on saatu selkeästi taittumaan. Vaikka korjausvelkaraha vähenee ensi vuonna 200 milj. eurosta 118 milj. euroon, on lisärahoitus silti merkittävä. Maarakennuskustannusindeksi on päälysteiden osalta laskenut viime kuukausina, mutta kokonaiskustannusindeksi on säilynyt vuoden 2022 nopean nousun jälkeen korkealla tasolla. Korjausvelan purkua tehdään erillisen korvamerkityn rahoituksen lisäksi usein myös kehittämishankkeiden yhteydessä. Hallituksen investointiohjelman hankkeista mm. Rantaradan kehittäminen Karjaa-Kauklahti välillä (80 milj. euroa), Karjalan radan kehittäminen (90 milj. euroa) sekä vuoden 2026 talousarvioesitykseen sisältyvä Pääradan kehittäminen, Riihimäki-Tampere (100 milj. euroa) sisältävät merkittävilta osin myös korjausta. Lisäksi miljardiluokan investointi rautateiden kulunvalvonnan modernisointiin (Digirata) niin ikään poistaa rautateiden teknisten järjestelmien korjausvelkaa satojen miljoonien edestä.

Kysymys: Mitkä ovat näkymät alemman tieverkon korjausvelan osalta? Niin valtion väylien kuin yksityisteiden.

Vastaus: Hallitusohjelman investointiohjelman erillisrahoituksen myötä myös alemman tieverkon korjauksiin on päästy. Ensisijaisesti rahoitusta ohjataan kuitenkin vilkkaalle tieverkolle vaikuttavuuden vuoksi. 90 % liikenteestä kulkee tällä tiestöllä.

Liikenne 12-suunnitelman päivitys valmistuu tämän vuoden aikana. Sen avulla on tarkoitus saada pitkäjärteinen näkymä niin perusväylänpidon kuin väyläverkon kehittämiseenkin 12 vuodeksi eteenpäin. Perusväylänpitoon tavoitellaan kehyskauden jälkeen merkittävää tasokorotusta, jolla on suuri vaikutus mm. siihen, miten korjausvelka jatkossa kehittyy. On myös hyvä muistaa, että korjausvelan kokonaan poistaminen ei ole perusteltua, sillä periaatteena on korjata nimenomaan oikea-aikaisesti ja kustannustehokkaasti vain huonokuntoinen omaisuus (esim. päällystämässä riittävä peitto, eli päällystetään vain huonokuntoista tietä). Väyläviraston arvion mukaan ideaali tavoitetaso tiestön korjausvelkaan olisi n. 50 % nykytasosta ja rataverkon osalta 65 % nykytasosta.

Kysymys: Hallitusohjelmassa todetaan, että liikennehankkeita edistetään järkevästi huomioiden järkevät hankinnat ja suunnittelu. Onko tässä onnistuttu, eli samalla rahalla on saatu enemmän hankkeita edistettyä?

Vastaus: Hallitusohjelman määräaikainen investointiohjelma on ollut merkittävässä roolissa hallituskauden liikennehankkeiden edistämisessä. Valtaosa väyläverkon kehittämisen



rahoituksesta on toteutunut sen kautta. Erityisesti kustannusarvioiden pitävyyden osalta hankkeiden edistäminen oikea-aikaisesti on tärkeää. Suunnittelu tulisi olla riittävän pitkällä hankkeista päätettäessä. Toistaiseksi investointiohjelmaan kuuluvien hankkeiden osalta näyttäisi siltä, että kustannusylityksiä on maltillisesti, joskaan ei juurikaan vähempää kuin aiemmin. Väylävirasto arvioi kaikkien hankkeiden osalta tarkoituksenmukaisimman toteutustavan, joka voi hankkeesta riippuen olla esim. suunnittele ja toteuta -malli, allianssi tai perinteinen urakkamalli tilaajan suunnitelmilla.

Kysymys: Länsirata-hankkeen tilannekuva. Erityisesti: Kuinka paljon Väylävirasto on arvioinut, että hankkeen kustannukset ylittävät budjetoidun? Tullaanko näistä kertomaan julkisuuteen ennen kuin kunnat tekevät päätöksensä osallistumisesta hankkeeseen? Tuleeko valtio sitoutumaan Lohja-Salo-radon rakentamiseen nyt vai jääkö tämä seuraavan hallituksen ratkaistavaksi, myös EU-tuen hakemisen osalta? Onko arvioitu, olisiko kannattavaa panostaa 132 milj. euroa nykyisen radan kunnostamiseen, jotta olisi edes yksi toimiva rata Helsingin ja Turun välillä?

Vastaus: Länsirata Oy:n rakentamisvaihetta käsittelevät osakassopimusneuvottelut on saatu päätökseen. Suomen valtiota neuvotteluissa edusti liikenne- ja viestintäministeriö sekä valtiovarainministeriö. Neuvotteluissa saavutettiin yhteisymmärrys 31.10.2025, minkä jälkeen osakassopimukseen tehtiin vielä teknisiä tarkistuksia. Sopimuskokonaisuus toimitettiin kuntaomistajille 5.11.2025. Sopimus ja sen liitteet viedään seuraavaksi kunkin osakkaan toimivaltaisen päätöksentekokoelimen käsiteltäväksi. Ennen allekirjoitusta sopimus käsitellään vielä hallituksen talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa. Sopimuksen arvioitu voimaantulo on vuoden 2026 alkupuolella.

Rakentamishankkeen kustannuksia ja mahdollista kustannusnousua arvioidaan maarakennuskustannusindeksiin, eli MAKU-indeksiin perusteella. MAKU-indeksi on sidottu aina tietyn referenssivuoden kustannustasoon. Väylävirasto käyttää kustannusarvioissaan kustannustasoa MAKU 145 (2020=100), kun taas yhtiö on käyttänyt kustannustasoa MAKU 130 (2015 =100). Käytännössä yhtiö on arvioinut kustannuksia nykyhetken hinta- ja kustannustasossa, kun taas Väyläviraston arvioissa pyritään huomioimaan, mikä hankkeiden kustannus olisi tulevaisuuden hinta-/kustannustasossa. Laskentatavan eroista johtuen yhtiön arvio hankkeen kokonaiskustannuksista on 1,32 mrd. euroa, kun taas Väyläviraston laskentatavalla arvioitu kokonaiskustannus on noin 1,5 mrd. euroa.

Väylävirasto on esittänyt arvioita yhtiön tuottamista ja syksyllä 2025 lausunnoilla olleista ratasuunnitelmista. Väylävirasto on myös tehnyt tarkempaa arviota tehtyjen suunnitelmien sisällöstä ja suunnitelmiin sisältyvistä kustannusriskeistä. Väyläviraston alustavan tarkastelun perusteella yhtiön Salo-Hajala ja Nunna-Kupittaa ratasuunnitelmista puuttuu toimenpiteitä ja kustannuksia. Tämä kustannusriski voi olla tarkasteltujen ratasuunnitelmien osalta vähintäänkin useita kymmeniä miljoonia euroja, ja laajempien riskiskenaarioiden osalta jopa suuruusluokassa 100–150 milj. euroa. Yllä kuvattu riskiarvio perustuu Väyläviraston tekemään viranomaisarvioon käytettävissään olevan materiaalin perusteella. Yhtiö kuitenkin vastaa hankkeen suunnittelusta ja kustannusarvioista, ei Väylävirasto.

Lohja-Salo ja Hajala-Nunna -yhteysvälien rakennussuunnittelu on osa nyt allekirjoitettavaa osakassopimusta. Koko yhteysvälin rakentamissuunnittelun sisältyminen hankkeeseen parantaa teoreettisia mahdollisuuksia hakea tulevaisuudessa uutta EU-tukea. Yhteysvälin rakentaminen ei kuitenkaan kuulu sopimukseen.



Rantarataa kehitetään osana valtion rataverkon kehittämistä eikä se kuulu hankeyhtiön toimialaan. Hallitusohjelman mukaisesti rantaradan elinvoimaisuuden varmistaminen on käynnissä. Pääosin Väyläviraston tarveselvitykseen perustuvat välittömät toimenpiteet (Rantaradan kehittäminen Karjaa-Kauklahti välillä, 80 milj. euroa) on rahoitettu hallituksen määräaikaisten investointiohjelman (Liite E) kautta. Käynnissä oleva hanke sisältää niin perusparannus- kuin kehittämistoimia ja se valmistuu vuoteen 2028 mennessä.

Kysymys: Karjalan radan välityskyvyn ongelmat.

Vastaus: Luumäki–Joensuu-väli on sähköistetty, pääosin yksiraiteinen yhteysväli, jonka suurin sallittu nopeus on 140 km/h. Vuonna 2018 käynnistyi Luumäki-Imatra -hanke, jossa peruskorjattiin rataosuus Luumäki-Joutseno ja Joutseno–Imatra-välille rakennettiin kaksoisraide, jossa suurin sallittu nopeus on 200 km/h. Koko yhteysväli on vilkkaasti liikennöity.

Luumäki–Joutseno-yhteysvälillä kapasiteetin käyttöaste on korkea erityisesti Lappeenranta–Joutseno-välillä, jossa ei ole vapaata kapasiteettia vilkkaimmin liikennöityinä vuorokauden aikoina. Käynnissä oleva hanke Lappeenrannan liikennepaikalla parantaa sekä tavara- että henkilöliikenteen toimintaedellytyksiä. Rataosuuden kehittämistoimenpiteitä olisi perusteltua jatkaa ensin rataosalla Lappeenranta-Joutseno.

Imatra–Joensuu, nykyisellä ratainfraalla radan välityskyky on täysin käytössä vilkkaimpina päivinä, ja etenkin uusien tavarajunien lisääminen on haastavaa. Rataosan kapasiteettia alentaa pitkät liikennepaikkavälit ja välisuojustuspisteiden puute. Radalla on myös peruskorjaustarvetta. Jos rataosan kehittämistoimet käynnistettäisiin välityskykyä parantavilla toimilla, ne helpottaisivat myöhemmin myös peruskorjauksen tekemistä.

Joensuu-Nurmes-välille kohdistuu parantamistarpeita sekä kunnan että toimivuuden osalta. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa väli on tunnistettu yhdeksi muun kuin pääväyläverkon keskeisimmistä peruskorjauskohteista.

Kysymys: VT 25 on huoltovarmuuden kannalta todella tärkeä tieosuus ja hallitus panostaa sen parantamiseen 18 milj. euroa. Onko tavoitteena edistää muita toimenpiteitä tällä tieosuudella? VT 25 kuuluu Suomen huonokuntoisimpiin VT-osuuksiin?

Vastaus: Nykyinen valtatie 25 on pääosin kaksikaistainen sekaliikennetie. Tie on monilla osuuksilla vilkasliikenteinen ja raskaan liikenteen määrä on suuri. Puutteita on tien laatutasossa sekä liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa. Valtatien 25 kehittäminen käynnistyy, kun Meltola-Mustio välin parantamiseen myönnettiin 17 milj. euron rahoitus (LTA2/2025). Hanke on ensimmäinen osa Hanko–Mäntsälä yhteysvälin parantamista.

Hanko–Mäntsälä yhteysvälin kehittämisen muut 1. vaiheen osahankkeet (4 kpl) ovat olleet esillä väyläverkon vuosien 2027–2034 investointiohjelman valmistelussa. Toimenpiteiden kustannusarvio on yhteensä noin 118 milj. euroa, josta valtion osuus noin 102 milj. euroa. Investointiohjelman luonnos julkaistaan lausuntokierrokselle sen jälkeen, kun valtioneuvosto on hyväksynyt ja eduskunta käsitellyt Liikenne 12 -suunnitelman.

Kysymys: Ovatko kyberturvallisuuteen kohdistetut LVM:n hallinnonalan resurssit mielestänne riittävällä tasolla?



Vastaus: Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin Kyberturvallisuuskeskus on Suomen kyberturvallisuuden kivijalka. Muuttunut uhkaympäristö, virastoihin kohdistuvat tuottavuustoimenpiteet sekä uudet lakisääteiset tehtävät edellyttävät Kyberturvallisuuskeskuksen riittävän rahoituksen varmistamista ja toiminnan turvaamista. Ilman riittäviä panostuksia kyberturvallisuuteen ei voida ylläpitää yhteiskunnan kokonaisturvallisuutta. Kyky reagoida ja varautua yhteiskuntaa uhkaaviin kyberhyökkäyksiin heikkenee ja alttius vakaviin tietomurtoihin, yhteiskunnan ydintoimintoihin kohdistuviin kirstyshaaittaohjelmahyökkäyksiin ja vihamielisten toimijoiden kybervakoilulle kasvaa merkittävästi, mikäli resursointia ei ole turvattu.

Vuoden 2026 osalta tunnistettu lisärahoitustarve kaikista tärkeimpien toimenpiteiden osalta on 4,7 milj. euroa. Vuosille 2026–2029 rahoitustarve on yhteensä noin 30 milj. euroa. Lisärahoitusta tarvitaan tietojärjestelmien ja turvallisuuskriittisten tuotteiden arviointitoiminnan kehittämiseen, kyberkestävyyssäädöksen tehokkaaseen toimeenpanoon, kyberuhkien havainnoinnin kehittämiseen sekä Huoltovarmuuskeskuksen rahoittamien palveluiden siirtämiseen valtion talousarvioon. LVM pitää tärkeänä, että Huoltovarmuuskeskuksen rahoittamat yhteiskunnan toimivuuden kannalta kriittiset palvelut rahoitettaisiin jatkossa valtion talousarviosta HVK:n hankerahoituksen sijaan. Niitä osin kuin rahoitusta ei siirretä valtion talousarvioon, osana lainsäädännön uudistusta tulisi varmistaa mahdollisuus rahoittaa kyberturvallisuutta Huoltovarmuuskeskuksen rahoituksella myös jatkossa.

Vuodesta 2027 eteenpäin rahoitusta tarvitaan myös kansallisten kyberturvallisuusharjoitusten (KYHA) toteuttamiseen ja harjoitusten laajentamiseen useammille organisaatioille. Näiden toimintojen ja palveluiden kehittäminen ja jatkuvuuden turvaaminen ovat myös tärkeä osa hallitusohjelman mukaisesti valmistellun kyberturvallisuusstrategian toimeenpanoa.

Tunnistetut lisärahoitustarpeet eivät sisälly vuoden 2026 talousarvioesitykseen. Lisäksi tuottavuustoimien ja toimintamenosäästöjen vuoksi vuodelle 2025 saadulla lisärahoituksella, joka kohdistuu NIS2-toimeenpanoon sekä HAVARO- ja Hyöky-palveluiden tuottamiseen, mahdollistetaan vain nykyisten toimintojen ylläpito. Tuottavuustoimenpiteitä ei voi jatkossa kohdistaa kyberturvallisuuden tehtäviin ilman, että ne heikentäisivät kansallista kyberturvallisuutta.

Myös Valtiontalouden tarkastusvirasto (VTV) on suosittanut, että LVM:n ja VM:n tulisi pyrkiä varmistamaan vaaditut resurssit kyberturvallisuusstrategian toimenpiteille. Lisäksi Onnettomuustutkintakeskus (OTKES) on Helsingin kaupungin tietomurtotapauksen tutkintaselostuksessa suosittanut, että VM:n tulisi yhdessä LVM:n kanssa varmistaa riittävät kyvykkyydet julkisen hallinnon tietoturvaluotteiden havaitsemiseksi.

Kyberturvallisuuden rahoituksella luodaan Suomeen myös kasvua ja vahvistetaan Suomen asemaa kyberturvallisuusratkaisuiden ja -innovaatioiden kehittäjänä.

Kysymys: Nopeat mobiiliverkot ja valokuituverkot erityisesti harvaan asuttujen alueiden näkökulmasta. Kuinka näette verkkoyhteyksien laadun ja saavutettavuuden näillä alueilla ottaen huomioon, että on ollut jopa henkeä ja terveyttä uhkaavia tilanteita, kun yhteyttä hätäkeskukseen ei ole saatu? Mitä tilanteelle on tehtävissä?

Vastaus: Suomessa viestintäverkko-yhteydet ja -palvelut ovat sekä kansallisesti arvioituna että kansainvälisessä vertailussa laadukkaat, turvalliset ja kattavat. Matkaviestinverkot ovat rakentuneet Suomessa pääasiassa markkinaehtoisesti, nopeasti ja kattavasti. Matkaviestinverkon saatavuus varmistetaan erityisesti teleyritysten toimilupavelvoitteilla ja yleispalvelusääntelyllä.



Liikenne- ja viestintävirasto Traficom valvoo palveluiden saatavuutta ja laatua koko Suomessa. Toimilupaehtojen ja velvoitteiden laajentamista arvioidaan suhteessa viestintäverkkojen käyttötarpeiden kehitykseen.

Matkaviestinverkkojen kuuluvuushaasteita on havaittu 3G-verkkojen alasajon jälkeen erityisesti haja-asutusalueilla. Nämä sekä muut yksittäiset ongelmatilanteet pyritään ratkaisemaan teleyritysten ja viranomaisten yhteistyöllä ja toimenpiteillä. Traficom siirtää kuuluvuushaasteiden yhteydenotot suoraan teleyrityksille selvitettäväksi ja selvittää asiaa tarvittaessa tapauskohtaisella valvonnalla, mikäli teleyrityksen ratkaisut eivät ole ratkaisseet kuuluvuusongelmia. Teleyritykset kehittävät 4G- ja 5G-verkkojaan muun muassa ottamalla käyttöön 3G-verkoilta vapautunutta taajuuskapasiteettia. Vapautuneiden taajuuksien käyttöönotossa on merkittäviä teleyrityskohtaisia eroja, mutta teleyritykset ovat sitoutuneet hyödyntämään 3G-verkoilta vapautuneet taajuudet täysimääräisesti uudempien verkkoteknologioiden käyttöön. Traficom seuraa taajuuksien käyttöönottoa ja pyytää teleyrityksiltä säännöllisesti tietoa työn etenemisestä. Uudemmat verkkoteknologiat ovat tehokkaampia, turvallisimpia ja nopeampia, eli taajuuksien ottaminen uudempien verkkoteknologioiden käyttöön osaltaan parantaa Suomen matkaviestinverkkojen laatua myös haja-asutusalueilla.

Sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa (917/2014) säädetään niin sanotusta yleispalveluvelvoitteesta, jonka perusteella kaikilla on oikeus saada tietyt kohtuuhintaiset ja toimivat viestinnän peruspalvelut (puhe- ja laajakaistaliittymä 5 Mbit/s) kotiinsa tai mikroyrityksen toimipisteeseen. Yleispalvelu on tarkoitettu niin sanotuksi viimesijaiseksi viestintäyhteyksien turvaverkoksi. Ensisijaisesti yhteydet pyritään toteuttamaan markkinaehtoisesti. Traficom valvoo yleispalveluun kuuluvien viestintäpalvelujen saatavuutta tapauskohtaisesti viraston saamien asiakaspalautteiden perusteella. Mikäli yleispalvelutasoiset viestintäyhteydet eivät alueella toteudu, Traficom neuvottelee kuuluvuuden parantamistoimista teleyritysten kanssa. Yleispalveluliittymän on oltava sellainen, että kaikki voivat käyttää hätäpalveluja, soittaa ja vastaanottaa kotimaan ja ulkomaan puheluita sekä käyttää muita tavanomaisia puhelinpalveluja.

Teleyritykset ovat muutoinkin velvollisia huolehtimaan siitä, että käyttäjät saavat puhelimitse, tekstiviestillä sekä muulla hätäkeskustoiminnasta annetussa laissa (692/2010) säädetyllä tavalla yhteyden maksutta yleiseen hätänumeroon 112. Tämä on lakisääteinen velvoite, jonka toteutumista Traficom valvoo. Traficom voi antaa määräyksiä hätäliikenteen toteutuksesta ja varmistamisesta (SVPL 244§).

Hätäpuhelujen toimivuus on Suomessa varmistettu ja hätäpuhelut välittyvät kaikissa matkaviestinverkoissa riippumatta siitä, mitä teknologiaa käytetään. Mikäli oman teleyrityksen verkkoa ei ole saatavilla, matkapuhelin etsii automaattisesti toimivan verkon, eli hätäpuhelu toimii muiden saatavilla olevien matkaviestinverkkojen kautta. Hätäpuhelut käsitellään viestintäverkoissa etuoikeutettuina muuhun liikenteeseen nähden, eli verkkojen ruuhkautuessa hätäpuhelut priorisoidaan suhteessa muuhun käyttöön. Hätäkeskuslaitoksen tiedossa ei ole tilanteita, joissa 3G-verkkojen alasajo olisi vaikuttanut hätäpuheluiden toimivuuteen, mistä Liikenne- ja viestintävirasto ja Hätäkeskuslaitos tiedottivat joulukuussa 2024.

Suomessa investoidaan tällä hetkellä huomattavasti valokutuverkkoihin markkinaehtoisesti kannattavilla alueilla. Investoinnit eivät tule kuitenkaan pääsääntöisesti kohdistumaan harvaan asuttuihin alueisiin niiden korkeista investoinneista saavutettavaa kotitaloutta kohden. Liikenne- ja viestintäministeriö on vuodesta 2010 alkaen toteuttanut tukiohjelmia nopeiden laajakaistayhteyksien edistämiseksi. Tällä hetkellä laajakaistarakentamista tuetaan EU:n



maaseuturahastosta maa- ja metsätalousministeriön hallinnoiman tukiohjelman kautta. Hallitus antoi eduskunnalle EU:n niin kutsuttua gigabittiasetusta täydentävän lakiesityksen 21.8.2025. Hallituksen esitys on tällä hetkellä (marraskuu 2025) eduskunnan käsittelyssä. Gigabittiasetuksen tavoitteena on vauhdittaa erittäin suuren kapasiteetin verkkojen rakentamista esimerkiksi lupamenettelyä sujuvoittamalla ja sähköistämällä. Euroopan unionin yhteinen tavoite on, että kaikilla eurooppalaisilla kotitalouksilla olisi gigabitin yhteydet vuoteen 2030 mennessä.

Kysymys: Talousarvioesitystä täydentävän esityksen ennakointi hallinnonalan osalta.

Vastaus: Liikenne- ja viestintäministeriö ehdotti täydentävään esitykseen väyläverkon kehittämismomentille viiden uuden väylähankkeen käynnistämistä. Hankkeille Vt 9 Tampere-Orivesi, Liminka-Oulu kaksoisraide ja Vt 4 Vestonmäen kohta Toivakka sekä suunnitteluhankkeille Mt 152 Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä (Kehä IV) ja Kt 51 Vuohimäki ehdotettiin yhteensä 326 milj. euron valtuutta ja 36,9 milj. euron määrärahaa vuodelle 2026. Vt 9 Tampere-Orivesi hanke rahoitetaan sitomattomasta hankevarauksesta ja muut uudet hankkeet hallituksen investointiohjelmasta (liite E). Lisäksi perusväylänpitoon ehdotettiin 2,5 milj. euron määrärahaa Turun seudun MAL-sopimukseen vuosille 2024–2035 sisältyvälle hankkeelle Kupittaa kans, josta valtion osuus rahoitetaan hallituksen investointiohjelmasta. Hallitus käsittelee liikenneinvestointeja erillisenä kokonaisuutenaan ja päätöksiä tehdään täydentävän talousarvioesityksen yhteydessä.

Tulomomentin 12.31.10 kertymäärviöön ehdotettiin 22,2 milj. euron lisäystä liittyen CEF-tukihankkeiden maksatuksiin vuonna 2026. Tuloarvion kasvua vastaavasta määrärahasta 15,1 milj. euroa kohdennetaan väyläverkon kehittämismomentin sitomattomaan hankevaraukseen ja 7,1 milj. eurolla katetaan jälkirahoitteisesti perusväylänpidon momentin MilMob-hankkeille vuoden 2024 toisessa lisätalousarviossa myönnettyjä määrärahoja.

Joukkoliikennemomentille ehdotettiin 76 milj. euron valtuutta liikenne- ja viestintäministeriölle vuokrasopimuksen tekemiseksi valtion omistaman henkilöjunaliikenteen kalustoyhtiön kanssa viisivuotiselle sopimuskaudelle 2026–2030. Vuoden 2026 määräraha sisältyy varsinaiseen talousarvioesitykseen. Lisäksi momentille ehdotettiin siirrettäväksi yöjunarungon vaunukaluston hankintaan osoitettu määräraha sekä 1,9 milj. euron lisäystä henkilöjunaliikenteen käynnistämiseksi Tornio-Haaparanta-reitillä.

Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenoihin ehdotettiin 490 000 euron lisäystä taksivalvonnan viranomaistehtäviin sekä 860 000 euron lisäystä salaus- ja turvallisuuskriittisten tuotteiden sekä tietojärjestelmien arviointitoimintaan. Liikenne- ja viestintäministeriö ehdotti varsinaiseen talousarvioesitykseen Liikenne- ja viestintäviraston toimintamomentille useita lisäyksiä kyberturvallisuusstrategian, EU:n datasäädöksen viranomaistehtävien sekä EU:n tekoälyasetuksen viranomaistehtävien toimeenpanoon liittyen. Ehdotukset ovat perusteltuja ja myös tiivistä sidoksissa laajoihin strategiisiin tavoitteisiin, kuten kasvuun, tuottavuuteen ja kokonaisturvallisuuteen. Liikenne- ja viestintäministeriö jätti talousarviota täydentävässä esityksessä pääosin toistamatta kyseiset ehdotukset valtiovarainministeriön ohjeistuksen (VN/29063/2025) mukaisesti, mutta palaa niihin vuosien 2027–2030 kehysvalmistelussa.

Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotukseen sisältyi määrärahasiirto ministeriön toimintamomentilta valtioneuvoston kanslialle liittyen ministeriön viestintätoiminnon keskittämiseen valtioneuvoston kansliaan 1.7.2026 alkaen, kuten talouspoliittisen ministerivaliokunnan kokouksessa 24.6.2025 on linjattu. Liikenne- ja viestintäministeriö toi esiin, että määrärahasiirrot tulee toteuttaa yhtenevästi ja samassa aikataulussa kaikkien ministeriöiden



osalta. Ehdotukseen sisältyi lisäksi euromääräisesti pienempiä, teknisluonteisia sekä momenttien kirjausten täydentämistä koskevia ehdotuksia.

Kysymys: Hallinnonalan kipupisteet talousarvioesityksessä.

Vastaus: Sotilaallinen liikkuvuus: Hallitus sitoutuu käynnistämään maanpuolustuksen kannalta välttämättömät infrastruktuurihankkeet sekä varaamaan näille tarvittavan rahoituksen julkisen talouden kestävyyttä vaarantamatta. Valmistelu toteutetaan puolustusministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön ja valtiovarainministeriön yhteistyössä. Kokonaisuutta käsitellään talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa syksyn aikana ja tarvittavat päätökset tehdään viimeistään kehysriihessä 2026. TAE 2026 ei sisällä sotilaallisen liikkuvuuden hankkeita. Niitä tunnistetaan parhaillaan tiiviissä yhteistyössä puolustushallinnon kanssa ja kokonaisuuden rahoitusta on tarkoitus käsitellä talossa syksyn aikana.

Valtionhallinnon säästöt vähentävät virastojen toimintamenoja, mikä edellyttää tehtävien priorisointia ja vaikuttaa jossain määrin palvelutasoon.

Kyberturvallisuus: Kyberturvallisuuden rahoitustarpeet on priorisoitu ja TAE 2026 ehdotettiin rahoitusta vain niille toimenpiteille, joiden arvioidaan olevan kaikista kriittisimmät kyberturvallisuuden tason säilyttämiseksi muuttuneessa turvallisuusympäristössä. Tunnistettu 4,7 milj. euron lisärahoitustarve kaikista tärkeimpien toimenpiteiden osalta ei sisälly talousarvioesitykseen.

Kysymys: Tilannekuva LTAE 2026 aikataulusta ja sisällöstä.

Vastaus: VM:n tavoiteaikataulun mukaisesti ministeriöiden LTAE-ehdotusten määräaika on 28.4.2026.