Eduskunnan valtiovarainvaliokunta, liikennejaosto

Asiantuntijalausuntopyyntönne 19.9.2025

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026

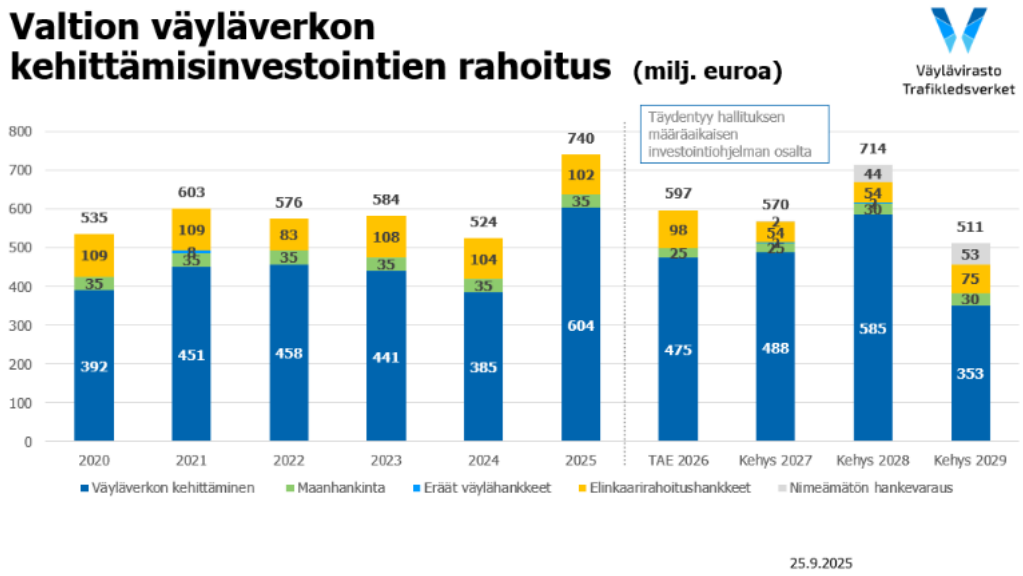
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Väylävirastolta asiantuntijalausuntoa koskien hallituksen esitystä vuoden 2026 talousarvioksi. Lausunnossa keskitytään pyydetyn mukaisesti Väyläverkon kehittämisen teemaan, mukaan lukien:

1. uudet väylähankkeet
2. tilannekuva hallituksen investointiohjelman hankekokonaisuudesta ja hankkeiden toteutuksen tilanteesta
3. kokonaiskuva ns. liikennehankkeiden rahoituksen aikaistamisesta sekä sitomattomasta hankevarauksesta
4. Digirata -hanke
5. tilannekuva suurista raideliikennehankkeista

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Väyläverkon kehittämisen kokonaisrahoitus ja uudet väylähankkeet

Väyläverkon kehittämisrahoitus vuosina 2020–2029 on esitetty kuvassa 1.



Kuvat 1 ja 2. *Talousarvioiden ja julkisen talouden suunnitelman mukainen valtion väylärahoitus (sisältäen HE TAE2026 vaikutukset). Kuvassa ei ole esitetty sellaisia vuosille 2025–2026 kohdistuvia CEF-tuloja, joita ei ole toistaiseksi budjetoitu.*

Hallitus esittää väyläverkon kehittämiseen 474 676 000 euron rahoitusta vuodelle 2026 (31.10.77). Lisäksi momentin 31.10.79 jo ylläpitovaiheessa oleville elinkaarihankkeille esitetään 97 700 000 euroa.

Aiemmin päätettyjen väylähankkeiden toteutus jatkuu suunnitellusti. Lisäksi hallitus esittää käynnistettäväksi vuonna 2026 seuraavat uudet hankkeet. Esityksen mukaan Väylävirasto oikeutetaan tekemään sopimuksia seuraaviin hankkeisiin:

1. Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjausinvestointi (Digiradan toteutusvaihe) liittyen siten, siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 95 000 000 euroa
2. Pääradan kehittäminen: kohtauspaikat Riihimäki—Tampere ja pääradan peruskorjauksen aloittaminen liittyen siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 100 000 000 euroa
3. Savon rata välillä Kouvola—Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston toteutus liittyen siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 40 800 000 euroa
4. Lieksanjoen sillan uusiminen liittyen siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 20 000 000 euroa
5. Mt 1583 (Atomitie) rakentaminen välillä mt 170—Saaristotie, Loviisa liittyen siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 8 400 000 euroa.

Hankkeet 2–5 ovat osa hallituksen määräaikaista investointiohjelmaa.

Talousarvioesityksessä ei ole huomioitu valmistelussa olevaa vuoden 2025 kolmatta lisätalousarviota.

Maa- ja vesialueiden hankintoihin ja korvauksiin (31.10.76) esitetään 24 997 000 euron määrärahaa. Määrärahatasoa on laskettu aiemmasta 10 milj. eurolla. Kyseessä on arviomääräraha, jonka käyttö riippuu erityisesti väyläverkon kehittämishankkeiden etenemisestä. Aiempina vuosina määrärahaa on jäänyt käyttämättä. Vuonna 2026 väyläverkon kehittämishankkeita on käynnissä runsaasti, ja 1.8.2025 voimaan tulleessa lunastuslain muutoksessa kohteenkorvaukselle ja haitankorvaukselle on säädetty kategorinen 25 %:n korotus. Tarvittaessa Väylävirasto varautuu esittämään arviomäärärahan ylityslupaa loppuvuodesta 2026.

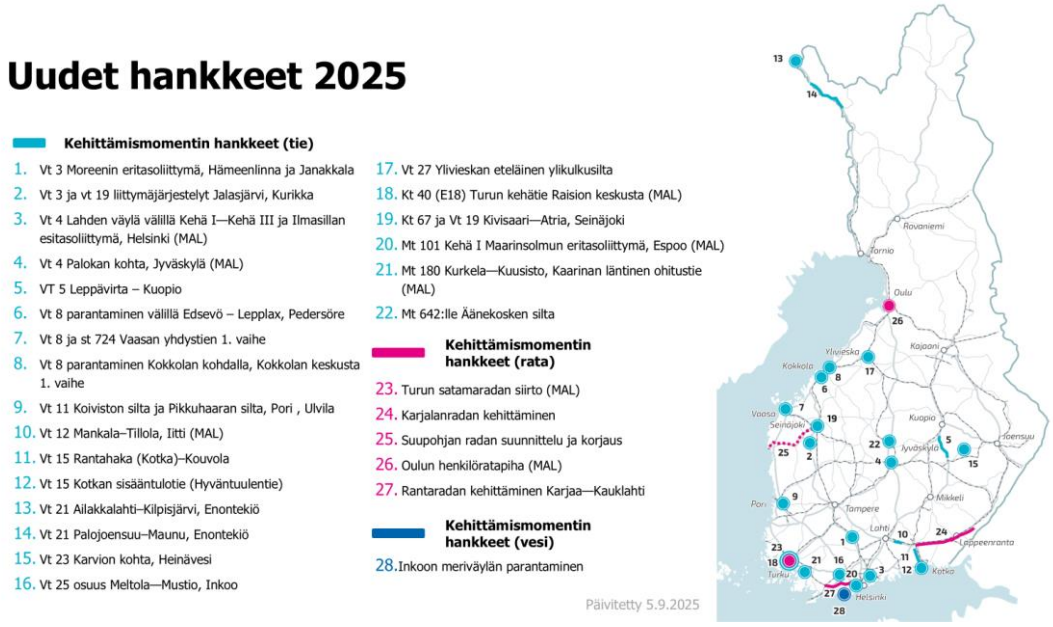
Tilannekuva hallituksen investointiohjelman hankekokonaisuudesta ja hankkeiden toteutuksen tilanteesta

Investointiohjelman hankekokonaisuudesta tehdyt tai hallituksen toistaiseksi esittämät päätökset on koottu kuvaan 2.

Määräaikainen investointiohjelma (hallitusohjelman liite E), liikennehankkeet

Toimenpide	HO alkup. (M€)	TA 2024 (M€)	IILTA 2024 (M€)	TA 2025 (M€)	II LTA 2025 (M€)	TAE 2026 (M€)
Korjausvelan purkaminen	520	250		200		118
Infrahankkeet (Kehittämismomentti ja MAL-hankkeet)	797	51		1 016,4		8,4
Länsirannikon kilpailukyvyn ja kasvun edistämispaketti	130	7,5	24	68,4	2	
VTS Leppävirta–Kuopio	140		180			
Pääradan kehittäminen Helsinki–Tampere, Liminka–Oulu-kaksoisraide, Tornio–Kolari -radan sähköistäminen	535	302,5			20	100
Länsirata Oy:n pääomittaminen	460			400		
Savonrata–Kouvola–Kuopio nopeuden ja kapasiteetin nosto	50	3			1,2	40,8
Lentoradan suunnittelu	43					
Karjalanradan kehittäminen Luumäki–Imatra 2. vaihe	215			90		
Rantaradan kehittäminen	80		30	50		
Investointiohjelman laajennus, uudet hankkeet (puoliväliriihi, kevät 2025)					66,8	28,7

Kuva 2. Hallituksen määräaikainen investointiohjelma, liikennehankkeista tehdyt ja esitetyt päätökset.



Kuva 3. Kartta uudet kehittämisinvestoinnit (alkaen II LTA 2025).

Hallituksen päättämät kehityshankkeet ovat edistymässä suunnitellusti. Hankkeista ensimmäiset on kilpailutettu ja seitsemästä ensimmäisestä hankkeesta on tehty sopimukset urakoitsijan kanssa. Useita hankkeita on kilpailutuksessa parhaillaan, ja kilpailutukset jatkuvat vuoden 2026 aikana. Hankkeiden kilpailuttamisen aikataulut tehdään porrastetusti, jotta hankinnoissa varmistetaan mahdollisimman hyvä kilpailu. Hyvä kilpailu varmistaa kustannustehokkaat tarjoukset.

Hankkeiden toteutuksen aikataulutuksessa on huomioitu hankkeiden valmius käynnistämiseen, esim. tiesuunnitelmien lainvoimaisuus, sekä lisäksi markkinoiden kapasiteetti suunnittelu-, tarjous- ja toteutusvaiheessa. Väylävirasto on kommunikoinut alalle hankkeiden aikatauluja varmistaakseen alan toimijoiden tarjoushalukkuutta. Väylävirasto on käynyt ja käy vuoropuhelua alan kanssa, etenkin potentiaalisten resurssikapeikkojen tunnistamiseksi ja välttämiseksi. Vaikka kehittämishankkeiden volyymi kasvaa, riittää alan kapasiteetti väylien kehittämisinvestointien tekemiseen. Myös rakennusalan yleinen suhdanne myös vaikuttaa niin, että on tilaajan kannalta otollinen aika käynnistää uusia kehittämisinvestointeja. Erityisenä tarkasteltuna asiana on ollut tarjousvaiheen resurssien riittävyys.

Väylävirasto seuraa hankkeiden kilpailutuksen toteutumista, esim. tarjousten määrää sekä tarjousten hintatasoa suhteessa kustannusarvioihin. Tarvittaessa Väylävirasto voi muuttaa hankkeiden aikataulutusta, urakoiden toteutusmuotoja tai urakkakokoja.

Kokonaiskuva liikennehankkeiden rahoituksen aikaistamisesta sekä sitomattomasta hankevarauksesta

Väyläverkon kehittämismomentille budjetoitujen hankkeiden määrärahoja aikaistettiin vuoden 2025 toisessa lisätalousarviossa yht. 190 milj. eurolla vuodelle 2025 vuosilta 2026-ja 2027. Hallituksen investointiohjelman hankkeiden määrärahoja aikaistettiin seuraavasti: 60 milj. euroa hankkeelle Mt 180 Kurkela-Kuusisto, 20 milj. euroa hankkeelle E18 kt 40 Turun kehätie Raision keskustassa, 5 milj. euroa hankkeelle Vt 4 Palokan kohta Jyväskylä ja 5 milj. euroa hankkeelle Turun satamaradan siirto. Lisäksi aikaistettiin muiden hankkeiden määrärahoja: 70 milj. euroa hankkeelle Helsinki-Riihimäki kapasiteetin lisääminen 2. vaihe, 21 milj. euroa hankkeelle Espoon kaupunkirata ja 9 milj. euroa hankkeelle Digiradan kehitys- ja verifiointivaihe. Kehittämishankkeiden määrärahat ovat riittävät hankkeiden edistämiseen, ja kuluvana vuonna käyttämättä jäävät määrärahat ovat käytettävissä seuraavina vuosina (3-vuotinen siirtomääräraha).

Kehyksen nimeämätöntä hankevarausta on kehyskaudella vuosille 2027 (2 M€), 2028 (44 M€) ja 2029 (52 M€). Nimeämättömän hankevarauksen laskennassa on huomioitu varauksena rautateiden kulunvalvonnan uusimisen (digirata) tulevien vuosien valtuuksien määrärahatarpeita. Lisäksi hallituksen määräaikaisen investointiohjelman kaikkia päätöksiä ei ole toistaiseksi esitetty ja tehty.

Lisäksi vuosille 2025–2026 kohdistuu mm. CEF-tuloja, joita ei ole toistaiseksi budjetoitu. Valmistelussa olevaa vuoden 2025 kolmatta lisätalousarviota ei ole huomioitu esitetyissä luvuissa.

Digirata -hanke (rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjaus)

Vuonna 2021 päätetty Digiradan kehitys- ja verifiointivaihe jatkuu. Hankkeen valtuus on 130 milj. euroa, josta 85 milj. euroa elpymis- ja palautumistukivälineen rahoitusta. Hankkeeseen on saatu myös 12,8 milj. euroa Verkkojen Eurooppa (CEF) -tukea. Hankkeessa rakennetaan ensimmäinen kaupalliseen käyttöön tuleva ERTMS-rataosuus Tampere-Pori/Rauma. Infran puolesta järjestelmän rakentaminen etenee siten, että koeajot voidaan aloittaa vuoden 2027 lopulla. Kaupallisen liikenteen aloittaminen edellyttää, että rautatieyritykset ovat varustelleet riittävän määrän kalustoa. Rataosan kaupallisen liikenteen vaatiman kalustovarustelun arvioidaan olevan valmis ja liikenteen alkavan vuonna 2029.

Kehitys- ja verifiointivaiheen hankkeessa on laadittu myös toteutusvaiheen toteutussuunnitelma ja Suomen kansallinen ERTMS-täytäntöönpanosuunnitelma (NIP) sekä huomattava määrä teknistä- ja hankintadokumentaatiota. Kehitys- ja verifiointivaiheeseen kuuluu myös kokeiluja pilottiradalla, joka on rakennettu aiemmin Kouvolan ja Kotkan välille. Lisäksi kehitys- ja verifiointivaiheessa kerätään oppeja ensimmäisen kaupallisen rataosuuden toteutuksesta siten, että toteutusvaihe saadaan

vietyä läpi mahdollisimman tehokkaasti ja taloudellisesti. Kehitys- ja verifiointivaihetta johdetaan Väyläviraston ja liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n allianssihankkeessa. Hankkeessa on mukana koko Suomen rautatiesektori, koska kulunvalvontajärjestelmän uudistaminen edellyttää rataverkon haltijan (Väylävirasto), liikenteenohjausyhtiön (Fintraffic), kaikkien rautatieliikenteen harjoittajien, kaluston omistajien ja liikenteen tilaajien sekä rautateiden kansallisen turvallisuusviranomaisen (Traficom) ja ohjaavan ministeriön (LVM) tiivistä yhteistyötä.

Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjaus (Digiradan toteutusvaihe) sai ensimmäisen 10 milj. euron valtuuden vuoden 2025 talousarviossa. Vuodelle 2026 esitetään toteutusvaiheen toista, 95 milj. euron valtuutta. Kuluvan vuoden aikana on aloitettu toteutusvaiheen suurten hankintojen valmistelu- ja suunnittelutyö mm. markkinavuoropuhelujen muodossa. Lisäksi on aloitettu toisen toteutettavan rataosa-alueen (Karjaa-Turku-Uusikaupunki, Toijala-Turku, Hyvinkää-Karjaa) mittaus ja valmistelutyöt. Vuoden 2026 aikana on tarkoitus aloittaa suurten järjestelmähankintojen toteutus, hankkia toteutusvaiheen ensimmäinen suuri rakennuttajakonsulttitoimeksianto ja hankkia Fintraffic Raide Oy:ltä kehitystöitä toteutusvaihetta varten sekä jatkaa toisen rataosa-alueen valmistelua. Hankkeen toteuttamiseksi tarpeelliset valtuudet ja määrärahat huomioidaan talousarvioissa vuosittain hankkeen etenemisen mukaisesti.

Kulunvalvontajärjestelmän uusimisen kanssa samanaikaisesti liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy uudistaa liikenteenhallinnan järjestelmänsä, mikä osaltaan mahdollistaa kulunvalvonnan uudistamisella tavoiteltavia lisähyötyjä, liittyen esimerkiksi ratakapasiteetin kasvattamiseen, rautatieliikenteen täsmällisyyteen ja automaatioon. Väylävirasto maksaa liikenteenhallintajärjestelmien uudistamisen kustannukset niiden käyttövaiheessa osana viraston ja Fintrafficin välistä liikenteenohjauksen palvelusopimusta, jonka kustannukset katetaan perusväylänpidosta.

Rautateiden kulunvalvonnan uusimista ohjaa eurooppalainen sääntely; yhteentoimivuuden tekniset eritelmät koskien ohjaus-, hallinta- ja merkinantolaitteita (CCS TSI). Eurooppalainen sääntely on edennyt osin odotettua hitaammin. Digiradan kehitys- ja verifiointivaiheessa on suunniteltu Suomelle kustannustehokkain tekninen ratkaisu toteuttaa junan ja infrastruktuurin välinen tiedonsiirto. Suomen ratkaisussa ei rakenneta erillistä rautateiden radioverkkoa, vaan hyödynnetään kaupallisia radioverkkoja. Tekninen ratkaisu ei vastaa tämänhetkistä EU-sääntelyä, mutta Väylävirasto, Traficom ja Digirata-hanke tekevät laajasti töitä sen eteen, että sääntely saataisiin sallimaan valittu ratkaisu. Suomen ratkaisun kustannushyötyjen arvioidaan olevan kulunvalvontajärjestelmän elinkaaren aikana satoja miljoonia euroja.

Kulunvalvonnan uusimishanke jatkuu vuoteen 2040, ja liikennejärjestelmälle tavoiteltujen hyötyjen lisäksi se on välttämätön elinkaarensa päähän tulevan nykyisen junien kulunvalvontajärjestelmän (JKV) korvausinvestointi. Nykyisenkaltaista rautatieliikenteen kapasiteettia ja laatua ei ole mahdollista järjestää ilman kulunvalvontajärjestelmän korvaamista. Hankkeen kokonaiskustannusarvio on noin 1,2

mrd. euroa vuosina 2025—2040 sisältäen infran ja liikenteenohjauksen investoinnit. Lisäksi vuonna 2020 tehty kustannusarvio kalustonomistajien investoinneista kaluston varusteluun on noin 260 milj. euroa.

Tilannekuva suurista raideliikennehankkeista

Hankeyhtiöt vastaavat osaltaan suurten raideliikennehankkeiden suunnittelun edistämisestä. Länsirata Oy vastaa Espoo-Salo -oikoradan sekä Salo-Turku-ratavälin suunnittelusta, Lentorata Oy vastaa Pasilan ja Keravan välisen Lentoradan suunnittelusta ja Itärata Oy puolestaan vastaa Lentoradan ja Kouvolan välisen raideyhteyden suunnittelusta. Väyläviraston rooli suhteessa Yhtiöihin perustuu viraston ja Yhtiöiden välisiin yhteistyösopimuksiin. Yhteistyösopimusten keskeinen tavoite on ollut varmistaa, että suunniteltavat raideyhteydet täyttävät myös valtion rataverkolle asetetut vaatimukset. Yhteistyösopimuksissa on sovittu esimerkiksi osapuolten kustannusvastuista, rooleista ja yhteistyöstä.

Suurena raideliikennehankkeena voitaneen pitää myös eurooppalaisen raideleveyden ulottamista Suomeen. Väylävirasto julkaisi syyskuun alussa kattavan selvityskokonaisuuden eurooppalaisen raideleveyden laajentamisesta Pohjois-Suomeen. Vuoden 2025 toisessa lisätalousarviossa Väylävirastolle myönnettiin 20 miljoonan euron valtuus ns. Rail Nordica –hankkeen ensimmäisen vaiheen suunnitteluun. Käynnistyneessä suunnitteluhankkeessa suunnitellaan yhteys eurooppalaisella raideleveydellä Haaparannasta Kemin satamaan, Tornio—Röyttä yhteysväli sekä yksi kuormauspaikka ja Tornionjoen ratasilta. Suunnittelu sisältää tarvittavat erillisselvitykset, mittaukset, pohjatutkimukset sekä yleissuunnitelmat Kemiin asti. Lähtökohtana on myös, että ympäristövaikutusten arviointia koskeva menettely tulee laadittavaksi rinnan yleissuunnittelun kanssa. Lisäksi hankkeessa laaditaan Tornion alueella suunnittelua ratasuunnitelmatasoon sisältäen Tornionjoen ratasillan suunnitelmat toteutusvalmiuteen saakka myös vesiluvan osalta. Tavoitteena on saada toteutuspäätösvalmiutta osittain jo vuoden 2028 lopulla ja koko suunnitteluhanke päätökseen vuoden 2029 aikana. Aikatauluun sisältyy kuitenkin riskejä.

Lopuksi

Väylänpidon rahoituksen osalta on tärkeää, että perusväylänpidossa ja väyläverkon kehittämisessä tavoitellaan ennakoitavaa ja tasaista rahoitustasoa. Ennakoitava ja tasainen rahoitustaso edesauttaa väylänpidon pitkäjänteistä suunnittelua, kilpailuttamisen ja urakoiden toteutumista sekä inframarkkinoiden toimivuutta. Valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sen pohjalta laadittavat Väyläviraston useampivuotiset ohjelmat luovat pohjan tähän.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut pääjohtaja Kari Wihlman ja esitellyt toimialajohtaja Mirja Noukka.

Jakelu Eduskunta, valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Tiedoksi Väyläviraston kirjaamo
Väyläviraston johtoryhmä
Ari-Pekka Manninen

Väylävirasto

ASIAKIRJA / HANDLING / DOCUMENT

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa.
Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

Denna handling är undertecknad i Trafikledsverkets tjänst för elektroniska underskrifter.
Du kan verifiera den elektroniska underskriften med Adobe Acrobat.

This document has been signed at Finnish Transport Infrastructure Agency´s service for electronic signatures.
You can verify the authenticity of the signature by using Adobe Acrobat.

ALLEKIRJOITUKSET / UNDERSKRIFTER / SIGNATURES

Allekirjoittaja	**Mirja Noukka**
Allekirjoitusaika	06.10.2025 11:13
Allekirjoittaja	**Kari Wihlman**
Allekirjoitusaika	06.10.2025 11:27

ASIAKIRJAT

Asiakirja	VaV-LiJ_7.10.2025_TAE2026_Väylävirasto_kehittäminen_lausunto.pdf