Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

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

Väyläverkon kehittäminen ja TAE 2026

Uudet väylähankkeet

Vuonna 2026 hallituksen määräaikaisesta investointiohjelmasta ehdotetaan aloitettavaksi kaksi tiehanketta ja kaksi ratahanketta. Uusien investointiohjelmasta aloitettavien hankkeiden valtuudet ovat yhteensä 169,2 miljoonaa euroa.

Uudet tiehankkeet:

1) Lieksanjoen sillan uusiminen, **valtuus 20 miljoonaa euroa**. Nykyinen Lieksanjoen ylittävä maantiesilta on huonokuntoinen ja tällä hetkellä ainoa joen ylittävä tieyhteys Lieksan keskustan kohdalla. Hankkeessa rakennetaan uusi silta nykyisen sillan itäpuolelle sekä toteutetaan Kantatien 73 ja Siltakadun liittymään kiertoliittymä katuyhteyksineen. Hankkeen tavoitteena on mahdollistaa häiriötön liikenneyhteys Lieksanjoen ylitse. Lisäksi tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta Siltakadun liittymän kohdalla ja liikenneyhteyksiä Lieksan satamaan sekä sataman itäpuolelle kaavoitetulle alueelle huomioon ottaen erikoiskuljetusten vaatimukset.

2) Uuden tieyhteyden rakentaminen Loviisan ydinvoimalaitokselle eli mt 1583 (Atomitie) rakentaminen välillä mt 170 - Saaristotie, Loviisa, **valtuus 8,4 miljoonaa euroa.** Nykytilanteessa tieyhteys ydinvoimalaitokselle kulkee Loviisan kaupungin ja Hästholmenin välillä reittiä Mannerheiminkatu—Saaristotie—Atomitie. Tien vaaka- ja pystygeometria on paikoin puutteellinen. Tämä heikentää liikenneturvallisuutta sillä lähes koko Saaristotien osuus on ohituskieltoaluetta. Lisäksi kapeat pientareet tekevät jalankulusta ja pyöräilystä turvatonta. Hankkeen myötä erityisesti Saaristotien liikenneturvallisuus paranee, kun raskas liikenne siirtyy uudelle tieyhteydelle. Hanke parantaa saavutettavuutta voimalaitokselle ja samalla elinkeinoelämän toimintaedellytykset paranevat. Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,5.

Uudet ratahankkeet:

1) Pääradan kehittäminen: kohtauspaikat Riihimäki—Tampere ja pääradan peruskorjauksen aloittaminen, **valtuus 100 miljoonaa euroa**. Riihimäki—Tampere rataosa on henkilöliikenteessä koko maan vilkkain ja tavaraliikenteessä kuljetusmäärät Riihimäen ja Tampereen välillä ovat koko maata tarkastellen merkittävät. Hankkeessa rakennetaan Leteensuon, Kuurilan ja Leppäkosken kohtauspaikat, jotka ovat kriittisimmät ratayhteyden toimintavarmuudelle. Kohtauspaikat parantavat selvästi rataosan häiriösietoisuutta ja helpottavat tavaraliikenteen sovittamista aikatauluun. Niiden toteuttaminen on välttämätöntä, jotta peruskorjaus voidaan toteuttaa erittäin vilkkaasti liikennöidyllä rataosalla. Lisäksi sähkönsyötön riittävyyden varmistamiseksi toteutetaan uusi sähkönsyöttöasema. Peruskorjauksen toimenpiteissä keskitytään kohtauspaikkojen yhteydessä tarvittaviin peruskorjaustoimenpiteisiin ja tarvittaessa muihin kriittisiin toimenpiteisiin.

2) Savon rata välillä Kouvola—Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston toteutus, **valtuus 40,8 miljoonaa euroa.** Kouvola—Kuopio rataosuus on osa Savon rataa ja pituudeltaan 269 kilometriä. Rata on keskeinen osa Suomen matkustaja- ja tavaraliikenteen verkkoa. Hankkeen tavoitteena on lyhentää Kouvola—Kuopio yhteysvälin henkilöliikenteen matka-aikoja sekä parantaa yhteysvälin välityskykyä ja liikenteen sujuvuutta pienin tehokkain toimenpitein. Hankkeessa toteutetaan nopeuden noston toimenpiteitä, kuten rataoikaisuja ja tasoristeysten poistoja sekä erityisesti välityskykyä parantavia ja kapasiteettia lisääviä liikennepaikkojen parantamistoimenpiteitä. Lisäksi päivitetään sähkörata- ja turvalaitteet radan muutosalueilla ja rakennetaan uusi sähkönsyöttöasema.

Lisäksi väyläverkon kehittämismomentin sitomattomasta hankevarauksesta ehdotetaan **95 miljoonan euron valtuutta** Digiradan eli rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjausinvestoinnin jatkamiselle.

Tilannekuva hallituksen investointiohjelmasta

Alkuperäisen, omaisuuden myyntituloilla rahoitettavan hallitusohjelman määräaikaisen investointiohjelman suuruudeksi on hallitusohjelmassa määritelty 2 970 milj. euroa liikenneinfrastruktuurihankkeiden osalta. Ohjelmaa on muokattu mm. vuoden 2024 MAL-neuvottelujen yhteydessä sekä kustannusarvioiden tarkentuessa.

Puoliväliriihessä keväällä 2025 hallitus päätti laajentaa 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 kehyksen puitteissa. Laajennukseen sisältyy liikenneinfrastruktuurihankkeita 136 miljoonalla eurolla.

Investointiohjelman liikenneinfrastruktuurihankkeista on toistaiseksi päätetty tai esitetty (ml. tae 2026) yhteensä 3 058,7 milj. euroa taulukon 1 mukaisesti.

Hallitusohjelman investointiohjelma (Liite E)	**Talousarvio-päätökset (ml. TAE26) M€**
Korjausvelan purku	568
Infrahankkeet (Kehittämismomentti ja MAL-hankkeet)	909,8
VT5 Leppävirta-Kuopio	180
Pääradan kehittäminen Helsinki-Tampere, Liminka-Oulu-kaksoisraide, Tornio-Kolari -radan sähköistäminen	422,5
Länsiradan pääomittaminen (Espoo-Lohja & Turku-Salo)*	400
Savonrata - Kouvola-Kuopio nopeuden ja kapasiteetin nosto	45
Lentoradan suunnittelu	
Karjalanradan kehittäminen Luumäki-Imatra 2. vaihe	90
Rantaradan kehittäminen	80
Länsirannikon kilpailukyvyn ja kasvun edistämispaketti	101,9
Muut hankkeet (Vt21, Vt15, Vt23)**	166
Yhteensä	**2963,2**
Investointiohjelman laajennus (liikennehankkeet)	95,5
Kaikki yhteensä	**3058,7**
*ehdollinen talousarviopäätös (Liikenne- ja viestintäministeriö oikeutetaan allekirjoittamaan Länsirata Oy:n rakentamisvaihetta koskeva osakassopimus siten, että valtion rahoitusosuus hankkeen kustannuksista on enintään 400 000 000 euroa edellyttäen, että muut omistajat rahoittavat hanketta vähintään 400 000 000 eurolla.)	
**ei sisälly alkuperäiseen hallituksen investointiohjelmaan	

Taulukko 1: Hallituksen määräaikainen investointiohjelman päätytetyt tai esitetyt (tae2026) hankkeet.

Hallituksen budjettiriihitiedotteen (2.9.2025) mukaisesti tulevista hankkeista on kirjattu seuraavasti:

Seuraavien hankkeiden osalta rahoitusta esitetään vuoden 2026 täydentävässä talousarviossa, kun suunnitelmat on hyväksytty ja mahd. kustannusjaoista sovittu:

- *Oulu-Liminka kaksoisraide*
- *Vt 4 Vestonmäki, Toivakka*
- *Maantie 152 Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä (Kehä IV) tiesuunnitelman laatiminen*

Seuraavien hankkeiden osalta rahoitusta esitetään vuoden 2026 ensimmäiseen lisätalousarvioon, kun riittävä suunnitelma- ja kustannustieto on olemassa:

- *Loviisan meriväylän syventäminen*
- *Kt 51 Kelan risteys*

Seuraavat hankkeet kuuluvat hallituksen kiireellisesti edistettäviin suunnittelukohteisiin, joiden rahoitusta esitetään talousarvioon 2027, kun riittävä suunnitelma- ja kustannustieto on olemassa:

- *VT 9 liittymäjärjestelyn Suonenjoen keskustan kohdalla*
- *Vaasan satamaväylän syventäminen*
- *Vaasan satamaradan sähköistys*
- *Vt 8 Ytterjeppon eritasoristeys*
- *Vt 8 leventäminen välillä Bäckliden-Brännbacken*

Väylähankkeiden rahoituksen aikaistaminen ja sitomaton hankevaraus

Vuoden 2025 toisessa lisätalousarviossa aikaistettiin hallituksen investointiohjelman hankkeiden määrärahoja yhteensä 90 miljoonalla eurolla vuosilta 2026 ja 2027 vuodelle 2025 ja lisäksi sitomattomasta hankevarauksesta aloitettujen hankkeiden määrärahoja aikaistettiin yhteensä 100 miljoonalla eurolla vuosilta 2026 ja 2027 vuodelle 2025. Määrärahojen aikaistukset tehtiin, koska budjettikehyksissä koko valtion yhteenlasketulla tasolla ei ollut enää vuosilla 2026 ja 2027 jakamatonta määrärahaa, jolloin ko. vuosien kehys olisi jouduttu ylittämään. Väyläverkon kehittämismomentti 31.10.77 on 3-vuotinen siirtomäärärahamomentti, joka antaa joustoa siihen, että aikaistusten seurauksena ennakoitua aikaisemmin myönnetyt määrärahat saadaan kuitenkin käytettyä määrärahan käyttöajan puitteissa. Vuonna 2025 myönnetyt määrärahat tulee käyttää vuoden 2027 loppuun mennessä.

Vuoden 2025 sitomatonta hankevarausta on jäljellä noin 32 miljoonaa euroa oletuksella, että vuoden 2025 kolmas lisätalousarvio toteutuu jo julkaistun VM:n kannan mukaisena. Tällöin vuodelta 2025 käyttämättä jäävä 32 miljoonan sitomaton hankevaraus voitaisiin käyttää vuonna 2026

aloitettaviin hankkeisiin. Varsinainen vuosien 2026-2029 hankevaraus on kuitenkin jo lähes kokonaan sidottu vuonna 2026 aloitettaviin ja sitä ennen aloitettuihin väylähankkeisiin. Hallitus tekee keväällä 2026 seuraavan kehyspäätöksensä vuosien 2027-2030 osalta.

Digirata

Digirata-hankkeessa mahdollistetaan tulevaisuuden turvallinen rautatieliikenne Suomen rautateillä toteuttamalla välttämätön korvausinvestointi, jossa modernisoidaan Suomen rautatiejärjestelmät sekä uudistetaan rautateiden kulunvalvonta eurooppalaisen järjestelmän mukaiseksi. Toteutusvaiheessa rakennetaan ERTMS-järjestelmä sekä uusitaan ja nykyaikaistetaan koko turvalaitekanta ja liikenteenhallintajärjestelmät erillisen toteutussuunnitelman mukaisesti koko Suomen rataverkolle. Digirata-hankkeen toteutusmallilla poistetaan myös suunnitelmallisesti asetinlaitteiden korjausvelka ja mahdollistetaan junaliikenteen kasvattamista kapasiteetin kasvun myötä. Koko hankkeen kustannusarvio on noin 1,2 mrd. euroa vuosina 2025—2040, ja hankkeelle on myönnetty myös EU-rahoitusta noin 100 milj. euroa. Hanke rahoitetaan yhteisrahoitteisena liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Raide Oy:n kanssa (osuus n. 10 %). Hankkeen toteuttamiseksi tarpeelliset valtuudet ja määrärahat huomioidaan talousarvioissa vuosittain hankkeen etenemisen mukaisesti. Toteutusvaiheen käynnistämiseksi on osoitettu 10 milj. euron valtuus vuoden 2025 talousarviossa. Vuoden 2026 talousarviossa hankkeen jatkamiseen osoitettaisiin 95 miljoonan euron jatkovaltuus.

Kehyskaudella vuosille 2027-2029 on varattu Digiradan rahoitukseen vielä yhteensä 179 miljoonan euron määrärahat sitomattomasta hankevarauksesta.

Tilannekuva suurista raideliikennehankkeista

Länsirata

Länsirata Oy:n osakkaat neuvottelevat hankkeen rakentamisvaiheeseen siirtymisestä. Yhtiön tämän hetken arvion perusteella rakentamishankkeen kokonaiskustannusarvio on n. 1,32 miljardia euroa. Vuoden 2025 talousarviossa momentin 31.01.88 (osakehankinnat) selvitysosan perusteella valtio voisi myöntää enintään 500 miljoonan euron takauksen vieraan pääoman ehtoiselle rahoitukselle, minkä lisäksi valtio voisi rahoittaa hanketta enintään 400 000 miljoonan euron oman pääoman ehtoisella rahoituksella. Osakkaiden välisestä rahoitusvastuiden jakautumisesta sovitaan osakassopimuksessa. Vuoden 2025 täydentävässä talousarvioesityksessä hankkeen rakentamisvaiheeseen myönnettiin 10,55 miljoonaa euroa. Valtio on pääomittanut yhtiön suunnitteluvaihetta 39,5 miljoonalla eurolla, joka vastaa 51 % suunnitteluvaiheen kokonaiskustannuksista. Yhtiön suunnitteluvaihe jatkuu teknisesti arviolta vuoteen 2027 asti, mutta yhtiö ei kerää pääomaa suunnitteluhankkeen kustannuksiin.

Itärata

Hankeyhtiö suunnittelee uutta ratayhteyttä, joka erkaantuisi Helsinki-Vantaalle kulkevasta Lentoradasta ja kulkisi Porvoon kautta Kouvolaan. Hankeyhtiö on perustettu ja sen suunnittelutyö on alkanut 2022. Suunnitteluvaiheen arvioitu päättyminen on vuonna 2031. Rakentamisvaiheesta ei ole tehty päätöstä. Suunnittelutyö on edennyt aikataulussa. Itäradan suunnitteluvaiheen arvioitu

maksimikustannus on 79 miljoonaa euroa. Valtio vastaa hankkeen suunnittelukustannuksista 51 % (40,3ME). Valtio on pääomittanut hanketta 4,6 miljoonalla eurolla.

Lentorata

Aikaisemmin Suomiratana tunnetun hankeyhtiön tehtävänä on suunnitella Pasilan ja Keravan välisen, pääosin tunnelissa kulkevan Lentorata-hankkeen suunnittelua rakentamisvalmiuteen asti. Lentorata- hankkeen suunnittelu on edennyt odotetusti ja aikataulussa. Lentoradan rakentamispäätös tulee ajankohtaiseksi ratasuunnitelman valmistumisen jälkeen vuosien 2028-2029 aikana. Mikäli rakentamisvaiheeseen siirrytään ennakoidussa aikataulussa, liikenne Lentoradalla voisi alkaa 2030- luvun puolivälissä. Lentorata-hankkeen maksimikustannusarvio on 25 miljoonaa euroa, josta valtion osuus 17,5 miljoonaa. Valtio on pääomittanut Lentorataa yhteensä 3,7 miljoonalla eurolla. Valtio pääomitti aikaisempaa Suomirata-hanketta 3,5 miljoonalla eurolla.