



Pöytäkirja

6.10.2025

Digirata-ohjausryhmän kokous 3/2025

Aika

6.10.2025 klo 9-11

Paikka

Teams

Osallistujat

Miikka Rainiala, yksikön johtaja, Liikenne- ja viestintäministeriö, puheenjohtaja
Lauri Pelttari, suunnittelija, Liikenne- ja viestintäministeriö, sihteeri
Jarkko Paldanius, hallitusneuvos, Liikenne- ja viestintäministeriö
Janne Hauta, liikenneneuvos, Liikenne- ja viestintäministeriö
Rita Linna, hallitusneuvos, Liikenne- ja viestintäministeriö
Panu Kukkonen, budjettineuvos, Valtionvarainministeriö
Jari Pylvänäinen, kehitysjohtaja, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy
Juha Lehtola, projektipäällikkö, Väylävirasto
Johanna Majamäki, viestintäpäällikkö, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy
Elina Ussa, toimitusjohtaja, FiCom ry
Jonas Eriksson, hankejohtaja, VR-Yhtymä Oy
Heidi Niemimuukko, maaliikennejohtaja, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Matti Polvi, erityisasiantuntija, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Esa Sirkiä, toimialajohtaja, Väylävirasto
Sanna Järvenpää, toimitusjohtaja, Fintraffic Raide Oy
Sanna Kaasalainen, osastopäällikkö, Maanmittauslaitos
Tuomo Lankinen, yksikön johtaja, Helsingin Seudun Liikenne- kuntayhtymä
Pia Julin, toimitusjohtaja, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy
Jouni Lind, asiantuntija, Raidealan neuvottelukunnan pääsihteeri, Palvelualojen
työntantajat PALTA ry
Veli-Pekka Hakatie, toimitusjohtaja, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy
Lauri Helke, toimitusjohtaja, Fenniarail Oy
Marko Forsblom, toiminnanjohtaja, ITS Finland ry
Toni Mäkelä, toimitusjohtaja, North Rail Oy



1. Kokouksen avaus

Puheenjohtaja Miikka Rainiala avasi kokouksen kello 9.01. Asialista hyväksyttiin kokouksen työjärjestykseksi.

2. Edellisen kokouksen pöytäkirja

Hyväksyttiin edellisen kokouksen pöytäkirja.

3. Digirata-hankkeen tilannekatsaus (Juha Lehtola, Väylävirasto ja Jari Pylvänäinen, Fintraffic)

Juha Lehtola ja Jari Pylvänäinen antoivat ajankohtaiskatsauksen Digirata-hankkeen työskentelystä. Lehtola aloitti käymällä läpi KV-EU vaikuttamiskokonaisuutta. Hankkeen pitkäjänteinen EU- vaikuttaminen on näkynyt positiivisena suhtautumisena muun muassa Suomen FRMCS- ratkaisun osalta. Tästä osoituksena toimii komission tekemä selvitys, jonka mukaan yksikään EU- maa ei vastusta kaupallisten radioverkkotoimittajien käyttöä FRMCS:n osalta. Pylvänäinen täydensi ja kertoi keskustelujen jatkuvan KV- vaikuttamisen saralla EU-komission suuntaan koskien TEN-T- asetuksen aikataulun soveltamista Suomeen. Pre-FRMCS:n kansallinen radioverkkopoikkeus on käsittelyssä.

Pylvänäinen kertoi hankkeen kansallisista kehitysaioista. Sm5 ATO-testauksia on toteutettu ja Sm5- kaluston valmistelu testausta varten etenee hankkeen tarpeiden mukaisessa aikataulussa. EKA- radan osalta työt ovat käynnissä ja valmisteleminen jatkuu vuoteen 2027 mennessä. Rata avataan kaupalliselle liikenteelle vuonna 2029 samanaikaisesti ensimmäisten varusteltavan kaluston valmistumisen kanssa. EKA-radon järjestelmävaatimukset ovat sitoneet hankkeen resursseja odotettua enemmän. Poikkeuslupa teknisiin eritelmiin taloudellisin perustein EKA-radalle on saatu, ja poikkeuslupa koko maan kattavalle radioverkkoratkaisulle on käsittelyssä. Lopuksi Pylvänäinen painotti, että kaluston hankinnan toteutuminen määrittää lopullisen aikataulun.

Roll out- suunnitelman osalta Pylvänäinen kertoi toteutussuunnitelman sisältöjen valmistuvan tukemaan toteutusvaiheen käynnistymistä oikea-aikaisesti. Infrastruktuuritiedon kokonaisuus on käsittelyssä, mutta kaipaa vielä toimialalta yleistä selkeyttämistä. Toteutusvaiheen etenemiskartta on päivitetty vastaamaan nykyistä aikataulua ja suunnitelmaa. Hankkeen kriittisten järjestelmäosuuksien integroimiseen liittyviä hankintalinjauksia on valmisteltu. Lopuksi Pylvänäinen kertoi, että toteutussuunnitelman väljulkaisun annettiin 19.9. Digirata- hankkeen sisäiseen kommentointiin.



Toteutusvaiheen hankintojen osalta Lehtola kertoi markkinavuoropuhelujen olevan käynnissä CCS- sekä OC- hankintakokonaisuuksien osalta loppuvuoden ajan. Molempien hankintakokonaisuuksien varsinainen hankinta on tarkoitus käynnistyä vuoden 2026 ensimmäisellä neljänneksellä ja kestää noin vuoden. Toteutussuunnitelman mukaisten rataosuuksien 2-4 osalta rakennuttajakonsultin hankintoihin liittyvä markkinavuoropuhelu avattiin 25.9.2025.

Lauri Helke kysyy, mitä hanke tekee varmistaakseen hankintojen modulaarisuuden niin, ettei yksittäiset laitetoimittajat saa liikaa vaikutusvaltaa Vendor lock- dynamiikan johdosta. Helkeen tietojen mukaan EKA-radan osalta näin olisi myös osittain tapahtunut. Lehtola tarkensi, ettei EKA-rataa koskevissa hankinnassa vastaavaa Vendor lock-tilannetta tosiasiallisesti ole syntynyt. EKA- radan toteutuksessa on saatu kokemusta siitä, miten eri järjestelmäosien kilpailutus on mahdollista toteuttaa. Tarkoituksena on, että kilpailutus on mahdollista toteuttaa myöhemmillä rataosuuksilla joustavammin EKA-radalla saatujen kokemusten myötä.

Jouni Lind kysyy tarkennuksia siihen, mitä hankintalinjauksia on valmisteltu toteutussuunnitelman osalta. Lisäksi hän pyysi selvennystä siihen, miten hanke on ottanut huomioon riskin, että laitetoimitukset jäisivät yksittäisen toimittajan varaan. Lehtola kertoi hankkeen toteuttamasta SWOT—analyysistä sekä muusta riskienhallintatyöstä. Pylvänäinen täydensi, ettei keskeisissä hankintakokonaisuuksissa edetä yhden toimittajan mallilla ja että nämä asiat on huomioitu Digirata-hankkeen kaikessa hankintatoiminnassa.

4. Ekosysteemikokouksen 2.6.2025 terveiset

Janne Hauta kertoi ekosysteemikokouksesta, joka järjestettiin 2.6.2025. Hauta luetteli tapahtumassa puhuneet yritykset ja kertoi lyhyesti niiden esityksistä. Tapahtuman jälkeen Digiradan ekosysteemityön edistäminen on siirretty hankkeelta alan yritysten sekä Business Finland:n vetovastuulle.

Jouni Lind toteaa tapahtumassa olleen esillä hyvää raidealan erityisosaamista ja kysyi, onko tapahtumassa mukana olleilla yrityksillä mahdollista lähteä laajemmille Euroopan markkinoille. Pylvänäinen vastaa, että Suomessa on syntynyt selkeää osaamista, joka kiinnostaa kansainvälisesti. ETCS- osaamista kaivataan laajamittaisesti EU-markkinoilla. Pylvänäinen kuitenkin painottaa, että Digirata- hankkeen kautta vientiä ei synny, vaan hankkeen ekosysteemityön tarkoituksena on ollut saattaa markkinatoimijoita yhteen.

Hauta totesi, että vientimahdollisuudet riippuvat erityisesti ITS Finlandin, Business Finlandin sekä alan toimijoiden aktiivisuudesta. Pia Julin toteaa Fintrafficin ylläpitävän ja



organisoivan vientiklusteria Business Finlandin kanssa, jossa työskennellään muun muassa rautatiealan vientiyritysten parissa.

5. Traficomin roolista Digirata- hankkeessa

Matti Polvi esitteli Traficomin roolia Digirata- hankkeessa turvallisuusviranomaisena. Polvi toimii Digiradan projektipäällikkönä Traficomissa.

Traficom toimii aktiivisena hankkeen edistäjänä osallistumalla hankkeen eri työryhmiin. Traficom toimii myös ennakoivana vaikuttajana eri EU- työryhmissä ja kansainvälisissä viranomaisverkostoissa. Traficom toimii myös lupaviranomaisena ja uusien järjestelmien käyttöönottolupien käsittelijänä. Tämä sisältää myös osallistumisen järjestelmän hyväksyttämiseen Euroopan rautatieviraston tukena. Lisäksi Traficomin keskeinen rooli on valvoa, että hankkeessa tehtävät muutokset eivät aiheuta riskejä tai haasteita rautatiejärjestelmän turvallisuudelle tai yhteen toimivuudelle.

Traficomin kokemusten mukaan KV- sääntelyn edistymisen ennustettavuus on ollut merkittävä haaste. Tältä osin korostuu se, että Digirata- hankkeessa monia asioita tehdään ensimmäistä kertaa. Polvi nostaa esille, että sidosryhmien erilaisten tarpeiden ja intressien yhteensovittamisessa hanke on osoittautunut erinomaiseksi välineeksi.

6. Ruotsin kalustontukihankkeen etenemisestä

Lauri Pelttari esitteli ruotsin Trafikverket:n 30.9. julkaistun raportin, joka koski liikkuvan kaluston ERTMS- varusteluatukea. Raportissa Trafikverket antoi oman ehdotuksensa Ruotsin kansalliseksi ERTMS- varustelutueksi. Pelttari esitteli lyhyesti Raportin yhteydessä toteutettua markkinaselvitystä, ehdotetun tukivälineen teknistä sisältöä sekä tuen saamisen ehtoja. Pelttari kuitenkin korosti tässä yhteydessä, ettei Ruotsissa ole raportin julkaisusta huolimatta tehty päätöstä tukivälineen asettamisesta.

Lopuksi Pelttari kertoi ministeriön viranomaisten selvittävän mahdollisen kotimaiseen kalustovarustelutuen toteutustapoja sekä vaikutuksia. Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan arviomuistio kotimaisesta ERTMS- varustelutuen toteuttamisesta sekä sen vaikutuksista syksyn aikana.

Jouni Lind kertoi perehtyneensä myös Trafikverket:n raporttiin ja totesi, Ruotsissa olevan selkeä tahtotila siitä, että tavaraliikennekuljetuksia hoidetaan rautateitse, vaikka tavarajunaliikenne onkin menettänyt markkinaosuuttaan raskaalle tieliikenteelle. Hän korosti myös Suomen osalta riskinä olevan, että rautatieverkon osuuksia ei jatkossa



liikennöitäisi puuttuvien ERTMS- kalustoinvestointien johdosta. Lind myös kysyi, onko Ruotsissa todettu ongelmia ERTMS- ratavarustelun siirtymävaiheessa. Lehtola vastasi Ruotsissa olevan Suomea vastaavia haasteita, kun he luopuvat kansallisesta kulunvalvontajärjestelmästäan asteittain koko rataverkolla.

Fenniarail Oy:n Lauri Helke totesi Suomen markkinatilanteen olevan kaluston omistajien näkökulmasta Ruotsin tilannetta vastaava siltä osin, että kaluston varustelutuki nähdään välttämättömänä, jos vientiteollisuuden tavarajunaliikenteestä johtuvat logistiikkakustannukset halutaan pitää kohtuullisina. Hän esitti arvion siitä, että tavarajunaliikenteen ETCS- kalustovarustelun kokonaiskustannukset vastaisivat koko markkinan vuoden aikaisia liikenteen logistiikkakustannuksia. Hän painotti asian selvittämisen kiireellisyyttä. Rainiala vastasi tilanteen olevan ministeriössä tiedostettu ja että asiaa edistetään viivytyksettä.

Marko Forsblom kysyi, pitääkö Trafikverket:n raportissa esitetty näkemys paikkaansa siitä, että Suomessaa CEF- rahoitushakemuksia ei koordinoita Ruotsia vastaavalla tavalla viranomaisvetoisesti. Lehtola tarkensi, että Suomessa CEF- rahoitushakemuksia ei laadita keskitetysti viranomaisten vetämänä kuten Ruotsissa, mutta kaikki Suomesta lähtevät hakemukset ovat koordinoitusti tiedossa ja niitä edistetään myös hankkeen puolesta.

VR:n Jonas Eriksson korosti kalustosektorin yhteisenä toiveena olleen, että Suomessa toteutettaisiin Ruotsin raporttia vastaava selvitys. Hän totesi ministeriön valmistelussa olevan arviomuistion olevan tästä näkökulmasta positiivinen asia. Hän totesi myös ymmärryksensä olevan, että CEF- rahoitus olisi tässä vaiheessa rahoituskautta jo pääosin jaettu. Rainiala vahvisti itsellään olevan sama käsitys rahoitusvälineen nykytilasta.

Myös Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n Veli-Pekka Hakatie kommentoi Ruotsin raportti sekä ministeriön arviomuistota todeten, että myös heidän hankintojen kannalta on kriittistä, että rahoituskysymyksiin. Hän korosti aikataulukysymysten olevan kriittisessä asemassa.

7. Muut asiat

Tuomo Lankinen kertoi toimivansa jatkossa Helsingin Seudun Liikenne- kuntayhtymän edustajana Digirata- hankkeen osalta.

8. Seuraava kokous

Seuraava kokous järjestetään 2.2.2026 kello 10-12.



Kokous pyritään järjestämään yksinomaan läsnäolotilaisuutena, mutta kokouksen tarkka sijainti tarkentuu myöhemmin.

9. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja päätti kokouksen kello 10.24

Liitteet

Diaesitys