

9.11.2020

Liikennejaoston kuuleminen tiistai 10.11.2020 klo 11

Vastaukset Liikennejaoston ennakkokysymyksiin liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakalle

1. Turun ja Tampereen ratahankkeisiin liittyvien hankeyhtiöiden tilanne ja hankkeiden eteneminen ensi vuonna?

Valtioneuvosto päätti 25.6.2020 valtuuttaa liikenne- ja viestintäministeriön perustamaan uudet, valtion osittain omistamat osakeyhtiöt: Suomi-rata-hankeyhtiö ja Turun tunnin juna -hankeyhtiö. Yhtiöt on tarkoitus perustaa tämän syksyn aikana. Perustamisen jälkeen yhtiöt aloittavat ratahankkeiden suunnittelun.

Osakassopimusten hyväksymistä on käsitelty kevään ja kesän aikana hankeyhtiöiden osakkaiksi tulevien kaupunkien ja kuntien päätöksentekoeleimissä. Tämän jälkeen osakkaiden kanssa yhdessä sovitulla tavalla on myös odotettu kuntien päätöksiä koskevien muutoksenhakuajojen päättymistä. Viimeiset muutoksenhakuajat päättyivät alkusyksyllä. Turun tunnin juna -hankeyhtiötä koskien tehtiin useampia valituksia ja niiden vaikutuksia hankeyhtiön perustamiseen on arvioitu yhdessä kuntien kanssa. Arvioiden perusteella esteistä yhtiöiden perustamiselle ei ole ja perustamisvalmistelut kuntien kanssa ovat loppusuoralla. Turun tunnin juna –hankeyhtiö jatkaa Väyläviraston toteuttaman yleissuunnitelmavaiheen jälkeen Espoo-Salo-radan ratasuunnitteluvaiheeseen sekä Salo-Turku kaksoisraiteen suunnitteluun. Helsinki – Turku nopean junayhteyden jatkosuunnittelun on välillä Salo – Turku arvioitu ilman mahdollisia valitusaikoja kestävän vuoteen 2024 asti ja välillä Espoo-Salo vuoteen 2025 asti.

Suomi-rata-hankeyhtiö aloittaa Lentoradan suunnittelun sekä tutkii Helsinki-Vantaa – lentoaseman ja Tampereen välisen yhteyden kehittämismahdollisuuksia. Suomi-rata-hankeyhtiön toimialaan kuuluvan yhteyden suunnittelu koostuu eri osista, joita ovat Pasilan ja Keravan välinen Lentorata sekä jatkoyhteys Tampereelle. Jatkoyhteys voidaan toteuttaa joko uutena ratalinjauksena Helsinki-Vantaan lentoasemalta Tampereelle tai kehittämällä nykyistä päärataa Riihimäen ja Tampereen välillä (3. ja 4. lisäraide sekä radan oikaisut). Jatkoyhteyden osalta yhtiö tuottaa molemmista vaihtoehtoista esiselvityksen, jotka määräävät suunnitteluhankkeen tarkemman sisällön. Esiselvityksillä luodaan edellytyksiä suunnitteluhankkeen jatkosuunnittelua varten ja niiden valmistuttua erikseen päätetään, kumpi vaihtoehto suunnitellaan rakentamisvalmiuteen saakka.

Ensivaiheessa tehtävien esiselvitysten arvioitu kesto on 1,5 vuotta. Lentoradan varsinainen suunnittelu kestää kokonaisuudessaan alustavan arvion mukaan 8 vuotta, mikä pitää sisällään ympäristövaikutusten arvioinnin, yleissuunnittelun sekä ratasuunnittelun. Mikäli esiselvitysten perusteella päädyttäisiin suunnittelemaan uutta ratalinjausta lentoasemalta Tampereelle, kestäisi suunnittelu alustavan arvion mukaan 10 vuotta. Mikäli esiselvitysten perusteella päädyttäisiin kehittämään nykyistä päärataa Riihimäen ja Tampereen välillä, olisi suunnitteluvaihe todennäköisesti hieman lyhyempi.

Id Versionumero

Ministry of Transport and
Communications

Office
Eteläesplanadi 16
FI-00100 Helsinki

Postal address
PO Box 31
FI-00023 Government
Finland

Telephone
+358 295 16001

www.lvm.fi
firstname.lastname@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Yhtiöiden toiminnan käynnistämiseen ja organisointiin on varattava myös aikaa. Hankeyhtiömallin yhtenä tavoitteena on kuitenkin varsinaisen suunnittelun nopeuttaminen.

2. Itärata-hankkeen tilanne sekä linjausvaihtoehtojen kannattavuus suhteessa valittuun vaihtoehtoon?

Liikenne- ja viestintäministeriö tiedotti 30.9.2020 ja 9.10.2020, että itäisen suunnan raideyhteyden hankeyhtiöneuvotteluja jatketaan Lontorata-Porvoo-Kouvola-linjauksen pohjalta. Valtion osallistuminen ja sen rahoitusosuus itäisen suunnan hankeyhtiöneuvotteluihin käsitellään talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa syksyn 2020 aikana. Valtion rahoitusosuudesta hankeyhtiöön päättää kuitenkin eduskunta.

Talouspoliittiselle ministerivaliokunnalle tuodaan tietoon käsittelyajankohdan mukainen tilanne mahdollisten vähemmistöosakkaiden rahoitusosuuksista hankeyhtiössä sekä kattavasti muut itäisen suunnan hankeyhtiön perustamisen edellytyksiin vaikuttavat seikat. Väyläviraston selvityksessä koskien Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisvaihtoehtoja nykyisten ratojen kehittäminen osoittautui uusien oikoratoja kannattavammaksi. Itäisen suunnan uusien ratayhteyksien toteuttaminen toisi kuitenkin suuremmat hyödyt kuin nykyisten ratojen kehittäminen. Suurten investointikustannusten johdosta niiden kustannustehokkuus jäisi kuitenkin heikommaksi. Selvityksen mukaan uusista ratakäytävistä kannattavampi olisi Porvoo–Kouvola-linjaus.

Hankevaihtoehtojen yhteiskuntataloudellista tehokkuutta kuvaava hyöty-kustannussuhde (H/K-suhde) on laskettu Väyläviraston hankearviointin ohjeistusten perusteella. Keskeisimpinä erinä H/K-suhteen laskemisessa ovat liikennehankkeen käyttäjien ja liikennepalveluiden tuottajien hyödyt, infrastruktuurin ylläpitokustannusten muutokset sekä hankkeen investointikustannukset. H/K-suhde lasketaan 30 vuoden pitoajalle. Lontorata-Porvoo-Kouvola –vaihtoehdon H/K-suhde on 0,37, eli hyödyt ovat 37 prosenttia investointikustannuksista. Merkittävimmät hyötyerät ovat 432 miljoonan euron käyttäjähyödyt sekä 223 miljoonan euron liikennepalveluiden tuottajille kohdistuvat hyödyt. Lontorata-Porvoo-Kotka-Luumäki –vaihtoehdon H/K-suhde on 0,20, eli hyödyt ovat 20 prosenttia investointikustannuksista. Merkittävimmät hyötyerät ovat 105 miljoonan euron käyttäjähyödyt sekä 359 miljoonan euron liikennepalveluiden tuottajille kohdistuvat hyödyt. Molemmat vaihtoehdot sisältävät jo olemassa olevien ratayhteyksien (Karjalan ja Savon radat) parantamistoimien tuottamat hyödyt.

3. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen osoitetun rahoituksen riittävyys vuonna 2021?

Hallitusohjelman mukaan toteutetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteena on kasvattaa jalankulun ja pyöräilyn määrää vuoteen 2030 mennessä 30 prosentilla verrattuna vuoteen 2018. Edistämishjelman mukaan kävelyn ja pyöräilyn suunnitteluun ja hankkeiden toteuttamiseen varataan 41 miljoonaa euroa vuosina 2020–2022.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa investointiohjelman valtion rahoitustasoksi on määritetty vähintään 30 miljoonaa euroa vuosittain 2019-2023 tavoitteiden saavuttamiseksi. Tällä hallituskaudella kestävän liikkumisen rahoitus on noussut voimakkaasti. Kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseen on vuoden 2020 talousarviossa ja neljännessä lisätalousarviossa varattu yhteensä 42,9 miljoonaa euroa. Rahoituksesta 31,5 miljoonaa euroa on suunnattu kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksiin.

Kävelyn ja pyöräilyn valtionavustuksina jaettavan määrärahan suuruus oli 3,5 miljoonaa euroa vuosina 2018 ja 2019. Vuoden 2021 talousarviossa kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaan esitetään 3,5 miljoonaa euroa. Täydentävän talousarvioesityksen yhteydessä ensi vuoden rahoitustasoa mahdollisesti arvioidaan uudelleen.

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamisen, liikenteen päästöjen vähentämisen ja terveysvaikutusten saavuttamiseksi on erityisen tärkeää, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitustaso pysyy vuosina 2021-2023 vähintään edistämishankkeen mukaisella tasolla (valtion osuus vähintään 30 miljoonaa euroa). Valtion riittävä ja ennakoitava rahoitustaso varmistaa kuntien sitoutumisen kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen ja yhteisten tavoitteiden saavuttamiseen. Se takaa myös laadukkaat ja tarkoituksenmukaiset hakemukset investointiohjelman valtionavustushakuun.

Vuoden 2020 haussa hankehakemuksia saatiin noin 130 kappaletta. Niissä haettiin valtionavustusta yhteensä noin 66,5 miljoonan euron arvosta kuntien kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen. Hankehakemuksia käsitellään parhaillaan Liikenne- ja viestintävirastossa, ja niihin liittyvät avustuspäätökset pyritään tekemään loppuvuoden 2020 aikana.

Vuosina 2018 ja 2019 rahoitustason ollessa 3,5 miljoonaa euroa hakemuksia saatiin vuosittain 53-68 kappaletta, joista myönteisen avustuspäätöksen sai 12-15 hanketta. Investointiohjelmalla on tuettu kävelyä ja pyöräilyä edistäviä infrahankkeita kuntien katuverkolla ympäri Suomen. Kehittämistarpeita on huomattavasti enemmän mitä valtion tuki mahdollistaa.

4. Väyläverkon ja lauttaliikenteen kehittämistarpeet kotimaan matkailun tukemiseksi? Kotimaan matkailu on kasvanut tuntuvasti, mutta viime kesänä esim. lauttaliikenteen tarjonta ei vastannut kysyntää. Onko palvelutarjontaa mahdollista lisätä ensi kesäksi ja onko matkailuun liittyviä liikenteen ”pullonkauloja” kartoitettu?

Saaristoliikenteen rahoitukseen ei ole esitetty tai valmisteilla muutoksia. Talousarviossa ei päätetä rahoituksen tarkasta kohdentamisesta, vaan maantielautojen ja yhteysalusliikenteen hoito on valtakunnallisesti keskitetty Varsinais-Suomen ELY-keskukselle. ELY-keskus tekee ratkaisut vuoroväleistä ja aikatauluista. Taustalla on saaristolaki, jonka mukaan valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut, sekä siitä, että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset. Saaristolain mahdollisessa uudistamisessa myös liikenneyhteyksiä koskevaa sääntelyä on mahdollista arvioida. Saaristolaki kuuluu MMM:n päävastuulle.

Liikenne12-suunnitelman valmistelun yhteydessä on tarkoitus tarkastella myös yhteysalusliikenteen järjestämistä kokonaisuutena aiempaa laajemmin ottamalla kantaa mm. reitteihin, alusten vuoroväliä ja aikatauluihin sekä alusten teknisiin ominaisuuksiin. Tässä tarkastelussa myös mm. matkailunkin tarpeet nousevat esiin.

5. Ovatko kyberturvallisuuden osoitetut resurssit riittävät yhä kasvavien tehtävien hoitamiseksi?

Tietoturvaa koskevien puutteiden tai kyberhyökkäysten aiheuttamat toimintahäiriöt voivat aiheuttaa koko maanlaajuista haittaa. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että

Liikenne- ja viestintäviraston Kyberturvallisuuskeskuksen toimintakykyä kehitetään jatkuvasti suhteessa muuttuvaan toimintaympäristöön.

Liikenne- ja viestintäviraston Kyberturvallisuuskeskuksen nykyiset tehtävät tulevat laajentumaan tulevaisuudessa merkittävästi. Kyberturvallisuuskeskuksen laajemman toimialaosaamisen kehittämisen rinnalla tulee jo nyt huomioida, että teknologian kasvavat trendit edellyttävät merkittäviä resursseja Kyberturvallisuuskeskukselle myös tulevaisuudessa. Tähän vaikuttaa erityisesti tekoälyn, kvanttilaskennan ja IoT-laitteiden laajempi hyödyntäminen ja käyttöönotto. Esimerkiksi älykkäiden IoT-laitteiden laajempi hyödyntäminen koko yhteiskunnassa edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston Kyberturvallisuuskeskukselta vaativaa sertifiointiosaamista ja –toimintaa. Liikenne- ja viestintäviraston Kyberturvallisuuskeskuksen nykyiset resurssit eivät riitä edellä mainittujen työtehtävien hoitamiseen.

Liikenne- ja viestintäviraston Kyberturvallisuuskeskukselle esitetyllä 2,34 milj. euron lisärahoituksella kyetään kehittämään koko yhteiskunnan kyberhäiriöhallintaa. Lisärahoitus kohdistuu ensisijaisesti Kyberturvallisuuskeskuksen toimialaosaamisen vahvistamiseen ja vakavien tietoturvaloukkausten ympärivuorokautiseen havainnointiin. Toimialojen, kuten liikenne-, rahoitus-, energia- tai terveydenhuoltosektorin, riittävä tukeminen vaatii Kyberturvallisuuskeskukselta toimialakohtaisen ymmärryksen syventämistä. Lisäresursseilla mahdollistetaan tilannekuvan jatkuva tuottaminen ja analysointi kunkin toimialan tarpeet huomioiden. Kyberturvallisuuskeskuksen ympärivuorokautisella reagointi- ja havainnointikyvyllä mahdollistetaan uhkien arviointiin ja vaikutusten hallintaan liittyvät toimet nopeammin ja nykyistä merkittävästi matalammalla kynnyksellä. Tämä heijastuu suoraan yhteiskunnalle aiheutuvien vahinkojen määrään.

Tietoturvan merkitys koko yhteiskunnalle on tullut ikävällä tavalla esiin Vastaamon tietomurtotapauksen yhteydessä. Vastaamon tietomurtotapaus on osoittanut, että Suomessa on kriittisiä tietojärjestelmiä, joiden tietoturvan ja tietosuojan taso ei ole riittävällä tasolla. Lähtöoletuksena voidaan pitää, että tällaisia tietojärjestelmiä koskevaa sääntelyä ja valvontaa on vahvistettava. Tietoturvaluuspuutteisiin puuttuminen edellyttää, että viranomaisella on riittävä toimivalta ja osaaminen sekä riittävät resurssit. Liikenne- ja viestintäministeriö on tämän johdosta asettanut työryhmän selvittämään tietoturvan ja tietosuojan parantamista yhteiskunnan kriittisillä toimialoilla. Tarkasteltavia toimialoja ovat erityisesti terveydenhuolto, rahoitusmarkkinat, energiahuolto, vesihuolto, liikenne ja digitaalinen infrastruktuuri. Lisäksi tarkasteltavana olisivat julkisen hallinnon merkittävät kriittiset tietojärjestelmät (pl. turvallisuusviranomaisten verkot ja järjestelmät). Työryhmän tehtävänä on esittää konkreettisia toimenpide-ehdotuksia ja laskelmia, joiden avulla tietoturvaan ja tietosuojaan liittyviin puutteisiin pystyttäisiin tulevaisuudessa tehokkaammin puuttumaan. Työryhmä tekee esityksen poliittisiksi linjauksiksi tammikuussa 2021. Poliittisten päätösten jälkeen käynnistetään erillisenä hankkeena mahdollisten lainsäädäntömuutosten valmistelu.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää lisäksi erittäin tärkeänä, että kyberturvallisuusvalmiuden kehittämiseen ja kyberturvallisuutta koskevaan koordinaatioon osoitetaan nykyistä vahvemmin resursseja. Eri yhteiskunnan sektoreita kattavaa kyberturvallisuusvalmiuden kehittämistä koskevaa työtä johtaa Liikenne- ja viestintäministeriöön sijoitettu kyberturvallisuusjohtaja. Kyberturvallisuusjohtajan vastuulla on laatia kansallinen kyberturvallisuuden kehittämisohjelma, jolla parannetaan kyberturvallisuutta niin julkisella kuin yksityisellä sektorilla kaikilla hallinnonaloilla. Kyberturvallisuuden kehittämisohjelman tehokas täytäntöönpano ja toiminnan jatkuvuuden turvaaminen edellyttävät rahoitusta vuosille 2021–2023. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että toimintaan osoitettujen resurssien leikkaaminen ei ole perusteltua. Jos yhteiskunnan digitalisoituvien palveluiden tietoturvaluusua halutaan aidosti parantaa, on siihen osoitettava riittävät taloudelliset resurssit.

Id Versionumero

Ministry of Transport and
Communications

Office
Eteläesplanadi 16
FI-00100 Helsinki

Postal address
PO Box 31
FI-00023 Government
Finland

Telephone
+358 295 16001

www.lvm.fi
firstname.lastname@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

6. Tieliikenteen turvallisuusmaksun riittävyys ja järjestelmän mahdolliset kehittämistarpeet? Olisiko esim. liikenneturvallisuusmaksua tarpeen korottaa?

Suomessa maksetuista moottoriajoneuvojen liikennevakuutuksista kertyvästä vakuutusmaksutulosta ohjataan yhden prosentin määräraha tieliikenteen turvallisuuden edistämiseen. Liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain (471/2016) 4 §:ssä säädetään maksun määräytymisen perusteet. Maksun määrä on yksi prosentti liikennevakuutuksen vakuutusmaksutulosta. Maksuvelvollisia ovat vakuutusyhtiöt, jotka harjoittavat liikennevakuutustoimintaa Suomessa. Liikenneturvallisuusmaksu tuloutetaan valtion talousarvion ja talousarvion yhteydessä osoitetaan määräraha tieliikenteen turvallisuuden edistämiseen.

Vakuutusmaksuista saatava tulokertymä on jäänyt viime vuosina arvioitua pienemmäksi. Vaje on paikattu budjettirahoituksella. Liikennevakuutuksista saatava tulokertymä on pienentynyt pääasiassa vakuutusmaksujen halpenemisen ja liikennekäytössä olevien ajoneuvojen vähenemisen vuoksi. Tulokertymän pienentyminen näyttää olevan pysyvää. On siten syytä pohtia miten järjestelmää tulisi kehittää pitkäjänteisesti kestäväällä tavalla. Keskeinen kysymys on, jatketaanko rahoituksen paikkaamista tulevina vuosinakin budjettirahoituksella vai muutetaanko järjestelmää.

Vaihtoehtoina ovat toiminnan tehostaminen siten, että jaettava määräraha vastaisi liikennevakuutuksista saatavaa tulokertymää, prosenttiosuuden kasvattaminen tai muu rahoitustapa. Toiminnan tehostaminen ja määrärahan suhteuttaminen vastaamaan liikennevakuutuksista saatavaa tulokertymää edellyttäisi, että maksun saajat kehittävät toimintaansa ja kulurakennettaan jaettavan määrärahan mukaisesti. Liikenneturvallisuustyön jatkuvuus tulee taata, mutta keskeistä on, että liikenneturvallisuutta pystytään ylläpitämään ja edistämään taloudellisesti ja tehokkaasti. Rajallisia rahallisia resursseja tulisi kohdentaa tähänastista paremmin kustannus-hyötysuhteeltaan tehokkaiksi todettujen liikenneturvallisuuden edistämiskeinojen toteuttamiseen.

Vaikuttavuuden näkökulmasta vähiten tutkimusnäyttöä on esitetty yleisten ja muista turvallisuustoimista irrallisen viestinnän ja kampanjoiden vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen. Lisäksi osa liikenneturvallisuuskampanjoista on usean tahon rahoittamia. Viranomaistahot voisivat kasvattaa rahoitusosuuttaan yhteiskampanjoissa tai osallistua aiempaa useampiin kampanjoihin.

Asiaa koskevista keskusteluista on esitetty toisena vaihtoehtona vakuutusmaksukertymästä kerättävän prosenttiosuuden nostamista. Tämä on mahdollista lain muutoksella. Asiasta säädetään laissa liikenneturvallisuusmaksusta. Kyseessä on sosiaali- ja terveysministeriön toimialaan kuuluva laki. Lain muutoksessa olisi syytä huomioida vaikutukset vakuutusyhtiöiden toimintaan. Prosenttiosuuden nosto tarkoittaisi todennäköisesti käytännössä sitä, että vakuutusyhtiöt jyvittäisivät noston suoraan vakuutusten hintaan eli autoilijoiden maksettavaksi. Nostoa olisikin syytä harkita tarkkaan ja vasta, jos toiminnan sopeuttamistoimet eivät tule kysymykseen.

Huomattavaa on, että vaikka vakuutuksista saatu osuus tulee autoilijoilta, kohdistuvat valtionavustukset myös muihin tiellä liikkujiin, kuten kävelijöihin ja pyöräilijöihin. Keskeistä olisi kuitenkin pohtia, tulisiko valtionavustusten kohdistua myös muihin liikennemuotoihin. Esimerkiksi vesiturvallisuus tarvitsee enemmän huomiota. Vesiturvallisuudessa kampanjointia tehdään ilman säännöllistä jatkuvaa rahoitusta.

Id Versionumero

Ministry of Transport and
Communications

Office
Eteläesplanadi 16
FI-00100 Helsinki

Postal address
PO Box 31
FI-00023 Government
Finland

Telephone
+358 295 16001

www.lvm.fi
firstname.lastname@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

7. Vaasan satamatien suunnittelu? Satamatien toteutumisella on vahva rooli siinä, että Vaasan satamaan saadaan miljardiluokan investointi. Millä aikataululla hanke voisi edetä ja voiko tiehankkeen suuri taloudellinen vaikutus vauhdittaa sen käynnistymistä?

Kunnat eivät ole päässeet toistensa kanssa yhteisymmärrykseen tien linjauksesta ja ELY-keskus on toistaiseksi keskeyttänyt yleissuunnittelun kunnes yhteisymmärrys löytyy. Yleissuunnitelman YVA on tehty kaikille vaihtoehdoille. Mikään vaihtoehto ei ole liikennetaloudellisesti kannattava.

Koska tielinjauksesta ei ole päästy yhteisymmärrykseen, ei hankkeella ole tällä hetkellä kustannusarviota. Jos linjauksesta päästään nopeasti yhteisymmärrykseen voi yleissuunnittelu edetä. Hallinnollisten käsittelyn ja mahdollisten valitusten jälkeen seuraava suunnitteluvaihe olisi tiesuunnitelman teko. Hanke voisi olla parhaassa tapauksessa ilman valitusprosesseja toteuttamisvalmis 2026.

Id Versionumero

Ministry of Transport and Communications	Office Eteläesplanadi 16 FI-00100 Helsinki	Postal address PO Box 31 FI-00023 Government Finland	Telephone +358 295 16001	www.lvm.fi firstname.lastname@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
--	--	---	-----------------------------	--