

17.11.2022

VaV:n liikennejaoston TAE 2023 (ja TTAE 2023) -kuuleminen torstaina 17.11.2022

Liikennejaoston ennakkokysymykset liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakalle

1. Talousarviota täydentävän hallituksen esityksen keskeiset muutokset LVM:n hallinnonalalla?

Väyläverkon kehittämismomentille 31.10.77 ehdotetaan vuodelle 2023 määrärahan lisäystä 10:lle väylähankkeelle liittyen hallituksen vuoden 2022 neljännessä lisätalousarvioesityksessä esitettyihin pääosin kustannustason noususta aiheutuviin valtuuksien korotuksiin käynnissä oleville väylähankkeille. Lisäksi neljännessä lisätalousarvioesityksessä ehdotettiin uutena väylähankkeena 42,6 miljoonan valtuutta hankkeelle Vt 9 parantaminen ja st 562 Lentokentätien liikennejärjestelyt, jolle nyt ehdotetaan 2 miljoonan euron määrärahaa vuodelle 2023.

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle esitetään 25,5 miljoonan euron valtuutta solmia kolmelle yhteysalusreitille uudet 5-vuotiset sopimukset saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostamisesta. Valtuudella jatkettaisiin Velkuan, Utön ja Porvoon reittien yhteysalusliikennepalveluja. Yhteysalusliikennepalvelut on tarkoitus kilpailuttaa vuoden 2023 aikana. Sopimusten mukainen kokonaispalvelu koskisi sopimuskautta 1.5.2025—30.4.2030. Utön yhteysalusreitin sopimusta varten tarvittava valtuus on 14 miljoonaa euroa ja Velkuan reitin sopimusta varten 6,5 miljoonaa euroa. Porvoo—Sipoo -yhteysalusreitin sopimuksen jatkaminen 30.4.2029 saakka 5 miljoonalla eurolla mahdollistaa reittialueelle tarkoituksenmukaisen sopimuskauden. Reitti kilpailutetaan uudelleen hankintaoikeudellisista syistä.

Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään 2,3 miljoonan euron lisäystä matalalentoverkoston perustamiseen. Matalalentoverkosto koostuu satelliittipaikannukseen perustuvasta reittiverkostosta sekä mittarilähestymismenetelmistä, jotka mahdollistaisivat nykyistä tehokkaamman lentotoiminnan matalilla lentokorkeuksilla huonoissa sääolosuhteissa. Matalalentoverkosto koostuisi kahdesta toisiinsa liittyvästä kokonaisuudesta; reittiverkostosta koko valtakunnan alueella sekä lähestymismenetelmistä valituille lentopaikoille. Tarve matalalentoverkoston perustamiseen Suomeen on tullut viranomaistoimijoilta, jotka näkevät verkostolle voimakkaan yhteiskunnallisen tarpeen. Näiden lisäksi on tunnistettu yleisilmailun kiinnostus mittarilentotoimintaan valvomattomilla lentopaikoilla. Matalalentoverkostosta hyötyisivät erityisesti lääkärihelikopteritoiminta, rajavartiointi ja maanpuolustuksellinen toiminta.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään 260 000 euron lisäystä televerkkojen varautumiseen liittyviin uusiin NATO-jäsenyydestä aiheutuviin tehtäviin.

2. Miten Liikenne 12-suunnitelman toimeenpano on edennyt ja miten kuluva vuoden rahoitus vastaa suunnitelman linjauksia?

Liikenne 12 –suunnitelman mukainen toiminta, kuten mm. liikennejärjestelmäänalyysin tuottaman tietopohjan hyödyntäminen päätöksenteon tukena, on vakiintunut kuluneen vuoden aikana. Myös yleistä tietoisuutta suunnitelmasta on saatu lisättyä ja sen tavoitteet ohjaavat toimintaa pitkälti koko hallinnonalalla. Säännöllisesti päivitettävät valtion väyläverkon kunnossapitoa ja kehittämistä ohjaavat ohjelmat – väylänpidon perussuunnitelma, suunnitteluohjelma ja investointiohjelma - ovat osa alueellisenkin liikennejärjestelmän kehittämisen jatkuvaa prosessia. Vaikka toimeenpano on saatu pääosin kytkettyä osaksi hallinnonalan toimijoiden perusprosesseja ja resursointi toimenpiteiden toteuttamiseksi on tehokasta, virastojen toimintamenoihin ei kuitenkaan ole kuluva vuonna saatu tarpeellisia Liikenne 12-suunnitelman toimeenpanemiseksi tarvittavia lisämäärärahoja. Tämä näkyy mm. liikenne-ennustemallin (Traficom) rakentamisen viivästymisessä, jonka tuoma ennakoitu- ja reagointikyky olisivat muuttuvassa toimintaympäristössä erityisen tärkeitä. Jatkossa myös tiedonkeruun ja -hallinnan ratkaisut edellyttävät lisärahoitusta.

Vuoden 2022 osalta rahoitus vastaa kuitenkin suunnitelman linjauksia muilta osin hyvin. Perusväylänpidossa vuoden 2022 määrärahataso (ml. IV LTAE 2022) ylittää Liikenne 12-suunnitelman rahoitusraamin (yli 50 milj. eurolla). On kuitenkin hyvä huomata, että ylitys ei riitä täysimääräisesti kattamaan kustannusten noususta johtuvaa ostovoimavajetta. Kehittämisen osalta ollaan lähes Liikenne 12-suunnitelman mukaisessa tasossa. Koronatukien ansiosta julkisen henkilöliikenteen ostoihin ja kehittämiseen myönnetty määrärahat ylittävät Liikenne 12-suunnitelman tason merkittävästi (lähes 100 milj. eurolla). Myös avustuksissa yksityisteiden hoitoon ja kunnossapitoon ylitetään vuoden 2022 Liikenne 12-suunnitelmassa esitetty taso johtuen kotimaisen puun saatavuuteen tehdyistä panostuksista.

Keskeinen haaste Liikenne 12 –suunnitelman pitkän tähtäimen toimeenpanossa on voimakkaasti muuttunut maailmantilanne ja kohonneet kustannukset. Keväällä 2022 päätetty julkisen talouden suunnitelma ja vuoden 2023 talousarvioehdotus eivät sisällä suunnitelman mukaisia määrärahoja suunnitelman täysimääräiseen toimeenpanoon. Huomioitavaa kuitenkin on, että TAE 2023:n sekä IV LTAE 2022:n mukaiset lisämäärärahaesitykset kurovat kehittämishankkeiden osalta rahoitusvajetta osin kiinni. Myös Väyläviraston toimintameno määrärahoihin on esitetty korotusta vuodesta 2023 alkaen, jolla pystytään osittain kattamaan Liikenne 12-toimenpideohjelmasta hallinnonalalle aiheutuvat lisäkustannukset. Vuoden 2023 osalta kyseessä onkin vasta arvio, johon eduskunnalle annettu hallituksen vuoden 2023 talousarvioesitys ja vuoden 2023 täydentävä talousarvioesitys sekä ensi vuonna annettavat mahdolliset lisätalousarvioesitykset sekä kehysten tarkistukset vaikuttavat.

3. Onko kyberturvallisuuden rahoitus jo riittävällä tasolla ja minkälaisiin resurssitarpeisiin jatkossa tulisi varautua?

Suomen turvallisuusympäristön muutos korostaa myös kyberturvallisuuden roolia yhteiskunnassa. Käynnissä oleva Ukrainan sota on osoittanut, että Euroopassa on syytä varautua aikaisempaa tehokkaammin kyberhyökkäyksiin, -häiriöihin ja -vaikuttamiseen.

Kyberrikollisten ja valtiollisten toimijoiden kyvykkyydet ja erilaiset kyberturvallisuutta koskevat häiriöt sekä hyökkäykset kehittyvät alati kehittyvän teknologian ohella. Kyberympäristön monimutkaistuminen on lisännyt uhkapinta-alaa ja saatavilla on erilaisia kehittyneitä hyökkäystyökaluja, joita niin kotimaasta kuin ulkomailta toimivat tietoverkkorikolliset sekä valtiolliset toimijat pyrkivät hyödyntämään. Suomalaisella yhteiskunnalla tulee olla valmius vastata näihin uhkiin.

Suomen kyberturvallisuuden kehittämisen toimenpiteille määritettyjä rahoitustarpeita on leikattu toistuvasti menneinä vuosina, jonka seurauksena toimenpiteitä on jouduttu toteuttamaan vaillinaisesti ja jätetty osin kokonaan toteuttamatta. Samaan aikaan viranomaisille on asetettu uusia tehtäviä ilman riittäviä taloudellisia resursseja.

Edellä todetun vuoksi liikenne- ja viestintäministeriö pitää erittäin tärkeänä viimeaikaisia panostuksia kyberturvallisuuden kehittämiseen eri hallinnonaloilla. Niissä on kyse kyberturvallisuuden kannalta välttämättömistä menolisäyksistä. Lisärahoitus muun muassa valtion kyberturvallisuusjohtajan tehtävän vakinaistamiseen, kotimaisen salaustuoteperheen kehittämiseen sekä erityisesti Liikenne- ja viestintäviraston Kyberturvallisuuskeskuksen toimintaa koskevan korjausvelan kattamiseen ja tehtävien hoitamiseen muuttuneessa toimintaympäristössä ovat välttämättömiä nykyisessä tilanteessa. Keskeistä ovat myös kyberturvallisuuden tilannekuvatuotantoon tehostamiseen esitetyt resurssit. Kyberturvallisuuden tilannekuvalla ja sitä koskevalla analyysillä on kasvanut tarve huoltovarmuuskriittisillä sektoreilla ja valtiojohtossa.

Myös EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen (RRF) rahoituksen ohjaaminen kyberturvallisuuden tutkimukseen ja kyberturvallisuutta parantavaan harjoitustoimintaan on ollut tarpeellista viimeaikaista kehitystä. Ministeriö korostaa, että säännöllinen harjoitustoiminta on olennainen osa Suomen kybervarautumista ja nyt elpymis- ja palautumistukivälineen kautta rahoitettavalle harjoitustoiminnalle tulisi varmistaa jatko myös vuoden 2025 jälkeen.

Kyberturvallisuus tulee kaikkineen tulevina vuosina vaatimaan lisärahoitusta ja nykyiselle rahoitukselle tulisi varmistaa jatkuvuutta. Esimerkiksi valtioneuvoston periaatepäätöksen toimia tietosuojaan ja tietoturvan parantamiseksi kriittisillä toimialoilla ei vielä ole täysin resursoitu. Sama koskee valtioneuvoston periaatepäätöstä kyberturvallisuuden kehittämisohjelmasta, sisältäen kotimaisen salaustuoteperheen kehityksen loppuun saattamisen. Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa myös, että odotukset Liikenne- ja viestintäviraston Kyberturvallisuuskeskusta kohtaan yhteiskunnan turvaamiseksi kasvavat vuosi vuodelta. Kyberturvallisuusongelmissa Kyberturvallisuuskeskuksen apua tarvitsevia kansalaisia, yhteiskunnan kriittisten toimialojen toimijoita ja viranomaisia on joka vuosi entistä enemmän. Kasvavaan tuen tarpeeseen vastaaminen vaatii jatkossa lisärahoitusta niin järjestelmä- kuin tehtävätasolla. On myös huomattava, että yleisesti investoinnit eri sektoreiden ajantasaisiin tietojärjestelmiin parantavat kyberturvallisuutta.

Lisäksi Nato-jäsenyyden aiheuttamat lisäykset liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston ja sen Kyberturvallisuuskeskuksen tehtäviin tulevat edelleen tarvitsemaan lisärahoitusta. Edelleen tietojärjestelmien rakentaminen Nato-tiedonvaihtoon sopivaksi vaatii investointeja.

Yhteiskunnan varautumisen kannalta yrityksillä ja näiden varautumisella on keskeinen rooli. Tämän vuoksi yrityksille suunnattuun niin sanottuun tietoturvaseteliin kohdennettu rahoitus on konkreettinen ratkaisu etenkin kriittisten toimialojen tietoturvan parantamiseksi. Setelin rahoitus on määräaikainen ja sen jatkoa tulisi tarkastella saatavien kokemusten perusteella.

Ministeriö kiinnittää huomiota myös kyberturvallisuuden osaajapulaan. Osana kyberturvallisuuden kehittämisohjelmaa on teetetty tutkimus kyberturvallisuuden osaajatarpeista ja -koulutuksesta Jyväskylän yliopistossa. Sen perusteella on arvioitu, että Suomeen tarvitaan 5 000–8 000 kyberturvallisuuden ammattilaista lähivuosina. Tämän lisäksi 1 000–5 000 uutta ammattilaista tulee tekemään vastaavia töitä muiden töidensä ohessa. Nämä kaikki tarvitsevat vastaavan koulutuksen.

Resursointi Suomen kyberturvallisuuden perustan vankistamiseen on välttämätöntä, sillä mahdolliset kustannukset kyberturvallisuuden toimenpiteiden laiminlyönnistä tulevat olemaan moninkertaisia suhteessa panostuksiin. Kasvavaan tuen tarpeeseen vastaaminen vaatii jatkossa lisärahoitusta niin järjestelmä- kuin tehtävätasolla. On myös huomattava, että yleisesti investoinnit eri sektoreiden ajantasaisiin tietojärjestelmiin parantavat kyberturvallisuutta. Vuositasolla kyse on useiden kymmenien miljoonien eurojen panostuksista.

4. Missä määrin kuntien maksuosuudet ovat esteenä nopeiden laajakaistayhteyksien rakentamiselle ja valtion tuen hakemiselle?

Laajakaistatukiohjelma koskee kuntia, jotka ovat halukkaita tukemaan alueelleen rakennettavaa verkkoa ja kykeneviä osallistumaan taloudellisesti kunnan lakisääteiseen maksuosuuteen hankkeessa. Kunnan maksuosuuksia on arvioitu perusteellisesti hallituksen esityksessä HE 221/2020 vp ja valtioneuvoston asetuksen valmisteluvaiheessa, jolloin käytettävissä olivat aiemman tukiohjelman kokemukset kunnan maksuosuuksista. Tähän arviointiin nähden tilanne on muuttunut vain siten, että EU:n elpymisvälineestä on haettu tukiohjelmalle rahoitusta kansallisen budjetin lisäksi.

Kunnan maksuosuuden poistaminen saattaisi lisätä kiinnostusta tukea kohtaan ja mahdollistaa laajakaistahankkeiden toteuttamisen myös sellaisten kuntien alueella, jotka eivät taloudellisista syistä voi tai halua osallistua hankkeen kuluihin. Toisaalta tällöin valtiontuen osuutta hankkeissa tulisi nostaa, jolloin samalla valtiontuen määrällä voitaisiin rakentaa vähemmän yhteyksiä kuin tavalla, jossa kunta osallistuisi kustannuksiin omalla osuudellaan. Vuoden 2022-2023 tukiohjelma on herättänyt runsaasti kiinnostusta ja ensimmäinen tukipäätös on annettu.

Tällä hetkellä on käynnissä vanhan laajakaistatukiohjelman jälkiarviointihanke, joka antanee lisätietoa myös kuntien maksuosuuksien vaikutuksista. Jälkiarvioinnin odotetaan valmistuvan ensi vuoden alussa. Eduskunnan lausuman (EV 195/2020 vp) mukaisesti valtioneuvosto seuraa tarkoin lain tavoitteiden toteutumista ja varsinkin, että kuntien maksuosuudet eivät muodostu kohtuuttomiksi, ja tarvittaessa ryhtyy toimenpiteisiin lain ja asetuksen muuttamiseksi.

Lakisääteisen maksuosuutensa lisäksi kunnilla on mahdollisuus tukea hankkeita myös ylimääräisellä tuella laissa säädettyyn tuki-intensiteettiin asti. Aiemman laajakaistatukiohjelman yhteydessä on osoittautunut, että useat kunnat ovat osallistuneet hankkeiden rahoitukseen muutoinkin kuin lakimääräisillä kuntaosuuksilla.

Tukiohjelman mukainen lakisääteinen kuntaosuus on lähtökohtaisesti 33 % hankkeen tukikelpoisista kustannuksista. Kuntaosuus on kuitenkin 22 % tai 8 % niissä kunnissa, joille laajakaistahankkeen rahoittaminen aiheuttaisi muuten kohtuuttoman taloudellisen rasitteen. Kuntaosuuden laskentaperusteista säädetään valtioneuvoston asetuksella. Asetuksen tavoitteena on objektiivisesti huomioida kunnan kyky osallistua hankkeen kustannuksiin ja perustaa maksuluokitus päivitettyihin taloudellisiin ja muihin tietoihin. Maksuosuutta määritettäessä kriteereinä otetaan huomioon lain mukaisesti kunnan taloudellinen kantokyky, väestömäärä ja taajama-aste. Asetuksessa näitä kriteereitä käyttäen on luotu laskukaava, jolla kunnat suhteutetaan toisiinsa.

5. Miltä suurten raidehankkeiden eteneminen näyttää tällä hetkellä?

Turun tunnin junan ja Suomiradan suunnittelua varten on perustettu hankeyhtiöt Turun Tunnin Juna Oy ja Suomi-rata Oy joulukuussa 2020 ja Itäradan suunnittelua varten Itärata Oy huhtikuussa 2022. Suunnitteluhankeyhtiöiden vastuulla on raideyhteyksien suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Rakentamissuunnittelu ei ole suunnitteluhankeyhtiöiden vastuulla.

Suunnitteluvaiheessa hankeyhtiöiden kustannukset katetaan suunnitteluhankeyhtiöiden osakkailta saatavan pääomituksen sekä EU:n Verkkojen Eurooppa (CEF) -tuen turvin. Perustetuissa suunnitteluhankeyhtiöissä on omistajina valtio enemmistöomistuksella (51%), ratahankkeiden vaikutusalueen kaupunkia ja kuntia sekä Suomiradassa Finavia.

Itärata Oy: Yhtiö organisoituu ja ajaa toimintaansa ylös. Kouvolan kaupungin entinen kehitysjohtaja Petteri Portaankorva toimi aikaisemmin vt toimitusjohtajan ja yhtiön hallitus on valinnut hänet lokakuussa 2022 varsinaiseksi toimitusjohtajaksi. Yhtiön organisoitumisen suunnittelu on vasta alkuvaiheessa ja raideyhteyksien suunnittelu tulee kestäämään vielä arviolta 8-10 vuotta.

Turun tunnin juna Oy: Ratasuunnitelmien arvioitu valmistuminen on vuoden 2023 lopussa. Lisäksi Helsinki–Turku nopean junayhteyden kokonaisuuteen kuulu myös Espoon kaupunkirata sekä Turun ratapihan kehittäminen. Nämä hankkeet eivät kuulu hankeyhtiön toimialaan, vaan niiden toteutus on Väyläviraston vastuulla.

Ratasuunnitelmien tekniset osuudet valmistuvat arviolta vuoden 2023 loppuun mennessä. Yhtiön tavoitteena on, että ratasuunnitelmien hallinnollisten hyväksyntäprosessien lausunto- ja kuulemisvaihe toteutettaisiin viimeistään vuonna 2024. Hyväksyntäprosessien aloittaminen edellyttää, että kaavat ovat hankealueella suunnitelmien osalta kunnossa. Ratasuunnitelmien lainvoimaisuus voi myös viedä vuosia, tarkan ajan arviointi on haastavaa.

Yhtiön toimialaan kuuluu kuitenkin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti, eli ratasuunnitelma on viimeinen yhtiön toimialaan kuuluva vaihe. Näin ollen Turun tunnin juna Oy tulee saavuttamaan toimialaansa kuuluvan suunnittelun viimeisen vaiheen edellä kerrotussa aikataulussa, jolloin jonkinlaisia ratkaisuja yhtiön jatkon osalta on tarpeen tehdä.

Suomi-rata Oy: Suomi-rata Oy haki CEF-tukea lentoradan suunnitteluun, mutta ei menestynyt vuoden 2022 haussa. Yhtiö aikoo uusia hakemuksen vuoden 2023 haussa.

Suomi-rata Oy julkaisi 30.9.2022 esiselvitykset, jossa arvioidaan Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkevan Helsinki-Tampere raideyhteyden eri linjausvaihtoehtojen vaikutuksia. Vaikutusten arviointi on tehty osakassopimuksen mukaisesti kahdesta linjausvaihtoehdosta: täysin uuden suurnopeusradan rakentaminen uuteen maastokäytävään sekä lisäraiteiden ja oikaisujen rakentaminen pääradan yhteyteen välille Riihimäki-Tampere. Molempiin vaihtoehtoihin sisältyy lentorata, joka on Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle rakennettava kaukoliikenteen rata. Arviointien mukaan suurnopeusvaihtoehdolla 250 km/h saavutettaisiin paras hyöty-kustannussuhde ja huomattavasti suuremmat yhteiskuntataloudelliset hyödyt kuin nykyisen pääradan maastokäytävään toteutettavilla lisäraiteilla ja oikaisuilla.

Selvityksen tekemistä on päätetty yhdessä kaikkien osakkaiden kanssa ja tämä on kirjattu osakassopimukseen. Edelleen osakassopimukseen on kirjattu, että selvitysten valmistuttua omistajat päättävät, kumpi selvityksistä vaihtoehtoista suunnitellaan rakentamisvalmiuteen asti. Arvioitu ratasuunnittelun valmistuminen on 2020-luvun lopussa.

Suomi-rata Oy:n 20.10.2022 järjestetyssä osakaskokouksessa keskusteltiin osakkaiden kesken tarkemmin 30.9. julkaistuista selvityksistä Suomiradan ratalinjauksia koskien. Keskusteluiden perusteella kävi selväksi, ettei omistajilla ole yhtenäistä käsitystä siitä, kumpi selvityksistä raideyhteyksistä tulisi suunnitella rakennusvalmiuteen asti. Lisäksi useat toivat esille tarpeen teettää vielä lisäselvityksiä päätöksenteon tueksi. LVM on käynnistämässä kaikkien yhtiön vähemmistöomistajien kanssa keskustelukierroksen jonka tarkoituksena on kartoittaa

kokonaisvaltaisesti eri omistajien näkemyksiä selvityksistä, mahdollisista lisäselvitystarpeista sekä näkemyksiä linjausratkaisun edellytyksistä. Samalla LVM jatkaa virkamiesnäkemyksen muodostamista tehdyistä selvityksistä sekä linjausratkaisusta.

Suurten ratahankkeiden mahdollisen rakentamis- ja operointivaiheen mahdollista rahoitus- ja takaisinmaksumallia selvitetään käynnissä olevassa VM:n ja LVM:n ”Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvityshankkeessa”, jonka toimikautta on jatkettu 31.12.2022 asti. Hankkeiden toteuttamisvaiheesta, kokonaan tai osissa, ei ole tehty vielä mitään päätöksiä. LVM-VM selvittelyn tarkoituksena on tuottaa tarkempia arvioita hankkeiden vaikutuksista sekä mallintaa yhtiöiden taloutta erilaisilla oletuksilla tukemaan myöhempää poliittista päätöksentekoa.

Id Versionumero

Ministry of Transport and
Communications

Office
Eteläesplanadi 4
FI-00100 Helsinki

Postal address
PO Box 31
FI-00023 Government
Finland

Telephone
+358 295 16001

www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@gov.fi
kirjaamo.lvm@gov.fi