14.11.2019

Eduskunnan valtiovarainvaliokunta
Liikennejaosto

Viite: Vuoden 2020 TAE (HE 29/2019 vp), ministeri Marinin kuuleminen 14.11.2019

Talousarvioesitys 2020

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on lähettänyt liikenne- ja viestintäministerille ennakkokysymyksiä liittyen viitteessä mainittuun kuulemiseen. Alla kysymykset ja ministerin vastaukset.

1) Onko perusväylänpidon rahoitustaso riittävä korjausvelan vähentämiseen, kun huomioon otetaan perusväylänpidon määrärahoista maksettavat pienet parannushankkeet?

   Perusväylänpidon rahoituksella toteutetaan vuosina 2020-2022 useita pieniä hankkeita, jotka osaltaan vähentävät korjausvelkaa, parantavat kuljetusten sujuvuutta sekä liikenneturvallisuutta. Väyläviraston tämän hetken arvion mukaan liikenneverkon korjausvelkaa voidaan hallituskaudella vähentää vuosittain, kaikki suunnitellut hankkeet huomioiden.

2) Perusväylänpidon taso kehyskauden loppupäässä vuonna 2023?

   Hallitusohjelmaneuvotteluissa sovitun mukaisesti perusväylänpidon vuoden 2023 rahoituksesta 100 miljoonaa euroa on aikaistettu vuodelle 2022. Kyse on siis jaksotuksesta, ei määrärahan kokonaistason muutoksesta. Perusväylänpidon rahoituksen taso hallituskaudella on keskimäärin 1,3 miljardia euroa vuodessa.

3) Joukkoliikenteen edistämiseen ehdotetun ilmastoperusteisen tasokorotuksen (20 milj. euroa) käyttösuunnitelma?

   Hallitusohjelman mukainen joukkoliikenteen tuen ilmastoperusteinen tasokorotus sisältyy valtion vuoden 2020 talousarvioesitykseen. Rahoituksen kohdentamista valmistellaan, eikä asiasta ole tehty vielä päätöksiä.

   Vaihtoehtoja ilmastoperusteisiksi toimenpiteiksi voisivat olla **esimerkiksi**:
   - joukkoliikennekaluston ympäristöystävällisyyden parantaminen
   - nykyisen joukkoliikennekapasiteetin käytön tehostaminen
   - uusien käyttäjien houkutteleminen palvelujen kehittämisellä ja lisäämisellä

   Yksi vaihtoehto on, että toimivaltaiset viranomaiset voivat esittää toimenpide-ehdotuksia joukkoliikenteen ilmastovaikutusten pienentämiseksi. Tuen kohdistamisessa on huomioitava alueellinen potentiaali ilmastovaikutusten saamiselle ja tehokkaimmat toimenpiteet tulisi valita alueiden erityispiirteet huomioiden. Suurimmat ilmastovaikutukset saavutetaan siellä, missä joukkoliikenteen kysyntäpotentiaali on suurin (kulkumuotosiirtymä autoilusta joukkoliikenteeseen).

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

4) Jäänmurtajakaluston uudistaminen, rahoitus ja aikataulutus?

Suomen ikääntynyttä jäänmurtolaivastoa tulee uudistaa suunnitelmallisesti. Tulevina vuosina tarvitaan aiempaa leveämpiä jäänmurtajia kauppa-alusten koon kasvaessa. Ilmastonmuutoksen arvioidaan myös lisäävän ahtojäitä. Kustannustehokas tapa huolehtia tarvittavasta kapasiteetista on murtajien elinkaaren pidentäminen. Kaikkien nykyisten murtajien elinkaarta on mahdollista jatkaa niin, että niillä selvitään pitkälle 2030-luvulle saakka.

Suomi on aloittamassa yhteistyötä Ruotsin kanssa uusien jäänmurtajien suunnittelussa. Väylävirasto osallistuu Arctian tuella ruotsalaisten uuden leveän murtajan suunnitteluhankkeeseen. Suunnitelman valmistuttua telakat kilpailutetaan (mahdollisesti 2021). Suomen on aikanaan tehtävä päätös, osallistutaanko samaan kilpailutukseen ja miten hankinta toteutetaan. Suomeen uusi leveä murtajan saataisiin aikaisintaan vuonna 2026. Strateginen päätös jäänmurtajakaluston uusimisesta on tavoitteena tehdä tämän hallituskauden aikana.

5) Pääratаverkoston jatkokehittäminen pohjoisen Suomen osalta ja siihen liittyvät EU-rahoitushaut – onko niitä vireillä?

Hallitus on ensimmäisten kuukausiensa aikana tehnyt useita päätöksiä raideliikenteen parantamiseen kohdennetuista määrärahoista. Esimerkiksi pääradalle on osoitettu useita parantamiskohteita. Oulun ratapihalle osoitetulla rahoituksella uusitaan vanhentunut turvalaite, muutetaan raiteistoja ja peruskorjataan huonokuntoisimpia osia ratapihasta, mikä sujuvoittaa liikennöintiä. Tampere–Seinäjoki-rataosalla uusitaan turvalaitteita, mikä parantaa radan käytettävyyttä ja vähentää Länsi-Suomen junaliikenteen häiriöherkkyyttä. Kokkola–Pietarsaari (Pännäinen) –rataosalla uusitaan ja asennetaan puuttuvia turvalaitteita, mikä parantaa liikenteenohjausta. Helsinki–Tampere-yhteysvälin nopeuttamiseksi ja radan kapasiteetin parantamiseksi on osoitettu suunnittelurahoitusta 11 miljoonaa euroa. Pääradan liitännäisiä yhteyksiä parannetaan hallitusohjelman mukaisesti yhteysväleillä Tampere–Jyväskylä, Tampere–Pori ja Seinäjoki–Vaasa, ja näihin esitetään määrärahaa vuoden 2020 talousarvioehdotuksessa.

Talouspoliittisen ministerivaliokunnan 10.9.2019 tehdyn päätöksen mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää neuvottelut Turun tunnin juna -hankeyhtiön sekä Suomi-rata-hankeyhtiön perustamiseksi. Hankeyhtiöiden toimialana ja tehtävänä olisi hankkeisiin liittyvä suunnittelu ja sen rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti. Hallitus varautuu rahoittamaan Suomi-radan eli Tampere–Helsinki välin uuden nopean yhteyden suunnittelua 76,5 miljoonalla eurolla. Neuvotteluryhmien työ on käynnistynyt. Toteutuessaan Suomi-rata-hanke nopeuttaisi myös Oulun ja Helsingin välistä matka-aikaa.

Hallitus on ensimmäisten kuukausiensa aikana osoittanut raideliikenteen parantamiseen yhteensä lähes 700 miljoonaa euroa.

Ensimmäinen valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo lähtökohdat koko Suomen liikenneverkoston suunnitteluun. Tässä yhteydessä tullaan tarkastelemaan myös pääradan kehittämistarpeita. Suunnitelman valmistelun aikana tehdään kattavat vaikutusten arvioinnit ja toimenpiteistä päätetään asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

Kuluvalla kaudella Suomeen saadusta CEF-tuesta valtaosa on liittynyt satamien ja meriliikenteen hankkeisiin. Syksyllä 2019 sekä syksyllä 2020 avataan todennäköisesti vielä CEF-täydennyshaut (ns. re-flow). Tampere-Helsinki -väli täyttää TEN-verkon vaatimukset ja sille on aiempina kausina myönnetty TEN-tukea. Välille voitaisiin hakea tukea suunnitteluun, joka tähtäisi yhteyden nopeuttamiseen. Pääradan parantamiseen Tampereelta pohjoiseen voidaan hakea tukea seuraavalla rahoituskaudella, kunhan Pohjanmeri-Itämeri -ydinkäytävän jatke on varmistunut.

6) Pääväylien osalta tehdyn asetuksen arviointi – otetaanko esille 12-vuotisen suunnittelutyön yhteydessä?

Hallitusohjelman mukaisesti pääväyliä ja niiden palvelutasoa koskevan asetuksen toimivuus ja muutostarpeet arvioidaan 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön yhteydessä, jotta yhteys lähekkäisten maakuntakeskusten välillä toimii ja vientisatamat sekä rajanylityspaikat tulevat huomioon otetuksi.

7) Kemi–Laurila–Haaparanta-radan sähköistämisen toteutus ja aikataulu?

Hankkeen tavoitteena on parantaa rautatiekuljetusten kustannustehokkuutta ja vähentää liikenteen aiheuttamia haitallisia päästöjä. Hanke kytkee Suomen rataverkon aiempaa tiiviimmin Ruotsin rataverkkoon ja edelleen Norjan Narvikiin, mahdollistaa henkilöliikenteen Suomen ja Ruotsin välillä ja edistää nykyistä laajemman työssäkäyntialueen Perämerenkaaren ympärillä.

Väylävirasto ja Ruotsin Trafikvärket ovat keväällä aloittaneet yhteistyön hankkeen edellytysten selvittämiseksi. Vielä avoinna olevia kysymyksiä ovat muun muassa radan tulevan liikennöinnin luonne ja määrä, raideleveyteen ja liikennöinnin järjestämiseen liittyvät yksityiskohdat sekä CEF-rahoituksen edellytykset. Auki olevat yksityiskohdat saattavat vaikuttaa merkittävästi hankkeen tuleviin kustannuksiin, yhteysvälin houkuttelevuuteen henkilö- ja tavaraliikenteen kannalta ja siten investoinnin taloudellisiin vaikutuksiin.

Kustannusten jakaminen ja tarkoituksenmukainen kokonaisuus on varmistettava ennen toteuttamispäätöstä. Komission tekemän TEN-T -ydinkorridorien laajennusesitykseen sisältyy ydinverkkokäytävän laajennus (Bothnian Corridor) kaudelle 2021-2027. Toteutuessaan tämä avaa mahdollisuuden hakea CEF-T liikennerahoitusta ko. kaudella.

Hankkeesta on tehty alustava kustannusselvitys ja hankearviointi vuonna 2014. Toimenpidekokonaisuus tulee kuitenkin uudelleenarvioida. Tornionjoen ylittävän uuden sillan suunnitelman laadintaan on varattava noin 2,5 vuotta. Rakentaminen kestää noin 3 vuotta.

Yhteysvälin sähköistämiseen on varattu rahoitusta 10 miljoonaa euroa vuodelle 2021 kertaluonteisena tulevaisuusinvestointina. Hankkeen lopulliset kustannukset sekä mahdollinen ulkopuolinen rahoitus tarkentuvat suunnittelun edetessä.

8) Mahdollisuudet sisävesireittien käytön lisäämiseen?

Hallitusohjelmassa on sisävesiliikenteen osalta linjattu: *Laaditaan sisävesiliikenteen kehittämisohjelma ottaen huomioon elinkeinoelämän ja vesiensuojelun kannalta parhaat kohteet. Osana liikenteen päästöjen vähentämiseen tähtääviä toimia edistetään sisävesiliikennettä EU:n tavoitteiden mukaisesti esimerkiksi pidentämällä Saimaan kanavan sulut hyödyntäen EU:n rahoitusmahdollisuus.*

Sisävesiliikenteen parempi hyödyntäminen sisältyy valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun. Tavarankuljetuksen kehityspotentiaalin pääpaino on Saimaan kanavan ja Vuoksen vesistöalueella. Vuoksen vesistöalueella teollisuus on sijoittunut edullisesti vesiliikenteen käyttöön nähden. Teollisuuden rakenne sekä raaka-aine- ja tuotekuljetukset ovat vesiliikenteeseen sopivia ja vesikuljetus tukee alueen teollisuuden logistista ket-

jua. Tällä hetkellä muiden vesistöalueiden kehityspotentiaalia on nähtävissä etupäässä matkustajaliikenteessä, vapaa-ajan veneilyssä ja pienimuotoisessa raakapuun korjuukuljetuksissa.

Saimaan kanavan sulkujen pidentämistä selvitetään Väyläviraston toimesta. Sulkujen pidentäminen mahdollistaisi alusten suuremman lastinottokyvyn ja lisäisi potentiaalisten Saimaan liikenteeseen soveltuvien jääluokiteltujen alusten määrää. Lisäksi selvitetään vedenpinnan noston mahdollisuutta Saimaan kanavassa. Pidentämällä kanavan sulkuja ja nostamalla vesipintoja kanavassa alusten lastinottokykyä voidaan nostaa 2 500 tonnista noin 3 200 tonniin. Hankkeelle ei ole esitetty CEF- rahoitusta, koska tekninen selvitystyö on vielä kesken.

Vuoden 2019 talviliikenteen avustustoimintaan tuleva Väyläviraston jäätä murtava moottoroitu irtokeula on merkittävä parannus talviliikenteen avustustoimintaan Saimaan kanavalla ja Saimaan järvialueella. Talviliikenteen avustustoiminnan kehittymisen myötä järvialueella on mahdollista liikennöidä pidempään talvella, mikäli riittävän jääluokan omaavaa kuljetuskalustoa on tarjolla.

Sisävesien ja rannikkoalueiden risteilyt ovat tärkeitä vetovoimatekijöitä myös kansainvälisillä markkinoilla. Suomen risteilyliikenteen ongelmana on markkinoinnin hajanaisuus sekä monen yhtiön kohdalla pienet resurssit markkinointi- ja myyntityöhön. Infrastruktuurin nähdään olevan tällä hetkellä pääosin kunnossa, mutta uudistuksia ja panostuksia siihen sekä tuki- ja oheispalveluihin tarvitaan matkailijamäärien lisääntyessä.

9) <u>Liikenneturvallisuusmaksun riittävyys ja sen korotusmahdollisuudet tarpeita vastaavalle tasolle?</u>

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen vuodelle 2020 esitetään 9,1 miljoonan euron määrärahaa, mikä vastaa aiempien vuosien rahoitusta. Määrärahan taustalla on ajoneuvojen liikennevakuutuksista kerättävä liikenneturvallisuusmaksu (1 % kertymästä). Maksua arvioidaan kertyvän ensi vuonna 7,71 miljoonaa euroa, jäljelle jäävä osuus rahoitettaisiin budjetista. Maksu kohdennetaan tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämiseen valtioneuvoston asetuksen mukaisesti, pitäen sisällään yleisavustuksia ja hankeavustuksia. Vaikka vakuutuksista saatu osuus tulee autoilijoilta, kohdistuvat valtionavustukset myös muihin tiellä liikkujiin (kävelijät, pyöräilijät), mikä puoltaa vajeen kattamista budjettirahoituksella.

Vakuutuskertymä on jäänyt viime vuosina aiottua pienemmäksi ja vaje on paikattu budjettirahoituksella. Näin voidaan toimia jatkossakin tai vaihtoehtoisesti siirtyä malliin, jossa jaettava määräraha vastaisi kertynyttä liikenneturvallisuusmaksua. Tämä edellyttäisi sitä, että maksun saajat kehittävät toimintaansa ja kulurakennettaan jaettavan määrärahan mukaisesti. On myös mahdollista selvittää muita tapoja järjestää rahoitus. Yhtenä vaihtoehtona on esitetty vakuutuskertymästä kerättävän prosenttiosuuden nostamista, mikä vaatisi lakimuutoksen (laki liikenneturvallisuusmaksusta). Kyseessä on sosiaali- ja terveysministeriön laki ja muutostyössä tulisi huomioida myös vaikutukset vakuutusyhtiöiden toimintaan.

10) <u>Kotimaan lentoliikenteen edistäminen ja mahdollisuudet kansainvälisen elinkeinoelämän tarvitsemien lentoyhteyksien turvaamiseen?</u>

Suomessa on väestö- ja matkustajamäärään nähden erittäin laaja lentoasemaverkko ja kaupallisen lentoliikenteen reittivalikoima. Monet Suomen sisäiset lentoyhteydet eivät ole kansalliselle lentoyhtiölle (Finnair Oy/Norra) kaupallisesti erityisen kannattavia, mutta Finnair pyrkii laajalla kotimaisella lentoreittivalikoimalla kokoamaan kotimaan matkustajia Helsinki-Vantaan lentoasemalle kansainvälisen lentoliikenteen yhteyksiä varten, mikä osaltaan turvaa kattavia lentoyhteyksiä kotimaassa. Eräillä kaupallisesti kiinnostavimmilla reiteillä on kilpailua ja siten

valinnanvaraa asiakkaille (Finnairin lisäksi Norwegian). Mm. tiukentuvat ilmasto- ja ympäristövaatimukset puoltavat sitä, että kotimaan henkilöliikenteessä (lyhyemmät matkat) pyritään ensisijaisesti kehittämään korvaavia joukkoliikenneyhteyksiä ja panostamaan esimerkiksi rataverkon kehittämiseen.

11) Liikennebudjeteista tulisi kestävän kehityksen tavoitteiden saavuttamiseksi suunnata enemmän jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen. Kansainvälisissä suosituksissa on esitetty vähintään 20 % osuutta valtion liikennebudjeteista, jotta tavoiteuralle päästäisiin. Mihin osuuteen Suomessa nyt päästään ja millainen pitkän aikavälin suunnitelma LVM:ssa on muodostettu?

Hallitusohjelman tavoitteena on, että liikenteessä siirrytään entistä kestävämpään suuntaan ihmisten kulkutapavalintoihin vaikuttamalla. Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn yhteenlaskettua matkasuoritetta on kasvatettava selvästi. Keväällä 2018 valtioneuvosto hyväksyi Suomen ensimmäisen kävelyn ja pyöräilyn edistämistä koskevan periaatepäätöksen. Samaan aikaan valmistuneen kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelman tavoitteena on kasvattaa näiden kulkumuotojen matkamäärää 30 % vuoteen 2030 mennessä. Matkamäärien kasvusta huolimatta kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden tulee entisestään parantua. Ohjelma sisältää 31 toimenpidettä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Tämä vaatii toimia valtiolta, kunnilta ja muilta toimijoilta. Keskeisiä keinoja ovat muun muassa infrastruktuurin ja maankäytön suunnittelun kehittäminen, rahoituksen kohdentaminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikuttaminen.

Hallituksen talousarvioesityksessä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen kohdennetaan kaikkiaan 24,5 miljoonaa euroa vuodelle 2020. Lisäksi infratarpeet otetaan hallitusohjelman mukaan huomion väyläverkon kehittämishankkeiden yhteydessä 10 miljoonan euron osuudella kokonaisrahoituksesta vuodessa.

Kehittämisinvestointien ja perusväylänpidon rahoituksen kohdentumista kävelyyn ja pyöräilyyn ei seurata systemaattisesti. Perusväylänpidon osalta karkea arvio rahoituksesta on 5-10 miljoonaa euroa vuodessa. Liikenne- ja viestintävirastolle (Traficom) on budjetoitu vuonna 2019 kunnille jaettavina valtionavustuksina 3,5 miljoonaa euroa. Vuoden 2020 talousarvioesityksessä vastaava summa on 14,5 miljoonaa euroa.

Kuntien kävelyn ja pyöräilyn budjetteja on hankala vertailla, sillä kirjauskäytännöt ja rahoituslähteet vaihtelevat huomattavasti. Esimerkinomaisesti voidaan todeta, että Helsingin kaupunki on budjetoinut vuodelle 2019 pyöräilyyn 14,8 miljoonaa euroa (11 % liikenteen kokonaisbudjetista).

12) Kuluttajakäyttäytymiseen vaikuttaminen: Millaiset suunnitelmat LVM:ssa on edistää etenkin lyhyillä matkoilla (joista muodostuu huomattavan suuri osuus matkoista) kulkutapoja enemmän liikuntaa edistäviin kulkumuotoihin?

Kävelyn ja pyöräilyn osuus kaikista matkoista on noin 30 prosenttia. Matkan pituuden ollessa alle kilometri, jopa 80 prosenttia matkojen lukumäärästä kävellään tai pyöräillään. Matkan pituuden kasvaessa kävelyn ja pyöräilyn osuus laskee siten, että 3-5 kilometrin matkoista enää viidennes tehdään jalan tai pyöräillen.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmalla halutaan parantaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä suomalaisissa kunnissa sekä tukea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja kansanterveyden parantamista Suomessa. Ohjelmaa ja toimenpiteitä on kuvattu tarkemmin **vastauksessa nro 11**.

Edellytykset kestävien liikkumismuotojen kasvulle ovat olemassa. Yhä suurempi osa väestöstä asuu kasvavilla kaupunkiseuduilla, jossa palvelut ovat lähellä. Kaupunkiseudulla liikutaan

haja-asutusalueita useammin jalan ja pyörällä, sillä monet toiminnot ovat näiden kulkutapojen kantaman sisällä. Toistaiseksi muutokset eivät kuitenkaan ole näkyneet kestävien liikkumismuotojen osuuksien kasvuna. Tutkimustulokset viittaavat lasten, nuorten ja nuorten aikuisten jalankulun ja pyöräilyn vähenemiseen. Sen sijaan iäkkäämpien henkilöiden jalankulku ja pyöräily ovat hieman lisääntyneet.

Kuluttajakäyttäytymiseen vaikuttaminen on eräs keskeinen keino matkalla hiilettömään liikkumiseen. Samalla kuitenkin kuluttajakäyttäytymisen muutos itsessään muuttaa liikennettä ja liikkumista.

Osana koko liikennejärjestelmän tarkastelua ja suunnittelua (MAL-sopimukset, valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelmatyö) edistetään kestävien matkaketjujen syntymistä. Liikuntaa edistävät kulkumuodot, kuten kävely ja pyöräily ovat olennainen osa kestäviä matkaketjuja, ja niiden edellytyksistä huolehditaan osana kokonaisuuden suunnittelua.

13) Missä määrin tehdyt investoinnit ja ensi vuoden investoinnit edistävät näitä tavoitteita?

LVM:n hallinnonala panostaa kävelyn ja pyöräilyn edellytysten kehittämiseen määrätietoisesti. Toisaalta suurten kaupunkien kanssa tehdään MAL-yhteistyötä, jossa tavoitteena on turvallinen, toimiva ja kestävä liikennejärjestelmä. Kestävyys pitää sisällään taloudellisen, ekologisen ja sosiaalisen ulottuvuuden. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen on suurten kaupunkien asialistalla korkealla. Toisaalta myös keskisuurilla kaupungeilla ja muilla kunnilla kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on eräs liikkumisen kehittämisen keihäänkärkitoimenpiteistä. Valtion rahoituksen avulla uusia hankkeita toteutetaan talousarvioesityksen mahdollistamissa puitteissa.

14) Pasila-Riihimäki-rataosan parantamisen aikataulu?

Vuoden 2019 toisessa lisätalousarviossa myönnettiin Tampere-Helsinki-radan kehittämisen jatkosuunnitteluun 11 miljoonaa euroa perusväylänpidon momentille. Rahoituksella on tarkoitus suunnitella lisäraiteet Jokelan ja Riihimäen sekä Riihimäen ja Tampereen välille sekä suunnitella ohituspaikkoja Riihimäen ja Tampereen välille.

Pasila-Riihimäki –välin kapasiteetin lisäämisen toisen vaiheen ratasuunnitelma on valmistunut lokakuussa 2017 ja ratasuunnitelman hyväksyminen on jaettu kahteen osaan. Ensimmäinen vaihe Kytömaa-Ainola -väli on hyväksytty vuonna 2019. Toinen vaihe (Ainola-Riihimäki välinen osuus) on hallinnollisessa käsittelyssä.

Toisen vaiheen rakentaminen voisi alkaa ensimmäisen vaiheen jatkona esimerkiksi vuonna 2021 ja se kestäisi 5-6 vuotta. Hankekokonaisuuden kustannusarvio on 273 miljoonaa euroa. Hanke on ollut esillä mm. MAL-neuvotteluissa, jotka ovat toistaiseksi kesken.