VNS/1/2022

# Väyläviraston lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle Valtioneuvoston ajankohtaisselontekoon turvallisuusympäristön muutoksesta

*Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on 13.4.2022 pyytänyt lausuntoa valtioneuvoston ajankohtaisselontekoon turvallisuusympäristön muutoksesta.*

Väylävirasto lausuu asiantuntijaviraston näkemyksenä seuraavaa.

## Kansainvälinen, monenkeskinen yhteistyö

Väylävirasto pitää tärkeänä selonteossa esille nostettua keskeytetyn yhteistyön sisällön uudelleen arviointia ja yhteistyörakenteiden säilyttämistä muun muassa Arktisen neuvoston, Barentsin euroarktisen neuvoston ja EU:n Pohjoisen ulottuvuuden puitteissa.

## Yhteistyön tiivistäminen Ruotsin kanssa

Tornion ja Haaparannan alue on kansainvälisten kuljetuskäytävien solmukohta ja osa vireillä olevaa TEN-ydinverkkokäytävän laajennusta Perämerenkaaren ympäri. Tämä Ruotsin kautta kulkeva reitti on yksi vaihtoehto Suomen ulkomaankaupan kuljetuksille. Väylävirastolla on käynnissä yhteistyössä Ruotsin Trafikverketin kanssa Laurila-Tornio-Haaparanta -rataosan sähköistys, joka on saanut myös EU -rahoitusta.

## Kyberturvallisuus

Väylävirasto on kriittisen infrastruktuurin haltijana varautunut siihen, että viraston toiminta jatkuisi mahdollisimman häiriöttömästi sekä normaaliolojen häiriötilanteissa että poikkeusoloissa. Väyläviraston koko toiminnan kattava valmiussuunnitelma on päivitetty vuoden 2021 aikana ja erilaisia tilanteita varten harjoitellaan säännöllisesti. Virasto osallistuu mm. Puolustusvoimien TAISTO-harjoituksiin vuosittain. Lisäksi Väylävirasto tekee tiivistä yhteistyötä hallinnonalan keskeisten toimijoiden ja viranomaisten kanssa.

**Väylävirasto**
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
Puhelin 0295 34 3000
Faksi 0295 34 3700
etunimi.sukunimi@vayla.fi
kirjaamo@vayla.fi
www.vayla.fi

Väylävirasto on jo vuosia pyrkinyt varmistamaan, että mahdolliset avoimen internetin suunnasta tulevat uhat olisi minimoitu ja uhkista aiheutuvat häiriöt kriittisille järjestelmille hallittaisiin kaikissa tilanteissa. Esimerkiksi rautateiden liikenteenohjaukseen käytetään varmennettua yksityisverkkoa, eli verkko on varattu ainoastaan liikenteenohjaukselle eikä siellä ole kaupallisen verkon tietoliikennettä. Yhteyspisteet liikenteenohjausverkkoon on keskitetty ja verkkoon haluavalle tehdään tarkistuksia, joilla varmistetaan tulijan oikeellisuus.

Väylävirasto käynnisti vuonna 2021 rataverkon kyberturvallisuusohjelman, jonka tarkoituksena on edelleenkin vahvistaa rautatiejärjestelmän kokonaisuuden ja sen eri osien toimintavarmuutta ja luotettavuutta hallinnollisin, fyysisin ja tietoteknisin toimenpitein. Rataverkon kyberturvallisuuden nykytilaa on kartoitettu yhteistyössä liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin kanssa mm. auditoinnein ja selvityksin. Samanaikaisesti on suunniteltu ja käynnistetty korjaavia toimenpiteitä, joista esimerkkinä mainittakoon rataverkon laitetilojen lukitusten ja kulunvalvonnan uudistaminen sekä tietoliikenteen VPN-oikeuksien hallinnan prosessin parantaminen.

## Talous- elinkeino- ja yritysvaikutukset

### *Tavaravirtojen muutokset väyläverkolla*

Väylävirasto käy säännöllisesti läpi suurimpien rahdinantajien kanssa yritysten logististen virtojen muuttumista nykyisessä tilanteessa. Näiden luottamuksellisten keskustelujen perusteelle syntyy osaltaan tilannekuvaa väyläverkon muuttuneista kuljetusvirroista, jota hyödynnetään mm. väylänpidon toimenpiteiden suunnittelussa ja investointiohjelman laatimisessa. On kuitenkin huomattava, että tällä hetkellä on vielä aikaista arvioida muutoksia keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Liikenneinvestointien tarpeiden ja kannattavuuden tarkastelun aikajänne on vähintään kymmeniä vuosia.

### *Saimaan kanava*

Saimaan kanavan sulkujen pidennysprojektin hankintaprosessi jouduttiin keskeyttämään syksyllä 2021 Venäjän puolella ilmenneiden teknishallinnollisten ongelmien takia. Hankinnan uudelleenvalmistelua ei toistaiseksi jatketa.

Suomen ja Venäjän kanavavaltuutetut sopivat Saimaan kanavan avaamisesta 28.3.2022. Kanavan jäänmurtoavustus ei kuitenkaan käynnistynyt tuolloin, sillä kanavan jäänmurtopalveluja tuottava yritys toi esille riskin, ettei Saimaalle tullut jäänmurtokalusto pysty tarvittaessa palaamaan merelle epävarman kansainvälisen tilanteen vuoksi.

Asiat ovat edenneet kevään myötä ja Saimaan 4,2 m syväväyläverkoston jäänmurto on alkanut tiistaina 19.4.2022 ja Saimaan sisäinen liikenne voi alkaa, sillä sille on kysyntää.

Kanavan osalta tilannetta arvioidaan, kun Saimaan syväväylien avaamisen jälkeen. Toistaiseksi ei ole tiedossa liikennettä kanavassa.

### *Väyläviraston hankinnat*

Venäjän hyökkäyssodalla on vaikutuksia julkisiin hankintoihin ja sitä kautta valtion virastojen ja laitosten toimintaan.
Väylävirasto hankkii itse suoraan rautatiemateriaaleja, sähköä tievalaistukseen ja radanpitoon sekä polttoainetta jäänmurtajiin. Välillisesti energian ja raaka-aineiden kustannusten nousu ja saatavuuden vaikeutuminen vaikuttavat kaikkeen väylänpitoon, sillä energian hintojen nousu näkyy yritysten tuotantokustannuksia kohottavana tekijänä. Venäjä, Valko-Venäjä ja Ukraina ovat eräiden keskeisten mineraalien ja energian merkittäviä tuottajia ja viejämaita. Sota on jo aiheuttanut huomattavia taloudellisia ja rahoituksellisia markkinashokkeja öljyn, kaasun ja teräksen raaka-aineiden hintojen noustessa jyrkästi.

Raaka-aineiden Venäjä-riippuvuudesta ja fossiilisista polttoaineista pyritään nopeutetussa aikataulussa eroon, joka tulee asettamaan haasteita myös väylänpitoon.

Energian hinnannousu

Väyläviraston suoraan hankkimien sähkön ja polttoaineen kustannusten nousun arvioidaan v. 2022 olevan n. 20 M€, joka on suoraan pois käytettävästä perusväylänpidosta.

Rautatiemateriaalit

Rautateiden infrastruktuurin materiaaleja on hankittu merkittävästi Ukrainasta koko Euroopan laajuisesti. Näitä ovat mm. teräslevyt ja teräksen valmistuksessa tarvittavat raaka-aineet. Hankintaketjuja on nyt mahdollisuuksien mukaan muutettu. Olemassa olevien varastojen takia tilanne ei ole vielä lähikuukausina akuutti, mutta tämän vuoden toisen puoliskon osalta on merkittäviä epävarmuuksia. Kiskovalssaamoilla on jo osittain materiaalin saatavuusongelmia.

Terästehtaiden energiansaannin tilanne on haasteellinen. Jos keskieurooppalaiset terästehtaat eivät saisi käyttää Venäjältä hankittua kaasua, olisivat vaikutukset hyvin merkittäviä.

Suomessa ei ole enää rautatievaihteiden osien valmistusta. Jos Suomessa olisi tätä teollisuutta, olisi tuotantokapasiteetin säätäminen helpompaa, mutta valmistusmateriaalien saatavuus olisi sama kuin Euroopassakin. Nykyisin esimerkiksi Väyläviraston kaikki 54E1-kiskopainon vaihdeosat tulevat yhdestä tehtaasta Puolasta.

Suomessa pyritään tällä hetkellä ennakoimaan varsinkin erikoisempien osien tarvetta vuodelle 2023. Yksittäisten laitteiden hintakehitys on ollut epävakaata ja ennustettavuus

vaikeaa. Vaihteiden kääntölaitteiden toimitusajat ovat pidentyneet merkittävästi. Tämän taustana on jo koronapandemia ja komponenttien saatavuusongelmat.

Väyläviraston hankkimien ratakiskojen hinnoissa on ollut rajua nousua. Syksyn 2021 kilpailutuksessa (toimitukset joulukuu 2021-heinäkuu 2022) edullisin hinta oli noin 27 % korkeampi kuin vuotta aiemmin. Maaliskuun 2022 kilpailutuksessa (toimitus elo-syyskuu 2022) hinnannousu oli noin 75 % kilpailutukseen.

Raidesepelin kuljetushinta on noussut merkittävästi polttoainekustannusten nousun takia, varsinaisten tarjouskilpailujen aikanakin. Tarjouksia on vedetty pois ja voittaja on edellyttänyt hinnan nostoa polttoainekulujen takia.

Rakennusurakoista

Väylävirasto hankkii urakat pääsääntöisesti kokonaisurakoina, joissa urakoitsija vastaa paitsi työn suorittamisesta, myös materiaalien ja usein aliurakoina tehtävän konetyön hankkimisesta. Viime vuonna alkoi jo olla ennusmerkkejä alan materiaalikustannusten noususta ja tilastot kertovatkin varsin poikkeuksellisesta vuodesta. Merkittävimpiä kustannusnousuja vuoden 2021 aikana olivat bitumin hinnan nousu 72 %, puutavaran hinnannousu 45 %, polttoaineiden ja energian hinnannousu 37 % sekä metallituotteiden hinnannousu 38 %. Maarakennuskustannusindeksin kokonaisnousu vuoden aikana oli peräti 10,4 %.

Venäjän hyökättyä Ukrainaan on hintakehitys muuttunut täysin hallitsemattomaksi: urakoitsijat saavat materiaalitoimittajilta tarjouksia, joissa kerrotaan hintojen olevan voimassa sen päivän ja pidätetään kaikki oikeudet muutoksiin. Myöskään aliurakoitsijoina toimivat koneyrittäjät eivät muuttuvassa polttoaineen hintatilanteessa uskalla antaa sitovia hintoja työpanoksestaan. Alle kahden vuoden urakoissa, joissa ei käytetä indeksejä, tämä on tulossa suoraan urakoitsijoiden maksettavaksi.

Väylävirasto on reagoinut tilanteeseen muuttamalla hankinnan ohjeistusta siten, että kaikkiin kilpailutusvaiheessa oleviin ja tuleviin uusiin urakoihin tulee otettavaksi indeksit osittain tilaajan kustannettavaksi. Tämä toimenpide jakaa nykyistä paremmin huonosti ennustettavaa hintakehitysriskiä.

Ongelmana ovat kuitenkin jo päätetyt urakat, joissa ei indeksiehtoa ole. Osassa näitä urakoita koneyrittäjät ovat kohonneen polttoaineen hinnannousun takia ilmoittaneet olevan mahdotonta jatkaa voimassa olevilla sopimuksilla työmaalla ja joitakin aliurakointisopimuksia on jo purettukin.

Väylävirastossa on selvitetty mahdollisuus huomioida lainmukaisesti, ja kaikki urakoitsijat tasapuolisesti huomioiden, kustannusmuutokset niissä voimassa olevissa sopimuksissa, joissa ei indeksiehtoa ole. Samalla tarkastellaan kustannusmuutosten kokonaisvaikutuksia käytettävissä olevaan rahoitusraamiin.

Väylävirastolla ja ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueilla on käynnissä lukuisia rakennusurakoita, joissa urakoitsijat ovat lähestyneet tilaajaa yleisluontoisilla kirjeillä koskien Ukrainan sodan aiheuttamia kustannusten nousupaineita. Väylävirasto on linjannut kustannustason nousuun liittyen seuraavaa:

- Kaikissa käynnistyvissä Väylän ja ELY-L:n urakkatarjouskilpailussa urakkahinta tullaan lähtökohtaisesti sitomaan indekseihin. Indeksisidonnaisuus voidaan jättää pois yksittäisissä hankinnoissa, jos esim. sopimuskauden lyhyyden vuoksi indeksitarkistus ei ole tarkoituksenmukaista

- Käynnissä olevissa urakoissa, joissa on käytössä indeksiehdot, kustannustason nousu tulee lähtökohtaisesti huomioitua riittävästi indeksiehtojen kautta.

- Niissä voimassa olevissa urakkasopimuksissa, joissa ei ole indeksiehtoja, urakoitsijoiden kustannusnousuja koskevat vaatimukset tullaan käsittelemään ensisijaisesti sopimuksen mukaisin menettelytavoin. Koska hintojen nousu ei ole johtunut vain rakennusalan yleisten sopimusehtojen 49 §:n tarkoittamista ”valtiovallan lainsäädännöllisistä toimenpiteistä”, tullaan urakoitsijoiden esittämät vaatimukset käsittelemään urakkakohtaisesti ja urakoitsijalla on näyttövelvollisuus kustannusten noususta.

- Urakoissa saattaa kyseeseen tulla joissakin tapauksissa myös sopimusehdoissa mainittu ylivoimainen este, "force majeure". Ylivoimaisen esteen soveltamisen kynnys on kuitenkin hyvin korkealla. Mikäli urakoitsija vetoaa ylivoimaiseen esteeseen, tullaan se käymään läpi urakkakohtaisesti ja urakoitsijan tulee näyttää toteen, millä konkreettisella tavalla tilanne huomattavasti vaikeuttaa sopimuksenmukaisen suorituksen tekemistä tai estää sopimuksenmukaisen suorituksen tekemisen.

Useimmilla infra- ja koneurakoitsijan työkoneilla on lisäksi poikkeusolojen tehtäviä, joita voi tulla kyseeseen jo ennen varsinaisia poikkeusoloja. Rakennuskoneissa käytettävän kevyen polttoöljyn kova hinnannousu voi ajan myötä vaikuttaa myös näistä tehtävistä suoriutumiseen.

Tienpäällystysurakat ja bitumi-indeksi

Maanteiden päällystysurakat tehdään dynaamisen hankintajärjestelmän kautta eli kilpailu käydään pelkästään hinnalla. ELY-keskukset vastaavat maanteiden päällystysurakoiden hankinnoista.

Päällysteiden hintatason arvioidaan olevan raakaöljyn/bitumin hinnannousun takia noin 25-30% vuotta 2021 kalliimpaa. Kun samaan aikaan mm. asfalttimassan lämmittämiseen tarvittava maakaasun hinta on kohonnut 10-15-kertaiseksi, ovat päällysteurakoitsijat vaikeassa tilanteessa ja nämä kustannusmuutokset tulevat väistämättä heijastumaan tulevan kesän päällystysmääriin. Päällystyksen vuosibudjetti on noin 200 - 205 miljoonaa euroa. Vuonna 2021 sillä saatiin päällystettyä hieman alle 2 900 tiekilometriä. Sama

kilometrimäärä edellyttäisi tänä vuonna noin 50 miljoonan euron lisärahoitusta. Vaihtoehtoisesti päällystemäärät jäävät vuonna 2022 noin 2 300 kilometrin tasolle.
Venäjältä tuotava bitumi

Bitumin osalta tilanne muuttui viime vuonna siten, ettei Suomessa enää valmisteta bitumia vaan kaikki Suomessa käytettävä tuodaan ulkomailta. Sopimukset seuraavana vuonna käytettävästä bitumista tehdään valtaosin edellisenä syksynä. On esitetty arvioita, että länsimaisen bitumin hintaa on noussut syksyn sopimuksiin verraten noin 40 % ja vastaavasti venäläisen bitumin hinta on laskenut noin 20 %. Päällystystöiden bitumi sidotaan bitumi-indeksiin, eli nousu on tilaajan riski.

Venäjältä tuotava öljy on tullut huhtikuussa 2022 rajoitetusti EU:n pakotelistalle, mutta siitä jalostettu bitumi ei toistaiseksi sitä ole. Jos jokin raaka-aine ei ole pakotelistalla, ei Väylävirasto voi estää sen käyttöä. Väylävirasto on kuitenkin antanut päällysteurakoitsijoille suosituksen olla käyttämättä venäläistä bitumia.

Teiden hoito ja maantiesuola

Kunnossapitourakoitsijat ovat pystyneet tähän saakka hankkimaan teiden hoidossa tarvittavan maantiesuolan, josta merkittävä määrä tulee Valko-Venäjältä. Vaikka maantiesuola ei ole tällä hetkellä pakotelistalla, on sen saanti Valko-Venäjältä epävarmaa, joten toimitusvaikeuksien takia tulevana talvena maantiesuola on hankittava muualta, ja tämä voi aiheuttaa haasteita maantiesuolan saatavuudessa.

## Kriittisen infrastruktuurin suojaaminen

Väylävirasto tekee läheistä yhteistyötä mm. Huoltovarmuuskeskuksen ja puolustusvoimien kanssa varautumiseen liittyen. Väylävirastolla on infraverkoston haltijana tärkeä rooli useiden Huoltovarmuuskeskuksen organisoimien poolien kautta mahdollisten kriisien ja häiriötilanteiden sekä jatkuvuudenhallinnan osalta yhteiskunnan ja elinkeinoelämän toimivuuden varmistamiseksi.

*Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.*
*Väylävirastossa asian on ratkaissut pääjohtaja Kari Wihlman ja esitellyt hankintajohtaja Pekka Petäjäniemi.*

Väylävirasto

# ASIAKIRJA

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

## ALLEKIRJOITUKSET

| | |
|---|---|
| Allekirjoittaja | **Kari Wihlman** |
| Allekirjoitusaika | 19.04.2022 14:24 |
| Allekirjoittaja | **Pekka Petäjäniemi** |
| Allekirjoitusaika | 19.04.2022 14:58 |

## ASIAKIRJAT

| | |
|---|---|
| Asiakirja | Väyläviraston lausunto selontekoon muuttuneesta turvallisuusympäristöstä (2).pdf |