KOO, VPO

Kysymykset liikenne- ja viestintäministeri Ranteelle (kuultavana to 14.11. klo 11.00)

- **Ajantasainen tilannekuva väylänpidon ja väylärakentamisen kustannuskehityksestä. Mitkä ovat keskeiset syyt kustannusten nousuun?**

  Viimeisen vuoden aikana kustannustaso ei ole enää noussut, mutta kustannustaso on jäänyt korkealle vuosien 2021–23 aikana tapahtuneen noin 30 % nousun jälkeen. Keskeisiä kustannusnousun syitä olivat energian ja materiaalien hintojen nousu (sekä valmistuskustannusten nousu että materiaalien maailmanmarkkinatilanne), ja myös esimerkiksi yleisen inflaatiokehityksen myötä tapahtunut palkkojen nousu.

  Väyläviraston keskeisessä roolissa on varmistaa valtakunnallisesti tehokas ja yhtenäinen tienpidon hankinta ja toimenpiteiden kohdistaminen myös jatkossa (aluehallintouudistus tarjoaa mahdollisuuksia tehostamiseen).

  Merkittävä tekijä on rahoituksen tasaisuus ja ennustettavuus riittävän pitkälle ajalle. Näin alalle saadaan lisää toimijoita ja toimijat uskaltavat investoida moderniin kalustoon ja osaavaan henkilöstöön, jolloin myös osaaminen ja infran laatu parannee. Hankintamalleja ja kilpailutusta kehitetään jatkuvasti yhteistyössä alan toimijoiden kanssa.

  Enemmän vastinetta rahalle saadaan kohdistamalla rahoitus verkon osalle, joissa vaikuttavuus on suurinta. Väylävirasto ylläpitää ja edelleen kehittää laadukasta tietopohjaa sekä vaikutusarviointiin perustuva toimenpiteiden ohjelmointia. Ennakoivan kunnossapidon lisääminen tulee vähentämään elinkaarikustannuksia, kun toimenpiteet tehdään elinkaaren hallinnan kannalta riittävän aikaisin.

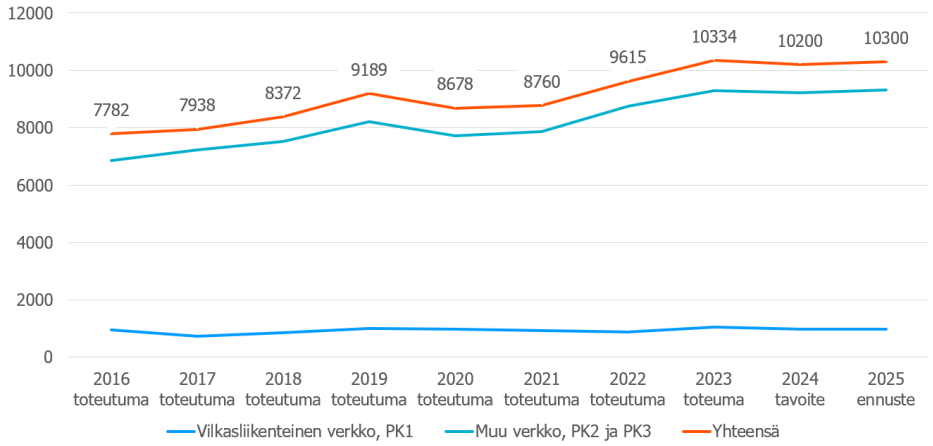
  Väyläviraston (tulos)tavoitteena tällä hallituskaudella on koko infra-alan tuottavuuden parantaminen. Väylävirasto analysoi hankinnat huolellisesti ennen kilpailuttamista ja arvioi, miten hankinta kannattaa toteuttaa tuottavuuden lisäämisen ja innovatiivisuuden mahdollistamisen näkökulmista. Lisäksi osana toimintaa on jatkuvan parantamisen prosessin varmistaminen (esimerkiksi tarjousvaiheesta palveluntuottajilta saadun palautteen pohjalta). Hankintaosaamista kehitetään, jotta pystytään paremmin mahdollistamaan innovatiivisia hankintoja.

  Hankintojen pitkäjänteisyys mahdollistaa sen, että alan palvelutuottajat pystyvät varmistamaan osaavat resurssit kaikessa rakentamisessa, kunnossapidossa ja suunnittelussa.

- **Korjausvelka säilyy mittavana edelleen. Miten näette korvausvelan purkamisen rahoituksen vuodesta 2026 lukien?**

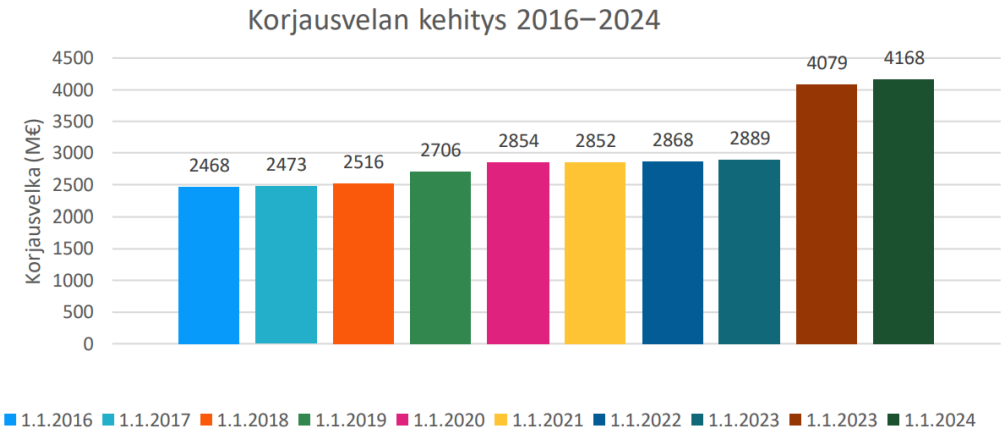
Korjausvelka tarkoittaa sitä yhteenlaskettua summaa, joka vaadittaisiin huonokuntoisten väylien korjaamisesta hyvään kuntoon. Korjausvelan määrään vaikuttavat huonokuntoisten väylien määrä sekä korjauskustannukset ja niiden muutokset kustannustason muutosten myötä.

Huonokuntoisten päällysteiden määrän muutos kuvaa hyvin yleistä korjausvelan kehitystä. Tämän vuoden panostuksen (+250 milj. euroa) myötä maanteiden korjausvelan kasvu lähes pysähtyi ja ensi vuoden korjausvelkarahoituksella (+ 200 milj. euroa) ennustetaan, että huonokuntoisten teiden määrä pysyy suunnilleen nykyisellä tasolla.



Kuva 1. Päällystettyjen teiden huonokuntoisuuden kehitys

Korjausvelkalaskelmia on tehty nykyisellä laskentatavalla vuodesta 2016 (kuva alla). Velka on kasvanut koko ajan mutta kohtuullisen hitaasti. Suurin muutos syntyi, kun kustannustason korjaus tehtiin vuonna 2023, johtuen poikkeuksellisesta kustannustason noususta vuosina 2020–2022. Kuvassa 2. vuosi 2023 on esitetty kustannustason vaikutus vuoden 2023 palkeissa.



Kuva 2. Korjausvelan kehitys 2016-2024

Väyläverkon kunnolla ja päivittäisellä palvelutasolla (perusväylänpidolla) on merkittäviä yhteiskunnallisia vaikutuksia. Vaikutukset kohdistuvat sekä asiakkaille että väylänpitäjälle eli valtiolle. Maanteillä väylien huono kunto johtaa nopeus- ja painorajoituksiin. Kuljetuskustannukset kasvavat, matka-ajat pitenevät ja matka-aikojen ennakoitavuus heikkenee. Huonokuntoinen rataverkko on altis liikenteen häiriöille. Rautateillä riittämätön kunnossapito johtaa myös pidempiaikaisten nopeus- ja painorajoitusten lisääntymiseen, mikä heikentää liikenteen toimivuutta ja pidentää matka-aikoja.

Perusväylänpidon rahoituksen taso julkisen talouden suunnitelmassa 2025-2028 on 1,285 miljardia/v. Lisäksi hallitusohjelman määräaikaisessa investointiohjelmassa korjausvelan purkamiseen on varattu yhteensä 520 milj. euroa vuosille 2024-2027 ja hallituspuolueiden kesken on sovittu rahoitustasoa korotettavan 570 milj. euroon.

Vuoden 2024 alussa maanteiden korjausvelka oli noin 2,5 miljardia euroa ja ratojen korjausvelka noin 1,6 miljardia euroa. Vuosien 2024–2025 korjausvelan purkamiseen osoitettu rahoitus (250 + 200 milj. euroa) hidastaa korjausvelan kasvua merkittävästi, mutta ei saa kasvua täysin pysähtymään tai vähenemään. Korjausvelka kasvaa edelleen joitakin kymmeniä miljoonia euroja vuodessa. Kasvu kohdistuu pääosin siltojen ja ratojen päällysrakenteiden korjausvelkaan.

Korjausvelka maanteillä koostuu pääosin päällysteistä (pintakunto), silloista ja rakenteellisesta kunnosta. Vuonna 2024 pystyttiin päällysteiden osalta korjausvelan kasvu pysäyttämään. Ensi vuoden lisärahoitusta kohdistetaan pääosin päällystämiseen, mutta myös siltoihin ja rakenteellisesti huonokuntoisempaan maantieverkkoon (elinkaaren lopussa olevat, vähäliikenteiset tiet). Tavoitteena on, että huonokuntoisten maanteiden määrä ei kasva.

Maanteiden korjausvelan kasvu palaa nykyrahoituksella 2026 jälkeen noin 100–130 milj. euron vuosittaisen kasvun tasolle ylittäen vuonna 2029 kolmen miljardin rajan ja 2036 4 miljardin rajan. Väylävirasto arvioi vuosittaisen kasvun kiihtyvän, ollen vuoden 2029 jälkeen korkeimmillaan n. 150 milj. euroa vuodessa.

Rataverkon korjausvelan kasvu nousee nykyrahoituksella 2026 jälkeen noin 70–75 milj. euron vuosittaisen kasvun tasolle ylittäen vuonna 2029 kahden miljardin rajan ja 2034 2,5 miljardin rajan. Väylävirasto arvioi vuosittaisen kasvun kiihtyvän, ollen vuoden 2029 jälkeen korkeimmillaan n. 100 milj. euroa vuodessa.

Vesiväylien osalta korjausvelan ei ennusteta kasvavan, vaan se pysynee nykyisellä, noin 30 miljoonan tasolla.

Pitkäaikaisia ratkaisuja huonokuntoisen infrastruktuurin kilometrimäärien vähentämiseksi haetaan Liikenne12-suunnitelman toimeenpanolla sekä liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksessa tunnistettavilla toimenpiteillä. Lyhyellä aikavälillä ratkaisuja haetaan investointipakettien painopisteitä muuttamalla sekä EU-rahoituksella ja NATO- sekä pohjoismaisilla yhteistyöhankkeilla. Pitkäaikaiset ratkaisut vaativat puolueiden pitkäjänteistä sitoutumista ja yhteistyötä.

Investointihankkeet luovat uutta infraa eivätkä auta huonokuntoisen infran hallinnassa, paitsi jos investoinnin yhteydessä samalla korjataan tai uusitaan huonokuntoisia infran osia. Huonokuntoisen infran määrään vaikuttaa vain pitkäjänteinen sitoutuminen riittävään rahoitukseen ja rahoituksen käyttö mahdollisimman vaikuttavalla tavalla.

Riittävän rahoituksen käyttö elinkaaritehokkaasti on myös välttämätöntä. Tämä tarkoittaa jatkossakin, että pääväyläverkon kunto pidetään nykyisellä hyvällä tasolla, jotta sen kunto ei lähde huonontumaan. Vilkasliikenteisen verkon päällysteet kuluvat varsin nopeasti liikenteen vaikutuksesta. Koko tieverkolla on korjattava ensisijaisesti nopeasti vaurioituvia kohteita, jolloin verkon kunnon rappeutuminen hidastuu ja kuntoa pystytään hitaasti parantamaan ja hallitsemaan ennakoivan kunnossapidon keinoin. Toinen vaihtoehto on verkon priorisointi, jolloin verkon laajuutta voidaan mahdollisesti karsia. Lisäksi esimerkiksi vähäliikenteisimpiä teitä on kustannustehokkainta ylläpitää sorateinä.

Verotuksen ja rahoituksen uudistuksella pyritään vastaamaan myös perusväylänpidon tarpeisiin, ja aluehallintouudistuksessa tulee varmistaa, että yhtenäinen ja riittävä palvelutaso taataan koko maassa.

- **Miten myös alempi tieverkko saataisiin kuntoon (tienpito laadukkaaksi ja korjausvelkaa taitettua)?**

Maanteiden liikenne keskittyy yhä pienemmälle osalle verkkoa. Päällystettyjen teiden alin luokka (PK3) sekä soratiet muodostavat kokonaispituuden 54 000 km (63 % koko verkosta) mutta liikennesuorite on vain 11 % koko liikenteestä. Todella suuri osa maantieverkkoa on liikennemäärältään siis pieni. Nykyinen rahoitustaso on riittämätön näin laajan maantieverkon ylläpitoon siten, ettei korjausvelka kasvaisi ja palvelutaso laskisi.

JTS-rahoituksella (vuoden 2027 jälkeen, kun määräaikainen korjausvelkaraha loppuu) näihin maanteihin on Väyläviraston arvion mukaan mahdollisuus laittaa korkeintaan 10–12 miljoonaa per vuosi. Tästä 10 milj. päällysteisiin ja 2 milj. sorateiden kelirikkokorjauksiin. Päällystämisen nykykustannustasolla kymmenellä miljoonalla päällystää n. sata kilometriä vuodessa (ts. päällystyskierto tällä vähäliikenteisellä verkolla on satoja vuosia). Päivittäinen liikennöitävyys pyritään esim. paikkauksilla mahdollistamaan, mutta nopeus- ja painorajoitukset tulevat lisääntymään. Vähäliikenteisen maantien tullessa elinkaarensa päässä, ei varaa sen suurempaan korjaukseen ole, vaan esimerkiksi kelirikkojen aikaiset liikenteen rajoitukset tulevat yleistymään.

Laadukkaalla tienpidolla tarkoitetaan sitä, että kunnossapitotoimenpiteet kohdennetaan oikein ja ne toteutetaan oikeilla menetelmillä ja oikea-aikaisesti ja vaikuttavuutta priorisoiden. Kun rahoitus ei riitä ennakoivaan ja oikea-aikaiseen kunnossapitoon, joudutaan toimenpiteitä lykkäämään.

Pitkäjänteinen sitoutuminen on tärkeää. Liikenne 12-suunnitelmaa päivitettäessä LVM esittää vuodesta 2029 merkittävää rahoitustason korotusta (yli 400 milj. euroa vuosittain) perusväylänpitoon. Tällä korjausvelan kasvu saataisi taitettua. Liikenne 12 –suunnitelmaluonnos rahoitusohjelmineen on vielä valmistelussa.

Toinen vaihtoehto on verkon priorisointi, jolloin verkon laajuutta voidaan mahdollisesti karsia. Vähäliikenteisimpiä teitä on kustannustehokkainta ylläpitää sorateinä.

Pitkällä aikavälillä on löydettävä myös budjettirahoitusta täydentäviä rahoitusmalleja- ja keinoja. Tähän ratkaisuvaihtoehtoja kartoitetaan liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen puitteissa.

- **Miten Länsirata hanke etenee? Ovatko kunnat sitoutuneet hankkeeseen, vaikka vaativat lisää määrärahoja valtiolta?**

  LVM jatkaa Länsirata-hankkeen rakentamisvaiheeseen siirtymisestä neuvotteluita yhtiön osakkaana olevien kuntien kanssa talouspoliittisen ministerivaliokunnan puoltamien reunaehtojen mukaisesti. Helsinki on ilmoittanut, että se ei jatka yhtiössä osakkaana rakentamisvaiheessa. Neuvottelut ovat edelleen kesken, mutta ne ovat edenneet hyvin. Kokonaisuus on mittava pitäen sisällään paljon yksityiskohtia, joista on kuitenkin vielä neuvoteltava. Kunnat ovat käyneet keskinäisiä neuvotteluita siitä, miten kunnilta yhdessä edellytetty rahoitus jyvittyy kuntien kesken. Lopullinen sitoutuminen hankkeeseen kuntien osalta edellyttää kuitenkin näiden toimivaltaisten toimielinten täytäntöönpanokelpoisia päätöksiä (kunnanvaltuustojen päätöksiä). Myös valtion osalta sitoutuminen edellyttää mm. vielä käsittelyä talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa sekä määrärahapäätöksiä eduskunnasta.

- **Mikä on tilannekuva maakuntalentojen ostojen jatkosta ja maakuntakenttien tulevaisuudesta?**

  Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa linjataan, että lentoyhteyksien kehittymistä koko Suomessa kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteuttamiseksi edistetään, säilytetään Finavian nykymuotoinen lentoasemaverkko sekä kehitetään Suomen sisäistä lentoliikennettä ensisijaisesti markkinaehtoisesti, mutta turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä.

  Lentojen ostoja tarkasteltiin budjettiriihessä 2023, jolloin hallitus päätti jatkaa koronapandemian aikana käynnistynyttä, määräaikaista ostopalveluliikennettä Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemi-Tornion ja Kokkola-Pietarsaaren lentoasemien ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välillä. Reitit on kilpailutettu uudelleen väliaikaisesti 31.3.2026 asti. Savonlinnan lentoliikenteen rahoitus jatkuu julkisen talouden suunnitelman mukaisesti. Budjettiriihessä syksyllä 2023 sovittiin lisäksi, että valtio varaa rahoituksen Savonlinnan mallin mukaiseen lentoliikenteen järjestämiseen Porille vuodeksi 2025 mahdollisen uuden kilpailutuksen yhteydessä. Hallitus linjasi tuolloin myös, että maakuntalentojen ostopalveluliikenne valtion täysimääräisesti tukemana päättyy keväällä 2026. Jatkoneuvottelussa haetaan kaupunkeja yhdenvertaisesti kohtelevaa sopimusmallia. Hallitus tarkastelee Suomen sisäisen lentoliikenteen osalta kaupunkien saavutettavuutta yhdenvertaisuus huomioiden kevään 2025 puoliväliriihessä.

- **Kuinka näette joukkoliikenteen tulevaisuuden (maakunnissa ja pk-seudulla) kustannuskehitykseen nähden riittämättömän valtion rahoituksen tilanteessa?**

  Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen ehdotetaan yhteensä noin 107 miljoonan euron määrärahaa, mikä on noin 5 miljoonaa euroa enemmän kuin vuoden 2024 talousarviossa. Lisäys osoitetaan lentoliikennepalvelujen ostoihin. Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen, sekä alueellisen ja paikallisen liikenteen tuen ehdotetaan säilytettäväksi samalla tasolla kuin vuonna 2024. Kunnilla on edelleen merkittävä rooli varsinkin kaupunkiseutujen sisäisen joukkoliikenteen rahoittamisessa, sillä paikallista ja seudullista joukkoliikennettä kehitetään ensisijaisesti paikallisista tarpeista lähtien ja se tuo monia paikallisia ja alueellisia hyötyjä.

- **Sisävesiliikenteen näkymät.**

Venäjän hyökkäyssodan takia ja Saimaan kanavan liikenteen keskeytyessä ovat sisävesikuljetukset muodostuneet lähinnä raakapuun kuljetuksista sekä uitosta. Molempien kuljetusmäärät ovat lisääntyneet selkeästi.

Liikenteen toimivuuden ja mahdollisen kasvun kannalta sisävesialuskannan uudistaminen on tarpeen aluskannan ikääntymisen ja kiristyvien ympäristösäädösten vuoksi. Sisävesien aluskanta on myös määrältään melko pieni. Lisäksi aluskaluston osalta haasteita tuottaa myös jäävahvisteisuuden puuttuminen. Saimaan kanavan liikenteen keskeytyminen on vaikeuttanut aluskaluston uudistustyön toteutusta. Aluksille on myös tärkeää varmistaa pätevän miehistön saatavuus tulevaisuudessa.

EU pyrkii lisäämään sisävesi- ja rannikkoliikennettä osana kestävän liikenteen tavoitteita, mutta kotimaan vesiliikenteen kuljetusmäärät ovat viime vuosina kehittyneet tavoitteisiin nähden päinvastaiseen suuntaan lukuun ottamatta pientä kasvua raakapuun uitossa.

Sisävesien tavaraliikenteen kehittymisen kannalta olisi tavoiteltava nykyistä pidempää talviliikennekautta, mikä vaatisi avustustoiminnan kehittämistä aluskaluston uudistamisen lisäksi. Matkustajaliikenteen osalta ei ole näköpiirissä erityisiä muutoksia.

Sisävesiä koskevan sääntelyn osalta voidaan mainita EU-aloitteet koskien jokitiedotuspalveluita (RIS) ja miehityssääntelyä koskeva aloite. RIS-aloitteen osalta on kesällä 2024 saavutettu Suomelle myönteinen neuvoston yleisnäkemys ja tällä hetkellä odotetaan trilogien alkamista. Komission aloite koskien sisävesien miehityssääntelyä on alustavan aikataulun mukaan odotettavissa annettavaksi vuoden 2025 kolmannella neljänneksellä (Q3/2025).

- **Kuinka näette Saimaan kanavan tulevaisuuden ja/tai korvaavat vaihtoehdot?**

Saimaan kanava on tällä hetkellä avattu kaupalliselle liikenteelle, mutta tosiasiassa Saimaan kanavan liikenne on seis niin kauan, kun Venäjän hyökkäyssota ja vihamielinen toiminta jatkuvat. Tässä tilanteessa Kanavan kaupallista liikennettä ei ole asiallista liennyttää yksin kotimaisin toimin.

Saimaan kanavan korvaavaa meriyhteyttä ei olla tällä hetkellä selvittämässä. Kuljetukset ovat siirtyneet muulle väyläverkolle ja sitä kehitetään liikenneverkon strategisen tilannekuvan tunnistamien tarpeiden mukaisesti. Merkittäviä ruuhkautumisia tai vaikeuksia kuljetuksissa ei ole ilmennyt.

- **Nopeiden tietoliikenneyhteyksien tilannekuva (5G/4G saavutettavuus ja laajakaistarakentamisen tulevaisuus).**

Viestintäverkot ovat rakentuneet Suomessa pääasiassa markkinaehtoisesti harvaanasuttuja alueita lukuun ottamatta. Suomessa investoidaan tällä hetkellä huomattavasti valokuituverkkoihin markkinaehtoisesti kannattavilla alueilla. Valokuituyritykset ovat viime aikoina julkaisseet yli 2,2 miljardin euron valokuituverkon rakentamissuunnitelmista. Osittain investoinnit tulevat kohdistumaan samoille alueille kiihdyttäen kilpailua telemarkkinoilla. Investoinnit eivät tule kuitenkaan pääsääntöisesti kohdistumaan harvaan asuttuihin alueisiin niiden korkeista investointiyksikkökustannuksista johtuen.

Kansainvälisessä vertailussa Suomi jää kuitenkin nopeiden kiinteiden yhteyksien ja erityisesti valokuidun saatavuudessa jälkeen muista Pohjoismaista. Vuoden 2023 lopussa valokuitusaatavuus kotitalouksiin oli Suomessa 61 prosenttia, kun Ruotsissa vuonna 2022 vastaava luku oli 96 prosenttia. Vuoteen 2030 mennessä valokuituverkon saatavuuden odotetaan kasvavan

markkinaehtoisesti Suomessa 86 prosenttiin kotitalouksista. Arvion mukaan noin 390 000 kotitaloudella ei olisi valokuitusaatavuutta vuonna 2030. EU:n digitaalinen vuosikymmen -tavoite, johon Suomi on sitoutunut, on gigabitin yhteys jokaiseen kotitalouteen vuoteen 2030 mennessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on vuodesta 2010 alkaen toteuttanut tukiohjelmia nopeiden laajakaistayhteyksien rakentamiseksi. EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen RRF-rahoitusta oli viimeisimmän laajakaistatukiohjelman kautta jaossa 32 miljoonaa euroa vuosille 2022-2023. Lisäksi laajakaistarakentamista tuetaan tälläkin hetkellä EU:n maaseuturahastosta maa- ja metsätalousministeriön hallinnoiman tukiohjelman kautta. Suomen maaseuturahastosuunnitelmassa on laajakaistayhteyksien rahoitukselle varattu 53 miljoonaa euroa vuosille 2023–2027.

Liikenne- ja viestintäviraston hyvin alustavien arvioiden mukaan, taustaolettamista riippuen, valokuituverkkojen rakentaminen yli 95 prosentin väestöpeittoon ei rakentuisi markkinaehtoisesti, vaan se tulisi maksamaan useita miljardeja euroja. Budjetissa ei ole varattu rahoitusta tähän ottaen huomioon myös valtion taloudellinen tilanne.

Suomessa viestintäverkkoyhteydet ja -palvelut ovat sekä kansallisesti arvioituna että kansainvälisessä vertailussa laadukkaat ja kattavat. Uudet verkkoteknologiat, kuten 5G, ovat edellisiä teknologiasukupolvia tehokkaampia, ympäristöystävällisempiä ja turvallisempia. 4G- ja 5G-verkot ovat Suomessa varsin laajasti kotitalouksien saatavilla. 4G- ja 5G-verkkojen peruspeitto oli lähes 100 % Suomen kotitalouksista vuoden 2023 lopussa. Kesäkuussa 2024 vähintään 100 Mbit/s latausnopeuteen yltävä 4G-verkko kattoi 96 % kotitalouksista ja 22 % maapinta-alasta. Vastaavat osuudet 5G-verkon osalta olivat 91 % kotitalouksista ja 16 % maapinta-alasta. Nopeat 100 Mbit/s latausnopeuteen yltävät mobiiliverkot ovat hyvin saatavilla suurissa asutuskeskuksissa ja niiden lähialueilla. Maaseutumaisilla alueilla voi olla edellä mainitun nopean matkaviestinverkon katveita asutuilla alueilla ja niiden läheisyydessä.

Matkaviestinverkon saatavuus varmistetaan erityisesti teleyritysten toimilupavelvoitteilla ja yleispalvelusääntelyllä. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom valvoo palveluiden saatavuutta ja laatua koko Suomessa. Matkaviestinverkon palvelun laatu ja saatavuus riippuvat monista tekijöistä, kuten verkon samanaikaisten käyttäjien määrästä, maastonmuodoista johtuvien katvealueiden vaikutuksesta, käytettävän laitteen ominaisuuksista ja sisätilakuuluvuuden osalta myös rakennusten ominaisuuksista. Koska matkaviestinverkon tosiasiallinen saatavuus vaihtelee, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom tekee tarvittaessa kenttämittauksia saatavuuden ja laadun varmistamiseksi saamiensa asiakasyhteydenottojen perusteella.

Uusimpiin teleyritysten verkkotoimilupiin, kuten 5G-toimilupiin, on lisätty ehtoja muun muassa liikenneväylien peiton sekä sisätilapeiton osalta. Sisätilapeitolla tarkoitetaan palveluiden toimivuutta kotitalouksien ja yritysten kiinteistöjen sisätiloissa. Toimilupaehdot velvoittavat teleyritykset varmistamaan sisätilakuuluvuuden tavanomaisessa käyttöympäristössä 99 prosentille väestöstä ilman, että siitä aiheutuu verkon käyttäjille lisäkustannuksia.

Sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa (917/2014) säädetään myös niin sanotusta yleispalveluvelvoitteesta, jonka perusteella kaikilla on oikeus saada tietyt kohtuuhintaiset ja toimivat viestinnän peruspalvelut (puhe- ja laajakaistaliittymä 5 Mbit/s) kotiinsa tai yrityksen toimipisteeseen. Yleispalvelu on tarkoitettu niin sanotuksi viimesijaiseksi viestintäyhteyksien turvaverkoksi. Ensisijaisesti yhteydet pyritään toteuttamaan markkinaehtoisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom valvoo yleispalveluun kuuluvien viestintäpalvelujen saatavuutta tapauskohtaisesti viraston saamien asiakaspalautteiden perusteella. Mikäli yleispalvelutasoiset viestintäyhteydet eivät alueella toteudu, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom neuvottelee kuuluvuuden parantamistoimista teleyritysten kanssa. Yksittäisiin viestintäpalvelujen saatavuusongelmiin löydetään yleensä ratkaisu teleyritysten vapaaehtoisilla toimenpiteillä. Mikäli

kuuluvuusongelmaan ei saada ratkaisua, alueelle Liikenne- ja viestintävirasto Traficom nimeää alueelle yleispalveluyrityksen tarjoamaan viestinnän peruspalveluja.

Yleispalveluyrityksen tulee varmistaa vaaditun laatutason toteutuminen asiakkaan luona sisätiloissa olevaan sijaintipaikkaan. Tarvittaessa matkaviestinverkon kuuluvuus sisätiloissa varmistetaan ulkoantennilla, jos rakennuksen rakenteet vaimentavat signaalia liikaa. Yleispalveluliittymä tarjotaan tiettyyn pisteeseen asiakkaan osoitteessa, mutta yleispalveluyritys ei ole vastuussa asiakkaan päätelaitteista tai huoneiston sisäverkosta eli muun muassa langattoman lähiverkon kuuluvuudesta eri huoneissa.

Yleispalveluliittymän on oltava sellainen, että kaikki voivat käyttää hätäpalveluja, soittaa ja vastaanottaa kotimaan ja ulkomaan puheluita sekä käyttää muita tavanomaisia puhelinpalveluja. Teleyritykset ovat muutoinkin velvollisia huolehtimaan siitä, että käyttäjät saavat puhelimitse, tekstiviestillä sekä muulla hätäkeskustoiminnasta annetussa laissa (692/2010) säädetyllä tavalla yhteyden maksutta yleiseen hätänumeroon 112. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä säädetyn velvollisuuden täyttämiseksi välttämättömistä teknisistä toimenpiteistä.

Yleispalveluvelvoite ei takaa toimivaa liittymää ilmaiseksi, vaan kiinteistön omistaja voi joutua investoimaan jonkin verran kiinteistönsä vastaanottojärjestelmään. Käyttäjä voi joutua hankkimaan itse yhteyden toteuttamisen kannalta tarpeelliseksi ja kohtuulliseksi katsottavan muutaman sadan euron antenniratkaisun. Yleispalvelutasoisten palveluiden käyttöönotto ei saa vaatia käyttäjältä tuhansien eurojen laiteinvestointeja (kohtuullinen hinta).

Liikenne- ja viestintäministeriön on tarkoitus sähköisen viestinnän palveluista annetun lain esitöissä (HE 98/2020 vp) sekä valtioneuvoston asetuksen (888/2021) esitöissä suunnitellulla tavalla käynnistää vielä vuoden 2024 aikana lakimuutosten seurantahanke, jonka tavoitteena olisi tarkastella myös nykyisen yleispalvelusääntelyn toimivuutta.

Tällä hetkellä teleyritykset päivittävät matkaviestinverkkojaan uudempiin teknologioihin. 3G-verkkojen alasajo vaikuttaa asiakkaisiin, joilla on käytössään vain 2G-/3G-verkossa toimivia laitteita. Uudempiin teknologioihin siirtyminen voi vaikuttaa myös 3G-pohjaisiin IoT-palveluihin. Vain 2G- ja 3G-verkkoja käyttävät laitteet siirtyvät käyttämään 2G-verkkoa, jonka datakapasiteetti on merkittävästi pienempi kuin 3G-verkossa. Käyttäjän olisi siksi hyvä päivittää laitteensa 4G- tai 5G-kykyiseksi. 3G-verkot ovat pääosin jo poistunut käytöstä ja niiltä vapautuneita taajuuksia otetaan nyt nopeampien ja tehokkaampien 4G- ja 5G-verkkojen käyttöön. Uudempien teknologioiden käyttöönotossa on osin vielä menossa siirtymävaihe ja yhteyksien odotetaan jatkossa parantuvan.

2G-verkkoja ei olla ajamassa alas, vaan teleyritykset ovat velvoitettuja ylläpitämään niitä vuoden 2029 loppuun saakka. Toimilupaehto velvoittaa teleyritykset ilmoittamaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille hyvissä ajoin mahdollisista suunnitelmistaan luopua 2G-teknologiasta, jotta siirtymä uudempiin ja tehokkaampiin teknologioihin olisi mahdollisimman hallittu. Samalla 2G-verkon käyttäjille jää riittävästi aikaa uusia 2G-verkossa toimivia laitteitaan. 2G-verkkoja käytetään edelleen mm. etäkäyttöön ja -mittaukseen, joissa päätelaitteiden elinkaaret ovat pitkiä ja niiden vaihtaminen aiheuttaa merkittäviä kustannuksia. Lisäksi 2G-verkkoa käyttää autojen hätäpuhelujärjestelmä eCall, joka voi EU-sääntelyn mukaan hyödyntää vain 2G- ja 3G-verkkoja.

- **Talousarvioesitystä täydentävän esityksen ennakointi hallinnonalan osalta?**

Vuoden 2025 täydentävässä talousarvioehdotuksessa LVM:n hallinnonalan painopiste on MAL-sopimuksissa toteutettavaksi sovituissa liikennehankkeissa ja niiden rahoituksessa. Sopimuksissa korostuvat tiehankkeet, joihin esitetään täydentävässä rahoitusta yhteensä 406,4 milj. euron edestä (+ 8 milj. euroa tiesuunnitteluun). Yhteensä MAL-sopimuksiin sisältyy tiehankkeita 498,4 milj. euron edestä, sillä Lahden seudun Vt12 Mankala-Tillolan rahoitusesitys on mukana talousarviossa 2025.

Hankkeiden rahoitus sisältyy hallitusohjelman investointiohjelmaan (liite E). Kaikkien hankkeiden edellytyksenä on MAL-sopimusten allekirjoittaminen.

MAL-sopimusten hyväksyminen on kunnissa meneillään, valtioneuvosto tekee niistä periaatepäätöksen, ja sopimukset on tarkoitus allekirjoittaa joulukuussa 2024.

Rahoituksesta noin 80 miljoonaa euroa kohdentuu perusväylänpidon momentille, väyläverkon yhteisrahoitteisiin parantamishankkeisiin, joilla tavoitellaan mm. liikenneturvallisuuden parantamista sekä rautatieliikenteen edistämistä. Raitiotiehankkeisiin (144,1 milj. eur Vantaan ratikka ja 55,5 milj. euroa Tampereen ratikan jatko) ja muihin joukkoliikennettä edistäviin avustuksiin esitetään sopimusten mukaan runsaan 210 miljoonan euron valtuudet ja noin 30 miljoonan euron määräraha vuodelle 2025. Tieliikennehankkeiden valtuudet sopimusten mukaisesti ovat noin 498,4 miljoonaa (ml. TAE25 esitetty Vt12)

Kokonaisuutena valtio rahoittaa hallituksen investointiohjelmaan varatusta MAL-rahoituksesta MAL-sopimuksiin liittyviä toimenpiteitä yhteensä 571,5 milj. eurolla. Lisäksi valtio osoittaa hallitusohjelman investointiohjelman muuta rahoitusta MAL-sopimuksiin yhteensä 298,2 milj. euroa. Pääosa tästä rahoituksesta esitetään täydentävässä talousarviossa. Tiehankkeiden osuus on yhteensä 498,4 milj. euroa, lisäksi 8 milj. euroa osoitetaan tiesuunnitteluun. Ratahankkeisiin valtuuksia myönnetään 35,5 milj. euroa.

LVM ehdottaa täydentävässä talousarviossa valtuuden myöntämistä Suomen rautatieverkon kulunvalvonnan uudistamiselle (ns. Digirata-hanke) sekä 1 miljoonan euron määrärahaa hankkeelle vuodelle 2025. Kyseessä on liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta välttämätön investointi, jossa Suomen rautateiden kulunvalvonta uudistetaan eurooppalaisen sääntelyn mukaisella ERTMS-järjestelmällä.

Lisäksi täydentävä talousarvioesitys sisältää mm. valtion televisio- ja radiorahastoon tehtävän siirron (momentti 31.20.60) vähennyksen indeksikorotuksen jäädyttämisen mukaisesti. Parlamentaarinen YLE-työryhmä saavutti asiasta neuvottelutuloksen sen jälkeen, kun varsinainen talousarvioesitys oli toimitettu eduskunnalle.

- **Hallinnonalan kipupisteet talousarvioesityksessä?**

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla kipupisteet noudattavat osin aiempien vuosien linjoja, mutta ovat osin uusia:

1) Perusväylänpidossa kustannusten nousu on määräaikaisesta lisärahoituksesta huolimatta lisännyt väyläverkon korjausvelkaa ja aiheuttanut sen, että velan kasvun taittaminen on entistä vaikeampaa. Vaikka kustannustasossa ei ole viime aikoina merkittävää muutosta, on hintataso jäänyt suhteellisen korkealle. Perusväylänpidossa tavoitellaan pitkäjänteisempää näkymää sekä selkeää tasonkorotusta rahoitukseen. Tätä on korostettu myös Liikenne 12-suunnitelman päivityksen rahoitusohjelmaa muodostettaessa. Huonokuntoisten teiden määrän vähentämiseen tarvitaan erityisesti perusväylänpidon korotettuun rahoitustasoon sitoutumista.

2) Kyberturvallisuuden osalta juuri uudistetun kyberturvallisuusstrategian toimeenpanon rahoitus ja suomalaisen kyberturvallisuuden osaamisen kehittäminen. Traficomin alaisen Kyberturvallisuuskeskuksen rahoituksen turvaaminen myös hallinnonalan tuottavuusohjelman

yhteydessä. Kyberturvallisuusstrategia on valmisteltu poikkihallinnollisena yhteistyönä ja myös sen toimeenpano tapahtuu koko valtioneuvoston tasolla. Eri hallinnonaloilla kyberturvallisuuden kehittämisen määrärahatarve vuodelle 2025 on arviolta 2 milj. euroa. Uuden strategian toimeenpano tähtää vuosiin 2026-2029, jolloin vuosittaisen määrärahatarpeen arvioidaan olevan 40-50 milj. euroa.

3) Hallinnonalan virastojen toimintakyvyn turvaaminen tuottavuusohjelman yhteydessä. Varsinkin liikenne- ja viestintävirasto Traficomille on osoitettu viime vuosina EU-velvoitteisiin liittyvillä säädöksillä uusia tehtäviä (mm. kyberturvallisuusdirektiivi NIS2, sähköiset kuljetustiedot eFTI, EU:n esteettömyysdirektiivi, eurooppalainen merenkulun palveluympäristö EMSW), joiden osalta vastaavia lisäresursseja ei ole sisältynyt talousarvioihin. Uusia tehtäviä ollaan osoittamassa myös lähivuosina, ja tuottavuusohjelman yhteydessä virastojen toimintamenot vähenevät keskimäärin runsaat 10 %.