

Asia: VN/13615/2019

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto luonnoksesta liikenneturvallisuus-strategiaksi

YLEISTÄ

Liikenne- ja viestintävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua valmisteilla olevasta liikenneturvallisuusstrategiasta. Strategiaa on valmistelu hyvässä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmä-suunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12) mainitseminen strategiassa on hyvä asia ja yleisestikin liikennejärjestelmänäköku. Liikenne- ja viestintäviraston näkemyksen mukaan strategiaan voisi edelleen nostaa näkyviin Liikenne 12-suunnitelmassa kirjatut tärkeimmät liikenneturvalli-suustoimenpiteet. Samoin strategian johdantokappaleessa voisi tuoda esiin eri liikennemuotojen olemassa olevat turvallisuustavoitteet.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää hyvänä, että strategiaan sisältyy suunnitelma toteutumisen ja vaikutusten seurannasta (kappale 7.). Virasto kuitenkin suosittelee, että toimenpiteiden toteuttamisesta tehtäisiin vuosittaiset suunnitelmat ja toimenpiteiden toteutumista seurattaisiin vähintään vuosittain. Samoin myös seuranta-mittarit olisi hyvä koota kokonaisuuksiksi. Toimenpiteiden osalta olisi tärkeää huomioida yhteneväisyys muihin eri liikennemuodoissa olemassa oleviin suunnitelmiin ja ohjelmiin, joihin ao. liikennemuodon toimenpiteitä on kirjattu tätä strategiaa laajemmin (esim. raideliikenne ja ilmailu).

Liikenne- ja viestintävirasto pitää tärkeänä, että strategiassa tarkemmin arvioitaisiin missä ja millaisilla toimilla (kustannus)tehokkaimmin turvallisuutta kehitetään ja onnettomuuksia ehkäistään (vaikutustenarviointi).

ILMAILU

Yksityiskohtaiset kommentit

Liikenne- ja viestintävirasto huomauttaa, että tieto rekisteröityneiden dronetoimi-joiden määrästä on vanhentunut. Luku olisi hyvä joko päivittää ajankohtaiseksi tai poistaa kokonaan. Luku muuttuu kuitenkin jatkuvasti.

Kohta 2.4 Miehittämätön ilmailu / Miehittämättömän ilmailun turvallisuus: Kohta "Miehittämättömän ilmailun turvallisuustaso on ollut Suomessa hyvä. Toiminnassa on aiheutunut vain harvoja onnettomuuksia ja vaaratilanteita" on Liikenne- ja viestintäviraston mukaan tarpeen muuttaa muotoon "Toiminnasta ei ole aiheutunut onnettomuuksia. Kuitenkin dronet ovat viime vuosina aiheuttaneet useita vaaratilanteeksi tai vakavaksi vaaratilanteeksi luokiteltuja läheltä tilanteita toisten ilma-alusten kanssa." Lisäksi seitsemännen kappaleen kohta "Liikenne- ja viestintäviraston yleis- ja harrasteilmailun turvallisuuskatsauksen mukaan, miehittämättömän ilmailun toiminnan kasvu on näkynyt vuosittain erityisesti läheltä piti -tilanteina ilmassa" on tarpeen korjata muotoon "Liikenne- ja viestintäviraston ilmailun turvallisuuskatsauksen mukaan...", koska katsaus kattaa kaikki ilmailun osa-alueet.

Kappaleen 4.2., Kansainväliset suuntaviivat / 3.2.1 Euroopan unioni (numerointi virheellinen) / Ilmailu, viimeisen kappaleen loppuun Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa lisättäväksi seuraavan tekstin: "Jäsenvaltioiden on sisällytettävä kansalliseen ilmailun turvallisuussuunnitelmaansa EPASissa yksilöidyt riskit ja toimenpiteet, jotka ovat merkityksellisiä kyseisessä jäsenvaltiossa. Sen lisäksi jäsenvaltioiden on arvioitava muut kansalliseen ilmailujärjestelmäänsä kohdistuvat keskeiset turvallisuusriskit ja sisällytettävä tarvittavat toimenpiteet kansalliseen suunnitelmaansa. EU asettaa myös velvoitteet ilmailun kansallisen tason turvallisuudenhallinnalle, ja velvoittaa jäsenvaltiot, EU:n asettamat tavoitteet huomioon ottaen, määrittelemään hyväksyttävän turvallisuustason, joka jäsenvaltion vastuulla olevassa ilmailutoiminnassa on kansallisella tasolla saavutettava."

Liikenne- ja viestintävirasto näkee, että kappaleen "8.6 Miehittämättömän ilmailun lentosuunnitelmat ja niistä ilmoittaminen" teksti kaipaa kokonaisuudessaan muokkausta, etenkin samalla lentokorkeudella toimimisen osalta. Tekstistä tulisi käydä paremmin ilmi se, että käyttökohteiden runsauden vuoksi miehittämättömällä ilmailulla on tarvetta toimia usein myös korkeammalla kuin 120 metrissä eli yleisemmin miehitetyn ilmailun käyttämillä korkeuksilla, ja toisaalta myös miehitetyllä ilmailulla on joissain tapauksissa tarve toimia matalalla, alle 120 metrin korkeuksilla. Lisäksi tekstissä voisi tuoda esille, että jo nyt on mahdollista ilmoittaa lennättämisestä Aviamaps-verkkosivun tai sovelluksen kautta, vaikka se ei olekaan pakollista.

Toimenpide 44.

Liikenne- ja viestintävirasto esittää, että virasto lisättäisiin tämän toimenpiteen yhdeksi vastuutahoksi.

Toimenpide 45.

Harrasteilmailun monimuotoisuuden vuoksi koulutuksen yhdenmukaisuudesta ei voi varmistua yleisillä kertauskoulutuksilla. Yhdenmukaistaminen on prosessi, jolla pyritään minimoimaan erot saman toiminnan (esim. lentokoulu tai lentokerho) sisällä. Koska kyse on inhimillisestä toiminnasta, täyden yhdenmukaisuuden saavuttaminen on käytännössä mahdotonta, mutta pyrkimys siihen on silti jatkuva. Kohdan 45 uusi muotoilu voisi Liikenne- ja viestintäviraston mukaan olla seuraava: "Harrasteilmailun lennonopettajien tieto- ja taitotasoa kehitetään säännöllisesti järjestettävillä vapaaehtoisilla jatkokoulutuksilla, joilla voidaan edistää opettajien osaamista."

Toimenpide 102.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa muokkaamaan kohdan "Määritetään EU:n U-space -ehdotuksen mukaisia miehittämättömän ilmailun U-space -ilmatiloja" muotoon "Määritetään EU:n U-space -asetuksen mukaisia miehittämättömän ilmailun U-space -ilmatiloja." Perusteluna se, että kyseessä on jo hyväksytty komission täytäntöönpanoasetus.

RAIDELIIKENNE

Yleiset kommentit

Liikenneturvallisuusstrategiassa käytetään termiä rautatieliikenne, jonka terminä kattaa vain junaliikenteen. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan termi olisi hyvä vaihtaa raideliikenteeksi, koska strategia sisältää myös kaupunkiraideliikenteeseen kuuluvan metroliikenteen.

Yksityiskohtaiset kommentit

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa, että kappaleen 2.2. toiseksi viimeiseksi kappaleeksi lisättäisiin seuraava kappale: "Liikenne- ja viestintävirasto valvoo ja edistää rautatieturvallisuutta ja seuraa rautatieturvallisuustavoitteiden saavuttamista sekä rautatieturvallisuuden kehittymistä. Virasto käsittelee myös rautatieliikenteen harjoittajien, rataverkon haltijoiden ja kaupunkiraideliikenteen toimijoiden tekemät onnettomuus- ja vaaratilanneilmoitukset ja hyödyntää ilmoituksia raideliikenteen turvallisuutta analysoidessaan ja mm. info- ja valvontatoimenpiteitä suunnitellessaan. Lisäksi virasto voi käynnistää onnettomuustutkinnan tilanteessa, jossa Onnettomuustutkintakeskus ei tutkintaa tee, mutta tutkinta on tarpeen raideliikenteen turvallisuuden edistämiseksi. Liikenne- ja viestintävirastolla on käytössään kolmevuotinen raideliikenteen

turvallisuusohjelma, joka ohjaa viraston työtä raide-liikenteen turvallisuuden kehittämisessä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmien toimi-vuuden ja turvallisuuskulttuuriin liittyvien toimenpiteiden lisäksi turvallisuussuunnitelma sisältää varautumista ja kyberturvallisuutta koskevia toimenpiteitä, joista etenkin jälkimmäiseen on tärkeää kiinnittää huomiota myös rautatieturvallisuutta kehitettäessä."

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa, että kappaleen 3.2.2. Rautatieliikenne väliotsikon alle lisätään seuraava teksti: "Rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksistä, kaupunkiraideliikenteen harjoittamisen edellytyksistä sekä veturin kuljettajia koskevista vaatimuksista säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017), jonka raideliikennesääntely pohjautuu kaupunkiraideliikennettä koskevia pykälä lukuun ottamatta unionilainsäädäntöön."

Kappaleen 3.2.1 (numerointi virheellinen) Rautatieliikenne väliotsikon kahta viimeistä kappaletta Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa muokattavan seuraavaan muotoon: "Rautatieliikenteeseen liittyvien turvallisuustodistusten yhdenmukaistaminen ja rautatieliikenteen valvonta on yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella välttämätöntä. Myös rautatieliikenteessä käytettävän kaluston markkinoille hyväksyntämenettelyjä on yhdenmukaistettu. Tavoitteena on kehittää rautatieturvallisuutta, parantaa liikkuvan kaluston ja rautatieinfrastruktuurin rakentamisessa käytettävien turvallisuuden kannalta keskeisten komponenttien hyväksyntä- ja ylläpitoprosesseja."

"Euroopan unionin rautatieviraston pyrkimyksenä on parantaa eurooppalaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta ja turvallisuutta. Virastolla itsellään ei ole päätösvaltaa, vaan se auttaa komissiota laatimaan päätös- ja asetusehdotuksia eurooppalaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta ja turvallisuudesta."

Kappale 4.1. Muut kansalliset päätökset ja strategiat

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa seuraavaa lisäystä kappaleen 4.1. loppuun liittyen rautatieliikenteeseen: "Suomessa ollaan rautatiejärjestelmien osalta mukana, sillä tällä hetkellä käytössä olevan junien kulunvalvontajärjestelmän luotettava käytettävyys ja taloudellinen käyttöikä on loppumassa niin rata- kuin veturilaitteiden osalta 2030-luvun aikana. Lisäksi Suomen on osana Euroopan yhtenäistä rautatiealuetta yhteentoimivuuden turvaamiseksi varusteltava muun muassa Euroopan laajuisen liikenneverkon rataosat eurooppalaisella raideliikenteen hallintajärjestelmällä (European Rail Traffic Management System, ERTMS), jonka kehitystä EU sääntelee. Digiratahankkeen tavoitteena on korvata nykyinen junien kulunvalvontajärjestelmä sen elinkaaren päättyessä koko rataverkon osalta. Samassa yhteydessä tehdään tarvittavat modernisoinnit myös turvalaitteisiin ja liikenteen hallintaan, jotta digitalisaatiosta saatavat hyödyt voidaan maksimoida. Tavoitteena on ottaa Suomessa käyttöön moderni rautateiden kulunvalvontajärjestelmä koko rataverkolla 2040 mennessä. Yksi panostusta vaativa osa-alue on kyberturvallisuus, jonka huomioiminen rautatiemaailmassa on suhteellisen uutta."

Kappaleen 6.3

Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä viidettä kappaletta Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa muokattavaksi seuraavasti, koska kaikkien liikennemuotojen toimijoiden kyberturvallisuusosaamisella on merkitystä:

"Liikenneturvallisuuden kannalta merkitystä on niin poliisin ja terveydenhuollon ammattilaisten osaamisella kuin kaikkien liikennemuotojen toimijoiden tietämyksellä kyberturvallisuudesta."

TIELIIKENNE

Yleiset kommentit

Strategiassa on nostettu esiin jonkin verran liikenneympäristön merkitystä liikenneturvallisuuden edistämisessä. Liikenne- ja viestintävirasto näkee kuitenkin, että infrastruktuuria tulisi nostaa enemmän esiin, sillä sen parantamisella on suoria vaikutuksia tieliikenteen eri kulkutapojen turvallisuudelle. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että strategiassa pitäisi ottaa nykyistä laajemmin esille ne turvallisuuden parantamismahdollisuudet, joita ajoneuvotekniikan kehittyminen on tuonut ja tuo lähitulevaisuudessa.

Kappaleessa 2.1 mainitaan, että luotettava tilastointi lisää liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta. Tämä on tärkeä ja hyvä huomio, mutta Liikenne- ja viestintävirasto haluaa nostaa esiin myös tilastoja ja muita aineistoja hyödyntävän tutkimuksen tekemisen tärkeyden. Tilastotiedon hyödyntämisen lisäksi tarvitaan myös pitkäjänteistä ja laadukasta tutkimusta keskeisten liikenneturvallisuuteen vaikuttavien ilmiöiden tunnistamiseen.

Kappaleessa 4.1 on mainittu, että "Henkilöautoliikenteen korvaaminen kävelyllä ja pyöräilyllä vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä sekä ilmanlaadun kannalta haitallisia päästöjä ja melua. Lisäksi se lisää ympäristön viihtyisyyttä ja liikenteen turvallisuutta. Pyöräilyn määrän lisääntyminen vähentää myös autojen ja pyörien välisten onnettomuuksien todennäköisyyttä, kun autoilijat oppivat entistä paremmin huomioimaan pyöräilijät liikenteessä." Liikenne- ja viestintävirasto haluaa kiinnittää huomiota siihen, että mikäli pyöräilyn olosuhteet säilyvät ennallaan pyöräilyn lisääntyessä, tulee pyöräilyonnettomuuksia tapahtumaan enemmän. Pyöräilyn turvallisuutta edistettäessä tulee panostaa esimerkiksi pyöräilyinfrastruktuurin laatuun, liikenneverkon ja maankäytön suunnitteluun sekä turvalaitteiden käyttämisen edistämiseen.

Yksityiskohtaiset kommentit toimenpiteisiin

Toimenpide 12.

Liikenne- ja viestintäviraston näkemyksen mukaan ehdotuksen tavoite on hyvä, eli että poliisilla olisi tieto myös lääkäreiden määräämistä tilapäisistä ajokielloista, mutta käytännössä hyvin vaikea toteuttaa. Tällä hetkellä lääkäri voi määrätä tilapäisen ajokiellon ja poliisille ilmoitetaan vain

ajoterveyden pitkäaikaisesta (yli 6 kk) hei-kentymisestä F203-lomakkeella. Nähdäksemme tarkoituksenmukaisin keino kyseisen ehdotuksen edistämiseen olisi lyhentää ilmoitusvelvollisuuden määräaika edelleen kuudesta kuukaudesta x kuukauteen jolloin ilmoittaminen myös lyhyemmistä ajokielloista tapahtuisi samalla perusteella ja menetelmällä kuin nyt ja myös mahdolliset seuraukset sekä sanktiot kiellon rikkomisesta olisivat selvät. Kuitenkaan kaikista lääkärin antamista 6 kk lyhyemmistä ajokielloista ilmoittaminen ei olisi tarkoituksenmukaista ja monissa tapauksissa henkilö ymmärtää rajoittaa ajamistaan täysin itsenäisesti toipumisajan (esim. luunmurtuma ja lyhyt kipsihoito, toipuminen tavallisesti 3–6 vk; erilaiset leikkausten jälkitilat ja tapaturmat, toipuminen tavallisesti muutamia viikkoja tai kuukausia; vakavat infektiosairaudet, toipuminen tavallisesti muutamia viikkoja; jne.).

Nykymuodossaan esitetyn muutoksen edistäminen edellyttäisi merkittäviä lainsäädäntö- ja järjestelmämuutoksia. Alle 6 kk lääkärin antamaa suullista ajokieltoa ei ole määritelty laissa ja sen juridinen merkitys on epäselvä. Lääkäri ei voi määrätä henkilöä ajokorttilain tarkoittamaan ajokieltoon, vaan sairauden tai terveydentilan puutoksen todetessaan lääkäri tosiasiallisesti vain kehottaa henkilöä olemaan ajamatta sekä kirjaa asian potilaskertomukseen. Kehotus olla ajamatta on siis nykyisellään vain kirjaus potilaskertomuksessa - ja sellaisenaan täysin salassa pidettävää potilastietoa. Tiedon siirtäminen edellyttäisi näin ollen paitsi ajokiellon juridisen määrittelyn ja perusteen, myös erillisen rakenteisen kirjauksen terveydenhuollon tietojärjestelmässä ja sen siirtymisen potilastiedon arkistoon. Virastolla ei ole tällaista rajapintaa potilastiedon arkistoon, vaan ainoastaan ajokorttilupahakemuksen kytketty kyselypalvelu, jonka kautta siirretään tietyn lomakkeen (F122) johdopäätöstietoja. Kuljettajan terveydentilan valvonta kuuluu poliisin vastuualueelle, eli poliisilla pitäisi olla valmiudet vastaanottaa kyseiset tiedot ja tarvittaessa syöttää manuaalisesti ajokieltona viraston järjestelmään.

Tämä on ehdotus, jonka poliisi voisi halutessaan pyrkiä aikanaan toteuttamaan, kun saavat kysely- ja välityspalvelun omiin järjestelmiinsä. Liikenne- ja viestintäviraston mielestä on kuitenkin epäselvää, kuinka tarkoituksenmukaiseksi tiukempi valvontamenettely käytännössä nähtäisiin.

Toimenpiteet 14., 15. ja 83.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa ainakin toimenpiteiden 14. ja 15 yhdistämistä sekä ehdottaa pohtimaan siihen myös toimenpiteen 83. yhdistämistä niiden samankaltaisuuden vuoksi. Mikroliikkuminen on uusi ja merkittävä kulkutapa erityisesti kaupungeissa. Uuden kulkutavan mukana tulee myös uudenlaisia liikenneturvallisuuden vaikuttavia riskejä. Näiden riskien tunnistamiseen ja ehkäisyyn tulee panostaa. Liikenne- ja viestintävirasto haluaa painottaa, että mahdolliset mikroliikkumiseen liittyvät tehtävät olisivat virastolle täysin uusia.

Toimenpiteet 24.–27.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa toimenpiteitä 24.–27., mutta ehdottaa toimenpiteiden yhdistämistä niiden samankaltaisuuden vuoksi.

Toimenpide 30.

Toimenpiteessä on mainittu ainoastaan mopokortti ja/tai ikäpoikkeuslupahakemus. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että kohteena tulisi olla myös mopoauton, trak-torin ja kevytmoottoripyörän ajo-oikeutta hakevat henkilöt.

Toimenpiteessä on mainittu, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi yhdessä Au-tokoululiiton ja Autoliiton kanssa selvityksestä, jonka tavoitteena olisi löytää muita tehokkaita vanhempiin kohdistuvia opastamisen ja tiedottamisen tapoja. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että tällaisen selvityksen teettäminen soveltuisi paremmin jollekin muulle taholle kuin virastolle.

Toimenpide 35.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa, että termi "ajo-opetus" korvattaisiin termillä "kuljettajaopetus", jolloin siihen sisältyisivät myös kaikki kuljettajaopetusta antavat tahot riippumatta siitä millaisessa muodossa he opetusta antavat.

Toimenpiteen vastuutahoksi tulisi lisätä myös liikenne- ja viestintäministeriö, koska opetuksen sisällöt määrittävät ajokorttilaissa.

Toimenpiteet 39. ja 56.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa toimenpiteiden 39. ja 56. yhdistämistä niiden samankaltaisuuden vuoksi.

Toimenpide 76.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa, että toimenpiteen, jossa esitetään edistettävän liikkumisen palveluiden syntyä kokeilujen, julkisten ja yksityisten toimijoiden yhteistyön ja digitalisaation kautta, muotoilua voisi täsmentää siten, että siinä näkyisi selkeä liikenneturvallisuusnäkökulma.

Toimenpide 88.

Liikenne- ja viestintävirasto haluaa painottaa laajemmin tieliikenteen turvallisuusviestintään liittyen eri toimijoiden yhteistyössä tehtävän, suunnitelmallisen tieliikenneturvallisuusviestinnän merkitystä. Vastuutahoina tulisi olla tieliikenneturvalli-suustyön keskeiset toimijat, jotka pohtisivat yhdessä, mitkä teemat olisivat viestinnällisesti ajankohtaisia ja näin varmistuisi myös mahdollisimman yhtenäinen viesti eri kohderyhmille.

VESILIIKENNE

Yksityiskohtaiset kommentit

Yleisenä kommenttina Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että kohdassa "3.1 Liikenneturvallisuusviranomaiset ja muut keskeiset toimijat" olisi hyvä mainita myös Onnettomuustutkintakeskus, jonka panos liikenneturvallisuustyössä on merkittävä kaikkien liikennemuotojen osalta ja erityisesti vesiliikenteen, ilmailun ja raideliikenteen onnettomuuksien tukinnassa ja turvallisuussuositusten antajana.

Kohdassa 3.2.2 Liikennemuotokohtainen sääntely on mainittu, että vuonna 2020 voimaan tullutta vesiliikennelakia (782/2019) koskeva muutos eräiden täsmennysten osalta olisi parhaillaan vireillä. Liikenne- ja viestintävirasto esittää tämän kohdan korjaamista, sillä muutos on tullut voimaan 1.7.2021.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVIRASTON RESURSSITARPEET STRATEGIAN TOIMENPITEIDEN TOTEUTTAMISEKSI

Lausuntokierroksella olevassa strategiassa Liikenne- ja viestintävirasto on kirjattu toimeenpanevaksi tahoksi joko yksistään tai yhdessä muiden tahojen kanssa noin 50 toimenpiteeseen. Liikenne- ja viestintäviraston käytettävissä olevat resurssit eivät riitä sille osoitettujen toimenpiteiden edistämiseen, ellei virastolle osoiteta merkittäviä lisäresursseja.

Liikenne- ja viestintävirasto on alustavasti arvioinut, että sille osoitetuista toimenpiteistä noin 1/3 on sellaisia, jotka Traficom pystyy hoitamaan nykyisillä resursseilla, mutta 2/3 toteuttamiseen tarvitaan lisää resursseja. Toimenpiteistä syntyy Liikenne- ja viestintävirastolle sekä pysyviä että kertaluonteisia kustannuksia. Pysyviä kustannuksia on alustavasti tunnistettu vuodessa 570 000 € edestä ja kertaluonteisia yhteensä 1,3 M€ edestä. Kustannuksia muodostuu mm. erilaisista kampanjoista, tutkimusten rahoittamisesta, tietojärjestelmämuutoksista ja uusista virastolle ehdotetuista tehtävistä sekä edellä mainittujen tehtävien henkilöstökuluista.

Mikäli kertaluonteisten investointien toteutus jaetaan kahdelle vuodelle Liikenne- ja viestintävirasto arvioinut tarvitsevansa lisärahoitusta strategian toteuttamiseen seuraavasti:

- Vuonna 2022 yhteensä 0,6 M€
- Vuonna 2023 yhteensä 1,2 M€
- Vuonna 2024 yhteensä 1,2 M€
- Vuodesta 2025 eteenpäin vuosittain 570 000 €.

Kirsi Karlamaa

Pääjohtaja

Eklund Pipsa
Traficom