

## Ministeri Anu Vehviläinen: Liikennehankkeeseen saatava pidempi aikajänne



Elokuun lopun budjettiriihessä käytiin tuttu väntö liikennehankkeiden rahoituksesta. Vaikka kaikille osapuolille oli selvää, että Seinäjoen ja Oulun välisen ratayhteyden parantamisen keskeyttäminen tulisi kalliiksi, käännettiin rahojen kasaamisessa taas turhan monta kiveä.

### Kansliapäällikön katsaus



Tulevaisuuskatsaus tarjoaa vaihtoehtoja puolueille

Valtioneuvoston kanslia on pyytänyt valtioneuvoston kansliapäällikköä laatimaan tulevaisuuskatsauksen toimialtaan puolueiden käyttöön vuoden 2011 hallitusneuvotteluja varten.

### Liikenne



Itämeren meriturvallisuus parantunut

Itämeri sijaitsee nopeasti kehittyvän talousalueen keskellä ja laivaliikenne on vilkasta. Pienellä merialueella liikkuu matkustaja- ja rahtialuksia sekä kemikaali- ja öljysäiliöaluksia lähes pari tuhatta vuorokaudessa. Itämeren turvallisuuden parantamiseen on panostettu monella eri tavalla.

### EU-asiat



Komission varapuheenjohtaja Kroes: Suomi EU:n digitaalisen agendan mallina

Euroopan komission varapuheenjohtaja Neelie Kroes tietää, ettei hänen tehtävänsä ole helpoimmasta päästä. Kroes vastaa komissiossa digitaalisiin sisältöihin ja palveluihin liittyvistä kysymyksistä.

### Viestintä



Radiotoimiluvat haettavina

Kaikki radiotoimiluvat vuosiksi 2012–2019 ovat parhaillaan haettavina, ja haku aika päättyy 30. syyskuuta. Haku on käynnistetty, koska nyt voimassa olevat toimiluvat päättyvät vuoden 2011 lopussa.

### T&K



Suomi vahvoilla kasvihuonekaasujen mittauksen päämajaksi

Suomi on vahvoilla eurooppalaisen ICOS-mittausjärjestelmän päämajan sijoituspaikaksi. ICOS on hajautettu tutkimusinfrastruktuuri, jossa kasvihuonekaasujen pitoisuuksia ilmakehässä mitataan ympäri Eurooppaa olevilla, yhdenmukaisilla mittausasemilla. Verkosto tulee käsittämään noin 30 ilmakehä- ja ekosysteemihavaintoasemaa sekä kymmenen merihavaintoasemaa.

### Henkilöstö



Eläkkeelle jäävä Liisa Ero: Kehitys ei saa viedä peruspalveluita

Ylijohtaja Liisa Ero siirtyy eläkkeelle lokakuun alusta. Ministeriöön Ero tuli vuonna 1975 ja oli talon ensimmäinen naisjuristi. Vuonna 2006 hänet nimitettiin viestintäpolitiikan osaston johtoon.



## Ministeri Anu Vehviläinen: Liikenne- ja Infra-rahastukseen saatava pidempi aikajänne



### Kaikki suhdannevaiheet nähty

Pitkäjänteisen väylärahoituksen tarve on tullut liikenneministerille selväksi kokemuksen kautta.

- Olen nähnyt kaikki suhdannevaiheet reilun kolmen ministerivuoteni aikana. Kun vuoden 2008 budjettia tehtiin, oli ongelmana löytää 70 miljoonaa euroa ylikuumentuneiden markkinoiden takia kasvaneisiin rakennuskustannuksiin. Vajaat puolitoista vuotta myöhemmin olimmekin jo hallituksen kanssa tekemässä, näin jälkikäteen arvioituna onneksi, elvytysbudjettia. Neljän ison rakennushankkeen aikaistaminen takasi alalle töitä ja urakoiden hinnat olivat tilaajalle huomattavasti halvempia, Vehviläinen toteaa.

- Tällä hetkellä tilanne väylä- ja liikenneinvestointien rakentamisen markkinoilla näyttää tasapainottuneen. On kuitenkin mahdotonta sanoa, mihin suuntaan olemme menossa. Tämän olen oppinut viime vuosien myllerryksessä. Kahta tulevaisuuden asiaa haluan korostaa: Perusväylänpito on otettava huomioon paremmin ja isoihin hankkeisiin on etsittävä pidempijänteisiä rahoitusratkaisuja, Vehviläinen sanoo.

Elokuun lopun budjettiriihessä käytiin tuttu väantö liikennehankkeiden rahoituksesta. Vaikka kaikille osapuolille oli selvää, että Seinäjoen ja Oulun välisen ratayhteyden parantamisen keskeyttäminen tulisi kalliiksi, käännettiin rahojen kasaamisessa taas turhan monta kiveä.

- Mielestäni on vakavasti harkittava uusia keinoja budjettirahoituksen rinnalla. Valtion kokonaan omistama Infra Oy olisi vaihtoehto, joka olisi mielestäni otettava esille seuraavissa hallitusneuvotteluissa. Siksi toivon, että kaikilla puolueilla olisi Infra Oy:n perustamisesta selkeä kanta, liikenneministeri Anu Vehviläinen sanoo.

### Jälkirahoitusmalliin eduskunnan tuki

Infra Oy:n idea on selkeä. Se hankkisi yksityisen sektorin toimijoita halvemmalla lainaa esimerkiksi Valtionkonttorista.

- Asiantuntijat ovat arvioineet, että tällä tavalla rahoituskustannuksissa saavutettaisiin useiden miljoonien säästöt. Tämä kaikki raha voitaisiin sijoittaa konkreettisiin väylä- ja liikennehankkeisiin, ministeri Vehviläinen muistuttaa.

Infra Oy ei siis puuttuisi väylä- ja liikennehankkeiden tärkeysjärjestykseen, ei omistaisi ensimmäistään maansiirtokonetta eikä tilaisi yhtäkään sepelilastia.

- Hankkeet hoidettaisiin jatkossakin liikennepoliittisen selonteon kautta ja niin, että päätösvalta tässä asiassa säilyisi ja pysyisi edelleen eduskunnalla, Vehviläinen painottaa.

### Infra Oy

- Infra Oy olisi tie- ja liikenneinvestointien rahoituksen tekninen toteuttaja.
- Toimisi valtion omistusohjausyksikön alaisuudessa.
- Osallistuisi nk. elinkaarimallisten hankkeiden rahoituksen keräämiseen.
- Matalamman koron kautta säästöjä valtion menoihin ilman, että elinkaarimallien käytön hyödyt eliminoituisivat.
- Eduskunta päättäisi kuinka paljon, esimerkiksi vuoteen 2030 saakka, voi olla olemassa jälkirahoitusmallin mukaisia sitoumuksia.

### Linkkejä:

- [Seinäjoki-Oulu -ratayhteyden rahoitusratkaisu \(Tiedote 20.08.2010\)](#)
- [Selvitysmies: Nykyinen budjettimenettely ei sovellu suurien liikennehankkeiden rahoitukseen \(Tiedote 13.11.2009\)](#)
- [Tie- ja liikenneinvestointien rahoitukseen lisää joustavuutta: soveltuisivatko tie- ja liikenne-rahastot Suomeen? \(Julkaisu\)](#)

[47/2009](#)

[Paluu etusivulle](#)

## Tulevaisuuskatsaus tarjoaa vaihtoehtoja puolueille



Valtioneuvoston kanslia on pyytänyt valtioneuvoston kansliapäällikköä laatimaan tulevaisuuskatsauksen toimialtaan puolueiden käyttöön vuoden 2011 hallitusneuvotteluja varten.

Tulevaisuuskatsaus ei ole ohjelma vaan vaihtoehtojen esittely. Se on tarkoitettu aineistoksi poliittisten valintojen tekijöille. Katsaus on valmisteltu tiiviissä vuorovaikutuksessa toimialan kanssa. Siksi se on pitkälti yhteinen näkemysemme siitä, mihin seuraavalta hallitukselta odotetaan linjauksia.

Valintoja on tosiaankin tehtävä. Julkisen talouden tilan takia on epärealistista odottaa sektorillemme yhteiskunnan merkittäviä uusia panostuksia. Liikenne ja viestintä toki käyttäisivät julkisia resursseja olennaisesti nykyistä enemmän mielekkäästi ja hyvinvointia luoden, mutta suunnitelmia ei voi rakentaa sen varaan, että niitä meille osoitettaisiin.

Liikennepolitiikan suurin haaste on, että liikennejärjestelmältä silti vaaditaan entistä enemmän. Katsaus keskittyy kahteen tapaan saada aikaan entisellä panoksella parempi tulos. Ne ovat liikennejärjestelmän tuottavuuden parantaminen ja priorisointi. Huomattavan painavaksi nousee kysymys siitä, miten innovaatiot voidaan saada käyttöön liikennejärjestelmän tuottavuutta kohentamaan. Priorisoinnissa joudutaan mm. pohtimaan, onko väylänpidon rahoituksen painopistettä siirrettävä kehittämishankkeista perusväylästäön kunnan kohentamiseen. Väistämättä isoksi kysymykseksi nousee myös liikenteen rahoitus.

[Paluu etusivulle](#)

Viestintäpolitiikan katsauksen ydinsisältöä on niiden toimien arviointi, joilla hallitus voi edistää digitaalista Suomea. Katsauksessa esitellään mm. uutta mallia, jossa erillisen tietoyhteiskuntaprojektin sijasta digitaalitalouden edistäminen integroidaan kaikkeen yhteiskuntapolitiikkaan. Suuri haaste on se, että tasa-arvoisen ja monipuolisen viestinnän turvaaminen kaikille vaatisi sekin yhteiskunnan resursseja. Katsaus esittelee keinoja, joilla resursseja voidaan koota toimialalta ja jakaa yhteiskunnallisesti tärkeisiin tarpeisiin. Esille nousevat peruskysymykset taajuuksien hinnoittelusta ja myös Yleisradion rahoituksesta. Niihin nivoutuvat suuret matkaviestinverkkojen ja median toimiluparatkaisut, joihin seuraava hallitus valmistautuu.

Yhteiskunta elää digitaalisten palveluiden varassa ja on entistä haavoittuvaisempi. Viimeisen vuoden aikana sitäkin herkemäksi ovat osoittautuneet perusliikennepalvelut kuten juna- ja lentoliikenne. Liikenteen ja viestinnän palveluiden varmistaminen kaikissa oloissa on kysymys, joka kuuluu hallitusohjelman tasolle.

Liikenteen ja viestinnän tulevaisuuskatsauksen luonnokseen voi tutustua [verkkosivuiltamme](#).

Harri Pursiainen  
kansliapäällikkö

Linkki:

- [Luonnos 19.8.2010. Digitaalinen Suomi, uusi liikennepolitiikka. Tulevaisuuskatsaus puolueille](#)

## Itämeren meriturvallisuus parantunut



Itämeri sijaitsee nopeasti kehittyvän talousalueen keskellä ja laivaliikenne on vilkasta. Pienellä merialueella liikkuu matkustaja- ja rahtialuksia sekä kemikaali- ja öljysäiliöaluksia lähes pari tuhatta vuorokaudessa. Itämeren turvallisuuden parantamiseen on panostettu monella eri tavalla.

- Tärkein keino Itämeren suojelemiseksi on onnettomuuksien ennaltaehkäisy. Tarvitsemme tehokasta meriturvallisuuden valvontaa ja alusten ohjauspalveluja koko Itämeren alueelle, toteaa liikenne- ja viestintäministeriön meriturvallisuusasiantuntija Tero Jokilehto.

Tarve ohjauspalveluille eri Itämeren alueilla on erilainen ja tämä pitää huomioida järjestelmää kehitettäessä.

### Tilanne kehittynyt parempaan

Uusimmat tilastot kertovat, että Itämeren maiden toimenpiteet eivät ole menneet hukkaan. Elokuussa julkaistujen tietojen mukaan Itämeren turvallisuustilanne on parantanut huomattavasti.

- Vaikka liikenne on viime vuosien taloudellisen taantuman takia vähentynyt, on myös 2005 käyttöön otetulla Suomenlahden alusliikenteelle pakollisella ilmoittautumis- ja reittijakojärjestelmällä (GOFREP) ollut merkittävä onnettomuuksia vähentävä vaikutus, Jokilehto kertoo.

Yhteistyö Venäjän, Viron ja Suomen välillä on tuottanut tilastoissa nähtäviä hyviä tuloksia meriturvallisuuden paranemisessa. Vielä olisi kuitenkin kehitettävää.

- Yksittäisten turvallisuusselvitysten sijaan on suunniteltu kattavaa, kaikkien rantavaltioiden kanssa yhdessä toteutettua Itämeren turvallisuusarviointia. Näin saisimme vertailukelpoista tietoa riskeistä. Toimenpiteitä tulisi kohdentaa asioihin, joissa riskit ovat suurimmat ja saavutettava hyöty on paras.

## Inhimilliset tekijät otettava huomioon

Ihmisen toiminta on yleisin yksittäinen syy onnettomuuksien taustalla.

- Ihmisen osaamiseen ja toimintaan voidaan vaikuttaa merenkulkijoiden koulutusta koskevien kansainvälisten vaatimusten ja kansallisen koulutusjärjestelmän avulla, Jokilehto toteaa.

Myös öljyntorjuntakapasiteetin lisääminen on tärkeää.

- Nykyinen öljyntorjuntakapasiteetti ei riitä. Sen kehittämiseksi tarvitaan kaikkien Itämeren maiden sitoutumista. Öljyntorjuntakaluston suunnittelussa ja hankinnoissa on otettava huomioon vaativat talviolosuhteet.

- Jos suuren öljysäiliöaluksen lasti pääsisi Suomenlahteen, ei edes kaikkien Itämeren maiden torjuntakalusto yhdessä riittäisi öljyn keräämiseen ja tuhojen estämiseen. Toisaalta on epätodennäköistä, että mahdollisessa onnettomuustilanteessa koko lasti joutuisi Itämereen, pohtii Jokilehto.

## Faktalaatikko:

- Itämerellä kulkee jatkuvasti noin 2 000 alusta.
- Lastia kuljetetaan noin 822 miljoonaa tonnia vuodessa.
- Nopeimmin kuljetukset lisääntyvät Venäjän satamiin.
- Vuonna 2009 Itämerellä kuljetettiin öljyä 251 miljoonaa tonnia.
- Alusten koot ovat kasvaneet myös niin, että yhä suurempi osa öljytankkereista on 100 000 – 150 000 tonnia vetäviä.
- Ennusteiden mukaan Itämerellä kulkevan rahdin määrä kasvaa 64 prosenttia vuosien 2003 ja 2020 välisenä aikana.
- Suomen rannikon satamien kautta kuljetettiin viime vuonna noin 100 miljoonaa tonnia rahtia. Tästä noin 21 miljoonaa tonnia oli öljyä.

[Paluu etusivulle](#)



## Komission varapuheenjohtaja Kroes: Suomi EU:n digitaalisen agendan mallina



Euroopan komission varapuheenjohtaja Neelie Kroes tietää, ettei hänen tehtävänsä ole helpoimmasta päästä. Kroes vastaa komissiossa digitaalisiin sisältöihin ja palveluihin liittyvistä kysymyksistä.

- Kun kerroin ystäväilleni, mikä seuraava vastualueeni komissiossa on, he pahoittelivat huonoa tuuriani. Itse otan innoissani tämän haasteen vastaan, Baroson ensimmäisessä komissiossa kilpailukyasioista vastannut hollantilainen sanoo.

Kroes keskusteli Helsingissä 30. elokuuta viestintäministeri Suvi Lindénin kanssa EU:n tavoitteista digitaalisen agendan jalkauttamiseksi.

Niin Kroes kuin Lindénkin korostivat sitä, että digitaalisen EU:n luominen on poikkihallinnollinen projekti.

- Digitalisoinnin avulla pystytään tehostamaan esimerkiksi energia-asioiden, julkisen terveydenhoidon ja koulutuksen järjestämistä. Siksi tämän asian suunnittelussa ja edistämisessä on kaikkien komissaarien ja heidän virkamiestensä oltava mukana, Kroes painottaa.

- Digitaalisen agendan täytäntöönpanolla on mahdollista parantaa tuottavuutta ja lisätä taloudellista kasvua. Suomi on tässä mielessä hyvä esimerkki, sillä täällä ihmiset osaavat vaatia ja ottaa käyttöön uudet tietotekniset sovellukset, Kroes toteaa.

Digitaalisella agendalla tarkoitetaan viestintä- ja tietoyhteiskuntapolitiikan linjauksia, lainsäädäntötoimia ja ohjelmia, joiden avulla varmistetaan tieto- ja viestintäteknologioihin perustuvan talouden kasvuedellytykset EU:ssa.

## Belgia panostaa liikenteen turvallisuuteen

Kestävä liikennepolitiikka, liikenneturvallisuus ja innovaatiot työkaluina – näitä EU:n syyskauden 2010 puheenjohtajamaa Belgia painottaa asialistassaan. Viestintäpolitiikassa keskitytään digitaalisen agendan toimeenpanoon sekä taajuuspoliittiseen ohjelmaan.

### Liikenteen turvallisuus esillä

Lokakuun ministerineuvostossa käsitellään komission tieliikenneturvallisuuden tiedonantoa. Tavoitteena on tieliikenneonnettomuuksien uhrimäärää vähentäminen ja jalankulkijoiden sekä pyöräilijöiden aseman parantaminen. Komissiolta on odotettavissa loppusyksystä tiedonanto, jossa kartoitetaan matkustajien oikeuksia yleisesti eri liikennemuotojen kesken.

Myös eurovinjetti-direktiivin käsittelyä jatketaan. Direktiivissä määritellään raskaalta ajoneuvoliikenteeltä TEN-verkolla perittävien tiemaksujen perusteet. Komissio on ehdottanut, että jäsenmaiden olisi mahdollista sisällyttää tiemaksuihin myös melusta ja pakokaasuista aiheutuvia kustannuksia.

Ennen vuoden vaihdetta on myös odotettavissa komissiolta liikenteen valkoinen kirja, jossa esitellään EU:n liikennepolitiikan suuntaviivoja seuraavaksi kymmeneksi vuodeksi.

### Digitaalinen agenda ja taajuudet viestintäpolitiikan painopisteitä

EU:n digitaalinen agenda on tärkeä teema myös Belgialle. Sen tavoitteita ovat digitaalisten sisämarkkinoiden luominen, tieto- ja viestintäteknikan laaja-alainen hyödyntäminen sekä innovointiin kannustaminen.

Belgian kaudella viestintäministerit jatkavat taajuuspoliittisen ohjelman käsittelyä alkusyksystä. Tarkoitus on taajuuksien tehokas ja tarpeen mukaan harmonisoitu käyttö. Tämä on tärkeää, jotta laajakaistayhteydet voidaan saattaa kaikkien kansalaisten ulottuville.

Lisäksi Belgian kaudella on tarkoitus päättää EU:n tietoturvaviraston ENISA:n toimikauden jatkamisesta.

Linkkejä:

- [European Commission: Digital Agenda website](#)
- [European Commission: Neelie Kroes](#)
- [Belgian Presidency of the Council of the European Union](#)
- [LVM.fi: Euroopan verkko- ja tietoturvallisuusvirasto ENISA](#)
- [ENISA -the European Agency and Information Security Agency](#)

[Paluu etusivulle](#)



## Radiotoimiluvat haettavana



Kaikki radiotoimiluvat vuosiksi 2012–2019 ovat parhaillaan haettavana, ja hakuaika päättyy 30. syyskuuta. Haku on käynnistetty, koska nyt voimassa olevat toimiluvat päättyvät vuoden 2011 lopussa.

– Merkittävää uutta taajuusvarantoa ei ole, mutta joitain uusia taajuuksia on pystytty osoittamaan ja muutoinkin tehostamaan nykytaajuuksien käyttöä. Toimilupia pystytään myöntämään muutama nykyistä enemmän ja radioiden kuuluvuutta laajentamaan, kertoo viestintäneuvos Elina Normo LVM:n viestintäpolitiikan osastolta.

Valtakunnallisia, yli 80 prosentin väestöpeiton radiotoimilupia on jaossa neljä kappaletta. Tämän lisäksi yli puolet väestöstä kattavia verkkoja on viisi ja väestöpeitoltaan alle 55 prosenttia kattavia kaupunkiverkkoja kolme. Lisäksi myönnetään muutamia kymmeniä paikallisia toimilupia. Valtioneuvosto päättäneet toimilupien saajat vuodenvaihteen tienoilla.

### Radiokenttä vakiintunut

Toimilupahakemuksia odotetaan tulevan paljon. Uusi, kahdeksanvuotinen toimilupakausi on selvästi pidempi kuin nykyinen lupajakso.

– Nähtäväksi jää, kuinka paljon hakuun tulee mukaan kokonaan uusia toimijoita. Ehkä muutama kotimainen taho ja jotain kansainvälisiä toimijoita. Suomen kaupallinen radiokenttä on hyvin vakiintunut, ja suurta myllerrystä tuskin on odotettavissa, Normo arvioi.

– Alan nykyiset toimijat ovat hyvin kiinnostuneita vahvistamaan omaa asemaansa. Pitkä toimilupakausi patistaa heidät miettimään, miten omaa konseptia pitää kehittää ja miten tuottaa lisäarvoa kuulijoille.

[Paluu etusivulle](#)

### Toimiala tyytyväinen lupakauteen

Käytännössä kaikkia kaupallisia radiokanavia edustavan RadioMedia ry:n toimitusjohtaja Stefan Möller sanoo, että alalla ollaan tyytyväisiä pitkään toimilupakauteen.

– Radiotoimijat voivat nyt rakentaa tulevaisuutta ja tehdä investointeja pitkäjänteisemmin. Ala on murroksen keskellä, kun uusia teknologioita ja jakelukanavia tulee lisää, hän sanoo.

– Joka tapauksessa lähtökohdat uudelle toimilupakaudelle ovat hyvät, kun esimerkiksi tekijänoikeusasioista on saatu aikaan sopimukset.

### Yli kolme tuntia päivässä

- Suomalaiset kuuntelevat radiota keskimäärin 3 tuntia 11 minuuttia päivässä.
- Kanavauskollisuus on korkealla tasolla: päivittäin kuunnellaan keskimäärin vain puoltatoista radiokanavaa.
- Viikossa suomalainen kuuntelee 2,7 radiokanavaa.
- Tällä hetkellä eri paikkakuntien kuuntelijoilla on valittavanaan keskimäärin 22 radiokanavaa.

Linkit:

- [LVM.fi: Toimiluvat haettavana \(lvm.fi/toimiluvat\)](http://lvm.fi/toimiluvat)
- [LVM.fi: Verkkotoimiluvat](http://lvm.fi/verkkotoimiluvat)
- [LVM.fi: Yleisradiotoiminta](http://lvm.fi/yleisradiotoiminta)

## Suomi vahvoilla kasvihuonekaasujen mittauksen päämajaksi



Suomi on vahvoilla eurooppalaisen ICOS-mittausjärjestelmän päämajan sijoituspaikaksi. ICOS on hajautettu tutkimusinfrastruktuuri, jossa kasvihuonekaasujen pitoisuuksia ilmakehässä mitataan ympäri Eurooppaa olevilla, yhdenmukaisilla mittausasemilla. Verkosto tulee käsittämään noin 30 ilmakehä- ja ekosysteemihavaintoasemaa sekä kymmenen merihavaintoasemaa.

Hanke on valmisteluvaiheessa, ja mittaus toiminta alkaa vuonna 2012. Hankkeen kestoksi on määritelty vuodet 2012–2031, mutta käytännössä nyt luodaan pysyvää mittausjärjestelmää, joka toimii huomattavasti pidemmälle tulevaisuuteen.

### Tietoja päätöksenteon pohjaksi

– ICOSia voi verrata sotien jälkeen luotuun maailmanlaajuiseen standardisoituun säähavaintoverkoston. Kasvihuonekaasujen mittausasemat ovat jo hyvin pitkälle olemassa, nyt niitä lähinnä päivitetään yhdenmukaisiksi muun muassa laitteistoja uusimalla, LVM:n yleisen osaston osastopäällikkö, ylijohdaja Pekka Plathan kertoo.

– ICOSin kautta saatavia tietoa voidaan jatkossa käyttää poliittisen päätöksenteon pohjana. Mittaustulosten avulla voidaan esimerkiksi arvioida, ovatko päästövähennysten vaikutuksille asetetut tavoitteet toteutuneet halutulla tavalla.

### Sijoituspaikka ratkeaa pian

ICOS-päämajan sijoituspaikasta on tarkoitus päättää EU:ssa tämän vuoden lopussa tai ensi vuoden alussa. Hankkeen valmistelussa päämajaa on alustavasti kaavailtu Suomeen. Päämaja työllistäisi arviolta 15–20 henkeä.

– Suomessa on maailman kärkitasoa oleva alan osaamiskeskittymä Helsingin Kumpulassa. ICOS-päämaja vahvistaisi suomalaisen tutkimuksen ja koulutuksen kansainvälistä asemaa ja näkyvyyttä. Päämaja myös lisäisi mahdollisuuksia saada isoja hankkeita tulevaisuudessa, Plathan sanoo.

– Kotimaisen tutkimus- ja innovaatiokeskuksen suosituksesta tämän vuoden budjetissa on neljä miljoonaa euroa hankkeen valmisteluun. Se osoittaa muille EU-maille, että Suomen hallitus on vahvasti hankkeen takana.

### ICOS eli Integrated Carbon Observation System

- Hajautettu eurooppalainen kasvihuonekaasujen mittausverkosto.
- Mittausasemilla mitataan sekä ilmakehän kasvihuonekaasujen pitoisuuksia että ekosysteemin kasvihuonekaasujen kiertoa ja vaihtoa ilmakehän kanssa.
- ICOS tuottaa pitkäaikaista, yhdenmukaista ja tarkkaa havaintosarjaa kasvihuonekaasuista.

Linkit:

- [LVM.fi: Tutkimus ja kehittäminen](http://LVM.fi)
- [Integrated Carbon Observation System \(ICOS\)](#)

[Paluu etusivulle](#)

## Eläkkeelle jäävä Liisa Ero: Kehitys ei saa viedä peruspalveluita



Ylijohtaja Liisa Ero siirtyy eläkkeelle lokakuun alusta. Ministeriöön Ero tuli vuonna 1975 ja oli talon ensimmäinen naisjuristi. Vuonna 2006 hänet nimitettiin viestintäpolitiikan osaston johtoon.

Uransa aikana Ero on nähnyt viestintäpolitiikan kehittyvän huomasti: Korusähkeiden mallien määräämisestä on siirrytty globaalin sähköisen viestinnän lainsäädäntöön.

- Sähköisen viestinnän ja palvelujen nopean kehityksen huumassa ei tule kuitenkaan unohtaa peruspalveluja, Ero muistuttaa.

Viestintäpolitiikan muutoksen kiihkeimmiksi vuosikymmeniksi Liisa Ero luonnehtii 80- ja 90-lukuja.

- Viestintäala avautui 80-luvulla. Ensimmäiset paikallisradiot aloittivat, telekilpailu käynnistyi, kaapelitelevisio tuli koteihin, Ero kertaa.

Ministeriö alkoi nostaa profiiliaan viestintäasioissa. Ministeriöön perustettiin viestintähallinto-osasto ja virastoksi Telehallintokeskus, nykyinen Viestintävirasto. 1990-luvulla viestintälainsäädäntö uudistettiin käytännössä kokonaan.

- Alkoi todellinen kilpailubuumi. Suomeen tuli ulkomaisia teletojia. Kaukopuheluiden hinnoilla kilpailtiin. MTV ja Nelonen saivat toimiluvat, Liisa Ero kuva.

Ero korostaa, että 90-luvun lainsäädännön muutokset olivat kotimaisia. Komennot eivät tulleet EU:sta. Hän kuitenkin myöntää, että paine EU:n suunnasta on 2000-luvulla kasvanut.

Lainsäädännöltä vaaditaan yhä enemmän koska viestintämaailma on monimutkaistunut. Ero viittaa muun muassa tietoturvaan ja tietosuojaa koskeviin säännöksiin.

- Kehityksen keskellä on peruspalvelujen turvaaminen yhä tärkeämpää. Kilpailu pitää huolen siitä, että suurin osa suomalaisista saa hienoja sähköisiä palveluja. Mutta meidän on muistettava myös ne, joilla ei ole mahdollisuuksia tai valmiuksia pysyä kehityksessä mukana.

### Olli-Pekka Rantala viestintäverkkojohtoon

- Viestintäverkkojohtoon päälliköksi on nimitetty viestintäneuvos Olli-Pekka Rantala. Rantalan kausi kestää 1.10.2010 – 31.5.2011.
- Viestintäneuvos Kristiina Pietikäinen siirtyy Brysseliin kansalliseksi asiantuntijaksi ajalle 15.9.2010-15.9.2012 komission tietoyhteiskunta- ja mediapolitiikan pääosastolle.
- Neuvotteleva virkamies Mari Herranen toimii LVM:n kansainvälisten asioiden sihteeristön päällikkönä ensi vuoden tammikuun loppuun saakka.
- Markku Tuhkanen on aloittanut kesäkuun alussa neuvottelevana virkamiehenä viestintäpalveluyksikössä. Hänen vastuualueenaan on arjen tietoyhteiskuntahanke.
- Maija-Liisa Ahokas työskentelee 1.6.2010 - 28.2.2015 ministeriön liikennepalveluyksikössä. Hänen tehtäväkenttäänään on ilmailun EU- ja kansallinen lainsäädäntö.
- Kansainvälisten asioiden neuvos Jouko Alaluusua jää eläkkeelle 1.9.2010 lukien.
- Tarkastaja Ritva Luomala jää eläkkeelle 1.10.2010 lukien.

Linkit:

- [LVM.fi: Henkilöhakemisto](#)
- [LVM.fi: Organisaatio](#)

[Paluu etusivulle](#)



Eteläesplanadi 16, Helsinki, PL 31, 00023 Valtioneuvosto.  
Puh. (09) 160 02. Faksi (09) 160 28596.  
[info@lvm.fi](mailto:info@lvm.fi), [kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi), [webmaster@lvm.fi](mailto:webmaster@lvm.fi)  
Osoitelähde: Uutiskirjeen jakelu -rekisteri  
ISSN 1799-3628  
[Tilaa/peruuta uutiskirje](#)