

Ympäristöministeriö

Lausuntopyyntö VN/26856/2023 16.6.2025

## Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle uudeksi alueidenkäyttölainsiksi

Ympäristöministeriö on lähettänyt lausunnoille luonnoksen hallituksen esitykseksi eduskunnalle uudeksi alueidenkäyttölainsiksi. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Esityksen tavoitteena on uudistaa alueidenkäyttöä koskevat säännökset Petteri Orpon hallitusohjelman tavoitteiden toteuttamiseksi. Esityksen tavoitteena on myös, että alueidenkäyttöä koskevia säännöksiä uudistettaessa otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelun tulevaisuuden haasteista, muuttuvasta toimintaympäristöstä sekä aluehallinnon rakenteiden muutoksista aiheutuvat kehittämistarpeet.

Esityksessä maakuntakaava rajattaisiin koskemaan vain valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittäviä asioita ja myös maakuntakaavan oikeusvaikutuksia rajattaisiin. Kuntien yhteinen yleiskaava ohjaisi yleiskaavaa maakuntakaavan sijasta.

### Yleistä

SKAL haluaa erityisesti tuoda esiin raskaan liikenteen tarpeita kaavoitusta tehtäessä ja siinä liikennejärjestelmää huomioitaessa. SKAL korostaa maanteiden tavaraliikenteen merkitystä logistisen kilpailukykyyn ylläpitämisessä ja vahvistamisessa. Tehokas ja toimiva tavaraliikenne on myös kaikkien suomalaisten yritysten etu ja on omiaan parantamaan Suomen kilpailukykyä ja elinkenoelämän toimintamahdollisuuksia.

SKAL on julkaissut maaliskuussa 2024 liikennejärjestelmä uudistukseen liittyen Suomen tiet kuntoon-ohjelman, joka löytyy osoitteesta [Suomen tiet kuntoon – ratkaisuja Liikenne 12-suunnitelman uudistamiseksi](#).

Raskaan liikenteen taukopaikkaverkosto on laitettava kuntoon. Synergiaedut taukopaikkaverkoston ja uusien käyttövoimien jakeluinfra yhdistämisessä tulee huomioida ja tavaraliikenteen uusiutuviin käyttövoimiin siirtymistä edellyttävä energian jakeluinfra on toteutettava. EU-tasosten TEN-T asetuksen ja AFIR-asetuksen vaatimukset taukopaikoille jakeluinfrale on toteutettava.

Muistutamme myös, että MAL-sopimukset velvoittavat kuntia toimimaan asiassa.

**Jakelu- ja taukopaikkainfraa kehitettävä**

Kuljetusalalla yhtenä kasvavana teemana on käyttövoimasiirtymä ja siihen liittyvät haasteet. Haasteita on teknologisen kehityksen, kustannuksien ja maksuhalukkuuden kanssa. Eräs oleellinen ratkaistava kysymys uusien vähäpäästöisten kalustohankintojen osalta on kattava tankkaus- ja latausinfra. Pitkämatkan tavaraliikennettä ei voi harjoittaa ilman sitä. Myös EU:n TEN-T- ja AFIR-asetukset edellyttävät tietynlaista taukopaikka- ja latausverkostoa.

Se on myös hyvin pitkälti maankäyttökysymys. Tällä hetkellä kaasun ja raskaalle liikenteelle soveltuvan sähkön jakeluinfra on puutteellista. Tämä heikentää yritysten investointimahdollisuuksia. Haasteen ratkominen pitää aloittaa maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelusta, maakuntakaavatasosta alkaen.

Maankäyttö on siis yksi keskeisistä taukopaikkojen ja jakeluinfran kehittämisen mahdollistajista. Lataus-, jakelu- ja taukopaikat on edellä olevan mukaisesti otettava mukaan jo maakuntakaavoihin ja huomioitava kaikissa kaavoituksen vaiheissa, kuten myös MAL-sopimuksissa. On myös toteutettava kuntien ja valtion yhteinen jakeluinfran kehittämistä koskeva MAL-verkoston hanke parhaiden käytäntöjen jakamiseksi ja tiedon vaihtamiseksi.

**Kuntien kaavoituksessa ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa huomioitava tavaraliikenteen tarpeet**

Kuntien on huomioitava jakeluinfran ja taukopaikkojen tarpeet omissa maankäyttösuunnitelmissaan ja kaavoituksessaan. Raskas liikenne tarvitsee riittävästi tilaa lataukseen ja taukojen viettämistä varten. Latauksen osalta on huomioitava myös sähköverkon kapasiteetti ja välityskyky eli on oltava riittävän järeää kaapelia.

Raskaan liikenteen taukopaikkojen puute on jatkunut pitkään ja kaluston kasvaessa tilanne on huonontunut. Puutetta on sekä taukopaikkojen määrässä että alueilta saatavissa palveluissa ja niiden aukioloajoissa. HCT-kaluston myötä haasteita taukopaikoille on tullut lisää.

Taukopaikoilla on keskeinen rooli kuljetustehtävien koordinoinnissa. Niiden on tarjottava mahdollisuus myös pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan parantaa kuljetusten tehokkuutta ja hyödyntää kaluston mitat ja massat mahdollisimman hyvin. Ajoneuvojen ja kuormayksiköiden käsittelyalueita tarvitaan erityisesti lähellä kaupunkeja ja terminaaleja.

Kunnat tarvitsevat kaavoituksessaan tehokasta liikennesuunnittelua, joka ottaa huomioon eri liikennemuodot (autoilu, joukkoliikenne, pyöräily, kävely) ja integroi ne yhteen. Kasvavassa määrin kaupunkien keskustoja kehitetään autottomuuden näkökulmista. Suunnittelussa tulisi ottaa huomioon hälytysajoneuvojen, jakeluautojen ja jäteautojen sujuva ja turvallinen liikennöinti.

SKAL pitää siis erittäin tärkeänä, että kuntien kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa huomioidaan raskaan liikenteen tarpeet, jotka koskevat taukopaikkoja sekä tankkaus- ja latausinfraa. Kuntakohtaisessa suunnittelussa on huomioitava myös sujuva ja turvallinen liikennöinti. Kuntien on kaavoitettava elinkeinoelämälle tarpeellinen tiestö. Kaavoituksessa on huomioitava se, että muun muassa teollisuusalueille ja -laitoksiin pääsee sujuvasti isollakin kalustolla.

## Raskaan kaluston taukopaikoista puutetta

Raskaan liikenteen taukopaikkojen puute on jatkunut pitkään ja kaluston kasvaessa tilanne on huonontunut. Puutetta on sekä taukopaikkojen määrässä että alueilta saatavissa palveluissa ja niiden aukioloajoissa. HCT-kaluston myötä haasteita taukopaikoille on tullut lisää.

Taukopaikat palvelevat raskasta liikennettä muun muassa mahdollistamalla kuljettajien lakisääteisten taukojen ja vuorokausilevon pitämisen. Asianmukaisesti varustellut ja riittävät palvelut parantavat kuljettajien työolosuhteita merkittävästi. Ne ovat tärkeä tekijä myös liikenneturvallisuuden kannalta.

Taukopaikoilla on keskeinen rooli kuljetustehtävien koordinoinnissa. Ne tarjoavat mahdollisuuden pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan parantaa kuljetusten tehokkuutta ja hyödyntää kaluston mitat ja massat mahdollisimman hyvin.

SKAL edellyttää kaavoitukselta ajoneuvojen ja kuormayksiköiden ja kuorman käsittelyalueita erityisesti lähelle kaupunkia ja terminaaleja. Myös turvallisia perävaunun ja nosturin jättöpaikkoja tarvitaan sopivissa paikoissa teollisuusalueiden ja kauppakeskittymien läheisyydessä sekä muutenkin tie- ja katuverkolla.

Taukopaikkojen puute vaikeuttaa erityisesti niitä logistiikkaketjuja, jotka ulottuvat maakunnista pääkaupunkiseudulle. Ruuhkaiseksi muodostuva metropolialue heikentää kuljetusten ennustettavuutta, jolloin vuorokausilepo pitäisi pystyä viettämään mahdollisimman lähellä määränpäätä ja kaupungin sisäänmenoväyliä.

Taukopaikkojen suhteen on tärkeää varmistaa, että kotimaisella ja kansainvälisellä tavaraliikenteellä on toimivat olosuhteet koko maassa. Suomi on sitoutunut kehittämään TEN-T-verkkoja, jotka tukevat liikennettä, liikkumista ja liiketoimintaa. Taukopaikoilla on oma merkityksensä saavutettavuuden kehittymisessä ja toteutumisessa.

Taukopaikkojen lisäksi tarvitaan näistä erillisiä raskaan liikenteen valvontapaikkoja.

## Raskaan liikenteen jakeluinfraa edistettävä

Raskaassa liikenteessä sähkön yleistymisen yksi keskeinen kysymys on latausinfra. Suomessa ei tällä hetkellä ole yleisesti saatavilla olevaa latausinfraa raskaan liikenteen tarpeisiin juurikaan. Uusien vähäpäästöisten fossiilittomien käyttövoimien kuljetuskalustoon voidaan investoida vasta, kun tavaraliikenteen tarpeisiin sopiva latausinfra sekä energian saatavuus on varmistettu. Tällä hetkellä julkinen latausinfra on tarjolla käytännössä vain henkilöautokalustolle.

SKAL on pitkään ajanut sitä, että tavaraliikenteen uusiutuviin käyttövoimiin siirtymistä edellyttävä energian jakeluinfra toteutetaan siten, että synergiaedut taukopaikkaverkoston ja uusien käyttövoimien jakeluinfran yhdistämisessä tulee huomioida. Olemme käsitelleet asiaa mm. käyttövoimaraportissamme [skal\\_kayttovoimasiirtyma\\_raportti\\_20230110.pdf](#).

Teollisuus ja uudet investoinnit edellyttävät, että raskaalle liikenteelle sopivia latausasemia on riittävästi saatavilla. Ilman tätä yritysten on mahdotonta investoida pitkämatkaisessa tavaraliikenteessä vähäpäästöiseen kalustoon. Luonnoksen perusteluissa on mainittu myös raskaan kaluston jakeluinfra, mutta se olisi huomioitava vieläkin vahvemmin ja kirjattava suoraan lain liikennejärjestelmää koskeviin pykäliin.

Raskaan liikenteen jakelu- tai latausinfran suunnitteluun liittyen myös kaavoituksessa on huolehdittava siitä, että jakelu- ja taukopaikkojen sijainnit ovat tavaraliikenteen reittien varrella. SKALin käyttövoimakyselyssä neljännes vastaajista (25 %) kertoi, että ajoneuvo joutuu säännöllisesti poikkeamaan merkittävästi reitiltään tankkausta varten. Jakelu- ja latausverkoston on oltava riittävän tiheä ja sijainnit oikein suunniteltu. Näin vältetään turhaa liikennettä, tarpeettomia päästöjä ja kustannuksia sekä ajanhukkaa.

Pitkämatkaisen liikenteen osalta on ensiarvoisen tärkeää yhteensovittaa latausalueiden sijainnit kuljettajien taukoalueisiin ja taukovyöhykkeisiin. Yleisesti kaupunkiseutujen sisääntuloväylillä on suuri kysyntä taukopaikoille ja nämä sijainnit ovat myös luontevia latausinfran ja muiden fossiilittomien käyttövoimien jakeluinfran sijoittumispaikkoja.

Näitä vaatimuksia tulee tarkastella yhtäaikaaisesti. Siten on saavutettavissa myös monipuolisia synergiaetuja. Kuljettajan taukopaikkojen ja ajoneuvon latausalueiden sijoittumisen yhteensovittaminen on tärkeää paitsi kuljetustalouden myös maankäytön tehokkuuden kannalta.

SKAL toteaa, että AFIR-asetuksen vaatimukset uusien käyttövoimien jakeluinfran osalta on toteutettava ja synergiaedut taukopaikkaverkoston ja uusien käyttövoimien jakeluinfran yhdistämisessä tulee huomioida sekä uusien käyttövoimien jakeluinfra on toteutettava raskaan liikenteen tarpeiden mukaisiin paikkoihin.

SKAL muistuttaa myös siitä, että Suomen 95 000 ajoneuvon kuorma-autokannassa muutokset käyttövoimissa tulevat tapahtumaan hitaasti. Kuorma-auton aktiivinen käyttöikä on tyypillisesti 10–15 vuotta. Uusia kuorma-autoja myydään alle 3000 vuodessa. SKALin käyttövoimaraportin mukaan diesel tulee olemaan tärkein käyttövoima vielä todella pitkään. Näköpiirissä ei ole, että taloudellisesti kannattavalla tavalla Suomessa käytössä oleva raskain kalusto liikkuisi laajamittaisesti sähköllä. Sellaista teknologiaa ei vielä ole.

Emme voi ajatella, että pienentäisimme kalustomme kokoa ja näin heikentäisimme logistista kilpailukykyämme. Päästöjen vähentäminen raskaassa liikenteessä tapahtuu siis vielä pitkään vähempipäästöisellä dieselkalustolla. Siksi tulee ottaa huomioon myös kattava perinteisten polttonesteiden jakeluinfra.

## **MAL-sopimuksien kirjaukset todeksi**

MAL-sopimusten merkittävimpiä linjauksia kuljetusalan näkökulmasta ovat velvoitteet taukopaikkojen sekä lataus- ja tankkausinfran kehittämiseen. Nyt on varmistettava, että kirjaukset myös toteutetaan, aiemmat kirjaukset on toteutettu heikosti.

SKAL pitää tärkeänä, että MAL-sopimusehdotuksissa kuntia veloitetaan jakeluinfran ja taukopaikkojen edistämiseen, vaikka suoraan rahoitusta ei sopimuksissa olekaan.

Kunnilla on selkeästi ollut haluttomuutta taukopaikkojen kaavoittamiseen. SKAL edellyttää, että kunnat huolehtivat kaavoituksella ja maankäytön suunnittelulla raskaan liikenteen tarvitsemien taukopaikkojen ja sähkönjakelun varmistamisesta. Kuntien on huomioitava jakeluinfran ja taukopaikkojen tarpeet omissa maankäyttösuunnitelmissaan. Raskas liikenne tarvitsee riittävästi tilaa sekä lataukseen että taukojen viettämistä varten.

## **Maakuntakaava**

Maankäyttö on yksi keskeisistä raskaan tieliikenteen jakeluinfran kehittämisen mahdollistajista. Lataus-, jakelu- ja taukopaikat on otettava mukaan maakuntakaavoihin ja maakuntien liittojenkin on huomioitava jakeluinfran ja taukopaikkojen tarpeet omissa maankäyttösuunnitelmissaan. Raskas liikenne tarvitsee riittävästi tilaa sekä lataukseen että taukojen viettämistä varten. Latauksen osalta on huomioitava myös sähköverkon kapasiteetti ja välityskyky.

Luonnoksen maakuntakaavaa koskevilla perusteluilla todetaan, että maakuntakaavan tehtäviin ei enää kuuluisi yhdyskuntarakenteen periaatteiden esittäminen. Muutos ei kuitenkaan estäisi esimerkiksi maakunnan kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään tai niiden yhteensovittamiseen liittyvien alueidenkäytön periaatteiden käsittelyä maakuntakaavassa, jos näillä kysymyksillä on vähintään maakunnallista merkitystä.

Maakuntakaavan sisältövaatimuksia koskevan 23 §:ssä säädettäisiin mm. liikennejärjestelmän toimivuutta sekä ympäristön ja talouden kannalta kestäviä liikenteen ja teknisen huollon järjestelyjä koskevasta sisältövaatimuksesta.

Perustelujen mukaan liikennejärjestelmän toimivuutta koskeva sisältövaatimus edellyttäisi, että maakuntakaavassa huomioitaisiin eri henkilö- ja tavaraliikennemuotojen ja niiden edellyttämän infrastruktuurin alueidenkäytölliset tarpeet maakuntakaavan tehtävän mukaisella tarkkuudella.

SKAL pitää tarpeellisena, että perustelujen liikennejärjestelmän sisältövaatimuksia koskevassa luettelossa mainitaan myös raskaan liikenteen tauko- ja jakelupaikat mm. kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä edistävänä huomioitavina tarpeina.

## Yleiskaava

Yleiskaavan sisältövaatimuksista säädettäisiin lain 34 §:ssä. Pykälän 2 momentin 4 kohdassa säädettäisiin liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräliikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaista järjestämistä ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla koskevasta sisältövaatimuksesta

Perustelujen mukaan tulisi kiinnittää erityisesti huomiota kestävien liikkumismuotojen eli joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräliikenteen tarpeisiin, mutta vaatimus liikenteen tarkoituksenmukaisesta järjestämisestä ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla voi kaavoitettavasta alueesta riippuen tarkoittaa myös esimerkiksi fossiilisille polttoaineille vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelun edellyttämiä alueidenkäytöllisiä tarpeita tai raskaan liikenteen tarvitsemia aluevarauksia.

SKAL pitää hyvänä vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelun edellyttämien tarpeiden ja raskaan liikenteen tarvitsemien aluevarausten huomioimista. SKAL kuitenkin katsoo, että nämä tulee kirjata oman kohtanaan myös suoraan pykälässä olevaan luetteloon.

## Asemakaava

Asemakaavan sisältövaatimuksista säädettäisiin lain 50 §:ssä. SKAL pitää tärkeänä perustelujen kirjausta siitä, että liikenteen järjestäminen edellyttää myös fossiilisille polttoaineille vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran tarpeiden huomioimista mahdollisuuksien mukaan. SKAL esittää, että edellytystä vesittävä loppuosa "mahdollisuuksien mukaan" jätetään pois perustelutekstistä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala  
toimitusjohtaja

Ari Herrala  
edunvalvontajohtaja