

Asia: VN/9904/2025

Lausuntopyyntö väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot arviomuistiosta

-

Yksityisraiteita koskeva sääntely

-

Tutkimusoikeussääntely

-

Kiinteistökohtainen meluntorjunta

-

TEN-T-asetukseen liittyvät lainsäädännön kehittämistarpeet

5.2. Nykytila ja sen arviointi

Raskaan liikenteen taukopaikat ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu

TEN-T-asetuksen mukaan kattavan verkon teillä on oltava levähdysalueita 100 km:n välein vuoden 2050 loppuun mennessä ja ydinverkolla ja laajennetulla ydinverkolla 60 km:n välein vuoden 2040 loppuun mennessä.

Lisäksi jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan turvallisten ja valvottujen raskaan liikenteen pysäköintialueiden kehittäminen keskimäärin enintään 150 km:n etäisyydellä toisistaan ydinverkolla ja laajennetulla ydinverkolla vuoden 2040 loppuun mennessä.

Taukopaikkojen kehittämiseen liittyvät osin myös vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua koskevan EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan asetuksen (jakeluinfra-asetus) vaatimukset.

Jakeluinfra-asetuksen jäsenvaltioihin kohdistuvat sitovat tavoitteet koskevat yleisesti saatavilla olevaa jakeluinfrastрукtuuria TEN-T-verkolla. Tavoitteet koskevat tieliikenteen jakeluinfraa TEN-T ydin- ja kattavan tieverkon varrella, kaupunkisolmukohdissa ja turvallisilla ja valvotuilla pysäköintialueilla.

Raskaille ajoneuvoille tarkoitettua julkista latausinfrastruktuuria on jakeluinfra-asetuksen mukaan otettava käyttöön vuoden 2030 loppuun mennessä 100 km välein kattavalla TEN-T-tieverkolla ja 60 km:n välein TEN-T-ydintieverkolla.

Lisäksi sähkölatausinfrastruktuurin kehittymiselle asetetaan välitavoitteita ja tehoa koskevia vaatimuksia, jotka osin kiristyvät myöhemmin vuosina.

Jäsenvaltioiden tulee lisäksi varmistaa asetuksen mukaisen vetytankkausasemaverkoston rakentuminen TEN-T-ydinverkoilla vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi jäsenvaltioiden tulee varmistaa asetuksen mukaista raskaan kaluston latausinfra ja vetytankkausinfra rakentamista kaupunkisolmukohtiin. Vuoden 2025 loppuun mennessä kaikissa kaupunkisolmukohdissa tai niiden lähistöllä on otettava käyttöön raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitetut yleisesti saatavilla olevat latauspisteet. Vuoden 2030 lopussa latauspisteiden tehovaatimukset kasvavat. Vetytankkausasemien tulisi rakentua kaupunkisolmukohtiin vuoden 2030 loppuun mennessä. Lisäksi TEN-T-asetuksen nojalla määriteltyihin turvallisiin pysäköintipaikkoihin tulisi rakentua raskaan kaluston sähkölatausta vuoteen 2027 mennessä, tavoitteet kiristyvät vuoteen 2030 mennessä.

Arviomuistion mukaan tieliikenteen osalta lähtökohtana olisi jakeluinfran rakentuminen mahdollisimman pitkälti markkinalähtöisesti. Markkinalähtöisyys on ollut lähtökohtana myös raskaan liikenteen turvallisten pysäköintialueiden rakentamisessa. LjMTL ei muistion mukaan tunnista vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelua nykyisin lainkaan. Tienpitäjälle (Väylävirasto) tai ELY-keskuksille taikka maanteihin kuuluville alueille ei ole nykyisin säädetty tehtävää TEN-T-asetuksen edellyttämien levähdysalueiden ja turvallisten pysäköintialueiden taikka jakeluinfra-asetuksen edellyttämän latausinfrastruktuurin toteutumisen edistämisessä.

Nykyinen kehityssuunta

Valitettavasti nykyinen kehitys raskaalle hyötyliikenteelle suunnattujen palvelu- / pysäköintialueiden osalta näyttäisi olevan juuri päinvastainen kuin mitä arviomuistiossa lähtökohdaksi mainitaan. Esimerkiksi Turun seudulla merkittävä liikenteen kaupallisia palveluja tuottava toimija on sulkenut tai muutoin kieltänyt raskaan hyötyliikenteen pysäköinnin palvelualueilla, joita tähän tarkoitukseen

aiemmin käytettiin. Kaupallisten toimijoiden paikoilla on sama kehitys meneillään laajemminkin eri puolilla maatamme vähintäänkin niin, että pysäköintiaikaa ko. alueilla rajoitetaan voimakkaasti siten, ettei esim. lakisääteisen vuorokausilevon viettäminen niillä alueilla ole enää mahdollista.

Laadukkaiden ja turvallisten palvelualueiden osalta kyse on siitä, että työmatkallaan olevilla kuljettajilla on mahdollisuus päästä vuorokausilevolla esim. sisävesseen ja peseytymään. Nyt tuollaista mahdollisuutta ei kaikilla kuljettajilla paikkojen puutteen vuoksi joka päivä ole. Asiaa voi jokainen, jolla on asiaan vaikutusvaltaa miettiä kysymystä siitä näkökulmasta, että olisiko itse valmis lähtemään joka viikkoiselle työmatkalleen tietämättä, että onko edes em. fasilitetit käytettävissä tuon, ehkäpä useita päiviä kestävä, työmatkain aikana. Tuskinpa moni meistä suostuisi lähtemään. Yhteiskunnan on kannettava sille kuuluva sosiaalinen vastuunsa tältä osin.

Turvallisuus korostuu siinä, että kuljettaja voi luottaa siihen, että hänen nukkuessaan tai poistuessaan ajoneuvon luota, esim. ruokailemaan tms., ajoneuvon kuljettamaan kuormaan ei kajota ulkopuolisten toimesta (rikollinen toiminta) ja että ajoneuvoa pidetään silmällä esim. ulkopuolisen (etä)valvonnan keinoin.

Lataus- ja jakeluinfran kehittymisen osalta kyse on samalla raskaan liikenteen puhtaan siirtymä edistämisestä. Ellei vaihtoehtoista energiaa ole saatavilla, ei liikenne voi siirtymää tehdä. Tiedossamme on, että useissa yrityksissä on investointilaskelmat eri energiamuotojen osalta valmiina, mutta investointipäätöksiä ei voida tehdä, koska energian jakeluverkko ei ole riittävän kehittynyt. Yhteiskunnan on kannettava oma ympäristövastuunsa myös tältä osin, käytännön tekoina, eikä pelkästään säätämällä velvoitteita ja toivomalla, että ne pystytään täyttämään.

Jotta Suomi voi täyttää lainsäädännön kautta tulevat, ko. toimintaan (turvalliset raskaan liikenteen palvelu- / pysäköintialueet sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelualueet) liittyvät vaatimukset, on lainsäädäntöön säädettävä yhteiskunnalle selkeät vaatimukset siitä, että tienpitäjä veloitetaan rakentamaan ko. alueet ja yhdessä kaupallisten toimijoiden sekä käyttäjien kanssa etsimään tähän toimintaan sopivat ja kaupallisesti oikein sijoittuvat paikat sekä kuntien maankäytön kautta ottamaan alueet haltuun ja mahdollistamaan alueiden ja palvelujen rakentaminen niin, että kaupalliset toimijat voivat ko. alueita vuokrattuaan harjoittaa niillä kannattavaa palveluliiketoimintaa.

=> Turvallisten palvelualueiden sekä vaihtoehtoisen käyttövoiman jakelualueiden maankäyttö sekä rakentaminen yhteiskunnan vastuulle

=> Palveluliiketoiminta ja sen tarvitseman infran rakentaminen näille alueille kaupallisten toimijoiden vastuulle.

o Tämä edellyttää, että alueet ovat sellaisilla paikoilla, joissa kaupallisen toiminnan edellytykset täyttyvät. => Vaatii yhteistyötä! Esimerkkinä

tällaisesta toiminnasta mainittakoon E18/vt1 Makarlan levähdysalue Kaarinassa, jossa valtio parantaa alueen ko. käyttöön sopivaksi ja yksityinen

toimija / toimijat tuottavat palvelut.

Tunnelidirektiivin täytäntöönpanon täydentäminen

-

Varautumista ja häiriötilanteita koskeva sääntely väylälaeissa

Koska teiden talvihoito on viime vuosina kehittynyt heikompaan suuntaan, uusista sopimuskäytännöistä huolimatta, ja vaaratilanteita sekä onnettomuuksia tästä johtuen sattuu melko paljon, on lainsäädännössä syytä antaa viranomaisille, kuten esim. poliisi, pelastusviranomaiset, mahdollisuus keskeyttää liikennöinti tarpeellisessa laajuudessa, mikäli tien olosuhteet ovat menneet sellaiseksi, että liikkumisen jatkamisesta olisi tarpeetonta vaaraa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle.

Arviomuistiossa esitetyt muut muutostarpeet

-

Oletteko tunnistaneet väylälaeissa muita muutostarpeita kuin arviomuistiossa käsitellyt?

-

Muut huomiot

-

Siitonen Tero
SKAL Länsi-Suomi ry