

Asia: VN/9904/2025

Lausuntopyyntö väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot arviomuistiosta

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö 16.4.2025 VN 9904/2025

Lausunto väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on tutustunut arviomuistioon ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Arviomuistiossa on tarkasteltu väylälakien muutostarpeita kohtalaisen laajasti. Väylälainsäädännön tunnistetut päivitystarpeet liittyvät käytännön soveltamiseen ja yhteiskunnalliseen kehitykseen, muuttuneeseen turvallisuusympäristöön samoin kuin EU-säätelyyn ja perustuslain vaatimuksiin. Moni käsitellyistä muutostarpeista edellyttää vielä tarkempaa tarkastelua erityisesti ratkaisuvaihtoehtojen osalta.

Yleiset huomiot arviomuistiosta

SKAL toteaa, että vaikka raskas liikenne on huomioitu arviomuistiossa, on kuitenkin syytä tuoda esiin ja kerrata raskaan liikenteen muuttuvia tarpeita. SKAL korostaa maanteiden tavaraliikenteen merkitystä logistisen kilpailukykyimme ylläpitämisessä ja vahvistamisessa. Tehokas ja toimiva tavaraliikenne on myös kaikkien suomalaisten yritysten etu.

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 jakeluinfran yhdistämisessä tulee huomioida ja tavaraliikenteen uusiutuviin käyttövoimiin siirtymistä edellyttävä energian jakeluinfra on toteutettava. EU-tasoisien TEN-T-asetuksen ja AFIR-asetuksen vaatimukset taukopaikoille jakeluinfralle on toteutettava.

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

Yksityisraiteita koskeva sääntely

SKALilla ei kommentoitavaa tähän kohtaan.

Tutkimusoikeussääntely

Tutkimusoikeussääntely, ajallinen ja alueellinen ulottuvuus

SKAL pitää tärkeänä riittävään laajaa tutkimusoikeutta, jotta itse tielinjauksen lisäksi myös liittymät ja erityisesti taukopaikka- ja jakeluinfra-alueet tulevat huomioiduksi.

Arviomuistiossa todetaan, että suunnittelukäytännössä on aiemmin vakiintuneesti katsottu, että väylälakeihin perustuvan tutkimusoikeuden nojalla tutkimuksia on voitu tehdä myös vielä yleis-, rata- ja tiesuunnitelmien hyväksymisen jälkeen. Tutkimusoikeutta on siis käytetty esimerkiksi rakentamissuunnitteluvaiheessa ennen alueiden haltuunottoa ja/tai haltuun otetun alueen ulkopuolella.

SKAL katsoo, että tämä mahdollisuus tulee selkeästi kirjata lakiin, huomioiden kuitenkin yksityisen omaisuuden suoja riittävästi. Tämä siksi, että taukopaikkojen ja jakeluinfran lisääminen oikeisiin paikkoihin olisi mahdollista koko väylähankkeen ajan.

Kiinteistökohtainen meluntorjunta

SKALilla ei kommentoitavaa tähän kohtaan.

TEN-T-asetukseen liittyvät lainsäädännön kehittämistarpeet

Kuten arviomuistiossakin todetaan, EU-asetukset ovat sellaisenaan sovellettavia eivätkä yleensä edellytä erillisiä täytäntöönpanotoimia kansallisella tasolla. SKAL kuitenkin katsoo, että TEN-T ja AFIR-asetuksissa säädettyjen velvoitteiden vastuuta tulisi täsmentää kansallisella lainsäädännöllä.

Edellä mainituissa asetuksissa veloitetaan jäsenvaltioita siten, että vaadittavan palvelutason mukaisia levähdysalueita ja latauspaikkoja on oltava riittävän tiheästi TEN-T verkolla. Ajatus on ollut, että Suomessa riittävä verkosto syntyy markkinaehtoisesti. Kun näin ei näytä käyvän on valtiota ja viranomaisia lainsäädännöllä veloitettava toimimaan niin, että EU-asetuksissa edellytetyt taukopaikka- ja jakeluinfraverkostot toteutuvat.

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 ajoneuvojen ja kuormayksiköiden ja kuorman käsittelyalueita erityisesti lähelle kaupunkeja ja terminaaleja. Myös turvallisia perävaunun ja nosturin jättöpaikkoja tarvitaan tieverkolla.

Taukopaikkojen puute vaikeuttaa erityisesti niitä logistiikkaketjuja, jotka ulottuvat maakunnista pääkaupunkiseudulle. Ruuhkaiseksi muodostuva metropolialue heikentää kuljetusten ennustettavuutta, jolloin vuorokausilepo pitäisi pystyä viettämään mahdollisimman lähellä määränpäättä 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 kehittämisessä 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. käyttövoimaraaportissamme [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. Ohjelunoksesta on mainittu myös raskaan kaluston latauspaikat, mutta ne olisi huomioitava vieläkin vahvemmin.

Vaihtoehtoihin polttoaineisiin siirtyminen edellyttää, että kalustolle on riittävästi latausasemia ympäri Suomea. Tämä on huomioitava kaikessa suunnittelussa maakuntakaavoituksesta alkaen, kun vaihtoehtoisten käyttövoimien infraohjelmaa valmistellaan. Jakeluinfra on keskeinen tekijä yritysten investointien varmistamiseksi.

Raskaan liikenteen jakelu- tai latausinfran suunnittelussa huolehdittava, että niiden 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.

Luotettavaan ja kattavaan latausinfraan tarvitaan merkittäviä panostuksia, jotta raskaan liikenteen sähköistymisessä päästään aidosti liikkeelle. Kuljetusyrittäjien ei kannata investoida uusiin käyttövoimiin, jos jakeluinfra ei ole kunnossa. Sama koskee myös kaasua.

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.

Kaupunkisolvumukohia koskevat vaatimukset, raskaan liikenteen jakeluinfraa edistettävä

MAL-sopimusten merkittävimpiä linjauksia kuljetusalan näkökulmasta ovat velvoitteet taukopaikkojen sekä lataus- ja tankkausinfraan 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. Latauksen osalta on huomioitava myös sähköverkon kapasiteetti ja välityskyky eli on oltava riittävän järeää kaapelia.

Tunnelidirektiivin täytäntöönpanon täydentäminen

Arviomuistiossa todetaan, että tunnelidirektiivin edellyttämien hallintoviranomaisen tehtävistä ei ole säädetty kansallisesti laissa. Lainsäädännössä ei ole siten säädetty hallintoviranomaisen toimivallasta nimittää tunnelin hallinnoija, hyväksyä turvallisuusvastuuhenkilö, tehdä käyttöönottopäätös tai turvallisuusasiakirjojen hyväksymisestä. Menettelyt kuvataan viranomaiskäytäntöön perustuen Traficomien ohjeissa.

SKAL katsoo, että tunneleita koskevien hallintoviranomaisten rooleista olisi säädettävä lailla. Erityisesti hallintoviranomaisen toimivalta keskeyttää tunnelin käyttö tai rajoittaa sitä, olisi syytä selkeästi kirjata säädöksiin. Näistä vaatimuksista ei kuitenkaan tule tehdä liian monimutkaisia, vaan niiden on mahdollistettava joustava toiminta eri vaiheissa.

Varautumista ja häiriötilanteita koskeva sääntely väylälaeissa

SKAL pitää tärkeänä varautumista ja häiriötilanteita koskevan sääntelyn huomioimista myös väylälaeissa, vaikka CER-direktiiviä toteuttavassa CER-laissa onkin tunnistettu tieliikenteen alasektorin toimijaluokat. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain on toimittava yhteen CER-lain kanssa.

SKAL pitää erityisen tärkeänä, että väylälakeihin sisältyy myös selkeät vastuut ja sanktiot tilanteissa, joissa väylät eivät ole EU-asetusten mukaisia tai väylien liikennöitävyys ei ole perusväylänpidon mukaisessa kunnossa. Tässä kohtaa on syytä huomioida erityisesti TEN-T asetuksen edellyttämä turvallisuustaso mm. keskikaiteineen ja tiestön talvihoito. Jollei tie ole tienhoitoluokan mukaisesti hoidettu, tulee tienpitäjää sanktioida puutteellisesta tienhoidosta.

Häiriötilanteisiin liittyvät toimivaltuudet väylälaeissa

Valmiuslaissa säädetään viranomaisten toimivaltuuksista poikkeusolojen aikana. Valmiuslain kokonaisuudistukseen liittyen on keskeistä varmistaa, että myös normaaliolojen häiriötilanteiden edellyttämä sääntely ja viranomaisten toimivallat ovat ajantasaiset. Normaaliolojen toimivaltuuksia noudatetaan myös poikkeusoloissa, ellei valmiuslain toimivaltuuksien käyttöönotosta muuta seuraa.

Arviomuistiossa todetaan, että väylälakien tarkoituksena on kokonaisuudessaan väyläverkon päivittäisen käytettävyyden varmistaminen. Kaikki häiriötilanteet eivät edellytä erityistä sääntelyä, ja suureen osaan äkillisistäkin korjaustarpeista voidaan reagoida väylänpitäjän normaalien toimivaltuuksien nojalla. Väyläverkon käytettävyyden varmistamiseen liittyy kuitenkin myös esimerkiksi väylälakien tilapäisiä liikennejärjestelyitä ja kiireellisten töiden suorittamista koskeva sääntely.

LjMTL 35 §:n 1 momentissa säädetään ELY-keskukselle toimivalta kieltää toistaiseksi tai määräajaksi liikenne tiellä tai sen osalla taikka rajoittaa liikennettä, jos ajoneuvoliikenne saattaa vaurioittaa maantietä, joka roudan sulamisen tai sateen takia taikka muusta tällaisesta syystä on rakenteeltaan heikentynyt.

SKAL katsoo, että ELY-keskukselle on laissa säädettävä toimivalta ja velvollisuus kieltää liikennöinti tieosuudella, mikäli se on tilapäisesti sellaisessa kunnossa, että sillä liikennöinti vaarantaa liikenneturvallisuuden esimerkiksi liukkauden takia. Tämä siksi, että välttyttäisiin vakavilta onnettomuuksilta, eikä liikennöinnin keskeyttäminen olisi raskaan ajoneuvon kuljettajan tai kuljetusyrityksen tehtävä mahdollisten kuljetusten viivästyisestä aiheutuvien sanktioiden uhall.

Kiertoreittien järjestäminen häiriötilanteissa

Maanteiden häiriötilanteissa kiertoreitti järjestetään usein yksityistieverkon kautta. Siitä aiheutuvat kunnossapitokustannusten kasvu ja ylipäättään tienpitäjän vastuu ovat ratkaisematta. SKAL katsoo Tieyhdistyksen lailla, että nämä vaatimukset tulee huomioida lainsäädännössä.

SKAL myös toteaa, että kiertoreittien järjestämisessä on huomioitava myös raskas kalusto. Raskaalla kalustolla ei aina ole mahdollisuutta hyödyntää samaa kiertoreittiä kuin henkilöautoliikenteellä ja riskit lisäonnettomuuksille ja kalustovaurioille kasvavat. Tässäkin vastuutahon selkiyttäminen on tärkeää.

Kyse on sekä liikenneturvallisuudesta että omaisuudensuojasta. Tiekunnat omistavat tierakenteen ja kantavat niin taloudellisen kuin tienpitäjän vastuun tienkäytöstäkin. Kun maantien liikenne ohjataan tilapäisestikin yksityistielle, ei vastuukysymykset muutu ja on kohtuullista, että valtion tienpitäjä kantaa taloudellisen vastuun. Syntyvät kustannukset ovat olemattoman pieniä valtion maanteiden ylläpitoon verrattuna, mutta yksittäiselle tiekunnalle kyse voi olla suurista summista.

Sama koskee edellä kerrotun mukaisesti kuljetusyritysten vastuuta kalustostaan ja liikenteen viivästyisestä aiheutuvia kuljetusten myöhästymisiä.

Arviomuistiossa esitetyt muut muutostarpeet

SKALilla ei ole muita muutostarpeita tässä vaiheessa.

Oletteko tunnistaneeet väylälaeissa muita muutostarpeita kuin arviomuistiossa käsitellyt?

SKAL ei ole tunnistanut muita muutostarpeita.

Muut huomiot

SKALin hallitus on myös tehnyt esityksen taukopaikka- ja jakeluinfraverkoston kehittämisryhmän perustamisesta.

Kehittämisryhmän tehtävänä olisi seurata raskaan liikenteen taukopaikkojen palveluiden ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittymistä ja muodostaa yhteinen näkemys kehitettävistä kohteista. Esitys liitteenä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala	Ari Herrala
toimitusjohtaja	edunvalvontajohtaja

LIITE

SKALin esitys taukopaikka- ja jakeluinfraverkoston kehittämisryhmän perustamisesta.

Herrala Ari
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry