

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Maaliikenne jakautuu käytännössä kahteen pääluokkaan: henkilö- ja tavaraliikenteeseen. Luonnoksessa mainittuja kolmea tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys, on arvioitava erikseen näiden liikenteen pääluokkien, joilla on erilaiset tarpeet, osalta. Tämän vuoksi näitä tarpeita on tarkasteltava kummankin liikennemuodon osalta erikseen, eikä yhtenä kokonaisuutena, niin kuin usein tehdään.

SKAL Länsi-Suomi tarkastelee asiaa lähinnä tavaraliikenteen näkökulmasta.

”Suomi kulkee kumipyörillä”, on Liikenneministeri Ranteen mukaan nykyisen, pääministeri Orpon hallituksen painotus.

Tavaraliikennemarkkina Suomessa, maantieliikenne suvereenisti suurin

Traficommin julkaiseman tiedon mukaan (Tavaraliikenne Suomessa, viimeisin tieto v. 2022) Suomen kotimaan liikenteessä kuljetetuista 272 milj. tonnista maantieliikenne kuljetti 241 milj. tonnia (89 %), rautatieliikenne 24 milj. tonnia (9 %) ja vesiliikenne loput.

Vastaavasti kotimaassa tehdystä tavarankuljetustyöstä maantielikenteen osuus on 29004 milj. tkm (74 %), rautatielikenteen osuus on 7370 milj. tkm (18 %) ja vesiliikenteelle jää loppu. Mielestämme

tämä kehitys kuvastaa hyvin myös sitä tahtotilaa, joka Suomella on ollut sen jälkeen, kun ajoneuvojen suurimpia sallittuja mittoja ja massoja kasvatettiin lakimuutoksien. Tavoitteisiin on siis päästy tältä osin.

Em. Traficomien tilastosarjaa tarkasteltaessa huomataan, että tavarankuljetustyössä maanteiden tavaraliikenne on kasvattanut markkinaosuuttaan merkittävästi viime vuosien aikana. Kiskoliikenteen ja vesikuljetusten vuotuiset tonn kilometrit ovat sen sijaan pysyneet jotakuinkin ennallaan. Nykyhallituksen tahtotila on siis toteutunut myös kuljetuksissa.

Tavarankuljetusten kysyntä on johdettua kysyntää. Tämä tarkoittaa sitä, että tavaraa kuljetetaan sen kysynnän mukaan, joka maassamme toimivalta teollisuudelta, kaupalta, maa- ja metsätaloudelta, julkiselta sektorilta, yksityistalouksilta jne. tulee. Tavaraliikenne ei siis liiku omien tarpeidensa vuoksi, vaan palvelee yhteiskuntaa sen kaikilla osa-alueilla.

Tavaraliikenteen asiakasryhmät ovat viime vuosina päättäneet käyttää entistä enemmän maanteiden tavaraliikenteen palveluja. Tähän kysyntään kuljetusyritysten on kyettävä vastaamaan. Voimme Suomessa pärjätä kansainvälistä kilpailua vastaan vain, jos maamme kilpailukyky on viritetty viimeisen päälle ja parempaan kuntoon kuin kilpailijamailla. Logistinen kilpailukyky, erityisesti tavaraliikenteen osalta, on yksi merkittävä osa tätä Suomen kokonaiskilpailukykyä.

Vanhaa sanontaa käyttäksemme Suomi on saari ja on sitä enemmän kuin pitkään aikaan. Tämä korostaa entisestään tavaraliikenteen kilpailukykyyn merkitystä Suomelle, sen viennille ja tuonnille.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksen osalta tulee huomioida tavaraliikenteen strategian osalta muuttunut markkinatilanne. Maanteiden tavaraliikenne kasvattaa osuuttaan merkittävää vauhtia, siitäkin huolimatta, että radoille on viime vuosina satsattu merkittävä määrä väylänpidon rahoista. Raideinvestoinnit ovatkin mitä suuremmassa määrin henkilöliikenneinvestointeja. Nämä investoinnit eivät ole eivätkä näillä näkymin tule olemaankaan Suomen tavaraliikenteen kannalta merkityksellisiä.

Kuten aiemmin mainitsimme, on Suomen asettamat strategiset tavoitteet tavarankuljetusmuotojen markkinaosuuksissa saatu muuttumaan tavoiteltuun suuntaan. Tämä tarkoittaa myös sitä, että väylästrategiaa ja väylärahoituksen kohdentumista on muutettava muuttunutta tilannetta vastaavaksi.

Alueellinen painotus

Luonnoksen alueellisissa painotuksissa todetaan

- Länsi-Suomen osalta, että siellä korostuvat kansainvälisen liikenteen solmupisteiden saavutettavuus sekä poikittaisen liikenteen tarpeet.
- Etelä-Suomen osalta, että siellä korostuvat kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja ennakoitavuus
- Turvallisuuden osalta on viittauksia vain Itä- ja Pohjois-Suomen osalta.

Nykyisen geopoliittisen tilanteen takia on erittäin painavat syyt lisätä läntisen Suomen väylien toimivuutta. Traficomien mukaan maamme ulkomaan kuljetuksissa vesikuljetusten osuus (noin 95 %) kuljetetuista tonneista. Mikäli laivaliikenne ulkomaille häiriintyy, häiriintyy samalla koko Suomen toiminta. Tuota tonnimäärää ei käytännössä kyetä millään maaliikennekapasiteetillä korvaamaan. Huoltovarmuuden kannalta on keskeistä, että laivaliikenne saadaan turvattua kaikissa olosuhteissa.

Kun tarkastellaan uhkakuvia Suomen rannikkoalueella, on aivan selvää, että Suomenlahti ja sen satamat ovat kaikkein suurimmassa vaarassa joutua vaikeuksiin, mikäli vakavampia vaikeuksia alkaa ilmaantua.

Tämän vuoksi panostusta länsirannikon suuriin satamiin on lisättävä. Paras meriyhteys Ruotsiin on Varsinais-Suomen eli Naantalien ja Turun satamista. Näistä satamista, erityisesti Naantalista hoidetaan käytännössä lähes kokonaan myös Ahvenanmaan huoltoliikenne. Edellisten lisäksi teollisuudelle keskeiset satamat sijaitsevat Uudessakaupungissa, Raumalla ja Porissa. Tämä alue kuuluu esitetyssä aluejaossa käytännössä sekä Etelä- että Länsi-Suomeen.

Satamat eivät kuitenkaan toimi ilman toimivia takamaanyhteyksiä. Kuten edellä kuvasimme, toimii maamme tavaraliikenne lähes kokonaan maanteiden tavaraliikenteen varassa. Tämän vuoksi Varsinais-Suomen ja Satakunnan satamien huolto- ja palveluvarmuuden kannalta on erityisen tärkeää varmistaa ko. satamien tieyhteyksien toimivuus.

Keskeisimpiä parannuskohteita, joiden kehittäminen ja sen rahoitus pitää varmistaa ovat E 18 Naantali – Raisio (TEN-T ydinverkko), VT 8 (”rannikon rautatiellä” mm. Laitilan kohta, Rauman seutu), sekä poikittaisina satamayhteyksinä vt 2, vt 9, vt 11 (Eurooppatie 16), vt 10, vt 12 sekä Porissa vt 2:n ja vt 8:n yhdistävä uusi tieyhteys.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Luonnoksessa todetaan: ”Valtion ja kuntien rooli liittyy tavaraliikenteessä erityisesti liikenneverkkoihin ja liikenteen solmupisteisiin.”

Olemme edellä kuvanneet tavaraliikennemarkkinoiden tilaa ja kehitystä Suomessa. Maanteiden tavarankuljetusten tärkeyden perusteella haluamme kiinnittää valtion huomiota siihen, että teiden ja niihin liittyvien rakenteiden kunnolla on keskeinen merkitys maamme toiminta- ja huoltovarmuudelle. Jotta tavaraliikenne voi toimia luonnoksessa esitettyjen tavoitteiden, toimivuus, turvallisuus ja kestävyys sekä niitä yhdistävien näkökulmien tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi mukaisesti, on tieverkon kunnostamiseen ja kehittämiseen osoitettava riittävästi varoja

Tavaraliikenteen kestävyysparantaminen, kuten esimerkiksi käyttövoimasiirtymän vaatimat uusien käyttövoimien lataus- ja jakeluverkostot, vaativat yhteiskunnan mukanaoloa.

Taukopaikkoja tarvitaan, tienpitäjän sosiaalinen vastuu

Luonnoksessa toivotaan, että raskaan kaluston palvelualueet kehittyisivät kaupallisten toimijoiden toimesta. Tältä osin täytyy tuottaa ohjelman laatijoille pettymys, sillä kaupalliset toimijat ovat usein mieluummin supistamassa näiden alueidensa palvelua kuin lisäämässä sitä.

Liikenneasemia suljetaan, pysäköintiä niillä rajoitetaan ja niiden tilalle tulee uutta toimintaa (esimerkkeinä aiemmin suosittu ABC Auranlaakso Turku => S Market 24 h, jonka suurella piha-, entisellä rekkaparkkialueella on nyt suuret kyltit ”REKKAPARKKIKIELTO” ja pysäköintikieltomerkki sekä ABC Tammisilta Paimiossa, jonka toiminta on lopetettu ja ajo entiselle rekka-parkkialueelle on estetty). Valtion täytyy rakentaa, nimen omaan rakentaa, näitä alueita yhteistyössä palveluntuottajien sekä kuntien kanssa ja valita alueet niin, että kaupalliset toimijat haluavat tuottaa niihin kaupallisesti kannattavasti palveluja.

Suomen päästövähennyksissä liikenteellä on iso rooli. Uusien vähäpäästöisten fossiilittomien käyttövoimien kuljetuskalustoon voidaan kuitenkin investoida vasta, kun tavaraliikenteen tarpeisiin sopivan fossiilittoman energian saatavuus on varmistettu. Tällä hetkellä esim. julkinen sähkön latausinfra on tarjolla käytännössä vain henkilöautokalustolle. EU-tasaisen AFIR-asetuksen vaatimukset raskaan liikenteen jakeluinfrale on toteutettava. Tässä yhteydessä on huomioitava, että Finngridin mukaan sähkön saatavuus (sähköverkon kapasiteetti) tietyillä kasvuseuduilla alkaa tulla pullonkaulaksi, joka saattaa osaltaan vaikeuttaa ko. käyttövoimaan siirtymistä. Mitkä ovat vaihtoehdot lyhyellä tai keskipitkällä tähtäimellä?

Raskaan kaluston hyvin sijoitetut ja riittävän suuret palvelualueet yhdistettynä vaihtoehtoisen liikenne-energian jakeluun ovat välttämättömiä niin ympäristö- kuin sosiaalisenkin vastuun näkökulmasta. Elämme 2020-lukua eikä enää pitäisi olla mahdollista, että työmatkallaan olevat henkilöt eivät voi olla varmoja, pääsevätkö vuorokausilevollaan joka päivä edes sisäwc:hen suihkusta puhumattakaan. Kuinka moni meistä valkokaulustyöläisistä suostuisi vastaavaan?

EU-tasolla käytettävässä SSTPA:ssa raskaan liikenteen palvelualueilla on neljä eri tasoa turvallisuudelle: pronssi, hopea, kulta ja platina. Tason noustessa alueen tarjoama turvallisuus ja kontrolli paranevat. Jo lähtötaso edellyttää merkittäviä toimia. Suomessa ei tietojemme mukaan ole tällä hetkellä yhtään pronssi- tai korkeamman tason taukopaikkaa ja Pohjoismaissakin vain muutama. Turvalliset pysäköintialueet tulee sertifioida riippumattoman tahon toimesta.

Perävaununjättöpaikat

Myöskään ns. ”perävaununjättöpaikkojen” tarve ei ole tieverkolta kadonnut minnekään. Esim. maa- ja metsä-talouden kuljetusten osalta perävaunu joudutaan usein jättämään vetoauton purkamisen ajaksi johonkin, kuormia joudutaan siirtämään perävaunusta vetoautoon ja päinvastoin sekä esim. puutavaranosturi jättämään tienvarteen kuorman tehtaalle viennin ajaksi. Näille välttämättömille, logistista tehokkuutta parantaville toiminnolle on järjestettävä tieverkolle turvalliset paikat. Nykyisin ko. toimintoja tehdään toimintaan soveltumattomilla paikoilla, siellä missä tilaa sattuu olemaan.

Talvihoito

Teiden talvihoidon riittävyys ja erityisesti laatu ilmaston muuttuessa on otettava erityiseksi teemaksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaa uudistettaessa. Kuluvana talvena on jälleen kerran vaarannettu liian monta ihmishenkeä taloudellisista vahingoista puhumattakaan huonon hoitolaadun vuoksi. Elleivät tieviranomaiset nyt tee asiassa ryhtiliikettä, niin toivottavasti Valtiontalouden tarkastusvirasto laittaa heidät sen tekemään.

Ongelma koskee päätieverkkoa, mutta myös alempiasteisten teiden ylläpito on huomioitava, koska siellä liikkuu säännöllisesti merkittävässä määrin maa- ja metsä- ja rakennustalouden sekä elintarvike- ja jätealan kuljetuksia. Maan eri osien alkutuotannon ja raaka-aineiden, kuten maa-ainekset, kuljetustarpeet on huomioitava, jotta maaseudun elinkeinotoiminta voidaan turvata.

Edellytämme, että väyliin on varattava riittävä rahoitus, josta on myös pidettävä kiinni julkisen talouden suunnitelmaa ja vuosittaisia talousarviota toteutettaessa.

Korjausvelan, joka tällä hetkellä on jo kivunnut tieverkolla yli 2,5 Mrd euron suuruiseksi. Velan kasvu on ollut musertava. Korjausvelan kasvun taittamiseksi on joka vuosi päällystettävä vähintään 4000 kilometriä ja korjausvelan korjaaminen edellyttää ajoittain suurempiakin kilometrimääriä. Myös tässä toiminnassa laatuun on syytä kiinnittää erityistä huomiota.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Suunnitelmaluonnoksessa ei ole varsinaisesti jaettu rahoitusta eri väylämuotojen kesken. Korostamme kuitenkin rahoituksen mitoittamista oikein eri liikennemuotojen välillä.

Esitämme, että rahoituksen painopistettä on siirrettävä rautateiltä maantieverkolle sekä ylläpidossa että kehittämisessä. Maantiekuljetukset ovat keskeisin osa kuljetusjärjestelmää ja yleisin tavarankuljetuksen muoto. Noin 90 % tavaratonneista kuljetetaan kuorma-autolla, ja tavarankuljetusmarkkinoilla kuljetustyön (tkm) osalta maantiekuljetukset on kasvattanut osuuttaan merkittävästi viimeisen 10 vuoden aikana (Lähde: Traficom, Tavaraliikenne Suomessa), kuten jo aiemmin olemme esittäneet.

Kuten jo aiemmin myös totesimme, ”Suomi kulkee kumipyörillä” on Liikenneministeri Ranteen mukaan nykyisen, pääministeri Orpon hallituksen painotus. Tämä toteutuu myös tavaraliikenteessä: Suomi kuljettaa yhä enenevässä määrin kumipyörillä ja tämän tulee näkyä myös väylärahoituksen jakautumisessa.

Rahoituksen painopistettä on siirrettävä rautateiltä tiestölle: esitämme, että tiestölle on osoitettava kehittämisessä vähintään 60 %:n osuus ja perusväylänpidossa vähintään 65 %:n osuus rahoituksesta.

Keskusjärjestömme SKAL onkin edellyttänyt rahoitustason nostoa kokonaisuudessaan miljardin euron tasokorotuksella seuraavasti:

- * 300 miljoonaa euroa perustienpitoon,
- * 300 miljoonaa korjausvelan poistamiseen ja
- * 400 miljoonaa kehittämisinvestointeihin.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Pidämme tärkeänä, että päätöksiä tehtäessä on oltava käytettävissä riittävät ja kattavammat vaikutusarvioinnit, myös yritystoiminnan osalta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusarvioinnissa tulee arvioida erityisesti vaikutuksia yrityksiin ja elinkeinoelämään, tavarankuljetusten saavutettavuuteen sekä maan kilpailukyvyyn varmistamiseen. Tässä yhteydessä on syytä vastata myös kysymykseen, kuinka väyläverkko tukee Suomen kasvua, joka on polkenut paikallaan lähes 20 vuotta.

Toteamme, että liikenteen häiriöiden sekä liikenneonnettomuuksien seurauksena tapahtuvien aikamenetysten vaikutukset on huomioitava vaikutusarvioinnissa tarkemmin, ja että niille kullekin määritellään taloudellinen arvo.

Muut huomiot?

Uudessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tiestölle riittävä rahoitus

Suomen tiestön kunto on voimakkaasti heikkenemässä korjausvelan kasvaessa. Tiestön kehittäminen ja kunnossapito parantavat ihmisten liikkumismahdollisuuksia ja yritysten kilpailukykyä ja saavutettavuutta sekä tienkäyttäjien työ- ja liikenneturvallisuutta. Hyväkuntoinen tiestö mahdollistaa saavutettavuuden, monipaikkaisen elämän ja yritysten sijoittumisen eri puolille maata. Se on syrjäisen maamme viennin ja elinvoiman kannalta olennaisen tärkeää. Usein nousee esiin, että yritysten ratkaistessa sijoittautumistaan uuteen paikkaa, keskeisiä tekijöitä ovat: markkinat, saavutettavuus ja työvoiman saanti. Liikennejärjestelmällä emme voi vaikuttaa markkinoihin, työvoiman saatavuuteen ehkä hieman, mutta saavutettavuuteen voimme vaikuttaa merkittävästi. Se parannustyö meidän on myös tavaraliikenteen osalta varmistettava.

Tämän vuoksi tiestön perustienpitoon ja sitä kautta kunnossapitoon käytettävää rahoitusta on lisättävä. On välttämätöntä saada kelirikon ja sääoloiltaan haastaviksi käyvien talvien vaikutukset korjattua, myös alemmalla tieverkolla sekä taitorakenteiden, kuten siltojen, kunnostukselle oma ohjelma. Lisäksi on varmistettava asianmukainen liikennöinti pääteillä ja koko tieverkolla oikea-aikaisella tienhoidolla.

Suomessa on viimeisen vuosikymmenen aikana korotettu yleisessä liikenteessä sallittuja kuljetuskaluston mittoja ja massoja. Suomen tiestöllä liikennöivät Euroopan suurimmat ja energiatehokkaimmat ajoneuvoyhdistelmät. Niiden avulla kyetään kuljettamaan sama tavaramäärä pienemmin päästön ja vähemmän ajoneuvoin kuin kilpailijamaat eli päästään parempaan kuljettamisen energiatehokkuuteen, saavutetaan kustannustehokkuutta logistiikkaketjuihin ja parannetaan liikenneturvallisuutta sekä maallemme tärkeää logistista kilpailukykyä.

Tiestön korjausvelkapaketti vakioitava

Suomen tiestö on rapistunut, kuten olemme edellä kuvanneet. Pääministeri Orpon hallituksen korjausvelkapaketti on tuonut hieman helpotusta tilanteeseen ja kannustammekin jatkamaan tätä kehityssuuntaa.

Tiestön ja siltojen rakenteellisen kunnon jatkuva ylläpitäminen on tavaraliikenteen näkökulmasta erittäin tärkeää.

Rakenteen heikkeneminen johtaa pintakunnon heikkenemiseen ja tien monenlaisiin vaurioihin. Siitä taas aiheutuu erityisesti raskaalle liikenteelle ylimääräistä energiankulutusta ja samalla syntyy lisää päästöjä. Tien rakenteen heikentyminen voi johtaa painorajoituksiin ja pitkiin kiertomatkoihin.

Tavarankuljetusten huoltovarmuuden osalta tieverkko on ylivoimainen. Maantieliikenne löytää aina vaihtoehtoisen kuljetusreitin, toisin kuin esim. rautatieliikenne. Tämän olemme voineet todeta esim. Venäjän sotalogistiikan osalta Ukrainan sodan aikana.

Esitämme tiestön korjausvelkapaketin jatkamista 300 miljoonan euron vuotuisella lisärahoituksella pysyvästi koko liikennejärjestelmäsuunnitelmakauden ajan.

EU-rahoitus

Pidämme tärkeänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja sen toimeenpanossa huomioidaan EU-tasoinen rahoitus. Erityisesti on huomioitava Suomeen ulottuvat eurooppalaisen TEN-T-verkoston osat, joiden tulee olla TEN-T-asetuksen mukaisessa kunnossa ydinverkon osalta vuoteen 2030 (esim. E 18 Naantali – Raisio) ja kattavan verkon osalta vuoteen 2050 mennessä. Maamme tavaraliikenteen näkökulmasta liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee huomioida, että kehittämispanostuksia on laitettava erityisesti maantieverkolle ja myös liikenneverkon ja pääväyläasetuksen mukaiselle keskeiselle tiestölle.

TEN-T-asetus edellyttää muun muassa koko verkkoon sovellettavat, kaikkia liikennemuotoja koskevat, korkeatasoiset infrastruktuurivaatimukset sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurilla varustetut turvalliset ja valvotut pysäköintialueet ammattikuljettajille. Tälle kaikelle on EU:n taholta annettu myös aikataulu, jota myös Suomen on noudatettava.

EU:ssa valmistaudutaan parhaillaan seuraavaan budjettikauteen vuodesta 2028 alkaen. EU:n budjettirakennetta uudistetaan ja infrarahoitusta sen mukana. Edellytämme, että jatkossakin väyliin ja erityisesti tiestölle on käytettävissä CEF-rahoituksen kaltainen rahoitusmenetelmä, jolla varmistetaan tietty väyliin kohdistuva rahoitus. Tähän liittyen on syytä myös tarkastella kriittisesti sitä, olemmeko osanneet hyödyntää kaiken sen rahoituspotentiaalin, joka on saatavissa, vai onko siinä suhteessa tarvetta hankkia lisää osaamista.

Tästä rahoituksesta on saatava Suomen tiestölle aiempaa suurempi osuus.

Teiden talvihoitoon panostettava

Ilmaston muuttumisen myötä lisääntyneet sään ääri-ilmiöt haastavat sekä ammattikuljettajia tien päällä että tienhoitoa tekeviä tienpitäjiä. Tämä muutos on huomioitava teiden talvikunnossapidossa, sen sopimuksissa, sopimusehtojen valvonnassa ja rahoituksessa. Valitus muuttuneista olosuhteista ei johda mihinkään. Toiminta ja rahoitus on saatettava vastaamaan muuttuneita olosuhteita.

Hoidon pahimmaksi ongelmaksi näyttää nousseen sovitusta laadusta lipsuminen. Tienpitäjän onkin kiinnitettävä enemmän huomiota ja käytettävä resursseja urakkalaadun valvontaan. Toimintaa voidaan rahoittaa budjettirahan lisäksi sanktioista saatavilla rahoilla. Laatupoikkeamista määrättäviä sanktioita onkin kasvatettava. Talvihoitourakoiden valvonnan laatua ja määrää on lisättävä ja valvonnan on oltava yhtenäistä eri urakoissa ja eri puolilla maata.

Vähäliikenteinen tieverkko huomioitava

Alemman tieverkon merkitys on huomioitava, jotta liikennejärjestelmäsuunnitelma takaa riittävän saavutettavuuden elinkeinoelämälle ja luonnonvarojen hyödyntämiselle. Alempiasteinen tieverkosto on erityisen tärkeä mm. metsä- ja rakennusteollisuuden sekä maa- ja metsätalouden kuljetuksille.

MAL-sopimusten kirjaukset todeksi

MAL-sopimusten merkittävimpiä linjauksia kuljetusalan näkökulmasta ovat velvoitteet taukopaikkojen sekä lataus- ja tankkausinfran kehittämiseen. Lisäksi sopimuksissa on sovittu, että tie- ja katuverkon kehittämistoimilla varmistetaan ensisijaisesti runkoväylien, satamayhteyksien ja muiden tavaraliikenteen pääreittien toimivuus ja että elinkeinoelämän kuljetusten toimintaedellytyksiä tukevia tarpeita huomioidaan.

Nyt on varmistettava, että kirjaukset myös toteutetaan, aiemmat kirjaukset on toteutettu heikosti. Kai sopimukset on kuitenkin tehty noudatettaviksi, vai kuinka?

Pidämme tärkeänä, että MAL-sopimusehdotuksissa kuntia veloitetaan em. asioiden toteuttamiseen, vaikka suoraan rahoitusta niille ei sopimuksissa olisikaan osoitettu. Kuntien näkökulmasta ylipäätään on merkittävää esim. taukopaikka-asiassa on se, että koska lainsäädäntö vaatii viettämään tietyt lepoajat, niin onko toiminta ”villii” vai johdettua, tietyillä osoitetuilla paikoilla tapahtuvaa, jolloin myös alueelle saadaan keskitettyä tarvittavia palveluja.

Kuntien on huomioitava em. tarpeet omissa maankäyttösuunnitelmissaan. Latauksen osalta on huomioitava myös sähköverkon kapasiteetti ja välityskyky sekä siihen liittyvä kaavoitus.

Perustettava taukopaikka- ja jakeluinfraverkoston kehittämisryhmä

Keskusjärjestömme SKAL ry on esittänyt jo aiemmin, että tulisi muodostaa valtakunnallinen taukopaikkaverkon kehittämisryhmä. Samassa työryhmässä tulisi tarkastella myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittymistä.

SKAL-organisaation asiantuntijat ovat mielellään mukana tällaisessa kehittämisryhmässä.

Tiestön kunto varmistaa liikenne- ja työturvallisuuden

SKAL Länsi-Suomi pitää tärkeänä, että liikenneturvallisuus huomioidaan kaikissa uusissa tiehankkeissa.

Suomi on sitoutunut parantamaan liikenneturvallisuutta. Kun parannetaan liikenneturvallisuutta, parannetaan samalla myös tiellä työtään tekevien työturvallisuutta.

Hyväkuntoinen ja hoidettu tiestö on tehokas päästövähennyskeino

Edellytämme, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee huomioida tiestön kunnan vaikutus ilmastopäästöihin ja hyödyntää se merkittävänä päästövähennyskeinona. Tiestön kunnan vaikutuksille tulee asettaa selkeät päästövähennystavoitteet ja suunnitelmassa tulee osoittaa resurssit tavoitteiden saavuttamiseen.

Tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossapidolla on arvioitu voitavan alentaa maantieliikenteessä syntyviä hiilidioksidipäästöjä henkilöautoilla 2,0 prosentilla, pakettiautoilla 2,5 prosentilla ja kuorma- ja linja-autoilla 5,0 prosentilla.

Päällysteen epätasaisuus, päällystevauriot, urautuminen sekä hoitamattomuus lisäävät merkittävästi polttoaineenkulutusta. Polttoaineenkulutuksen kasvu johtuu huonokuntoisen ja karkean tien pinnan aiheuttamasta suuremmasta vierintävastuksesta sekä epätasaisen pinnan aiheuttamasta ylimääräisestä hidastusten ja kiihdytysten tarpeesta.

Myös talvikunnossapidolla on suuri vaikutus polttoaineenkulutukseen ja päästöihin. Huonosti hoidettu tie lisää polttoaineenkulutusta erityisesti raskaassa liikenteessä, jossa vierintävastuksen merkitys kulutukseen on suuri. Esimerkiksi sohjoinen tienpinta saattaa jopa kaksinkertaistaa yhdistelmäajoneuvon polttoaineenkulutuksen.

Siitonen Tero
SKAL Länsi-Suomi ry