

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?**

Kuljetuskeskusten Liitto Ry, jäljempänä KKL, katsoo, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksen strategiset linjaukset vastaavat pääsääntöisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita. Korostamme kuitenkin liikenteen merkitystä logistisen kilpailukykyimme vahvistamisessa.

Tehokas ja toimiva liikenne on kaikkien suomalaisten etu.

Suunnitelmaluonnoksessa liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta; toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. KKL esittää aiempien tavoitteiden rinnalle huoltovarmuutta, turvallisuutta ja liikenneturvallisuutta.

KKL kannattaa asetettuja tavoitteita, erityisesti huomioiden luonnoksessa esitetty näkemys, jonka mukaan kokonaisturvallisuuden edistäminen tukee myös toimivuustavoitetta, erityisesti huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden osalta.

Pidämme välttämättömänä liikenneverkon toimivuuden varmistamista. Liikenneyhteydet ja eri alueiden saavutettavuus ovat keskeisiä yritysten sijoittumiseen vaikuttavia tekijöitä.

KKL pitää tärkeänä, että Suomen kilpailukyvyin ja elinvoiman säilyttämiseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmassa otetaan huomioon yritysvaikutukset kuljetus- ja logistiikkatoimialalle aiempaa vahvemmin. Kustannusvaikutukset kuljetusalalle kertautuvat moninkertaisina monelle muulle alalle. Suomalaisen elinkeinoelämän kannalta on varmistettava, että kuljetuskustannuksia merkittävästi lisääviä muutoksia ei toteuteta huomioimatta alan sopeutumiskykyä

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

KKL pitää suunnitelmaluonnoksen toimenpiteitä riittämättöminä rahoituksen näkökulmasta. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja sen seurannassa on huomioitava vahvemmin tavaraliikenne. Tieliikenteen kehittämisessä tulee selvemmin kirjata myös tavaraliikenteen tarpeet, esimerkiksi käyttövoimasiirtymän vaatimat uusien käyttövoimien lataus- ja jakeluverkostot. Teiden talvihoidon riittävyys ilmaston muuttuessa on otettava erityiseksi teemaksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaa uudistettaessa.

Edelleen alempiarvoisten teiden ylläpito on huomioitava, koska siellä liikkuu säännöllisesti merkittävässä määrin maa- ja metsätalouden sekä elintarvike- ja jätealan kuljetuksia.

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

Korjausvelan kasvun taittamiseksi joka vuosi on päällystettävä vähintään 4000 kilometriä ja korjausvelan korjaaminen edellyttää ajoittain suurempiakin kilometrimääriä.

Suomen päästövähennyksissä liikenteellä on iso rooli. Uusien vähäpäästöisten fossiilittomien käyttövoimien kuljetuskalustoon voidaan kuitenkin investoida vasta, kun tavaraliikenteen tarpeisiin sopiva latausinfra sekä energian saatavuus on varmistettu. Tällä hetkellä julkinen latausinfra on tarjolla käytännössä vain henkilöautokalustolle.

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 AFIR-asetus vaatimukset jakeluinfralle on toteutettava

## **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Suunnitelmaluonnoksessa ei ole varsinaisesti jaettu rahoitusta eri väylämuotojen kesken. KKL kuitenkin korostaa rahoituksen mitoittamista oikein eri liikennemuotojen välillä ja esittää, että rahoituksen painopistettä on siirrettävä rautateiltä tiestölle: KKL esittää, että tiestölle on osoitettava kehittämisessä vähintään 60 %:n osuus ja perusväylänpidossa vähintään 65 %:n osuus rahoituksesta.

KKL pitää hyvänä rahoituksen painotusta perusväylänpitoon, mutta samalla KKL edellyttää rahoituksen tason merkittävää nostoa

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

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusarvioinnissa tulee arvioida erityisesti vaikutuksia yrityksiin ja elinkeinoelämään, saavutettavuuteen sekä maan kilpailukyvyn varmistamiseen.

KKL toteaa, 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. Tiestön kehittäminen ja kunnossapito parantavat ihmisten liikkumismahdollisuuksia ja yritysten kilpailukykyä. Hyväkuntoinen tiestö mahdollistaa saavutettavuuden, monipaikkaisen elämän ja yritysten sijoittumisen eri puolille maata. Se on syrjäisen maamme viennin ja elinvoiman kannalta olennaisen tärkeää.

Tämän vuoksi tiestön kunnossapitoon käytettävää rahoitusta on lisättävä. On välttämätöntä saada kelirikon ja sääoloiltaan haastaviksi käyvien talvien vaikutukset korjattua. Lisäksi on varmistettava asianmukainen liikennöinti koko tieverkolla oikea-aikaisella tienhoidolla.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteissa on tärkeää tunnistaa toimintaympäristön muuttuminen ja muutostekijät. Huomioitavaa on, että Suomen liityttyä NATO:n jäseneksi Suomelle tulee uusia vaatimuksia, mutta myös mahdollisuuksia väylien ylläpitämiseen. Ne mahdollisuudet pitää hyödyntää maksimaalisesti.

## Tiestön korjausvelkapaketti vakioitava

Suomen tiestö on rapistunut, korjausvelka on kasvanut ja tiestön korjausvelan kasvu on saatava loppumaan. Vuonna 2024 on hallituksen investointiohjelman korjausvelkapaketin myötä tullut uutta päällystettyä yli 4000 km ja sillä saatiin korjausvelan kasvua hieman taitettua. Tänä vuonnakin saataneen päällystettyä reilut 3000 km. Tämä on myönteistä ja kannustamme jatkamaan tätä kehityssuuntaa.

Tiestön ja siltojen rakenteellisen kunnon jatkuva ylläpitäminen on 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.

Pintakunnosta huolehtiminen vaikuttaa myös tien rakenteeseen. Puutteellinen talvikunnossapito voi vaurioittaa paitsi tien pintaa myös tien rakennekerroksia. Vastaavasti huono tienpinta vaikeuttaa talvikunnossapitoa.

## Teiden talvihoitoon panostettava

Ilmaston muuttumisen myötä lisääntyneet sään ääri-ilmiöt haastavat sekä ammattikuljettajia tien päällä että tienhoitoa tekeviä tienpitäjiä. Välillä ollaan tammikuussakin lämpötilassa reippaasti plussan puolella ja vettä sataa. Hetken päästä pakastumisen seurauksena ovat tiet peilijäässä ja jäätyvä vesi rikkoo päällysteet ja aiheuttaa päällysteen reikiintymistä.

Tämä muutos on huomioitava teiden talvikunnossapidossa.

Muuttuneisiin oloihin tulee pystyä vastaamaan, eikä talven tulisi Suomessa päästä yllättämään sen enempää tienpitäjää kuin tien päällä liikkujiakaan. On selvää, että joskus olosuhteet ovat suorastaan mahdottomia ja yksinkertaisesti kalusto ei riitä. Silloin myös tielläliikkujan pitää ymmärtää olosuhteet ja tarvittaessa pysähtyä. Kenenkään ei pidä jatkaa ajamista omaa ja muiden liikenneturvallisuutta uhmaten.

Teiden hoitourakoiden sisällön ja laajuuden on oltava riittävällä tasolla ja talvihoidon on vastattava paremmin yhä suurempien ja raskaampien tavaraliikenteen ajoneuvoyhdistelmien liikennöinnin

tarpeita. Talvihoidon parantamiseksi tulee tienhoitourakoiden kokoa tarkastella ja tarvittaessa olla valmius myös urakkakokojen pienentämiseen.

Talvihoitourakoiden valvonnan laatua ja määrää on lisättävä ja valvonnan on oltava yhtenäistä eri urakoissa ja eri puolilla maata. Myös sanktioiden tulee olla riittäviä, jotta ne oikeasti vaikuttavat.

Reaaliaikaisen tiestön tilannekuvan saantia on parannettava. Tässä avuksi on otettava mm. digitalisaation keinot yhä laajemmin. Ennakoiva ja nopea reagointi heikkenevien ajokelien välittömään torjuntaan on varmistettava säätutkista, tiekameroista tai muilla keinoin. Samalla on huolehdittava tehokkaasta toteutuksen valvonnasta. Pääurakoitsijalla on oltava riittävän matala kynnys lähtökäskyn antamiseen aliurakoitsijalle toimenpiteisiin.

Vähäliikenteinen tieverkko huomioitava

KKL muistuttaa, että vähäliikenteistä tiestöä ei saa unohtaa.

Alemman tieverkon merkitys on huomioitava, jotta liikennejärjestelmäsuunnitelma takaa riittävän saavutettavuuden elinkeinoelämälle ja luonnonvarojen hyödyntämiselle.

Alempiasteinen tieverkosto on erityisen tärkeä mm. metsäteollisuuden sekä maa- ja metsätalouden kuljetuksille.

Taukopaikoista puutetta

Hallitusohjelmaan on kirjattu ”Tavaraliikenteelle välttämättömät taukopaikat ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko huomioidaan liikennejärjestelmän kehittämisessä ja maankäytön suunnittelussa. Yhdessä elinkeinoelämän kanssa laaditaan toimenpideohjelma vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiselle pääväylillä.”

Taukopaikkojen suhteen edistymistä ei ole ollut näköpiirissä. Raskaan liikenteen taukopaikkojen puute näkyy sekä taukopaikkojen määrässä että alueilta saatavissa palveluissa ja niiden

aukioloajoissa. HCT-kaluston myötä haasteita taukopaikoille on tullut lisää. Haasteet ovat suurimmat pääkaupunkiseudulla, mutta myös muilla suurilla kaupunkiseuduilla.

Taukopaikat palvelevat raskasta liikennettä mm. mahdollistamalla kuljettajien lakisääteisten taukojen ja vuorokausilevon pitämisen. Asianmukaiset palvelut parantavat kuljettajien työolosuhteita ja ovat tärkeä tekijä myös liikenneturvallisuuden kannalta. Ne tarjoavat mahdollisuuden pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan parantaa kuljetusten tehokkuutta ja hyödyntää kaluston mitat ja massat mahdollisimman hyvin.

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

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

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.

TEN-T-vaatimukset täyttävistä taukopaikoista tulee olla tietoa ja sen on oltava saatavilla vapaasti verkossa. Tätä listaakaan ei voi tehdä, kun ei ole vaatimukset täyttäviä paikkoja.

EU-Komission laatimassa SSTPA-asetuksessa 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 ole tällä hetkellä yhtään pronssi- tai korkeamman tason taukopaikkaa ja Pohjoismaissakin vain muutama. Turvalliset pysäköintialueet tulee sertifioida riippumattoman tahon toimesta.

MAL-sopimuksien kirjaukset todeksi

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

Kunnilla on selkeästi ollut haluttomuutta taukopaikkojen kaavoittamiseen. KKL 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.

Tiestön kunto varmistaa liikenneturvallisuuden

KKL pitää tärkeänä, että liikenneturvallisuus huomioidaan kaikissa uusissa tiehankkeissa. Tarvitaan myös erillisiä panostuksia puhtaasti turvallisuuskulmista, kuten keskikaiteiden laajempaa rakentamista. Keskikaiteiden avulla estetään kohtaamisonnettomuuksien syntyminen. Valta- ja kantateiden kohtaamisonnettomuudet ja alemmalla tieverkolla tapahtuvat suistumiset ovat olleet viime vuosien yleisimmät onnettomuustyytit.

Suomi on sitoutunut parantamaan liikenneturvallisuutta. Hallitusohjelmaan on kirjattu visioksi Euroopan komission nollavision mukainen ajatus liikenteestä, jossa kukaan ei kuole tai vakavasti loukkaannu vuoteen 2050 mennessä. Tavoite on vaativa ja vaatii panostuksia tiestön kuntoon ja hoitamiseen. Tavoitteen saavuttamiseksi tulee määrittää toimenpiteet ja keinot, joilla visioon päästään ja ne tulee kirjata myös liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Suunnitelmallinen liikenneturvallisuustyö on tärkeää ja siksikin on hyvä huomioida tarve myös uudelle liikenneturvallisuusstrategialle kaudelle 2026–2032.

Jatkossa on tärkeää koordinoita tiiviimmin liikennejärjestelmäsuunnitelman ja liikenneturvallisuusstrategian valmistelu sekä kytkeä kaksi tärkeää ohjelmatyötä paremmin toisiinsa.

Hyväkuntoinen tiestö on tehokas päästövähennyskeino

KKL edellyttää, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee huomioida tiestön kunnon vaikutus ilmastopäästöihin ja hyödyntää se merkittävänä päästövähennyskeinona. Tiestön kunnon 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 ja urautuminen lisäävät merkittävästi polttoaineenkulutusta. Polttoaineenkulutuksen kasvu johtuu huonokuntoisen ja karkean tien pinnan aiheuttamasta suuremmasta vierintävastuksesta sekä epätasaisen pinnan aiheuttamasta ylimääräisestä hidastusten ja kiihdytysten tarpeesta. Ne lisäävät polttoaineenkulutusta erityisesti raskaassa liikenteessä, jossa vierintävastuksen merkitys kulutukseen on suuri.

Myös talvikunnossapidolla on suuri vaikutus polttoaineenkulutukseen ja päästöihin. Sohjoinen tienpinta saattaa jopa kaksinkertaistaa yhdistelmäajoneuvon polttoaineenkulutuksen.

Logistinen kilpailukyky huomioitava

KKL haluaa nostaa esiin, että kuljetus- ja logistiikka-alan merkitys Suomen kilpailukyvyllä on entistä merkittävämpi. Kuljetusten toimivuus on välttämätön teollisuuden ja kaupan toimivuudelle, mutta se vaikuttaa myös yritysten sijoittumiseen.

Kuljetusyritykset pitävät huolta siitä, että suomalaiset tuotteet saadaan vietyä maailmanmarkkinoille. Kuljetuskustannukset korostuvat kansainvälisessä kilpailussa ja yritysten sijoittumisessa yhä vahvemmin. Logistisen kilpailukyvyn perusedellytys on toimiva liikennejärjestelmä

Logistiikan kilpailukyvyn vahvistamiseen tarvitaan kokonaisnäkemystä, poikkihallinnollista näkökulmaa ja useita politiikan sektoreita. Liikenne ja logistiikka ovat muun muassa turvallisuuspolitiikkaa, aluepolitiikkaa, työvoimapolitiikkaa, veropolitiikkaa, ilmastopolitiikkaa, elinkeinopolitiikkaa, EU-politiikkaa, liikennepolitiikkaa, kilpailupolitiikkaa ja teollisuuspolitiikkaa. Iso osa logistista kilpailukykyä on digitalisaation laajamittainen hyödyntäminen.

Suomen kilpailukyky syrjäisenä ja ”merentakaisena” maana perustuu monilta osin logistiikan ja kuljetusten tehokkuuteen. Suomeen tehtävissä investoinneissa kuljetus- ja logistiikkakustannuksilla on iso merkitys. KKL korostaa, että teollisuuspolitiikassa tulee kiinnittää huomiota logistisen kilpailukyvyn vaikutuksiin esimerkiksi yritysten sijoittumisessa Suomeen.

Huoltovarmuus yhä tärkeämpää

Varautumisen ja huoltovarmuuden merkitys on korostunut, ja kuljetusyritykset ovat tärkeässä roolissa myös huoltovarmuuden näkökulmasta. Huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus korostavat logistiikan merkitystä. Esimerkiksi polttoainekuljetuksilla varmistetaan energian saanti joka puolella maata.

Kuljetusyritykset turvaavat toimintoja myös häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Ne takaavat sen, että Suomessa voidaan joka päivä herätä rauhassa. Kaupassa on ruokaa ja juomaa. Sähkö- ja vesilaitokset pysyvät käynnissä. Tehtaat toimivat ja palvelut pelaavat.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on arvioitava nämä tarpeet. Myös alemman tieverkon merkitys on huomioitava, jotta suunnitelma takaa riittävän saavutettavuuden elinkeinoelämälle ja luonnonvarojen hyödyntämiselle. KKL katsoo, että nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa huoltovarmuuden merkitystä on painotettava entistä enemmän ja on varauduttava toimitusketjuja koskeviin poikkeustilanteisiin ja häiriöihin, mukaan lukien meriliikenteen riskit. Itämeren poikkeusoloja varten tulee kehittää vaihtoehtoisia reittejä Ruotsin ja Norjan liikenneväylien ja satamien kautta.



Kuivala Jyri  
Kuljetuskeskusten Liitto Ry