

Lausunto

26.02.2025

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?

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö VN/18780/2023 20.12.2024

Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

SKAL on julkaissut maaliskuussa 2024 liikennejärjestelmä uudistukseen liittyen Suomen tiet kuntoon-ohjelman, joka löytyy osoitteesta Suomen tiet kuntoon – ratkaisuja Liikenne 12-suunnitelman uudistamiseksi

SKAL korostaa, että liikennejärjestelmä uudistuksessa tulee huomioida Suomen logistinen kilpailukyky. Järjestön aiheeseen liittyvä logistisen kilpailukyvyn ohjelma löytyy [skal_skal_teollis_pol_strategia_20240925_WEB.pdf](#)

SKAL katsoo, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksen strategiset linjaukset vastaavat pääsääntöisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita. Korostamme kuitenkin liikenteen merkitystä logistisen kilpailukykyimme vahvistamisessa ja esitetyn rahoituksen riittämättömyyttä tiestön kunnossapidämiseksi ja kehittämiseksi.

Korostamme, että tehokas ja toimiva tavaraliikenne on kaikkien suomalaisten yritysten etu ja se vaatii hyväkuntoisen tiestön.

Suunnitelmaluonnoksessa liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta; toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. SKAL oli esittänyt aiempien tavoitteiden rinnalle huoltovarmuutta, turvallisuutta ja liikenneturvallisuutta, yhdistettynä turvallisuus, turvallisuus ja turvallisuus.

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

SKAL kuitenkin korostaa, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee kiinnittää erityistä huomiota Suomen logistiseen kilpailukykyyn. Elinkeinoelämän kaikki sektorit tarvitsevat toimivan väyläverkoston toimitusvarmuuden näkökulmasta.

Logistisen kilpailukykyyn perusedellytys on toimiva liikennejärjestelmä ja väyläinfra. Erityisesti tiestö on kuljetus- ja logistiikkayritysten, kuljettajien ja monen toimialan työpaikka, joka on pidettävä kunnossa.

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

SKAL pitää tärkeänä, että Suomen kilpailukyky 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?

SKAL 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. Myös esimerkiksi

teiden talvihoidon riittävyys ilmaston muuttuessa on otettava erityiseksi teemaksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaa uudistettaessa.

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

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

SKAL edellyttää kokonaisuudessaan rahoituksen tason nostoa miljardin euron tasokorotuksella verrattuna liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksen rahoitustasoon: 300 miljoonaa euroa perustienpitoon, 300 miljoonaa korjausvelan poistamiseen ja 400 miljoonaa kehittämisinvestointeihin.

Korjausvelan kasvun taittamiseksi joka vuosi on päällystettävä vähintään 4000 kilometriä. Korjausvelan vähentäminen 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. SKAL kuitenkin korostaa rahoituksen mitoittamista oikein eri liikennemuotojen välillä ja esittää, että rahoituksen painopistettä on siirrettävä rautateiltä tiestölle sekä ylläpidossa että kehittämisessä. Maantiekuljetukset ovat keskeisin osa kuljetusjärjestelmää ja yleisin tavarankuljetuksen muoto. Noin 90 % tavarasta kuljetetaan kuorma-autolla.

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

SKAL pitää hyvänä rahoituksen painotusta perusväylänpitoon, mutta samalla on huolehdittava kehittämishankkeiden riittävästä rahoituksesta

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

SKAL pitää tärkeänä, että päätöksiä tehtäessä on oltava käytettävissä riittävät ja kattavammat vaikutusarvioinnit. Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusarvioinnissa tulee arvioida erityisesti vaikutuksia yrityksiin ja elinkeinoelämään, saavutettavuuteen sekä maan kilpailukyyn varmistamiseen.

SKAL toteaa, että liikenteen häiriöiden sekä liikenneonnettomuuksien seurauksena tapahtuvien aikamenetysten ja esimerkiksi kalustovaurioiden 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 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 ajoneuvoyhdistelmät. Niiden avulla kyetään kuljettamaan sama tavaramäärä pienemmin päästöin eli päästään parempaan kuljettamisen energiatehokkuuteen, saavutetaan kustannustehokkuutta logistiikkaketjuihin ja parannetaan liikenneturvallisuutta.

Tiestölle on varattava riittävä rahoitus, josta on myös pidettävä kiinni julkisen talouden suunnitelmaa ja vuosittaisia talousarviota toteutettaessa. Rahoituksen painopistettä on siirrettävä rautateiltä tiestölle sekä ylläpidossa että kehittämisessä. Korostamme toistaen aiemmin esitetyn tiestön rahoitukseen miljardin euron tasokorotusta verrattuna liikennejärjestelmäsuunnitelma-luonnoksen rahoitustasoon: 300 miljoonaa euroa perustienpitoon, 300 miljoonaa korjausvelan poistamiseen ja 400 miljoonaa kehittämisinvestointeihin.

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. Korjausvelan kasvua on saatu hieman taitettua, tätä tulee jatkaa.

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.

On erittäin tärkeää saada korjausvelan rahoitus jatkumaan tulevinakin vuosina vähintään samalla tasolla.

SKAL esittää tiestön korjausvelkapaketin jatkamista 300 miljoonan euron lisärahoituksella vuosittain pysyvästi koko liikennejärjestelmäsuunnitelmakauden ajan.

EU-rahoitusta kasvatettava

SKAL pitää 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 ja kattavan verkon osalta vuoteen 2050 mennessä. 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.

EU:ssa valmistaudutaan parhaillaan seuraavaan budjettikauteen vuodesta 2028 alkaen. EU:n budjettirakennetta uudistetaan ja infrarahoitusta sen mukana. SKAL pitää tärkeänä, että jatkossakin väyliin ja erityisesti tiestölle on käytettävissä CEF-rahoituksen kaltainen rahoitusmenetelmä, jolla varmistetaan tietty väyliin kohdistuva rahoitus.

Tästä rahoituksesta on saatava Suomen tiestölle aiempaa suurempi osuus.

EU-tasolla katsomme, että perinteinen koheesipolitiikka kohdentuen vain joihinkin maihin ei ole enää perusteltua. Muuttuneen ulko- ja turvallisuuspolitiikan johdosta myös liikenneinfrainvestoinneissa tulisi katsoa entistä enemmän jäsenmaiden sijaintia Euroopan kartalla.

Suomen tulisi pyrkiä hyödyntämään entistäkin vahvemmin geopoliittinen tilanne.

Tämä vaatii EU:n rahoitusinstrumenttien kohdentamista merkittävästi pohjoiseen Eurooppaan.

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 liikkujakaan. 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. SKAL vaatii, että talvihoidon on näytävä entistä vahvemmin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

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

SKAL muistuttaa, että vähäliikenteistä tiestöäkään ei saa unohtaa.

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

Alempiasteinen tieverkosto on erityisen tärkeä mm. Metsäteollisuuden, maa- ja metsätalouden kuljetuksille ja kokonaisuudessaan elintarviketuotannolle.

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.

Raskaan liikenteen taukopaikkojen puute on jatkunut pitkään ja tilanne on vain huonontunut. Käyttöasteet esimerkiksi Uudellamaalla ovat kovat. Puutetta on sekä taukopaikkojen määrässä että alueilta saatavissa palveluissa ja niiden aukioloajoissa. HCT-kaluston myötä haasteita taukopaikoille on tullut lisää. Haasteet ovat suurimmat pääkaupunkiseudulla, mutta tarvetta uusille taukopaikoille on myös muilla suurilla kaupunkiseuduilla.

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.

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 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.

Taukopaikkojen lisäksi tarvitaan näistä erillisiä raskaan liikenteen valvontapaikkoja.

Raskaan liikenteen jakeluinfraa edistettävä

Teollisuus ja uudet investoinnit edellyttävät, että raskaalle liikenteelle sopivia latausasemia on riittävästi saatavilla. Ilman tätä yritysten on mahdotonta investoida pitkämatkaisessa tavaraliikenteessä vähäpäästöiseen kalustoon.

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.

Selkeä ja luotettava näkymä jakeluinfran toteutumisesta on kalustoinvestoinneille ja siten tavaraliikenteen päästöjen vähentämiselle oleellinen lähtökohta. Raskaan liikenteen latausinfran suunnittelu tulee aloittaa maankäytön suunnittelusta alkavasta kehitystyöstä. On luotava malli, jolla latausinfraa kehitetään ja toteutetaan tehokkaasti.

Jakeluinfratarve tulee huomioida yhä vahvemmin maankäytön ja liikennejärjestelmän alueellisessa suunnittelussa maakuntakaavatasosta alkaen. Jakeluinfrakysymykset ovat maankäytön näkökulmasta alueellisia ja seudullisia, mutta samalla on varmistettava valtakunnallisella tasolla, ettei jakeluinfran rakentaminen eriydy alueittain ja että kokonaisuus palvelee mm. valtakunnallisen tavaraliikenteen tarpeita.

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_kayttovoimasiirtyama_raportti_20230110.pdf](#).

Tarvitaan kattava, luotettava ja nopea sähkön latausinfra raskaalle kalustolle. Tämä tarkoittaa tehokasta latausinfraa ja vähintäänkin luotettavaa näkymää sen toteutumisesta Suomeen. Ennen sitä ei laajamittaisia kalustoinvestointeja saada liikkeelle, vaikka tarjontaa kalustosta olisikin.

Jotta sähkö olisi kilpailukykyinen käyttövoimavaihtoehto, tulisi latauksen olla riittävän nopeaa ja akkujen maltillisen kokoisia. Toimintasäteen on oltava riittävän pitkä. Myös toimintamatkan on oltava riittävän pitkä. Ei ole realistista, että latausmahdollisuus tuotaisiin kuorma-auton jokaisen pysähdyksen yhteyteen.

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.

Jakeluinfratarve tulee huomioida maankäytön ja liikennejärjestelmän alueellisessa suunnittelussa maakuntakaavatasosta alkaen. Tähän tarvitaan julkisen ja yksityisen tahon tiivistä yhteistyötä. Luotettavaan ja kattavaan latausinfraan on tehtävä merkittäviä panostuksia myös julkiselta taholta.

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 mukaisesti 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 veloitteet 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 sähköjakelun 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.

Perustettava taukopaikka- ja jakeluinfraverkoston kehittämisryhmä

Raskaan liikenteen taukopaikkaverkon kehittämissuunnitelma raportin laatimista ohjannut asiantuntijatyöryhmä ehdotti, että tulisi muodostaa valtakunnallinen taukopaikkaverkon kehittämisryhmä. mutta ehdotettua kehittämisryhmää ei ole toistaiseksi perustettu.

SKAL on esittänyt jo aiemmin, että tällainen ryhmä nyt perustetaan, ja siinä tarkasteltaisiin myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittymistä.

Kehittämisryhmän tehtävänä olisi siis seurata raskaan liikenteen taukopaikkojen palveluiden ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittymistä ja muodostaa yhteinen näkemys kehitettävistä kohteista. Vuosittain laadittavassa yhteenvetoraportissa todettaisiin taukopaikkaverkossa tapahtunut kehitys ja mahdolliset merkittävät muutokset toimintaympäristössä. Lisäksi esiteltäisiin suuntaviivat tulevalle toiminnalle ja ehdotus kohteista, joissa taukopaikkojen toteuttamista tulisi edistää seuraavan vuoden aikana. SKAL on mielellään mukana tällaisessa kehittämisryhmässä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on ammattilaisten työturvallisuussuunnitelma

Tiestön kunto varmistaa liikenneturvallisuuden. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on ammattilaisten työturvallisuussuunnitelma.

SKAL 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 onnettomuustyyppit.

SKAL kiinnittää huomiota myös siihen, että tieliikennekuolemista noin 10 prosenttia on itsemurhia, jotka myös voidaan estää keskikaiteilla. Ongelma koskettaa erityisesti raskaan kaluston kuljettajia kyseisten onnettomuuksien vastapuolina.

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 siksi on hyvä huomioida tarve myös uudelle liikenneturvallisuusstrategialle kaudelle 2026–2032. Liikenneturvallisuusstrategian päivittäminen onkin ilmeisesti käynnistymässä ja SKAL on mielellään valmistelutyössä mukana.

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

Hyväkuntoinen tiestö on tehokas päästövähennyskeino

SKAL edellyttää, 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 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. Sohjojen tienpinta saattaa jopa kaksinkertaistaa yhdistelmäajoneuvon polttoaineenkulutuksen.

Logistinen kilpailukyky huomioitava

SKAL 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.

Suomen kilpailukyky syrjäisenä ja ”merentakaisena” maana perustuu monilta osin logistiikan ja kuljetusten tehokkuuteen. Suomeen tehtävissä investoinneissa kuljetus- ja logistiikkakustannuksilla on iso merkitys.

Kuljetusyrietykset 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 kokonaisnäkemyistä, 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.

SKAL haluaa korostaa, että teollisuuspolitiikassa tulee kiinnittää huomiota logistisen kilpailukyvyn vaikutuksiin esimerkiksi yritysten sijoittumisessa Suomeen.

Huoltovarmuus yhä tärkeämpää

Suomen logistinen asema on muuttunut Venäjän hyökkäyssodan myötä ja varautumisen ja huoltovarmuuden merkitys on korostunut. Kuljetusyrietykset ovat tärkeässä roolissa myös huoltovarmuuden näkökulmasta. Huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus korostavat logistiikan merkitystä. Esimerkiksi polttoainekuljetuksilla varmistetaan energian saanti joka puolella maata.

Kuljetusyrietykset turvaavat toimintoja myös häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Ne takaavat sen, että Suomessa voidaan joka päivä herätä rauhassa. Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen ja väestön toimeentulon tarvitsemien kuljetusten edellytykset on turvattava kaikissa tilanteissa. Kaupassa on oltava ruokaa ja juomaa, sähkö- ja vesilaitosten on pysyttävä käynnissä, tehtaiden toiminnassa ja palveluiden on pelattava.

Siviiliyhteiskunnan ja sotilaallisen maanpuolustuksen kuljetustarpeet on sovitettava yhteen siten, että molemmille varmistetaan riittävät toiminnan edellytykset valmiutta kohotettaessa ja poikkeusoloissa. Merkittävä osa yhteiskunnan kuljetuksista hoidetaan markkinaehtoisesti myös poikkeusoloissa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on arvioitava nämä tarpeet. Myös alemman tieverkon merkitys on huomioitava, jotta suunnitelma takaa riittävän saavutettavuuden elinkeinoelämälle ja luonnonvarojen hyödyntämiselle. SKAL 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.

Normaaliolojen vakavissa häiriötilanteissa on huomioitava vaihtoehtoiset kuljetusreitit. Kuljetusreitteihin liittyvät riskit on tunnistettava ja varauduttava toteuttamaan toimenpiteitä, joilla kuljetuksia ohjataan vaihtoehtoisille kuljetusreiteille. Vaihtoehtoisten kuljetusreittien volyymien kasvuun on varauduttava suunnitelmin ja harjoituksin sekä rakentamalla tarvittavaa infrastruktuuria ja kuljetuskapasiteettia jo normaalioloissa.

Väyläinfrastruktuurin toimivuus on kuljetusten sujuvuuden kannalta tärkeää. Huoltovarmuuden ja varautumisen näkökulma on otettava huomioon tiestön suunnittelussa ja kehittämisessä. Kuljetusten jatkuvuuden varmistamisen keskiössä ovat viranomaisten ja elinkeinoelämän tiivis varautumisyhteistyö sekä liikennealan toimijoille asetetut varautumisvelvollisuudet.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala	Ari Herrala
toimitusjohtaja	edunvalvontajohtaja

Herrala Ari
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry