

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?

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikon mukaisesta aiheesta. Liiton 27 jäsentä ovat suuria logistiikkayrityksiä, joiden erikoisalaa ovat kuljetusjärjestelmät, terminaali- ja varastotoiminnot sekä logistiikan kokonaisjärjestelmät. Jäsenyritysten yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2023 oli yli miljardi euroa. Logistiikkayritysten Liitto ry:n jäsenillä on keskeinen rooli Suomen yhteiskunnan toimivuuden turvaamisessa.

Tehokas logistiikka on kriittistä Suomelle. Logistiikan kilpailukyky edellyttää toimivaa liikennejärjestelmää ja raskaan liikenteen näkökulman huomioon ottamista liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta kansainvälisistä markkinoista ja verkostoista, sekä toimivan logistiikan merkitystä Suomen kilpailukyvyllä. Kriisit ovat muuttaneet Suomen sisäisiä ja ulkomaankaupan kuljetusvirtoja, ja merikuljetusten osuus vienti- ja tuontikuljetuksista on noussut jo yli 96 prosenttiin. Tuoreimman, vuonna 2023 valmistuneen Logistiikkaselvityksen mukaan logistiikkakustannusten osuus bkt:sta vuonna 2022 oli 12,5 prosenttia, kun vuonna 2019 vastaava luku oli 10,7 prosenttia.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiksi on valittu toimivuus, turvallisuus ja kestävyys, sekä niitä yhdistäviksi näkökulmiksi tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Tavoitteiden priorisoinnissa on korostettu kustannustehokkuutta, ja erikseen nostettu esiin valtaosan resursseista suuntaaminen perusväylänpidon toimiin.

Logistiikkayritysten Liitto pitää tavoitekokonaisuutta perusteltuna. On erittäin hyvä, että perusväylänpidon rahoituksen keskeinen merkitys suunnitelman konkretisoinnille kulkee punaisena lankana läpi suunnitelmaluonnoksen.

Liikennejärjestelmän nykytila ja logistiikan toimintaympäristön muutokset ja vaikutukset Suomen liikennejärjestelmään on kuvattu suunnitelmaluonnoksessa kattavasti. Suomen saavutettavuuteen ja raskaan liikenteen toimintaedellytyksiin vaikuttaviksi tekijöiksi on geopolitiikan ja kauppablokkien voimasuhteiden lisäksi tunnistettu talouskehitys, päästövähennystavoitteet ja työvoiman saatavuus/kuljettajapula. Muita logistiikan kehitystrendejä, kuten digitalisaation merkitystä, on kuvattu riittävällä tarkkuudella. Yleisesti Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä toimintaympäristön muutosten ennakointia ja yritysvaikutusten arviointia ennen päätöksentekoa.

Kuten suunnitelmaluonnoksesta käy ilmi, Suomen muuttunut asema heijastuu vahvasti myös liikennejärjestelmän ja -infran kehittämistarpeisiin. Suunnitelmaluonnos käy perusteellisesti läpi eri kuljetusmuotojen roolia sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden näkökulmista.

Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä, että elinkeinoelämän liikenneverkon kunnossapitoa ja kehittämistä koskeviin tarpeisiin kyetään vastaamaan myös sotilaallisen liikkuvuuden merkityksen korostuessa. Logistiikkayritysten Liiton jäsenyrityksillä on keskeinen rooli siviiliyhteiskunnan toimivuutta turvaavissa kuljetuksissa.

Alueelliset painotukset ja eri alueiden ominaispiirteet tulevat suunnitelmaluonnoksessa esiin riittävällä tavalla. On tärkeää, että kuljetusvirtojen muututtua etenkin Venäjän hyökkäyssodan takia alueellisia tarpeita pystytään uudelleen arvioimaan ja rahoitusta tarvittaessa suuntaamaan uudelleen muuttunut tilanne huomioon ottaen.

Suunnitelmaluonnoksessa on omana osionaan kuvaus liikennejärjestelmän ympäristöllisestä kestävydestä. Osiossa on nostettu esiin raskaan liikenteen sähköistymisen hitaus sekä muiden käyttövoimien roolin kasvu tulevaisuudessa.

Logistiikkayritysten Liitto pitää välttämättömänä logistiikka- ja kuljetusalan kilpailukyvyn turvaamista ympäristösääntelyn kiristyessä. Diesel säilyy raskaan kaluston keskeisenä käyttövoimana vielä pitkään, mutta päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tärkeää on mahdollistaa vaihtoehtoisten (sähkö, kaasu, vety) käyttö myös raskaalle liikenteelle. Avainkysymys vaihtoehtoisten käyttövoimien lisääntymisessä on kattavan, julkisesti tuetun raskaan liikenteen tankkaus- ja latausinfrastruktuurin rakentaminen.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Tietopohja ja suunnitteluprosessi

Logistiikkayritysten Liitto ry pitää suunnitelmaan liittyvän tietopohjan ja sen kehittämisen kuvausta perusteellisena. Valtion, LVM:n ja YM:n, Väyläviraston ja Traficom, ELY-keskusten, maakuntien sekä kuntien rooli liikennejärjestelmän analyysissa ja suunnittelussa on kuvattu kattavasti. Liitto pitää erittäin tärkeänä elinkeinoelämän kanssa käytävää vuoropuhelua läpi suunnitteluprosessin ja on valmis osallistumaan siihen aktiivisesti.

Väylien rahoitus ja korjausvelka

Suomen tiestön kunto on rapistunut ja korjausvelka on kasvanut. Vuonna 2024 hallituksen investointiohjelman korjausvelkapaketilla saatiin korjausvelan kasvua jonkin verran taitettua ja esimerkiksi uutta päällystettyä yli 4000 km.

Tiestön ja siltojen rakenteellisen kunnan jatkuva ylläpito on kriittistä. Tiestön rakenteen heikkeneminen johtaa pintakunnan heikkenemiseen ja monenlaisiin vaurioihin. Huono tienpinta vaikeuttaa talvikunnossapitoa, ja toisaalta puutteellinen talvikunnossapito voi vaurioittaa tien pintaa ja myös rakennekerroksia. Onkin tärkeää pystyä vastaamaan myös talvikunnossapidon haasteisiin (vaikeat ja vaihtelevat sääolosuhteet, kelirikko, tienpidon oikea-aikaisuus, urakoiden valvonnan määrä ja laatu) nykyistä paremmin. Myös reaaliaikaisen tilannekuvan saaminen tiestöstä esim. digitalisaation (kuten kelikamerat, konenäön hyödyntäminen) keinoin on tärkeää, ja sen mahdollisuudet tulee hyödyntää tiestön kunnossapidon tehostamiseksi.

Tiestön ja siltojen kuntopuutteet voivat johtaa painorajoituksiin ja pakottaa raskasta liikennettä kiertoteille, mikä lisää päästöjä. Väylien riittävä, oikein kohdennettu ja oikea-aikainen kunnossapito on siten myös ympäristöteko. Kunnossapidon yhteyden päästöihin tulisi näkyä myös Liikenne12 - suunnitelmassa. On myös huomattava, että Suomen tiestöllä liikennöivät Euroopan suurimmat ajoneuvoyhdistelmät. Keskeinen tavoite mittojen ja massojen nostossa oli kuljetusten energia- ja kustannustehokkuuden parantaminen. Tämän tavoitteen mahdollisimman hyvä toteutuminen edellyttää kunnossa olevaa tiestöä.

On erittäin hyvä, että suunnitelmaluonnoksessa esitetään perusväylänpidon rahoitustasoon merkittävää, 450-580 miljoonan euron tasokorotusta vuosille 2029-2037. Lisäyksen myötä kunnossapidon rahoitustaso riittäisi tosin vain korjausvelan kasvun taittamiseen vuodesta 2029 alkaen. Vuoteen 2028 saakka väylien kunnossapitorahoitus pysyisi Julkisen talouden suunnitelman mukaisella, noin 1,285 miljardin euron rahoitustasolla. Logistiikkayritysten Liitto pitää erittäin tärkeänä väylien, etenkin tiestön ja siltojen korjausvelan vähentämistä ja rahoitustason pitkäjänteisyyttä yli hallituskausien. Perusväylänpidon rahoitukseen tulee saada tasokorotus jo vuosille 2026-2028. Tasokorotuksen lykkäämisessä uhkana on, että vuosina 2026-2028 korjausvelan kasvu kiihtyy ja vajeen kiinni kurominen entisestään vaikeutuu.

Hyvä periaate on, että osa rahoituksesta pidetään sitomattomana. Tämä mahdollistaa sen, että tarvittaessa rahoitusta voidaan kohdentaa myös äkillisiin, ennakoimattomiin tarpeisiin.

Raskaan liikenteen taukopaikat ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra

Liikenne12 -suunnitelmaluonnoksessa on nostettu esiin TEN-T -asetuksen mukaiset raskaan liikenteen taukopaikat. Hallitusohjelmassa on kirjaus tavaraliikenteelle välttämättömien taukopaikkojen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon huomioon ottamisesta liikennejärjestelmän kehittämisessä ja maankäytön suunnittelussa. Lisäksi hallitusohjelmaan on kirjattu toimenpideohjelman laatiminen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamisesta pääväylillä. Hallitusohjelman kirjausten konkretisointi on kuitenkin kesken.

Raskaan liikenteen taukopaikkojen osalta puutetta on sekä niiden määrässä, palvelutarjonnassa että aukioloajoissa. HCT-kaluston myötä vaatimukset taukopaikoille ovat lisääntyneet. Taukopaikat palvelevat raskasta liikennettä mm. mahdollistamalla kuljettajien lakisääteisten taukojen ja vuorokausilevon pitämisen. Taukopaikat tarjoavat mahdollisuuden pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin, ja niillä on keskeinen rooli myös kuljetustehtävien koordinoinnissa. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan tehostaa kuljetuksia ja edistää osaltaan kaluston mittojen ja massojen maksimaalista hyödyntämistä.

Taukopaikkoihin liittyvät haasteet ovat suurimmat pääkaupunkiseudulla sekä muilla suurilla kaupunkiseuduilla. Taukopaikkojen puute vaikeuttaa erityisesti maakuntien ja pääkaupunkiseudun välisten logistiikkaketjujen sujuvuutta. Ruuhkainen metropolialue heikentää kuljetusten ennustettavuutta, jolloin vuorokausilepo pitäisi pystyä pitämään mahdollisimman lähellä määränpäättä ja kaupungin sisäänmenoväyliä. On tärkeää, että ajoneuvojen ja kuormayksiköiden käsittelyalueita on riittävästi etenkin kaupunkien ja terminaalien lähellä. Lisäksi TEN-T-vaatimukset täyttävistä taukopaikoista tulee olla tieto saatavilla vapaasti verkossa.

Liikenne12 -Luonnoksen mukaan taukopaikkojen odotetaan syntyvän ensisijaisesti markkinaehtoisesti, huomioiden mahdollisuuksien mukaan myös vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua koskevat EU-velvoitteet ja raskaan liikenteen jakeluinfra kehittyminen teknologianeutraalisti. Lisäksi on todettu, että tietopohjaa raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistarpeista laajennetaan yhteistyössä eri toimijoiden, Väyläviraston ja Traficomien kesken. Logistiikkayritysten Liiton näkemyksen mukaan raskaan liikenteen taukopaikkaverkostolle tarvitaan myös julkista tukea.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan valtion rooli AFIR-asetuksen mukaisen raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon rakentamisessa infrastruktuurituella jakeluinfraohjelman mukaisesti. Uusiin käyttövoimiin siirtyminen raskaassa liikenteessä laajamittaisesti edellyttää, että tavaraliikenteen tarpeisiin sopiva latausinfra ja energian saatavuus on varmistettu. Raskaalle kalustolle tulee olla riittävästi tankkaus- ja latausasemia eri puolilla Suomea ja niiden tulee sijaita tavaraliikenteen reittien varrella. Selkeä ja luotettava näkymä

jakeluinfran toteutumisesta on kalustoinvestoinneille ja siten raskaan liikenteen päästöjen vähentämiseksi oleellinen lähtökohta. Jakeluinfran tarpeet tulee ottaa huomioon maankäytön ja liikennejärjestelmän alueellisessa suunnittelussa. Samalla on varmistettava valtakunnallisella tasolla, ettei jakeluinfran rakentaminen eriydy alueittain ja että kokonaisuus palvelee myös valtakunnallisen tavaraliikenteen tarpeita.

On tärkeää huomioida synergiaedut taukopaikkaverkoston ja uusien käyttövoimien jakeluinfran yhdistämisessä. Taukopaikkojen ja ajoneuvon lataus- ja tankkausalueiden sijoittumisen yhteensovitus on kuljetustalouden ja maankäytön tehokkuuden näkökulmasta järkevää. Raskaan liikenteen taukopaikkaverkon kehittämissuunnitelmaraportin laatimista ohjannut asiantuntijatyöryhmä ehdotti valtakunnallisen taukopaikkaverkon kehittämisryhmän muodostamista. Toistaiseksi ryhmää ei ole perustettu. Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä ao. yhteistyön pikaista käynnistämistä tärkeänä ja osallistuu siihen mielellään.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Oleellista on väylien, erityisesti perusväylänpidon rahoitustason pysyvä nosto ja pitkäjänteisyys yli hallituskausien. Suomessa tieliikenteen osuus tavarankuljetuksista on noin 90 %.

Väyläviraston mukaan vuosina 2024 ja 2025 tiestön osuus perusväylänpidon määrärahoista on noin 58%. Tämän tulee jatkossakin olla vähimmäistavoite.

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

Yleisesti tärkeää on, että suunnitelmien ja sääntelyn vaikutukset elinkeinoelämälle ja yrityksille on perusteellisesti ja kattavasti arvioitu ennen päätöksentekoa. Liikennejärjestelmän näkökulmasta korostuvat vaikutukset Suomen kilpailukyvyllä ja kansainväliselle, Suomen sisäiselle ja alueiden väliselle saavutettavuudelle, sekä logistiikan toimivuudelle. Esimerkki viimeksi mainitusta on liikenteen häiriöiden vaikutus kuljetusaikaan ja viivästyksistä yrityksille koituvien kustannusten arviointi.

Muut huomiot?

Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä, että myös EU-tasoinen rahoitus otetaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja sen toimeenpanossa huomioon. Keskeisiä ovat 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. Tärkeää on itse maantieverkon lisäksi ottaa huomioon, että TEN-T-asetus edellyttää muun muassa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurilla varustetut turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita ammattikuljettajille (ks. aiempi kuvaus taukopaikkojen merkityksestä).

EU:ssa valmistaudutaan parhaillaan seuraavaan budjettikauteen vuodesta 2028 alkaen, mukaan lukien EU:n budjettirakenteen ja myös infrarahoituksen uudistaminen. Logistiikkayritysten Liitto

pitää tärkeänä, että CEF-rahoituksen kaltainen rahoitusinstrumentti on jatkossakin käytössä liikenneväylien rahoitukseen, ja vetosikin helmikuussa yhdessä muiden järjestöjen kanssa myös EU-tason päättäjiin vastaavan tyyppisen rahoitusjärjestelyn säilyttämiseksi budjettineuvotteluissa.

Yhteistyöterveisin

Logistiikkayritysten Liitto ry

Outi Nietola

Toimitusjohtaja

Nietola Outi
Logistiikkayritysten Liitto ry