



SUOMEN TIET KUNTOON

**SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA
SKALIN ESITYKSET LIIKENNE 12
-SUUNNITELMAN UUDISTAMISEKSI**



Suomi liikkeessä – ja liikenteessä

Sisällys

Johdanto: Suomi on pidettävä kilpailukykyisesti ja turvallisesti liikkeessä	4
Tiestö on kuljetusyritysten tehtaan lattia	6
SKALin esitysten pääkohdat	7
Tieinfran rahoitusta on pakko kasvattaa	8
Inflaatio ja rakennuskustannusten nousu heikentävät ostovoimaa	10
Tiemäärärahat Ruotsin tasolle	11
Rahoituksen painopiste tiestöön	13
Korjausvelkapaketti pysyväksi	14
Tiestön kunto varmistaa liikenneturvallisuuden	17
Hyväkuntoinen tiestö on tehokas päästövähennyskeino	18
EU-rahoitus hyödynnettävä maksimaalisesti	19
Taukopaikat eurooppalaiselle tasolle	20
Väyläviraston raskaan liikenteen taukopaikkaverkon kehittämissuunnitelma	21
Uusiutuvat käyttövoimat huomioitava	23
Jakeluinfra on kalustoinvestointien edellytys	23
Lataus- ja jakelupaikkojen sijainti on suunniteltava hyvin	24
Jakeluinfra on maankäyttökysymys	24
Teiden talvihoito kuntoon	25
Huomio valvontaan	26
Joku maksaa aina – kustannukset kansalaisille ja yrityksille huomattavat	26
Tehokkuutta digitalisaatiolla	29
Kuljetus- ja logistiikka-alan erilliskysymyksiä	30
Raakapuuterminaalit yhtiöiden rahoitettavaksi	30
Erikoiskuljetusten verkosto turvattava	30
Huoltovarmuus ja länsiyhteydet turvattava	33
Hallitusohjelman liikennejärjestelmään liittyviä hankkeita	34

Mikä on liikennejärjestelmäsuunnitelma?

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukainen kokonaisvaltainen strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseen 12 vuodeksi. Suunnitelma kattaa koko Suomen, matkustaja- ja tavaraliikenteen, kaikki väylämuodot sekä infran, liikenteen palvelut ja tiedot.

Valtioneuvosto hyväksyi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystä tukevan parlamentaarisen työryhmän asettamisen 19.10.2023. Suunnitelmasta tehdään valtioneuvoston päätös ja se viedään eduskunnan käsiteltäväksi selontekona. Suunnitelma on tarkoitus käsitellä valtioneuvoston istunnossa joulukuussa 2024 ja eduskuntakäsittely on tarkoitus alkaa tammikuussa 2025.

SKALin näkemyksen mukaan Suomen tiestön parasta ennen -päivä on mennyt jo. Kilpailukykyimme varmistamiseksi tiestöön on nyt panostettava. Siksikin on välttämätöntä, että pääministeri Petteri Orpon hallitus on aloittanut liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittämistyön.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta. Kunkin hallituskauden alussa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa.

Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään erilaisia arvioita, esimerkiksi yleinen arviointiohjelma ja myös viranomaisen suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arviointi. Vaikutusarviointi on osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua, jossa tuotetaan tietoa suunnitelman ja sen vaihtoehtojen todennäköisistä taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristövaikutuksista. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on lausunut näistä arvioinneista.



Julkaisija

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Päivämäärä

20.3.2024

Työryhmä

Anssi Kujala, Ari Herrala, Anna Yli-Saunamäki, SKAL johtoryhmän jäseniä ja jäsenyhdistysten toimihenkilöitä

Taitto Jenga Markkinointiviestintä

Kannen kuva Akseli Muraja

Muut valokuvat ja infografiikka SKAL, Shutterstock ja Kaukokiito

ISBN 978-952-7246-40-5

Johdanto: Suomi on pidettävä kilpailukykyisesti ja turvallisesti liikkeessä

Tieliikenne on Suomen liikennejärjestelmän ylivoimainen ykkönen. Maanteiden tavaraliikenne on tärkein kuljetusmuotomme tavaravirroille. 90 prosenttia tavaratonneistamme, kuljetussuoritteena (tonnikilometrit) 75 prosenttia kulkee teitä pitkin.

Kiistattomia lukuja, joiden pitää näkyä myös teihin panostamisessa.

Maantiekuljetukset ovat suhdanneherkkä ala. Kotitalouksien ja julkisen sektorin kulutus, tuotanto ja investoinnit heijastuvat suoraan tavaraliikenteeseen. Suhdanne näkyy suoraan liikennemäärissä. Kotimaan vuotuiset kuljetusmäärät ovat olleet noin 300 miljoonan tonnin tuntumassa. Myös raide- ja lentorahtina kuljetun tavarantoiminnan viimeiset kilometrit taittuvat maantiellä kumipyörillä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma Liikenne 12 -suunnitelman päivittämisessä pitää tunnistaa ja tunnistaa tosiasiat:

- Suomen huoltovarmuuden kannalta kotimainen kuljetussektori on yksi kriittisistä toimintoista.
- Logistiikka-alan tehokkuudella on suuri merkitys koko Suomen elinvoimalle ja kilpailukykyille.
- Itärajan sulkeuduttua Suomen geopoliittinen ja logistinen asema on muuttunut.
- Olemme logistisilta kustannuksilta takamatkalla kilpailijamaihimme: maksamme liikkumisesta ja tavaroiden viemisestä kilpailijamaitamme enemmän.

Kustannukset ovat rajussa kasvussa: tuoreen logistiikkaselvityksen mukaan yritysten logistiikan kokonaiskustannukset vuonna 2022 olivat 50,5 miljardia euroa, kun vuonna 2019 vastaava luku oli 39,3 miljardia euroa. Kasvu on hurja ja kustannukset kasvavat mm. merenkulun päästökaupan myötä.

Päivitetävän valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vision ja tavoitteiden sisällössä on tärkeää tunnistaa toimintaympäristön muuttuminen ja muutostekijät. Tunnetut globaalit muutokset – kuten korona, Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, ilmastonmuutoksen torjunta, digitalisaatio – vaikuttavat kuljetusyritysten toimintaan ja Suomen logistiseen kilpailukykyyn.

Huomioitavaa on, että Suomen liittyttyä NATO:n jäseneksi Suomelle tulee uusia vaatimuksia, mutta myös mahdollisuuksia väylien ylläpitämiseen. Ne mahdollisuudet pitää hyödyntää maksimaalisesti.

Maantiekuljetukset ovat keskeisin osa kuljetusjärjestelmää ja yleisin tavarankuljetuksen muoto. Noin 90 % tavarasta kuljetetaan kuorma-autolla.

SKAL korostaa määrärahojen mitoittamista oikein eri liikennemuotojen välillä. Lisäksi SKAL korostaa korjausvelan kasvun pysäyttämistä, teiden talvihoiton tehostamista ja energiatehokkuutta lisäävien tihankkeiden käynnistämistä.

Turvallisuus edellä Suomessa ja globaalisti

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

Aiemmassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on huomioitu huoltovarmuus, mutta nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa sitä on painotettava vielä enemmän.

Entistäkin tärkeämpää on varautua toimitusketjuja koskeviin poikkeustilanteisiin ja häiriöihin, mukaan lukien meriliikenteen riskit. Itämeren poikkeusoloja varten tulee kehittää vaihtoehtoisia reittejä Ruotsin ja Norjan liikenneväylien ja satamien kautta. Esimerkiksi yhteydet Tornioista ja

Haaparannasta Ruotsin läpi tai Kilpisjärven kautta Norjan satamiin on huomioitava. Vuoteen 2050 ulottuvassa visiossa pitää katsoa myös pitkälle tulevaisuuteen, joista esimerkkinä kiinteä yhteys Vaasan ja Uumajan välille. Liikenneturvallisuuden tavoite jäi edellisessä suunnitelmassa lähinnä vain viittaukseksi liikenneturvallisuusstrategiaan. Liikenneturvallisuuden nollavision osalta tulisi määrittää toimenpiteet ja keinot, millä visioon päästään.

Tarjolla vain yksinkertaisia ratkaisuja: lisää rahaa tiestölle

Voimassa olevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa rahoituksen painopiste on rataverkossa. Kehittämisrahasta 45 prosenttia kohdistuu tieverkolle ja 51 prosenttia raiteille. Tällainen rahanjako ei ole perusteltua elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen tarpeiden kannalta. SKAL esittää, että Liikenne 12 -suunnitelman päivytystä tehtäessä rahoituksen painopistettä on siirrettävä rautateiltä tiestölle sekä ylläpidossa että sen kehittämisessä.

Rahoituksen painopisteen on oltava tiestössä. SKAL esittää, että tiestölle osoitetaan vähintään 55 prosentin osuus.

Pääministeri Petteri Orpon hallitus panostaa väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen investointipaketilla. SKAL korosti jo ennen vaaleja tiestön korjausvelan hoitamista esittämällä erillistä vuosittaista määrärahaa korjausvelan hoitamiseen. Hallitus päättikin vaalikaudelle väylien reilun puolen miljardin korjausvelkapaketista osana investointipakettia. On tärkeää, että hallitus tunnistaa väyläverkon kasvaneen korjausvelan ja sen, miten se vaikuttaa suomalaisten arjen sujuvuuteen ja talouskasvuun.

SKAL suhtautuu kuitenkin varauksella investointiohjelman kirjauksiin, kunnes ne ovat realisoituneet täysimääräisesti. Syyskuun 2023 budjettiriihen perusteella suunta on oikea ja vuonna 2024 käytetään 250 miljoonaa euroa korjausvelan purkamiseen.

SKAL esittää:

jatkossa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa varattaisiin korjausvelan hoitamiseen 300 miljoonaa euroa vuosittain.

Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on päivitettävä siten, että tiestö ei rapistu vaan kehittyä. Tiestön rahoitus on turvattava, jotta pitkäjänteisyys liikenteen kehittämisessä saavutetaan. Tämä edellyttää väistämättä alimitoitettujen rahoitusten nostamista.

Suomi on pitkien etäisyyksien maa kaukana Euroopan päämarkkinoista. Eurooppalaisessa kontekstissa Suomen haaste on saarenomainen maantieteellinen sijainti. Kun etäisyydet ovat pitkiä ja keliolosuhteet haastavia, logistinen kilpailukyky on keskeinen tekijä koko maan menestyksessä.

Lopulta kysymys on Suomen saavutettavuudesta. Nyt kun itärajan liikenne on tyrehtynyt, Suomesta uhkaa tulla pussinperä. Suomi on pidettävä liikkeessä. Se vaatii nyt toimia.

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



Kuva: Kimmo Brandt.

Tiestö on kuljetusyritysten tehtaan lattia

Tie on kuljetus- ja logistiikkayritysten, kuljettajien ja monen toimialan työpaikka. Tiestö on monen muunkin suomalaisen työpaikka – tai vähintäänkin liittyy työn tekemiseen pelkästään työpaikalle siirryttäessä.

Tällä työpaikalla on:

- Yksi omistaja (tiellä valtio, kaduilla kunnat), joka käyttää pääasiallista määräysvaltaa ja vastaa sen kunnosta.
- Yksi määrittäjä kuinka tällä työpaikalla toimitaan (lait, liikennesäännöt).
- Yksi toimija, joka valvoo toimintaa teillä (poliisi).

Jos suomalaisen teollisuusyrityksen tehtaan lattia ei olisi kunnossa ja ei takaisi työturvallisuutta, mitä tapahtuisi?

Traficomin Kuorma- ja linja-autojen ammattikuljettajien saatavuustutkimuksessa (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 3/2024) todettiin, että suurimpia kuljettajan työn houkuttelevuutta heikentäviä asioita ovat työoloihin liittyvät asiat. Suurin osa vastaajista piti teiden ja katujen kuntoa ja tasoa sekä talvikunnossapitoa ongelmallisena työympäristön turvallisuuden kannalta. Suurin osa vastaajista oli myös sitä mieltä, että taukopaikkoja raskaalle liikenteelle ei ole riittävästi.

On tärkeää, että poliittiset päättäjät tunnistavat tiestön jatkuvasti kasvavan korjausvelan, joka on muodostunut suomalaisten arjen sujuvuuden ja jopa talouskasvun esteeksi.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL edustaa kattavasti logistiikan ja maantieliikenteen toimijoita. SKALin edustama yritysryhmä kuluttaa teitä – ja maksaa siitä. Suomalainen tie on kuljetusalan toimijoiden tehtaan lattia. Se lattia on syytä pitää kunnossa. Siksikin tiestön kehittämistarpeiden tunnistamisessa pitää hyödyntää SKALin ja muilta tienkäyttäjryhmiltä saatua palautetta tehokkaasti.

Kuljetus- ja logistiikka-alalle kohdistuu suuria haasteita. Yksi keskeinen haaste on ilmastonmuutoksen hillitseminen ja siihen liittyvä energian hinnannousu. Suomen kilpailukyky syrjäisenä maana suhteessa päämarkkinoihin perustuu kuljetusten ja logistiikan tehokkuuteen. Ilmastonmuutoksen torjumiseen liittyvissä toiminna on otettava huomioon entistä vahvemmin kilpailukykyimme, mutta keskeistä on pitää perusteet eli tieinfra kunnossa.



Kuva: Akseli Muraaja

SKALin esitysten pääkohdat

Ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kolme tavoitetta olivat:

1. Saavutettavuus
2. Kestävyys
3. Tehokkuus

Nämä ovat edelleen tärkeitä, mutta uudessa suunnitelmassa ja sen valmistelua tukevassa vaikutusten arvioinnissa tavoitteiden sisältöä tulee käsitellä aiempaa monipuolisemmin.

Aiempien tavoitteiden rinnalle tulee uusina tavoitteina nostaa huoltovarmuus, turvallisuus ja liikenneturvallisuus. Nämä yhdistämällä turvallisuus, turvallisuus ja turvallisuus.

Ensimmäisessä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuodelle 2050 asetettu visio vaatii tarkentamista erityisesti vallitsevan geopolitiittisen tilanteen takia. Päivitystyössä on huomioitava mm. Suomen muuttunut asema ja sen vaikutukset kuljetusten palvelutason ja kuljettamisen näkökulmasta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, sen seurannassa ja arvioinnissa on huomioitava vahvemmin tavaraliikenne. Tieliikenteen kehittämisessä tulee selvemmin kirjata myös tavaraliikenteen tarpeet, esimerkiksi käyttövoimasiirtymän vaatimat uusien käyttövoimien lataus- ja jakeluverkostot. Myös alempiarvoisten teiden ylläpito on huomioitava, koska siellä liikkuu säännöllisesti merkittävässä määrin maa- ja metsätalouden sekä elintarvike- ja jätteenalan kuljetuksia.

Huonokuntoinen tiestö lisää myös ajoneuvovaurioita. Esimerkiksi routavaurioista on tullut viime aikoina vakuutusyhtiöille poikkeuksellisen paljon vahingonkorvausvaateita. Korjausvelka näkyy siis jo hyvin konkreettisesti liikennöintikustannuksissa.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä on syytä tunnistaa kuljetus- ja logistiikkasektorin poikkihallinnollisuus. Kilpailukykyiseen logistiikkaan vaikuttavat useat politiikan sektorit. Onnistuneen liikenne- ja logistiikkajärjestelmän edellytykset ovat muun muassa turvallisuuspolitiikkaa, aluepolitiikkaa, työvoimapolitiikkaa, veropolitiikkaa, ilmastopolitiikkaa, elinkeinopolitiikkaa, EU-politiikkaa, liikennepolitiikkaa, kilpailupolitiikkaa ja teollisuuspolitiikkaa. Iso osa logistista kilpailukykyä on myös digitalisaation laajamittainen hyödyntäminen.

SKALin päälinjat liikennejärjestelmäsuunnitelman uudistamiseksi:

- Väyliin varattava riittävä rahoitus, joista on myös pidettävä kiinni julkisen talouden suunnitelmaa ja vuosittaisia talousarviota toteutettaessa
- Rahoituksen painopistettä on siirrettävä rautateiltä tiestölle sekä ylläpidossa että kehittämisessä. SKAL esittää, että tiestölle on osoitettava kehittämisessä vähintään 55 %:n osuus ja perusväylänpidossa vähintään 60 %:n osuus
- Tiestön rahoitukseen tulee tehdä miljardin euron tasokorotus: 300 miljoonaa euroa perustienpitoon, 300 miljoonaa korjausvelan poistamiseen ja 400 miljoonaa kehittämisinvestointeihin.
- Joka vuosi päällystettävä 4000 kilometriä. Korjausvelan korjaaminen edellyttää ajoittain suurempia kilometrimääriä.
- Tavaraliikenteen uusiutuviin käyttövoimiin siirtymistä edellyttävä energian jakeluinfra on toteutettava. Tähän velvoittaa EU-tasoinen AFIR-asetus.
- Raskaan liikenteen taukopaikkaverkosto on laitettava kuntoon, synergiaedut taukopaikkaverkoston ja uusien käyttövoimien jakeluinfran yhdistämisessä tulee huomioida
- CEF-rahoituksen saamisessa tiestölle haettavaa rahoitusosuutta on nostettava.
- Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet on huomioitava: Suomen on tavoiteltava laajamittaisesti NATO:n rahoitusmahdollisuuksia tiestölle.
- Tiestön talvihoitoa tulee kehittää ennakoivampaan suuntaan ja laatutason toteutumista tulee valvoa aiempaa tarkemmin
- Liikenneturvallisuuden merkitystä tulee korostaa tavoitetasolla.

Raha ratkaisee – SKAL esittää:

Tiestön miljardin euron tasokorotus tehdään seuraavasti

- 300 miljoonan euron tasokorotus perustienpidon rahoitustasoon siten, että asfaltointimäärät nostetaan pysyvästi 4 000 kilometrin tasolle.
- Lisäksi 300 miljoonaa euroa tulee vuosittain osoittaa tiestön korjausvelan poistamiseen.
- Suurin erä, 400 miljoonaa euroa, tasokorotukseksi tiestön kehittämisinvestointeihin.

Tieinfran rahoitusta on pakko kasvattaa

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 on erityisen tärkeää, että tiestön kunnossapitoon käytettävää rahoitusta lisätään. On välttämätöntä saada kelirikon ja sääoloiltaan haastaviksi käyvien talvien vaikutukset korjattua. Lisäksi on varmistettava asianmukainen liikennöinti pääteillä ja koko tieverkolla oikea-aikaisella tienhoidolla.

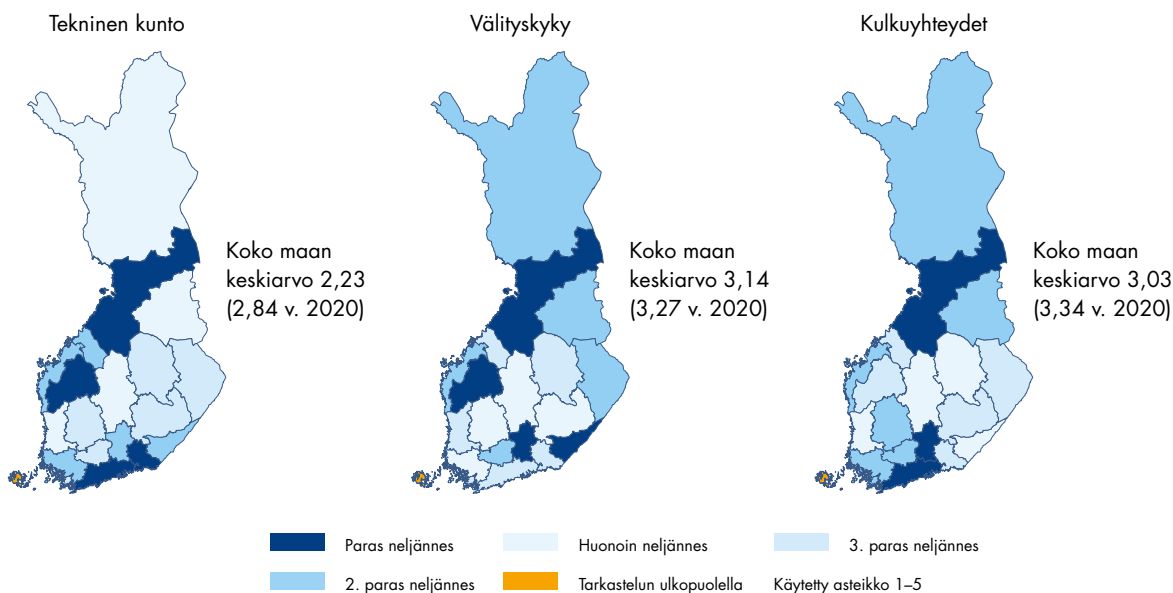
Suomessa on viimeisen vuosikymmenen aikana korotettu yleisessä liikenteessä sallittuja kuljetuskaluston mittoja ja massoja. Suomen tiestöllä liikennöivät Euroopan suurimmat ajoneuvoyhdistelmät. Niiden avulla kyetään kuljettamaan sama tavaramäärä pienemmin päästön eli päästään parempaan kuljettamisen energiatehokkuuteen, saavutetaan kustannustehokkuutta logistiikkaketjuihin ja parannetaan liikenneturvallisuutta.

Uuden lainsäädännön sallimien mittojen ja massojen mukaiseen kalustoon on investoitu merkittävästi. On tehty lainsäädännön muutoksia ja investointeja kalustoon, mutta infra ei kaikilta osiltaan vastaa nykykalustolla liikennöinnin vaatimuksia. Jotta kaikki hyöty volyymeistä saadaan irti, se edellyttää huomattavia panostuksia investointeja infraan. Erityisesti talvikunnossapidossa on varmistettava aiempaa paremmin, että talvihoidolla taataan näiden ns. HCT-yhdistelmien turvallinen liikenne myös talvioloissa. Nykyään jo kaksi kolmasosaa Suomen maantielikenteen kuljetus-suoritteesta syntyy yli 60 tonnin ajoneuvoyhdistelmillä.

Hallituskaudella väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen panostetaan yhteensä noin 1,6 miljardin euron investointipaketilla (pois lukien erikseen nimetyt raidehankkeet). Tästä summasta tulee pitää kiinni. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee tuoda esiin tarpeet ja varata riittävä rahoitus tavoitteiden saavuttamiseksi.

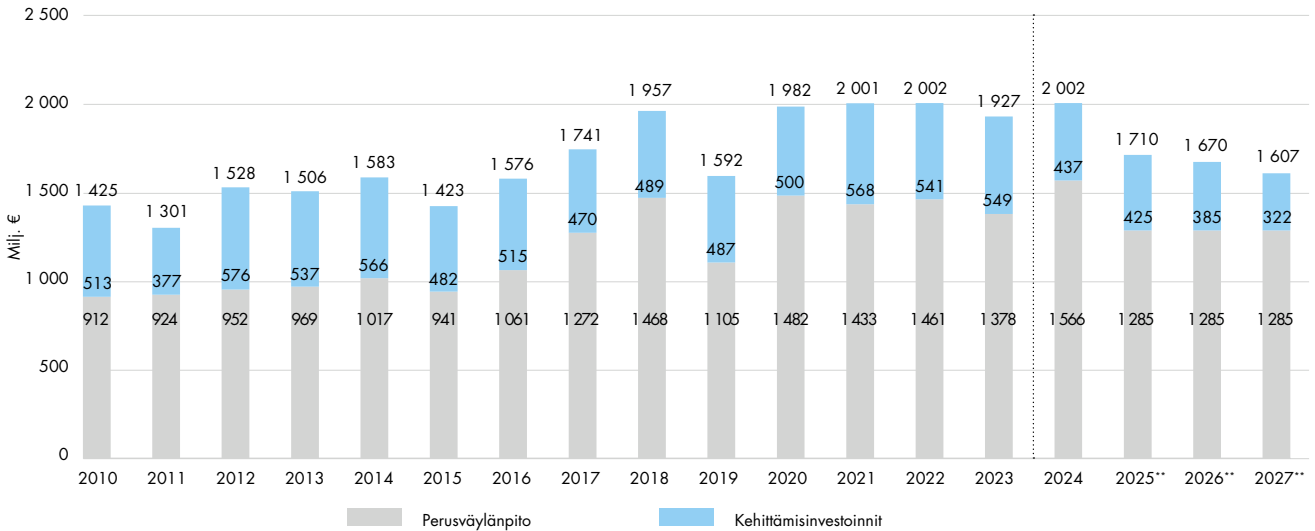
Valtion budjettiesitys vuodelle 2024 nostaa väylien rahoitusta. Huonoa on kuitenkin se, että arvio varsinaisen budjettirahoituksen osalta väylille alkaa laskea vuodesta 2025 eteenpäin.

Yritysten arviot liikenneinfrastruktuurin kunnosta heikentyneet merkittävästi vuonna 2023



Kuva: Turun yliopiston Logistiikkaselvitys 2023.

Valtion väylärahoitus (tiet, radat ja vesiväylät)



* kehittämisinvestoinnit sisältää momentit 77, 78 ja 79

** kehyspäätöksen 10/2023 mukaisesti

Kuvassa Väylävirastolta saatu tieto joulukuun 2023 tiedoilla.

Voimassa olevassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on esitetty arvioitu rahoitus väylien ylläpitoon ja kehittämiseen. Vaikka arvioitu rahoitus on ollut suunnitelman alkuvuosille alhaisempi kuin myöhemmille vuosille, on julkisen talouden suunnitelmassa jäätynäistäkin rahoitussuunnitelmista.

Voimassa olevan Liikenne 12 -suunnitelman kokonaisrahoitus

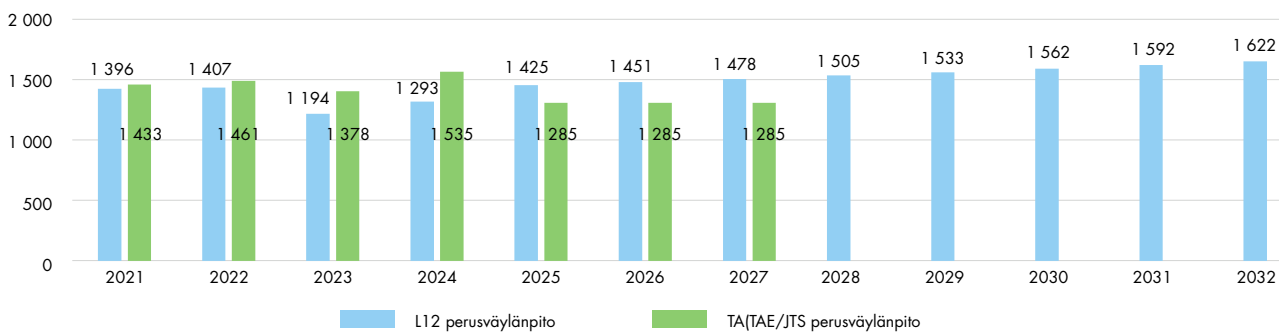
- Liikenne 12 -rahoituskehys yht. 26.69 mrd. € (arvio)
 - Ensimmäiset vuodet perustuvat silloiseen talousarvioon 2021 sekä julkisen talouden suunnitelmaan 2021–2023
- Kehittämisen varaus yhteensä noin 6,1 mrd. €
 - Uusiin kehittämisinvestointeihin noin 3,22 mrd. €
 - maanteille 45 % (1,4 mrd. €)
 - rautateille 51 % (1,7 mrd. €)
 - vesiväylille 4 % (0,13 mrd. €)
- Perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso on noin 1,4 mrd. euroa vuodesta 2025 alkaen.
 - Huomioidaan vuodesta 2025 alkaen yleinen kustannustason nousu (2,5 % vuodessa)
- Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala (vuonna 2024) yht. noin 3,58 mrd. €



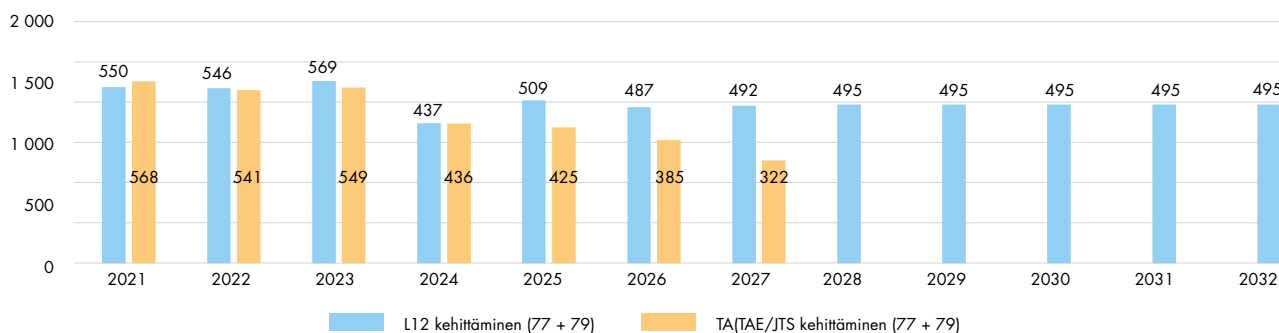
Kuva: Akseli Muraja

Rahoitusten vertailu • Liikenne 12 -tavoitetaso sekä päätetty ja suunniteltu rahoitus

Perusväylänpito



Kehittäminen



Inflaatio ja rakennuskustannusten nousu heikentävät ostovoimaa

Nyt päivitetävän liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta on pidettävä kiinni suunnitelman mukaisesta rahoituksesta myös jatkossa. Suunnitelman tavoitteita ei voida toteuttaa, jos suunnitellusta rahoituksesta leikataan.

Suunnitelmassa tulee huomioida seuranta: on varmistettava, että rahoitus toteutuu suunnitelman mukaisena. Budjeteissa ja julkisen talouden suunnitelmassa on varattava sellainen rahoitus tiestölle, mitä suunnitelmassa on katsottu tarpeelliseksi ja sovittu. Puutteellisella rahoituksella on vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, ihmisten arkeen ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin.

Kun tiestön ennakoivasta ylläpidosta joudutaan pitkään tinkimään, näkyy tämä akuuttien ongelmien lisääntymisenä. Tämä oli nähtävissä jopa päätieverkostonkin ilmestyneinä suoranaisine reikine päällysteessä, alempiasteisesta tiestöstä puhumattakaan. Tilanne on koko ajan vain pahentunut entisestään. Tiestön rapistuminen oli silminnähden havaittavissa jopa päiväyllillä.

Kustannustason nousu syö lisäeurojen ostovoimaa rankasti.

Samaan aikaan öljyn ja polttoaineiden hinta on kasvanut poikkeuksellisen voimakkaasti. Tällä on olennainen vaikutus päällystysurakoiden hintaan kohonneina kuljetuskustannuksina ja bitumin hinnan kautta. Esimerkiksi vuosien 2022 ja 2023 päällystystyöt jäivät vaatimattomiksi.

Kustannusnousua on osaltaan kärjistänyt rahoituksen ja sitä kautta työtilausten suuri vaihtelu. Erityisesti on näkynyt se, että suuria investointeja on suunnattu ratojen kunnostamiseen, jossa urakoitsijoita on vain muutama. Tämä nostaa väistämättä tarjousten hintatasoja ja kuumentaa markkinaa. Painopistettä pitäisi siirtää tieverkolle jaettuna kohtuullisen kokoihin urakoihin, jotta markkinatilanne ratapuolella hieman rauhoittuisi.

Suomi käyttää teihin rahaa asukasta kohden 70 prosenttia verrattuna siihen, mitä Ruotsi käyttää.

SKALin esitykset

- Liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta on pidettävä kiinni suunnitelman mukaisesta rahoituksesta myös jatkossa, budjeteissa ja julkisen talouden suunnitelmassa.
- Suomessa tulisi päättää, että tiestölle osoitetaan jatkossa tietty osuus valtion loppusummasta. Näin varmistettaisiin kustannustason kehityksen vaikutus.

Tiemäärärahat Ruotsin tasolle

Hallituksen investointiohjelma ja sen korjausvelkapaketti antaa hieman toivoa, että pitkällä aikavälillä teiden kuntoon panostettaisiin.

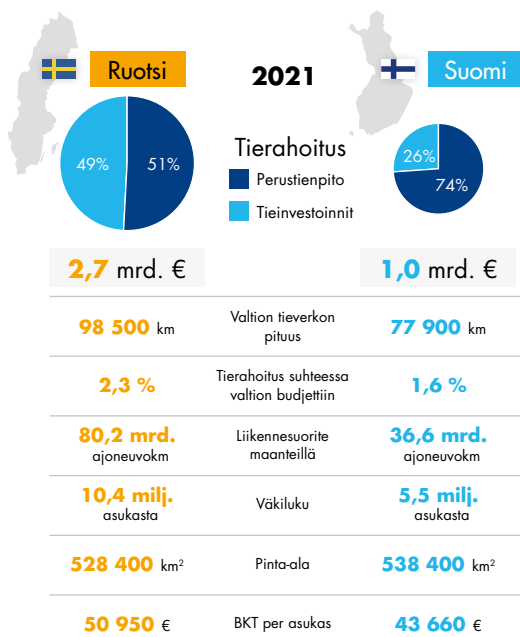
Teihin osoitettavien määrärahojen vertailumaaksi voidaan ottaa Ruotsi. SKALin ja usean muun järjestön teettämä Väylävisio-selvitys sisältää myös Suomen ja Ruotsin vertailua. Kun Ruotsin kruunut muutetaan euroiksi,

käy ilmi, että länsinaapuri käytti viime vuonna tieinvestointeihin noin 1 360 miljoonaa, Suomi 280 miljoonaa. Perustienpitoon Ruotsi ohjasi viime vuonna noin 1 440 miljoonaa euroa. Suomi tyytyi lähes puolet vähempään, 770 miljoonaan euroon.

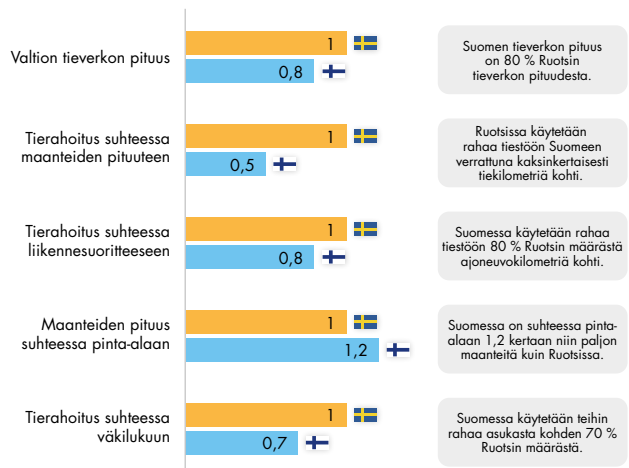
Maat ovat erilaisia, mutta Suomessa käytetään teihin rahaa asukasta kohden 70 prosenttia verrattuna siihen, mitä Ruotsi käyttää.

Tienpidon ja tieinvestointien määrärahojen vertailu Suomen ja Ruotsin välillä

Ruotsi-Suomi -vertailu tiestön osalta

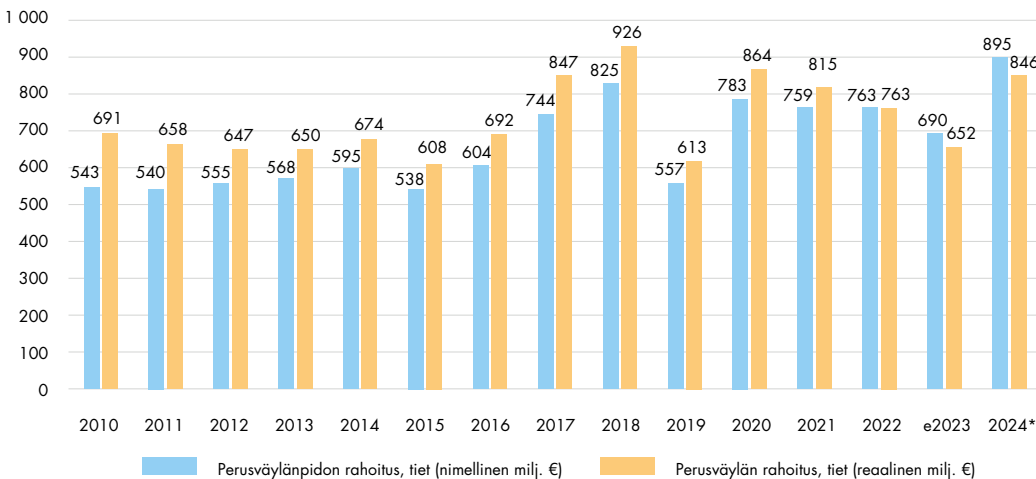


Ruotsi-Suomi -vertailu 2021 luvut indeksoitu Ruotsin mukaan



Lähde: "Modernit pääväylät – Kilpailukyinen Suomi. Väylävisio 2025–2050."

Perustienpidon rahoitus – nimelliset ja reaaliset eurot, 2022 hintataso (MAKU 2010=100, teiden ylläpito)



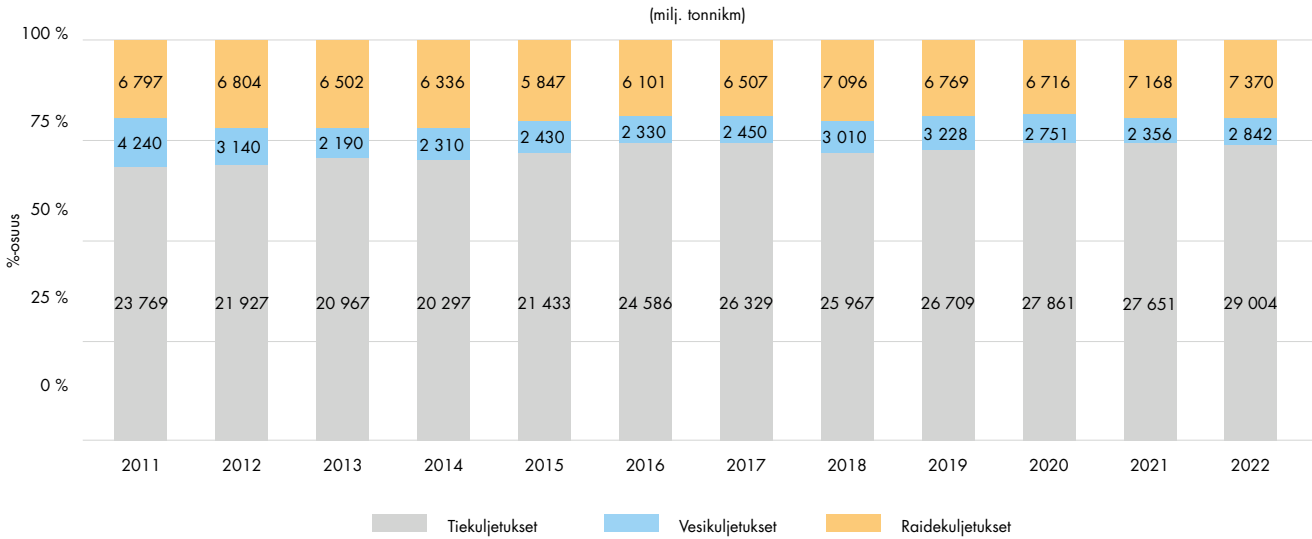
Nimellisesti vuosi 2024 on tienpidossa budjetoitu kaikkien aikojen suurimmaksi rahamäärältään.

Reaalisesti vuotta 2024 parempia perustienpidon vuosia ovat olleet 2020, 2018 ja 2017.

Kustannustason nousu syö lisäeurojen ostovoimaa rankasti.

Lähde: SKAL ry

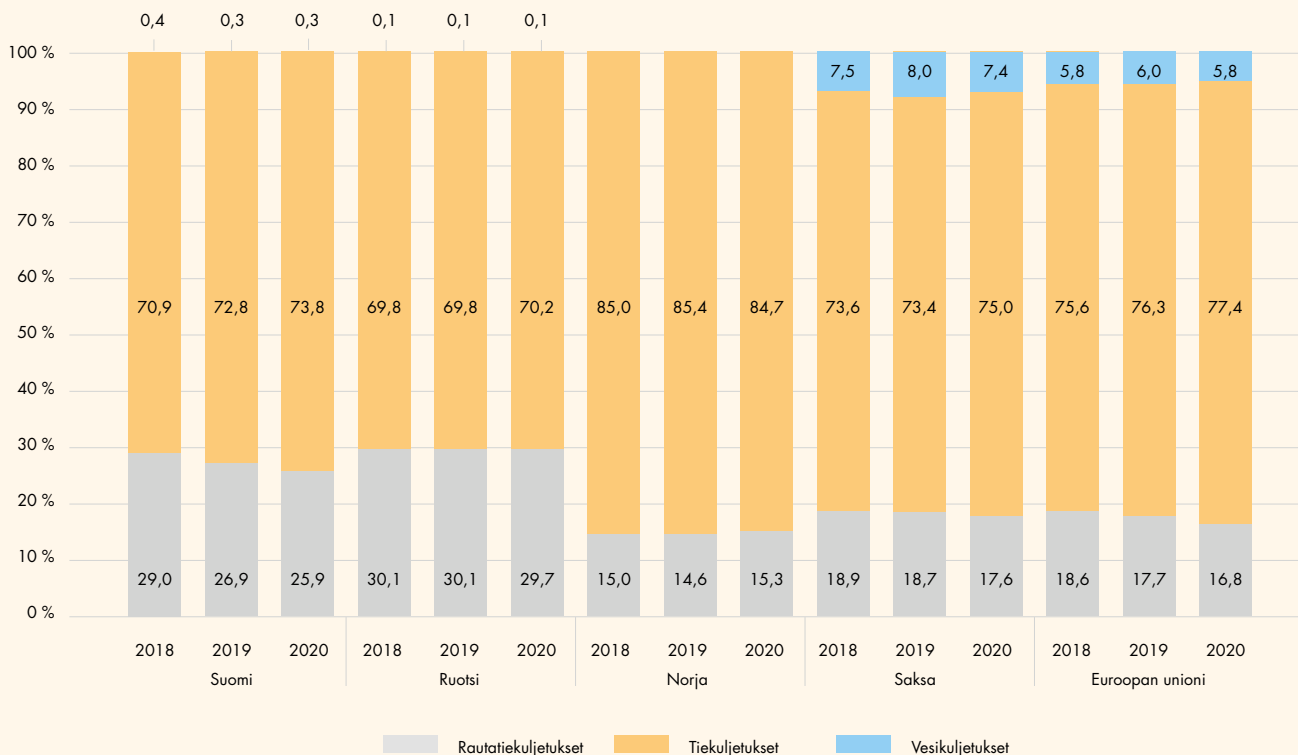
Kuljetusmuotojen osuudet kotimaan kuljetussuoritteesta



Rautateiden osuus EU-vertailussa on jo korkealla tasolla eikä sen lisääminen ole järkevää ohuiden tavaravirtojen vuoksi.

Vertailua eri maiden kesken

Tavarakuljetusten lajien prosentiosuudet maan tavaraliikenteestä



Kuljetusmuotojen osuus kotimaan kuljetussuoritteesta. Lähteet: Traficom. Lisätietoja: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/tavaraliikenne-suomessa>

Rahoituksen painopiste tiestöön

Kuljetussuoritteessa tiekuljetuksilla on merkittävin rooli, kun raide- ja vesikuljetusten osuus on yhteensä vajaa kolmannes tonnakilometreistä. Osaltaan tiekuljetusten osuuden nousua viime vuosikymmenen aikana selittävät muun muassa kuorma-autojen tieliikenteessä suurimman sallitun kokonaisuuden nosto 76 tonniin vuonna 2013 sekä rautatiekuljetuspalvelujen keskittäminen vain yli 10 vaunun vaunuryhmäkuljetuksiin ja kokojunakuljetuksiin. Myös yksittäisten suurten rautatiekuljetusvirtojen pienenemisellä on ollut vaikutusta osuuksien muutokseen.

Maantiekuljetukset ovat keskeisin osa kuljetusjärjestelmää ja yleisin tavarankuljetuksen muoto. Rautateiden osuus EU-vertailussa on jo korkealla tasolla eikä sen lisääminen ole järkevää ohuiden tavaravirtojen vuoksi. Tämä tavaravirtojen jakauma tulee ottaa huomioon tiestöä painottaen, kun kohdistetaan varoja väylien kunnossapitoon ja investointeihin.

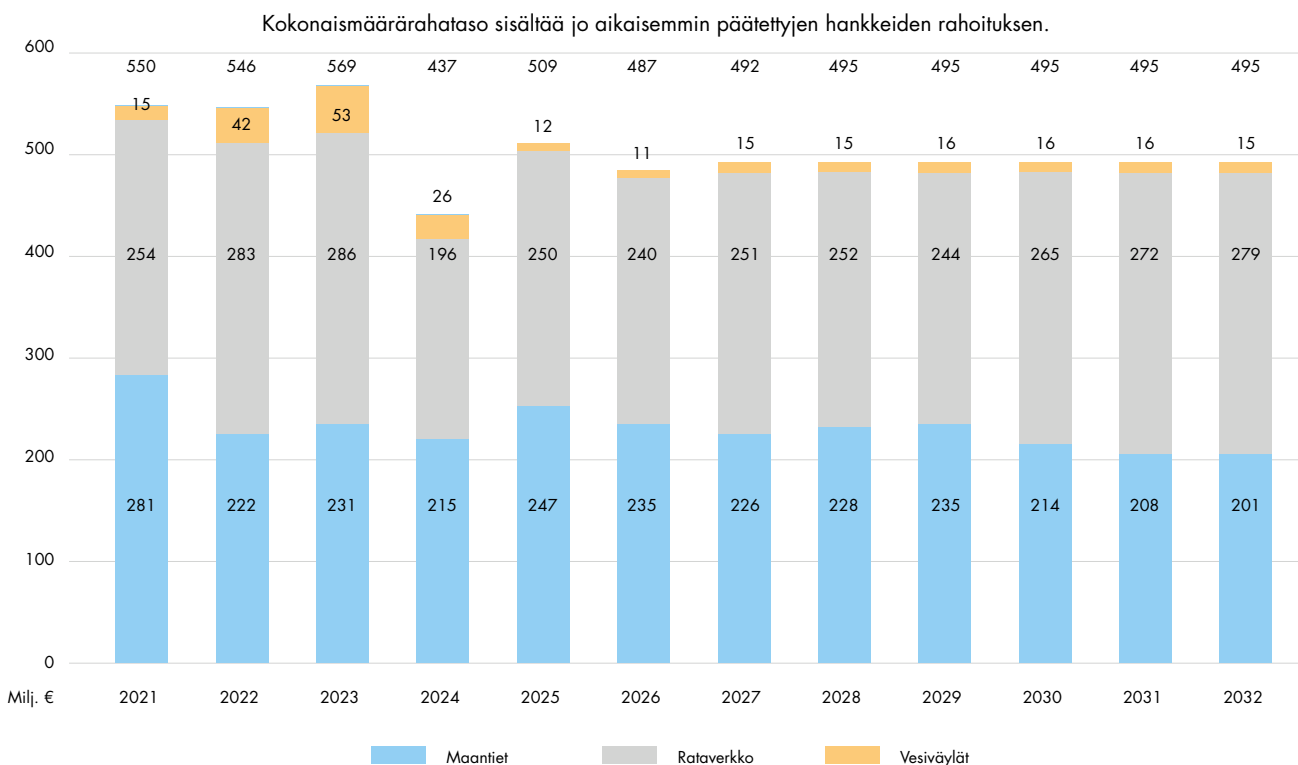
Tavaravirtojen jakauma tulee huomioida varoja kohdistettaessa.

Yleisyyteen vaikuttavat maantiekuljetuksen rooli muiden kuljetusmuotojen esi- ja jälkikuljetuksessa sekä Suomessa maantieteellisesti laajalle alueelle hajasijoittanut teollisuus ja asutus. Muihin kuljetusmuotoihin nähden maantiekuljetukset ovat helposti toteutettavia ja nopeita. Lisäksi ne mahdollistavat ovelta ovelle -kuljetukset.

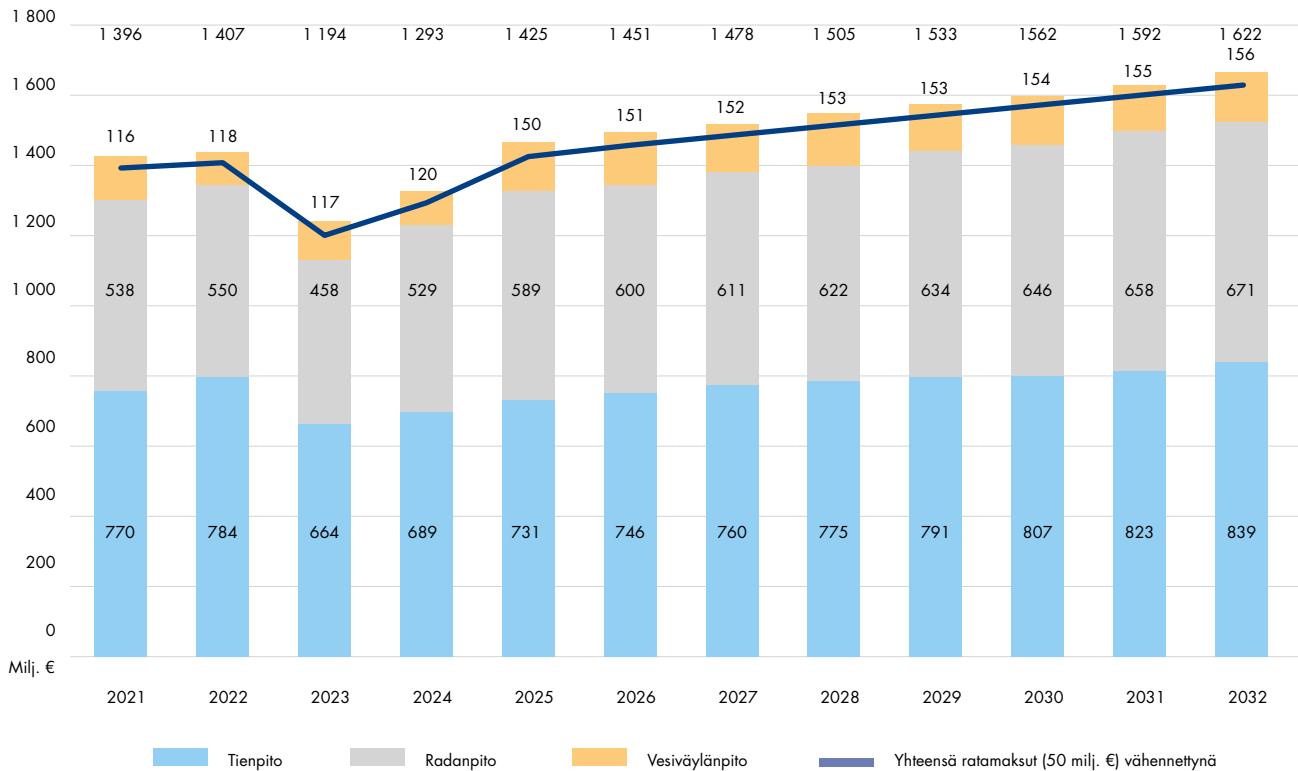
Voimassa olevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa rahoituksen painopiste on rataverkossa. Kehittämisrahasta 45 prosenttia kohdistuu tieverkolle ja 51 prosenttia raiteille. Vaikka vanhassa Liikenne 12 -suunnitelmassa tieverkon osuus kasvoi alun perin esitellystä luonnoksesta, tällainen rahanjako ei ole perusteltua elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen tarpeiden kannalta. Painopistettä on selkeästi muutettava tiestön suuntaan.

Vastaavasti perusväylänpidon rahoituksesta kohdistetaan maanteille 52 prosenttia, radoille 39 prosenttia ja vesiväylille 9 prosenttia. Rautateiden suhteellinen osuus perusväylänpidosta kasvaa vertailuvaihtoehtoon verrattuna kaksi prosenttiyksikköä ja maanteiden vastaavasti laskee kaksi prosenttiyksikköä. Tämä suuntaus tulee muuttaa siten, että maanteiden osuutta perusväylänpidon rahoituksessa on selvästi lisättävä.

Väyläverkon kehittämisen arvioitu kokonaismäärärahataso suunnittelukaudella väylämuodoittain



Perusväylänpidon arvioitu vuosittainen määrärahataso suunnittelukaudella väylämuodoittain



SKALin esitykset

- Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa linjataan kehittämisvarojen kohdistuvan 55-prosenttisesti tiestölle.
- Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa linjataan perusväylänpidon varojen kohdistuvan 60 prosenttisesti tiestölle.

Korjausvelkapaketti pysyväksi

Haasteena Suomen infrassa on tieverkon heikkenevä peruskunto ja väyliin kohdistuva korjausvelka. Jotta tiestön korjausvelka pysyisi edes nykytasollaan, eikä kasvaisi, pitäisi vuosittain päällystää vähintään 4 000 tiekilometriä. Vuoden 2022 päällystysmäärät jäivät 2300 kilometriin ja vuonna 2023 noin 1500 kilometriin. Kun hoito- ja ylläpitotoimenpiteitä ei kyetä tekemään oikea-aikaisesti, kasvaa kunnostus- ja peruskorjaustoimenpiteisiin tarvittava rahamäärä moninkertaiseksi.

Valtateillä jopa 300 miljoonaa raskaan liikenteen ajo-neuvokilometriä ajetaan huonokuntoisilla valtateillä. Teiden kunnossapidon taso vaikuttaa tien rakenteelliseen kuntoon.

Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Vuoden 2023 alussa korjausvelan määrä

on noin 4 miljardia euroa. Siitä maanteille kohdistuu 2,4 miljardia euroa, rautateille 1,6 miljardia euroa ja vesiväyliin 0,03 miljardia euroa. Tämä kehitys on tärkeää saada käännyksi, mikäli halutaan edistää liikenteen hiili-neutraaliutta, liikenneturvallisuudesta puhumattakaan.

Aiempien vuosien laskelmien kanssa vertailukelpoinen korjausvelan määrä vuoden 2023 alussa on noin 2 889 miljoonaa euroa. Siitä maanteille kohdistuu 1 667 miljoonaa euroa, rautateille 1 195 miljoonaa euroa ja vesiväyliin 27 miljoonaa euroa. Näissä luvuissa muun muassa yksikkökustannukset eivät vastaa nykyistä tasoa.*

- * Väyläomaisuuden kuntotila perustuu Väyläviraston keräämään tietoon väyläomaisuuden kunnosta.
- * Korjaustarve määräytyy kunnan alituksista suhteessa kuntokriteereihin.
- * Toimenpidevalinnat ja -kustannukset perustuvat nykyiseen käytäntöön.

Vaalikaudelle 2023–2027 hallitus on päättänyt väylien reilun puolen miljardin korjausvelkapaketista osana investointipakettia. Tästä korjausvelkapaketista 250 miljoonaa on budjetoitu vuodelle 2024 ja Väylävirasto tavoittelee siten 4000 kilometrin päällystysmäärää vuodeksi 2024.

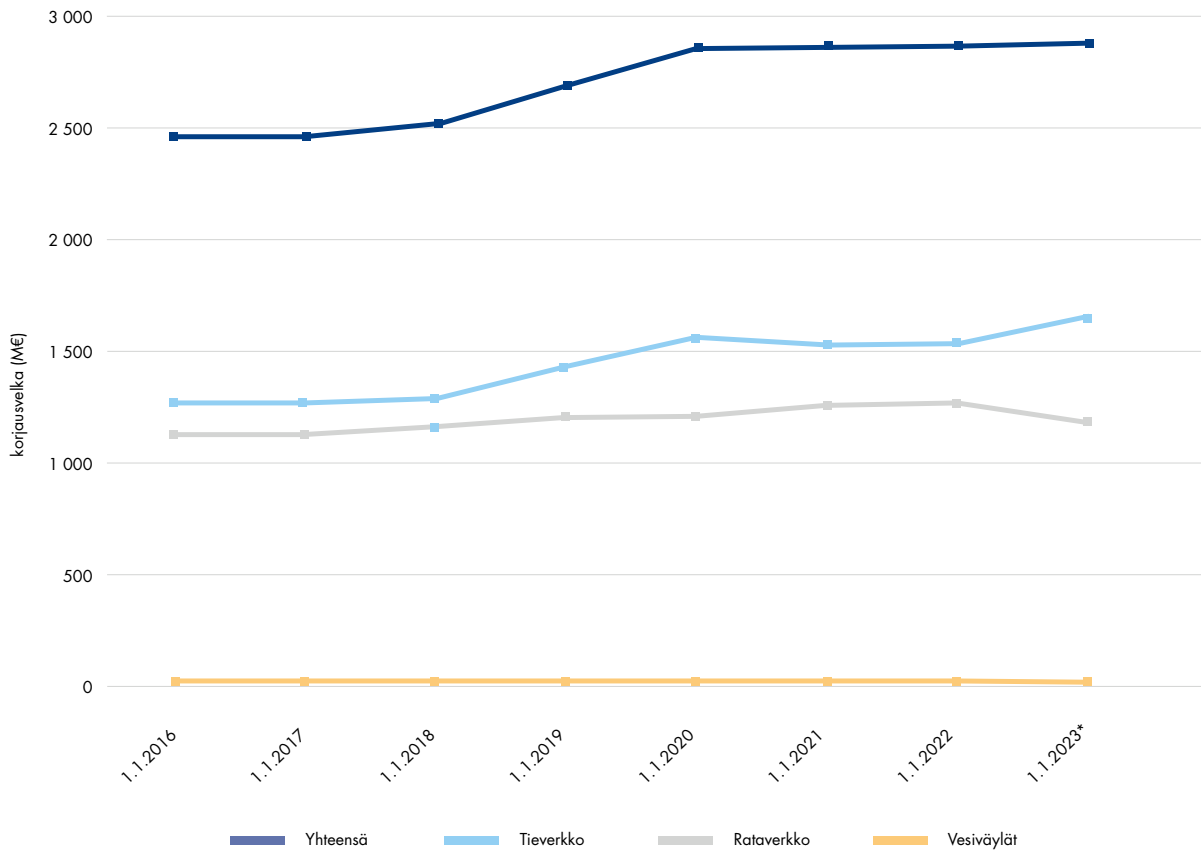
Kasvanut korjausvelka edellyttää, että korjausvelkapaketti vakioidaan myös seuraaville vaalikausille. Pitkällä aikavälillä velka on saatava kääntymään pienemmäksi ja tämä vaatii useiden hallituskausien työn.

Kasvanut korjausvelka edellyttää, että korjausvelkapaketti vakioidaan myös seuraaville vaalikausille.

SKALin esitykset

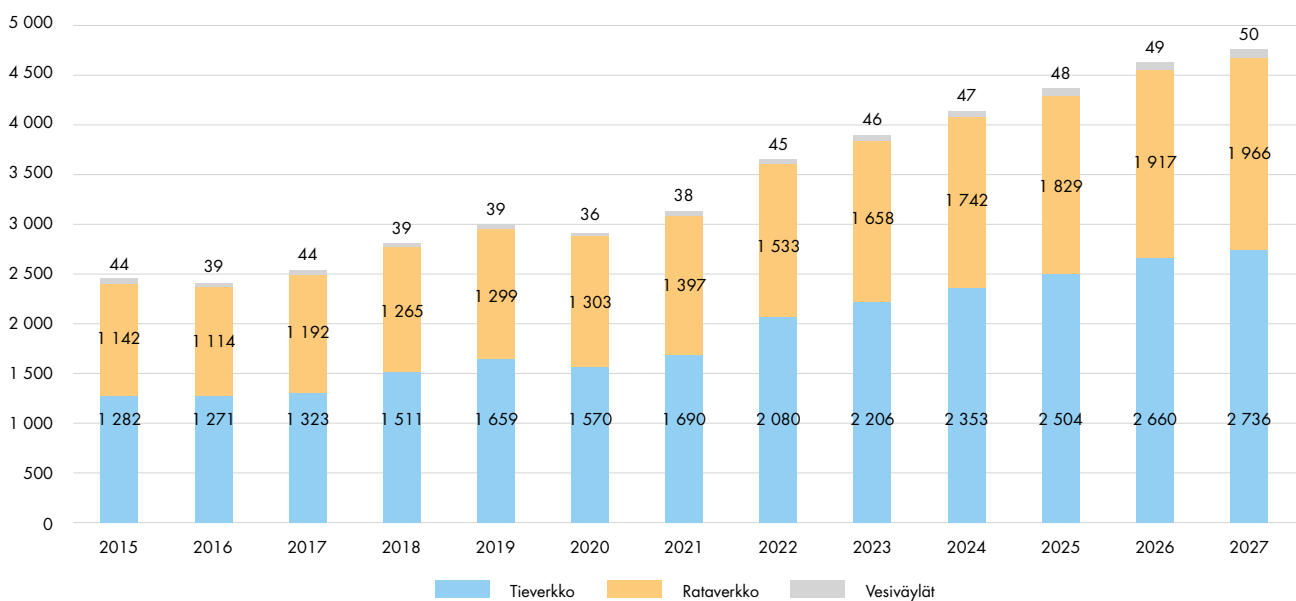
- Korjausvelan hoitoon 300 miljoonaa euroa vuosittain.
- Joka vuosi päällystettävä 4 000 kilometriä.

Korjausvelan kehitys väylämuodoinen vuosina 2016–2023



*) Aiempien vuosien kanssa vertailukelpoinen luku, jossa on mm. yksikkökustannukset eivät vastaa vuoden 2023 tasoa.

Korjausvelan historia ja ennuste 2023–2027 huomioitu kustannustason muutos (milj. €, lähde: Väylä)

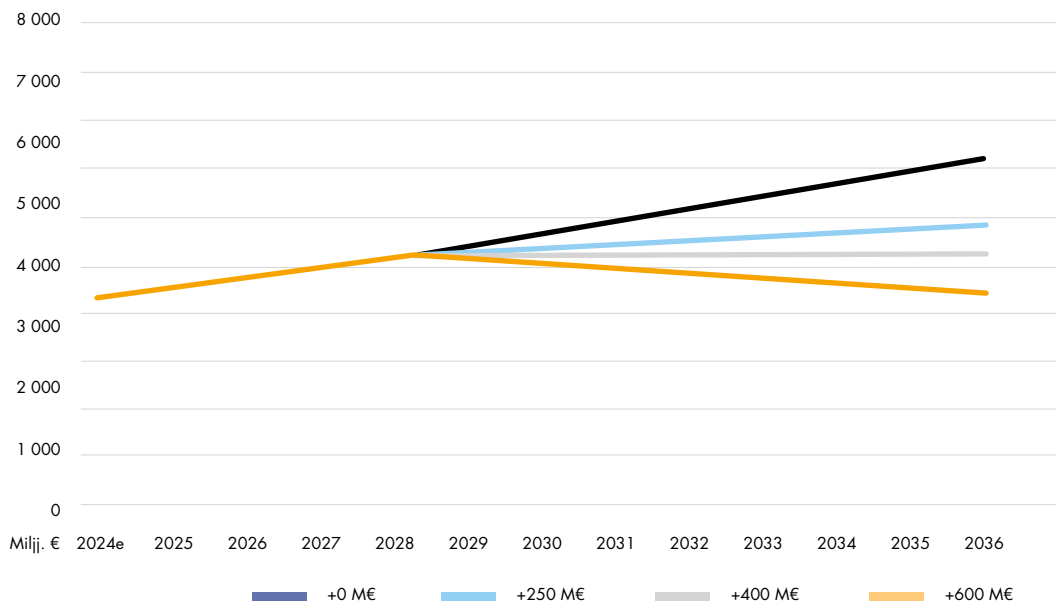


Lähde: Väylävirasto



Kuva: Akseli Muraja

Väylien korjausvelan kehitys perusväylänpidon eri rahoitusvaihtoehdoilla



Tiestön kunto varmistaa liikenneturvallisuuden

Voimassa olevassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa linjattiin, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteillä edistetään myös liikenteen turvallisuutta.

Näin ei käynyt. Liikenneturvallisuuden tavoite jäi voimassa olevassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa irralliseksi osaksi. Se jäi lähinnä vain viittaukseksi liikenneturvallisuusstrategiaan, johon ei kuitenkaan kirjattu varsinaista yhteyttä sisältöjen osalta liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Liikenneturvallisuuden merkitystä tulisi korostaa jo suunnitelman tavoitetasolla.

On tärkeää, että liikenneturvallisuus huomioidaan kaikissa uusissa tiehankkeissa, mutta tarvitaan myös erillisiä panoksia puhtaasti turvallisuusnäkökulmista, kuten keskikaiteiden laajempaa rakentamista. Keskikaiteiden avulla estetään kohtaamisonnettomuuksien syntyminen. Valta- ja kantateiden kohtaamisonnettomuudet ja alemmalla tieverkolla tapahtuvat suistumiset ovat olleet viime vuosien yleisimmät onnettomuustyyppit. On myös huomioitava, että tieliikennekuolemista noin 10 prosenttia on itsemurhia, jotka myös voidaan estää keskikaiteilla. Ongelma koskettaa erityisesti raskaan kaluston kuljettajia kyseisten onnettomuuksien vastapuolina.

Liikenneturvallisuuden merkitystä tulee korostaa jo suunnitelman tavoitetasolla.

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.

Liikenneturvallisuuden nollavision saavuttamiseksi tulisi määrittää toimenpiteet ja keinot, joilla visioon päästään. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee määrittää keinot parantaa liikenteen turvallisuutta.

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.

Liikenneturvallisuus huomioitava kaikissa uusissa tiehankkeissa.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun tulisi ottaa kantaa myös siihen, millaisia ajoneuvoja tulevaisuudessa on. Tämä vaikuttaa keskeisesti liikennejärjestelmän suunnittelutarpeisiin. Liikennejärjestelmään ei tule tuoda uusia ajoneuvotyyppisiä ilman asianmukaista vaikutustenarviointia.

Uuden ajokorttidirektiivin myötä on mahdollista, että Suomen tieliikenteeseen tuotaisiin uudentyylinen ajoneuvo, jota alaikäinen kuljettaja saisi kuljettaa B1 -kortilla. Rakenteellisesti tämän ajoneuvon nopeus olisi rajattu, jolloin se jäisi auttamattomasti suuremmilla nopeuksilla kulkevan henkilöautoliikenteen sekä erityisesti raskaan liikenteen ajoneuvojen esteeksi ja hidasteeksi tielle. Tämä aiheuttaisi merkittäviä ongelmia liikenteen sujuvuudelle ja turvallisuudelle, varsinkin jos näitä ajoneuvoja aletaan käyttää pidempiin siirtymiin väylillä, joilla ohitusmahdollisuudet ovat rajalliset.

SKALin esitykset

- Liikenneturvallisuuden merkitystä tulee korostaa jo suunnitelman tavoitetasolla.
- Turvallisuus on huomioitava kaikissa uusissa tiehankkeissa.
- Keskikaiteiden määrä tiestöllä on lisättävä.
- Liikennejärjestelmään ei tule tuoda uusia ajoneuvotyyppisiä ilman asianmukaista vaikutustenarviointia.



Kuva: Akseli Muraaja

Hyväkuntoinen tiestö on tehokas päästövähennyskeino

Voimassa olevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa päästövähennystavoitteiden osalta on keskitytty lähinnä energiatehokkuuteen, joka on itsessään tärkeä asia. Silti erityisesti väyliin keskittyvässä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee huomioida tiestön kunto ja hyödyntää se merkittävänä päästövähennyskeinona.

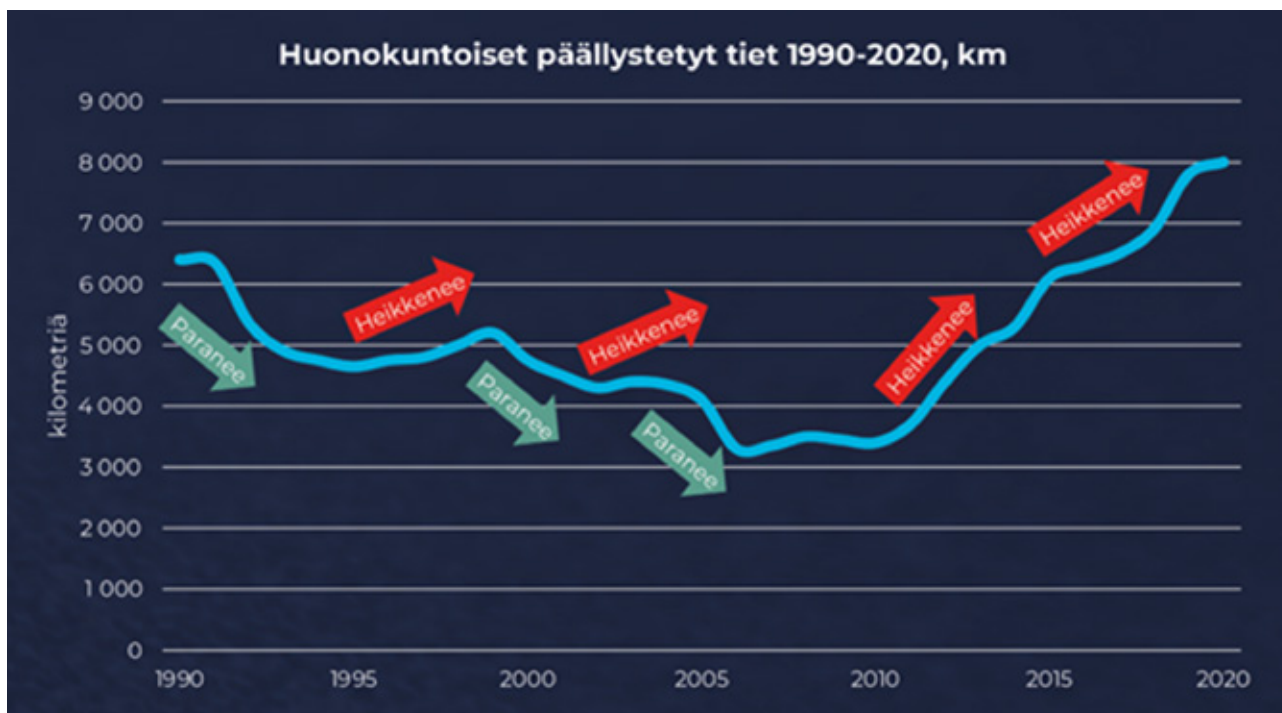
Tiestön kunnan vaikutuksille tulee asettaa selkeät päästövähennystavoitteet ja suunnitelmassa tulee osoittaa resurssit tavoitteiden saavuttamiseen. Tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossapidolla on arvioitu voitavan alentaa maantiiliikenteessä syntyviä hiilidioksidipäästöjä henkilöautoilla 2,0 prosentilla, pakettiautoilla 2,5 prosentilla ja kuorma- ja linja-autoilla 5,0 prosentilla.

Tasaisempi tien pinta ja talvikunnossapidon parantaminen edellyttävät merkittävää lisäystä tien kunnossapidon rahoitukseen. Samalla parannetaan liikenneturvallisuutta ja vähennetään ajoneuvojen huolto-, polttoaine- ja rengaskustannuksia merkittävästi.

Tiepäällysteen epätasaisuus, päällystevauriot ja urautuminen lisäävät merkittävästi polttoainekulutusta. Polttoainekulutuksen kasvu johtuu huonokuntoisen ja karkean tien pinnan aiheuttamasta suuremmasta vierintävastuksesta sekä epätasaisen pinnan aiheuttamasta ylimääräisestä hidastusten ja kiihdytysten tarpeesta. Ne lisäävät polttoainekulutusta erityisesti raskaassa liikenteessä, jossa vierintävastuksen merkitys kulutukseen on suuri.

Myös talvikunnossapidolla on suuri vaikutus polttoainekulutukseen ja päästöihin. Sohjoinen tienpinta saattaa jopa kaksinkertaistaa yhdistelmäajoneuvon polttoainekulutuksen.

Sujuva liikenne on tehokas keino vähentää päästöjä.



Väyläviraston seurannan mukaan jopa 8 000 km tiestöstä on huonokuntoista tai erittäin huonokuntoista. Määrä on suurempi kuin kertaakaan 30 vuoteen ja kasvanut merkittävästi 2010-luvulla. Heikkenemisen ennakoidaan jatkuvan lähes kiihtyvällä tahdilla mm. kustannusten nousun seurauksena. Lähde: Selvitys: Kuorma-autokuljetusten energiakulutuksen ja hiilidioksidin vähentäminen tie- ja liikenneteknisin toimenpitein. SKAL ja WSP Finland Oy.

WSP Finland Oy:n ja Destia Oy:n asiantuntijat tekivät SKALin toimeksiannosta selvityksen tieteknistien ominaisuuksien sekä liikenneteknisten ja kunnossapidon toimenpiteiden vaikutuksista kuorma-autokuljetusten CO₂-päästöjen määrään. Selvityksessä tarkasteltiin tie- ja liikenneteknisten toimenpiteiden vaikutusta kuorma-autoliikenteen energiankulutukseen ja hiilidioksidin määrään.

Selvitys osoittaa, että tiestön kehittämisellä on saavutettavissa merkittäviäkin liikenteen päästövähennyksiä. Lisäksi tieverkon parantamisella on vaikutusta matka-aikaan, joka on tärkeä kuljetusten suunnittelun ja resurssien käytön optimoinnin elementti. Tämä edellyttää resurssien lisäämistä niin perustienpitoon kuin tiestön kehittämiseen.

Tien hyvä pintakunto on taloudellisen liikenteen edellytys. Valtateillä jopa 300 miljoonaa raskaan liikenteen ajoneuvokilometriä ajetaan huonokuntoisilla valtateillä. Kaikki tieluokat huomioiden raskas liikenne operoi 500 miljoonaa ajoneuvokilometriä huonokuntoisella tieverkolla. Raskaan liikenteen liikennesuorite on suuri, koska operointialueena on koko Suomi, ympäri vuoden ja kaikkina vuorokauden aikoina.

Selvitys osoittaa, että sujuva liikenne on avain kuorma-autoliikenteen energiankulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Suurimmat polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähenemät saavutetaan liikenteen sujuvuutta parantamalla.

Tässä esimerkkejä:

- Tien mäkisyys yhdistettynä pistemäisiin nopeusrajoituksiin voi lisätä polttoaineenkulutusta yli 30 prosenttia.
- Taajaman läpi kulkevan tien tai valoliittymiä sisältävän reitin korvaaminen tasaisen ajonopeuden mahdollistavalla ohitustiellä voi tuottaa 30–40 prosentin hiilidioksidipäästöjen vähenemää ja matka-ajan säästöjä.
- Tasainen nopeus on energiatehokkainta ja suurten kokonaismassojen vuoksi raskaalle liikenteelle erityisen suuri merkitys.
- Tieverkon parantamisella on vaikutusta matka-aikaan, joka on tärkeä kuljetusten suunnittelun ja resurssien käytön optimoinnin elementti.

SKALin esitykset

- Tiestön kunnan vaikutukset päästövähennyksiin tulee huomioida ja asettaa tiestön kunnolle selkeät päästövähennystavoitteet.
- Suunnitelmassa tulee osoittaa resurssit näiden päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen
- EU-rahoitus hyödynnettävä maksimaalisesti

EU-rahoitus hyödynnettävä maksimaalisesti

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja sen toimeenpanossa on huomioitava 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. Tämänhetkiselä verkkojen parantamisvauhdilla ei olla saavuttamassa TEN-T-asetuksen mukaisia tavoitteita.

TEN-T-asetus edellyttää muun muassa koko verkkoon sovellettavat, kaikkia liikennemuotoja koskevat, korkeatasoiset infrastruktuuri vaatimukset sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurilla varustetut turvalliset ja valvotut pysäköintialueet ammattikuljettajille.

Mikä on TEN-T?

Euroopan laajuisella liikenneverkolla (TEN-T) pyritään luomaan koko EU:n kattava rautatie-, sisävesi-, lähimerenkulku- ja maantieverkosto, joka yhdistää suuret kaupungit, satamat, lentoasemat ja terminaalit. TEN-T-verkko koostuu kahdesta tasosta: vuoteen 2030 mennessä rakennettavasta ydinverkosta (core network) ja vuoteen 2050 mennessä rakennettavasta kattavasta verkosta (comprehensive network). Verkon tavoitteena on turvallinen ja kestävä EU:n liikennejärjestelmä, joka edistää tavaroiden ja ihmisten saumatonta liikkumista.

EU-rahoituksella pitää mahdollistaa investoinnit suomalaisiin tiehankkeisiin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee huomioida, että kehittämisspanostuksia on laitettava erityisesti maantieverkolle ja myös liikenneverkon ja pääväyläasetuksen mukaiselle keskeiselle tiestölle.

Muutostekijöitä ovat Suomen ja sen lähialueiden heikentynyt kansainvälinen saavutettavuus, Suomen logistinen asema ja huoltovarmuus, NATO-jäsenyyden myötä tulevat sotilaallisen liikkuvuuden yhteystarpeet, Venäjän rajan sulkeutuminen sekä sen vaikutukset logistiikkaan ja Itä-Suomeen, vihreän siirtymän teolliset investoinnit ja ilmastonmuutos.

Yhtenä esimerkkinä TEN-T-verkolla olevista puutteista on E18-väylällä oleva Raision kohdan sekä Raisio–Naantali-välin parantaminen. Nämä ovat myös osa yleiseurooppalaista ydinverkkokäytävää. On huolehdittava siitä, että TEN-T-verkkoon kuuluvan tiestön taso ja kunto vastaavat vaatimuksia, erityisesti ydinverkon osalta tavoitevuoteen mennessä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoituksessa tulee käyttää myös EU-rahoitusta. Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility, CEF) tarjoaa rahoitustukea liikenne-, energia- ja tietoliikenneverkkojen kehittämiseen. Rahoitus perustuu nk. CEF-asetukseen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus Verkkojen Eurooppa –väli-neestä) ja TEN-T-asetukseen sekä CEF-liikenne työohjelmaan, joka tarkentaa CEF-asetusta ja määrittää ohjelman painopisteitä.

Liikenteen alalla Verkkojen Eurooppa -välineellä tuetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon rakentamista ja nykyaikaistamista sekä TEN-T:n mukauttamista siviili- ja sotilaskäyttöön. CEF-rahoitus on huomioitava tasapuolisesti liikennemuotojen kesken. Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden osuutta Suomen osalta nostettava geopoliittiseen asemaan perustuen ja EU-rahoituksella pitää saada mahdollisuus investoida myös suomalaisiin tiehankkeisiin.

Taukopaikat eurooppalaiselle tasolle

Raskaan liikenteen taukopaikkojen puute on jatkunut pitkään ja liikenteen lisääntyessä tilanne on huonontunut. 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.

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.

Taukopaikoilla on keskeinen rooli kuljetustehtävien koordinoimisessa. Ne tarjoavat mahdollisuuden pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan parantaa kuljetusten tehokkuutta ja hyödyntää kaluston mitat ja massat mahdollisimman hyvin. Ajoneuvojen ja kuormayksiköiden käsittelyalueita tarvitaan erityisesti lähellä kaupunkeja ja terminaaleja.

Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan parantaa kuljetusten tehokkuutta.

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. Raskaan liikenteen taukopaikat ovat osa tätä verkkoa.

Euroopan komissio antoi ehdotuksen uudeksi asetukseksi TEN-T-suuntaviivoista joulukuussa 2021. Sen mukaan TEN-verkoilla on oltava levähdysalueita 60 kilometrin välein ja turvallisia (Safe and Secure Truck Parking Area, SSTPA) rekkaparkkeja 100 kilometrin välein. Ydinverkolle aikarajaksi jäsenvaltioille on asetettu vuosi 2030 ja kattavalle verkolle vuosi 2050. Asetusehdotus ja siihen sisältyvä vaatimus turvallisista rekkaparkkeista on edelleen käsitteilyssä.

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 Pohjoismaissaakin vain muutama. Turvalliset pysäköintialueet tulee sertifioida riippumattoman tahon toimesta.

Taukopaikat huomioitava jo MAL-sopimuksista lähtien.

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. Verkoston kehittämisessä haasteena on ollut se, että kuntien näkökulmasta taukopaikat ovat tilaa vieviä eivätkä ne tuota kovinkaan paljon verotuloja. Maakuntakaavoituksen näkökulmasta alueet nähdään pitkällä aikavälillä vähemmän kiinteinä kuin esimerkiksi raideliikenteen varikot. Siksi niitä ei ole otettu mukaan maakuntakaavoihin.

Väyläviraston raskaan liikenteen taukopaikkaverkon kehittämissuunnitelma

Väylävirasto tilasi WSP Finlandilta taukopaikkaverkosta koskevan selvityksen, jota ohjasi Väyläviraston lisäksi työryhmä, jossa SKAL oli mukana. Raskaan liikenteen taukopaikkaverkon kehittäminen on luonteeltaan jatkuvaa, useiden osapuolien yhdessä toteuttamaa pitkäjänteistä toimintaa, jossa sovitetaan yhteen tarpeita ja resursseja. Kehittämissuunnitelmaraportin mukaan suunnitelma on vasta lähtökohta tälle toiminnalle.

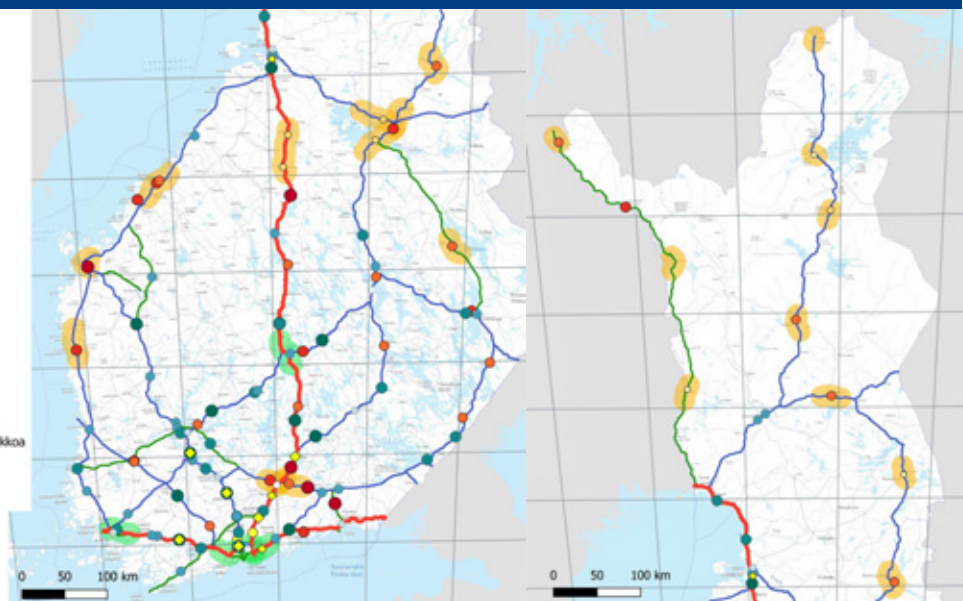
Raportin laatimista ohjannut asiantuntijatyöryhmä ehdottaa, että tulisi muodostaa valtakunnallinen taukopaikkaverkon kehittämisryhmä. Sen tehtävänä olisi seurata raskaan liikenteen taukopaikkojen palveluiden kehittymistä ja muodostaa yhteinen näkemys kehitettävistä kohteista. Vuosittain laadittavassa yhteenvetoraportissa todettaisiin taukopaikkaverkossa tapahtunut kehitys ja mahdolliset merkittävät muutokset toimintaympäristössä. Lisäksi esiteltäisiin suuntaviivat tulevalle toiminnalle ml. ehdotus kohteista, joissa taukopaikkojen toteuttamista tulisi edistää seuraavan vuoden aikana. Ehdotettua kehittämisryhmää ei ole toistaiseksi perustettu.

Olenainen kysymys verkon kehittämisessä on määrittää malli kustannusten jakamiseksi eri osapuolten kesken. Palveluja on nyt tarjolla siellä, missä niitä on taloudellisesti kannattavaa järjestää. Jatkossa palveluja on järjestettävä myös kohteissa, joissa joko kohteen ohittava henkilöautoliikenne on liian pientä synnyttääkseen kannattavaa toimintaa, tai palveluja ja tilaa tarjotaan kohdennetusti vain raskaalle liikenteelle.

Kuvassa esitetty tarvealuekartta toimii lähtökohtana tie-suunnitelmien yhteydessä tehtävälle kehittämiselle, mutta rinnalla on syytä tehdä myös ajantasaisiin käyttäjämääriin perustuvaa dynaamista kehittämistä.

Taukopaikat päätieverkolla ja tunnistetut tarvealueet

- Nykyiset palvelualueet (paikkamäärä)
 - ◆ >25
 - ◆ 15-25
 - ◆ 5-15
- Taukopaikat avoinna 24 h (paikkamäärä)
 - 0
 - <5
 - 5-10
 - 5-15
 - 15-25
 - >25
- Taukopaikat ei 24h (paikkamäärä)
 - 0
 - <5
 - 5-10
 - 5-15
 - 15-25
 - >25
- Suunnitella oleva palvelualue
- TEN-T ydinverkko
- TEN-T kattava verkko
- Maanteiden pääväylät, jotka eivät ole osa TEN-T verkkoa
- 100 km raudukko
- Tarvealue_aukio
- Tarvealue_pysäköintialue



SKALin esitykset

- Erityyppiset taukopaikat osana tavarankuljetusten infraa huomioidaan aiempaa vahvemmin liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelussa.
- Myös pienempien taukopaikkojen ja levähdysalueiden sekä perävaunun jättöpaikkojen tarve arvioidaan kattavasti muiden liikenteen kehittämishankkeiden yhteydessä jo suunnitteluvaiheessa.
- Erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla perävaunun tilapäisiin pysäköintipaikkoihin panostetaan liikenneturvallisuuden ja ympäristöpäästöjen nimissä.

- Taukopaikka-asia otetaan vahvasti esiin kaupunkiseutujen MAL-sopimuksissa. Koska kyse on seudullisesta haasteesta, sitoudutaan ja osoitetaan rahoitusta sen ratkaisemiseen seudullisissa MAL-sopimuksissa.
- MAL-sopimukseen on kirjattava konkreettiset toimenpiteet ja lukumääräiset tavoitteet esim. uuden pysäköintikapasiteetin toteuttamiseksi aiemmin laadittuihin tarveselvityksiin pohjautuen.
- Uusien raskaan liikenteen taukopaikkojen ja nykyisten palvelualueiden laajentamiseen on kohdistettava rahoitusta.
- TEN-T-verkkoa koskevat vaatimukset taukopaikkojen osalta tulee yhteensovittaa AFIR-asetusehdotuksen vaatimukseen uusien käyttövoimien jakeluinfran toteuttamisesta.



Uusiutuvat käyttövoimat huomioitava

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.

Suomen tulee varmistaa, että tavaraliikenteen uusiutuviin käyttövoimiin siirtymistä edellyttävä jakeluinfra toteutetaan.

Tulevaisuudessa nähdään todennäköisesti hyvin moninaisia latauspaikkoja. Yritysten omien tilojen ohella lataus voi tapahtua terminaaleissa sekä tien päällä pikalatauspisteissä.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko on huomioitava liikennejärjestelmän kehittämisessä ja maankäytön suunnittelussa kaavoituksesta alkaen. Erityisen tärkeässä roolissa ovat tavaraliikenteen keskeiset kuljetusväylät. Synergiaedut taukopaikkaverkoston ja uusien käyttövoimien jakeluinfran yhdistämisessä tulee huomioida myös jatkossa.

Hallitus päätti budjettiriihessä, että investointiohjelman Puhtaan energian Suomi kärkihankkeet kokonaisuudesta osoitetaan 10 miljoonan euron valtuus julkisen liikennesähkön ja -kaasun lataus- ja tankkausinfrastruktuurin edistämiseen sekä 9,5 miljoonaa euroa asuinrakennusten latausinfra-avustuksiin. Nämä ovat kuljetusyritysten näkökulmasta tärkeitä linjauksia. Suomen tulee varmistaa, että tavaraliikenteen uusiutuviin käyttövoimiin siirtymistä edellyttävä energian jakeluinfra toteutetaan.

Pienyritysvaltaisuuden takia se, että yrityksillä säilyvät toimintaedellytykset, on myös hyvin merkittävä huoltovarmuuskysymys. Se mahdollistaa, että kuljetusala on elinvoimainen ja pysyy kotimaisessa omistuksessa myös tulevaisuudessa.

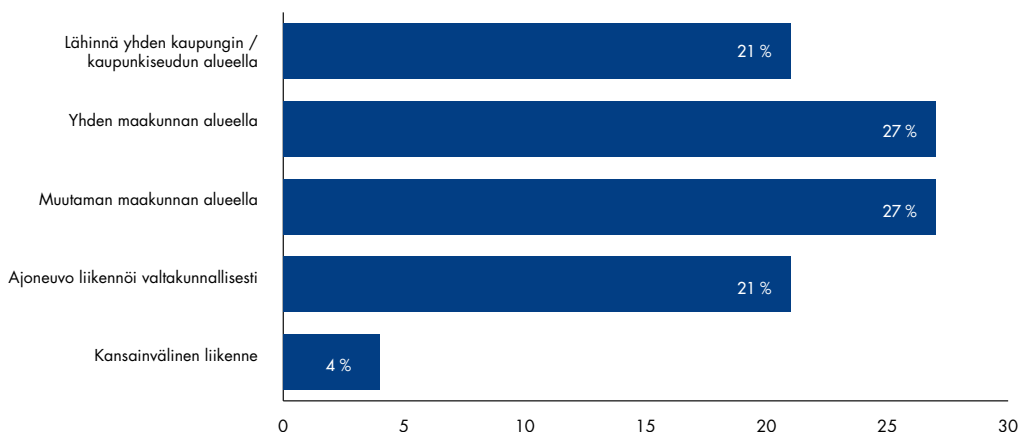
Jakeluinfra on kalustoinvestointien edellytys

Pitkämatkaisen tavaraliikenteen jakeluinfra on huomattavasti haastavammissa roolissa. Henkilöautojen osalta latauksen toteutus on yksinkertaisempi toimenpide niin omakotitaloissa kuin asunto-osakeyhtiöissäkin parkkipaikojen yhteydessä. Lisäksi latauspalveluja on syntynyt kauppakeskusten, huoltoasemien ja monien muiden paikkojen yhteyteen, joissa luontaisestikin käydään autoilla.

SKALin käyttövoimakysely 2022

Kaasu- ja sähkökuorma-autoja käytetään tällä hetkellä varsin tasaisesti sekä kaupunkiseutujen paikallisissa kuljetustehtävissä, että koko maan kattavassa liikenteessä. N=48.

Mikä on ajoneuvon käyttöalue?



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. Tällä hetkellä Suomessa on 14 nesteytetyn kaasun tankkausasemaa. Se on auttamattoman vähän raskaan liikenteen tarpeisiin.

Latausinfraan toteuttamisessa optimaalinen sijainti on tavaraliikenteen reiteillä, eikä synnytä turhaa liikennettä pitkien reiteiltä poikkeamien takia. Lisäksi on tarkasteltava myös sähkön saantia -sähköverkon osalta järkevin kustannuksin.

Nesteytettyä biokaasua käyttävien kuorma-autojen kohdalla investointien yhdeksi keskeiseksi esteeksi on noussut puutteellinen jakeluinfra. Toistaiseksi sekä kaasun ja erityisesti raskaimmalle liikenteelle soveltuvan nesteytetyn kaasun sekä raskaalle liikenteelle soveltuvan sähkön jakeluinfrat ovat erittäin puutteellisia ja tämä heikentää mahdollisuuksia sähkö- ja kaasujoneuvoihin investointeihin.

Pitkän matkan tavaraliikenteessä julkinen lataus- ja jakeluinfra on edellytys uusiin käyttövoimiin siirtymiselle ja kalustoinvestoinneille. Kuljetusalan pienyritysvaltaisuuksien (86 % kuljetusalan yrityksistä on 1–5 ajoneuvon yrityksiä) ja kuljetustoiminnan luonteen (kuljetusreitit ja -tarpeet vaihtelevat ja ovat moninaisia) vuoksi yritysten itsensä hankkima latausinfra ei yleensä ole mahdollinen.

Lataus- ja jakelupaikkojen sijainti on suunniteltava hyvin

Lähtökohtaisesti on hyvä muistaa, että vielä pitkään ylivoimaisesti suurin osa raskaasta liikenteestä kulkee dieselillä. Kaikissa tapauksissa sujuva liikennöinti vähentää energian tarvetta ja päästöjä. Myös dieselkaluston tankkausasteiden liikenteen sujuvuuteen on jatkossakin kiinnitettävä huomiota.

Latausinfraan sijoittamisessa keskeistä on hyvä saavutettavuus raskaan liikenteen näkökulmasta. Kuljetukset suuntautuvat ympäri Suomen ja tämän vuoksi ei tavaraliikenteessä riitä kaupunkiseutujen linja-autoliikenteen tavoin, että yritys investoi latausinfraan omalla varikollaan. Tarvitaan yleisessä käytössä olevaa latausinfraa kuljetusreitien varrelle, jotta sähköiseen kuljetuskalustoon on realistista lähteä investoimaan.

Pitkämatkan liikenteen osalta on ensiarvoisen tärkeää yhteensovittaa latausalueiden sijainnit kuljettajien taukoalueisiin ja taukovyöhykkeisiin. Yleisesti kaupunkiseutujen sisäntuloväylillä on suuri kysyntä taukopaikoille ja raskaan liikennettä palvelevat yön yli pysäköintialueet ovatkin useimmiten hyvin kuormittuneita. Nämä sijainnit ovat myös luontevia latausinfraan ja muiden fossiilittomien käyttövoimien jakeluinfran sijoittumispaikkoja.

Tavaraliikenteen sähköistyminen tulee vaatimaan nopeita ja tehokkaita latauspaikkoja tienvarsilataukseen kuljettajan taukojen ajaksi sekä hitaamman ja samalla edullisemmän latauksen mahdollistavia latausasemia mm. pidempien vuorokausilepojen ajaksi.

Jakeluinfra- sekä taukopaikkaverkostoa tuleekin tarkastella samanaikaisesti. Latausverkostoa koskevia vaatimuksia säätelevä AFIR-asetus tulee edellyttämään raskaan liikenteen latausinfraan toteuttamista sekä ydin- että kattavalle TEN-T-verkolle. Samanaikaisesti EU-tasolla on asetettu myös taukopaikkoja koskevia vaatimuksia verkoille.

Näitä vaatimuksia tulee tarkastella nyt yhtäaikaisesti. Siten on saavutettavissa myös monipuolisia synergiaetuja. Kuljettajan taukopaikkojen ja ajoneuvon latausalueiden sijoittamisen yhteensovittaminen on tärkeää paitsi kuljetustalouden myös maankäytön tehokkuuden kannalta.

Jakeluinfra on maankäyttökysymys

Selkeä ja luotettava näkyminen jakeluinfran toteutumisesta on kalustoinvestoinneille ja siten tavaraliikenteen päästöjen vähentämiseksi oleellinen lähtökohta. Raskaan liikenteen latausinfraan 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 – mahdollisesti maakuntakaavatasosta alkaen. Tähän tarvitaan julkisen ja yksityisen tahon tiivistä yhteistyötä. Alkuvaiheessa myös julkisen tahon tukea, kun markkinaa ei juuri ole olemassa.

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. Hallitusohjelmaan on kirjattu, että tavaraliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko huomioidaan liikennejärjestelmän kehittämisessä ja maankäytön suunnittelussa kaavoituksesta alkaen.

SKALin esitykset

- Jakeluinfratarve tulee huomioida yhä vahvemmin maankäytön ja liikennejärjestelmän alueellisessa suunnittelussa.
- Luotettavaan ja kattavaan latausinfraan on tehtävä merkittäviä panostuksia myös julkiselta taholta.
- AFIR-asetusehdotuksen vaatimukset uusien käyttövoimien jakeluinfran osalta on toteuttava.
- Synergiaedut taukopaikkaverkoston ja uusien käyttövoimien jakeluinfran yhdistämisessä tulee huomioida.
- Uusien käyttövoimien jakeluinfra on toteutettava raskaan liikenteen tarpeiden mukaisesti paikkoihin.



Kuva: Shutterstock

Teiden talvihoito kuntoon

SKAL selvitti kuljetusbarometrissaan 2023 yrittäjien näkemyksiä tiestön talvikunnossapidosta. Peräti 641 vastanneen yrittäjän näkemys oli selvä: 54 prosenttia on sitä mieltä, että talvihoito ei ole päteilläkään riittävän hyvällä tasolla.

Kuljetusbarometrissa kysyttiin niistä muutostekijöistä, joita kuljetusyrittäjät tunnistavat 5–10 vuoden sisällä ja jotka vaikuttavat eniten yrityksen tulevaisuuteen – hyvässä tai pahassa. Vastaja sai valita viisi merkittävintä muutostekijää ja seuraavat muutostekijät nousivat:

Kuljetusyrittäjät näkevät tässä kyselyssä suurimpana tulevaisuuden haasteena teiden kunnan ja hoidon. Esimerkiksi alkuvuonna 2023 SKALiin raportoitiin normaalia enemmän siitä, että tiestön talvihoidon toimenpiteet ovat epäonnistuneet. Kuljetusyrittäjät kertoivat tilanteista, joissa laatutaso tien päällä ei ole vastannut sitä, mitä tien merkitys tai sen laatuluokitus edellyttäisi. Kuljetuksia jäi toimittamatta perille ja liukkauden takia tapahtui myös onnettomuuksia.

On selvää, että joskus olosuhteet ovat suorastaan mahdollottomia ja yksinkertaisesti kalusto ei riitä. Silloin myös tielläliikkujan pitää ymmärtää olosuhteet ja tarvittaessa pysähtyä. Kenenkään ei pidä jatkaa ajamista omaa ja

muiden liikenneturvallisuutta uhmaten. Talvihoidon on näytävä entistä vahvemmin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Talvihoidon parantamiseksi tulee myös tienhoitourakoiden kokoa tarkastella ja olla valmius myös urakkakokojen pienentämiseen. Hankintalain hengen mukaisesti teiden hoitourakoissa tulee pyrkiä siihen, että hankinnat toteutetaan tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina ja siten, että pienet ja keskiuuret yritykset pääsevät tasapuolisesti muiden tarjoajien kanssa osallistumaan tarjouskilpailuihin. Hankintalain tavoitteena on mm. tehostaa julkisten varojen käyttöä sekä turvata yritysten ja muiden yhteisöjen tasapuoliset mahdollisuudet tarjota tavaroita, palveluja ja urakoita julkisten hankintojen tarjouskilpailuissa.

Olosuhteissa on suurta alueellista vaihtelua, Etelä-Suomen olosuhteet ovat muuttuneet.

Mitä sellaisia muutostekijöitä tunnistat seuraavien 5-10 vuoden aikana, jotka vaikuttavat eniten kuljetusyrityksesi tulevaisuuteen – hyvässä tai pahassa? Valitse viisi merkittävintä muutostekijää.



Talviteolosuhteissa on suurta alueellista vaihtelua. Talvi on erilainen pohjoisessa kuin etelässä. Rannikkoalueilla päivän tai kaksi kestävä lumisateet ovat usein todella runsaita. Auruskaluston mitoitus "normaalin" talven mukaan ei tarjoa riittävää kapasiteettia hoitaa näitä talvihoidon tilanteita. Talvihoidon järjestämisessä pitää olla toimiva varautumisjärjestely tämänkaltaisiin olosuhteisiin. Yhteiskuntaa ei voi pysäyttää pariin päiväksi lumisateiden päättymistä odotellessa.

Ilmaston muuttuminen on aiheuttanut routavaurioiden merkittävää kasvua. Lämpötilat vaihtelevat yhä suuremman osan talvea, etenkin Etelä-Suomessa. Koska alueen liikennemäärät- ja suoritteet ovat valtakunnan suurimmat, aiheuttaa tämä merkittävää lisätarvetta liukkauden tehokkaammalle torjunnalle. Ei ole tunnistettu tai tunnustettu, että etelän talvissa ei ole enää juurikaan pitkiä pakkasjaksoja.

Tilanne on pääkaupunkiseudulla, kehäteillä ja Lahden välillä muuttunut erityisen huonoksi routamontuista ja vaurioista johtuvien ajoneuvovahinkojen osalta.

Huomio valvontaan

Tällä hetkellä talvihoidon laadun osalta herää runsaasti valvontaan ja sanktioihin liittyviä kysymyksiä. Esimerkiksi jos vain yhdessä kohtaa (yhdessä mäessä) pitkällä tieosuudella on puute, miten tämä havaitaan ja sanktioidaan? Tilanne voi kuitenkin olla liikenteen sujuvuudelle oleellinen asia ja keskeyttää pahimmillaan liikenteen tai jonkin kuljetuksen tuntien ajaksi.

Valvontaan on syytä osoittaa riittävästi resursseja. Ulkopuolista tahoa voisi käyttää entistä enemmän laadunvalvonnassa. Valvonnalle voisi myös luoda suoritusperusteisen palkkiojärjestelmän ja laatupoikkeamien dokumentoinnista maksaa bonusta.

Aliurakoitsijan toimenpiteet ja niiden ajoittaminen ovat usein sidoksissa vahvasti pääurakoitsijan tilannetietoon ja sen pohjalta annettaviin lähtökäskyihin. Aliurakoitsijalla tulee olla käytössään asianmukaiset tienhoitoajoneuvot sekä osaaminen. Myös aliurakoitsijan on pääurakoitsijan tavoin täytettävä tilaajavastuun velvoitteet ja tätä on valvottava riittävästi.

Usein kerrotaan, että pääurakoitsijat eivät aina anna riittävän ennakoivasti lähtökäskyjä. Ennakointi ja oikea-aikaisuus on onnistuneissa talvihoidon toimenpiteissä oleellista. Toimenpiteiden ajoittamisessa on pääurakoitsijalla suuri vastuu. Oikea-aikaisuuteen on myös oltava riittävät kannusteet ja toisaalta asianmukainen valvonta, jolla varmistetaan myös tasainen laatu eri urakoitsijoiden ja urakka-alueiden kesken. Laadukkaalla tilaajan valvonnalla on keskeinen merkitys pääurakoitsijan toimintaan.

Rahoituksen osalta on myös varmistettava, että se kohdistuu oikein hankintaketjussa. Lisärahalla on saatava tavoiteltuja vaikutuksia pääurakoitsija-aliurakoitsija-ketjussa.

Joku maksaa aina – kustannukset kansalaisille ja yrityksille huomattavat

Vaikutukset talvihoidon ongelmista ulottuvat kuljetusyritysten lisäksi myös kauppaan ja teollisuuteen – kaikille kuljetusasiakkaille, joiden kuljetukset myöhästyvät. Tavarantoimittamisen aikataulut eivät pidä ja ongelmat lähtevät hyvin usein kertautumaan.

Aikatauluhaasteiden lisäksi talvihoidon ongelmista seuraa ylimääräisiä kustannuksia kuljetusten suorittajille.

Valtaosa routavaurioista, tien reikiintymisestä ja heikosta kunnosta johtuvista vaurioista jäävät kuitenkin vain tienkäyttäjän maksettavaksi. Pääosa vaurioista ei synny välittömästi, vaan ajoneuvon jousituksen, pyöränripustusosien ja muun tekniikan kulumisena. Samanaikaisesti tienpitäjälle ei aiheudu vaikutuksia eikä kustannuksia. Syntyvät lisäkustannukset jäävät yksityisautoilijoiden ja kuljetusyritysten maksettavaksi.

Tulisi pohtia sitä, että tienhoidon urakointisopimuksissa on mukana myös kolmansille osapuolille aiheutuneet kustannukset varsinkin selkeissä laiminlyöntitilanteissa. Odotusaika on selkeä lisäkustannus ammattiliikenteelle tien päällä, mutta myös määränpäässä kuljetusasiakkaille, joiden kuljetukset viivästyvät.



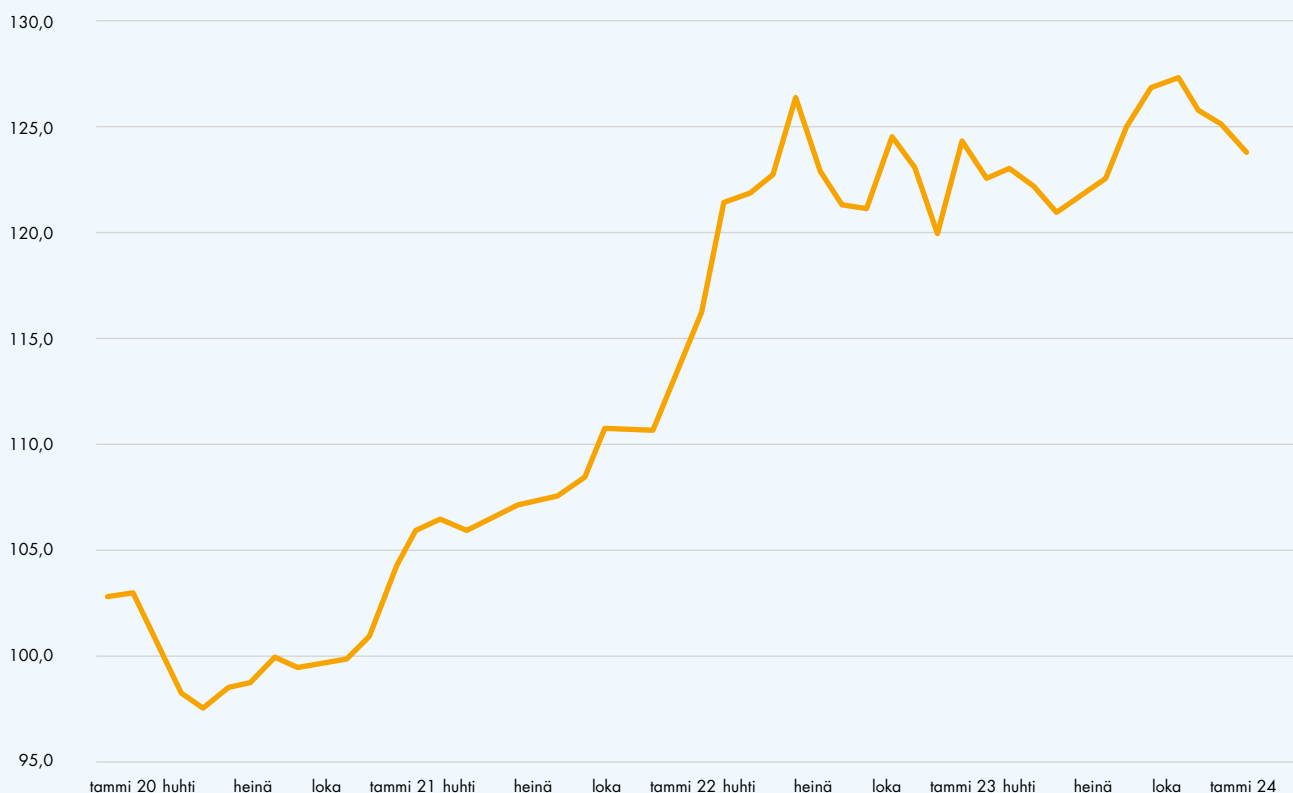
Teiden hoitourakoiden kustannustaso hämmentävästi laskussa?

Valtaosin teiden hoitourakoiden hinnat ovat laskeneet. On suorastaan hämmentävää, jos sama urakka-alue pystytään tekemään useita prosentteja halvemmalla kuin viisi vuotta aiemmin. Samaan aikaan kustannustaso on noussut. On pakko kysyä: jääkö hoitoluokituksen mukainen hoito toteutumatta?

Tämä herättää kysymyksen ja tarpeen tarkastella vielä uudelleen sopimusmalleja. Jos hoitourakoiden hinnat edelleen laskevat kustannustason rajusta noususta huolimatta, toimiiko hinnoittelu toivotulla tavalla.

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

Kuorma-autoliikenteen kustannuskehitys 2020 = 100



1. Ennakointi

- Ennakoinnin merkitys tienhoidossa on avainasia, erityisesti kaikkein haastavimmissa oloissa. Urakkamallin tulee kannustaa tähän kustannusten säästämisen sijaan.
- Teiden talvihoidossa on ammattikuljettajien silmin usein nähtävissä tilanteita, joissa olisi paremman ennakkoinnilla pystytty vastaamaan muuttuneisiin kelioloihin esim. oikea-aikaisella liukkaudentorjunnalla.

2. Valvonta

- Vain riittävällä ja tasalaatuisella valvonnalla voidaan taata tilatun laatutason toteutuminen myös käytännössä ja kaikissa oloissa. Tiestön kunnossapidon ja erityisesti talvihoidon toteutuksen laadunvalvontaa on parannettava.

3. Urakoitsijoiden lähtökynnykset

- On kriittisesti tarkasteltava urakoitsijoiden lähtökynnyksiä toimenpiteisiin kuten auraukseen tai liukkaudentorjuntaan, ja niiden taustalla olevia menettelytapoja erityisesti siitä näkökulmasta, että onko toiminta nyt riittävän oikea-aikaista ja ennakoivaa.
- Lähtökynnysten ajoittamisessa ohjaavana tekijänä tulee olla, ettei laatutasoa aliteta missään oloissa lyhytaikaisestikaan.
- Urakkamalli on saatettava toimimaan kaikilla tasoilla tarkoituksenmukaisella tavalla eli tienkäyttäjien tarpeet ja sovittu laatutaso tulee olla ohjaava tekijä kaikissa oloissa.

SKALin esitykset

- Talvihoidon parantamiseksi tulee myös tienhoitourakoiden kokoa tarkastella ja tarvittaessa olla valmius myös urakkakokojen pienentämiseen.
- Teiden hoitourakoiden sisällön ja laajuuden on oltava riittävällä tasolla ja talvihoidon on vastattava paremmin yhä suurempien ja raskaampien tavaraliikenteen ajoneuvoyhdistelmien liikennöinnin tarpeita.
- Valvonnan laatua ja määrää on lisättävä.
- Valvonnan on oltava yhtenäistä eri urakoissa ja eri puolilla maata.
- Sanktioiden tulee olla riittäviä, jotta ne oikeasti vaikuttavat.
- Reaaliaikaisen tiestön tilannekuvan saantia on parannettava. Tässä avuksi on otettava mm. digitalisaation keinot yhä laajemmin. Esimerkiksi raskaasta kalustosta saatavan datan hyödyntämistä on parannettava.
- On varmistettava mm. valvonnan keinoin riittävä ennakointi talvihoidon toimenpiteissä (esim. liukkaudentorjunta).
- Ennakoiva ja nopea reagointi heikkenevien ajokelien välttämään torjuntaan on varmistettava säätökista, tiekameroista tai muilla keinoin. Samalla on huolehdittava tehokkaasta toteutuksen valvonnasta.
- Pääurakoitsijalla on oltava riittävän matala kynnys lähtökäskyn antamiseen aliurakoitsijalle toimenpiteisiin.



Kuva: Akseli Muraaja



Tehokkuutta digitalisaatiolla

Digitalisaatiolla on mahdollista tehostaa toimintaa ja parantaa laatua ja luoda uusia palveluja. Liikennejärjestelmän osalta Väylävirasto, Traficom ja myös Fintraffic voivat digitalisaation avulla vaikuttaa siihen, että koko liikennejärjestelmä toimii mahdollisimman tehokkaasti.

Väylän pidossa digitalisaatiolla on ollut vahva rooli jo pitkään. Se on mukana kaikissa liikennemuodoissa. Väyläviraston tilinpäätös 2022-raportissa (Väyläviraston julkaisu 19/2023) on käyty läpi mm. väylänpidon tehokkuutta, tuloksellisuutta sekä laadunhallintaa. Monissa tavoitteissa ja mittareissa näkyy digitalisaation merkitys. Väylävirastolla on vahva yhteys Fintrafficin tiedon tuottajana ja palvelujen kehittäjänä.

Digiroad on Väyläviraston avoin ja kansallinen avoimen datan tietojärjestelmä. Siihen on koottu koko Suomen tie- ja katuverkon keskilinjageometria sekä tärkeimmät ominaisuustiedot. Digiroad tarjoaa ilmaisen, yhtenäisen, digitaalisessa muodossa olevan liikenneverkon kuvauksen. Digiroad on keskeinen aineisto niin teiden suunnittelussa, rakentamisessa kuin kunnossapidossa. Lisäksi se on lähtödatana erilaisissa tieliikenteeseen liittyvissä karttapalveluissa kuten navigointijärjestelmissä.

On tärkeää pitää digiroad ajan tasalla ja kehittää sitä yhä paremmaksi. Yleisesti teiden suunnittelussa ja rakentamisessa pitää hyödyntää uusinta teknologiaa, jotta tehokkuus paranee ja kustannukset tehtyä suoritetta kohden laskevat.

Teiden kunnossapidossa ja talvihoidossa Väylävirastolla on ollut - ja on edelleenkin käynnissä erilaisia kokeiluhankkeita. Ne liittyvät teknisiin antureihin, mittausjärjestelmiin, täsmäsäätietojen keruuseen ja yleisesti tiedon hyödyntämiseen. Tärkeää on tuottaa lähtötietoja eri tienkäyttäjille ja sidosryhmille. Liikenteestä ja liikkumista saatavaa dataa tulee käyttää mahdollisimman tehokkaasti, monipuolisesti ja luotettavasti koko liikennejärjestelmätöiden laadinnan tietopohjana.

Liikenneverkon kehittämisessä ja perustienpidossa ja erityisesti teiden kunnossapidon valvonnassa tulee ottaa kaikki hyöty irti digitalisaation keinoin ja toteuttaa yllä mainitut hallitusohjelman kirjaukset. Näin rajallisia varoja pystytään kohdentamaan oikeaan tarpeeseen ja parantamaan mahdollisuuksia talvihoidon ennakoinnin oikea-aikaisuuteen.

Petteri Orpon hallitusohjelmassa on kaksi suoraan liikennejärjestelmään liittyvää kirjausta:

”Tieverkon kunnossapidon tuottavuutta nostetaan parantamalla tiestön kunnon diagnostiikkaa ja analysointia sekä hyödyntämällä tuotettua tietoa mahdollisimman tehokkaasti. Digitalisaation avulla pyritään mahdollisimman proaktiiviseen väyläverkon kunnossapitoon ja kehittämiseen.”

”Kehitetään digitaalisia liikenteen ohjausjärjestelmiä, jotka auttavat parantamaan liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Kehitetään liikenteen data-infrastruktuuria ja älykästä liikenteenohjausta.”

SKALin esitykset

- Liikenteestä ja liikkumista saatavaa dataa tulee käyttää mahdollisimman tehokkaasti, monipuolisesti ja luotettavasti koko liikennejärjestelmätyn laadinnan tietopohjana.
- Teiden suunnittelussa ja rakentamisessa pitää hyödyntää uusinta teknologiaa, jotta tehokkuus parane ja kustannukset laskevat tehtyä suoritetta kohden.

Kuljetus- ja logistiikka-alan erilliskysymyksiä

Raakapuuterminaalit yhtiöiden rahoitettavaksi

Raakapuvirtojen ohjailuun ja varastointiin on rakennettu ja suunnitellaan terminaleja sekä rautatie- että kuorma-auto kuljetuksia varten. Raakapuuterminaalien rahoittaminen ja niiden rakentaminen ei voi tapahtua sen kustannuksella, että samalla vähennettäisiin muuten tiestölle käytettävä rahoitusta.

Terminaalien rakentaminen ja rahoittaminen kuuluu niitä tarvitseville tahoille tai logistisia palveluita näille tahoille tuottaville kuljetus- ja logistiikkayrityksille. Tällöin on terminaalien maantieteellisen sijoittumisen oikea optimointi todennäköisempää myös käyttäjän näkökulmasta.

Jo olemassa olevien VR raakapuuterminaalien osalta on saatu kokemusta niiden ylläpidon ja huollon vaikeudesta, kun omistajatahon ohjaus on heikkoa. Esimerkiksi Ruotsissa valtaosa rautatietermimaaleista on metsäyhtiöiden tai energiateollisuuden rakentamia ja niiden omistuksessa.

Erikoiskuljetusten verkosto turvattava

Erikoiskuljetus on kuljetus, joka ylittää normaaliliikenteelle sallitut mitta- tai massarajat. Tyypillisiä erikoiskuljetuksia ovat jakamattomien esineiden, kuten koneiden,

elementtien, rakennusten, nostureiden ja isojen tuotteiden, kuljetukset. Erikoiskuljetukset tulevat kyseeseen silloin, kun jakamatonta esinettä ei voida kohtuullisin kustannuksin tai vahingonvaaraa aiheuttamatta jakaa useampiin kuljetuksiin.

Erikoiskuljetusten määrä on Suomessa merkittävä. Erikoiskuljetuslupia myönnetään vuosittain yli 10 000 kappaletta.

Erikoiskuljetuksia lähtee ja niitä saapuu tyypillisesti sataamista, teollisuuslaitoksista, jne. Erikoiskuljetusreitit ovat osa yleistä tieverkostoa ja kriittisiä paikkoja näillä ovat:

- Sillat
- Kiertoliittymät
- Risteykset
- Rautateiden tasoristeykset
- Tuulivoimapuistot
- Teollisuusalueet ja niiden liittymät

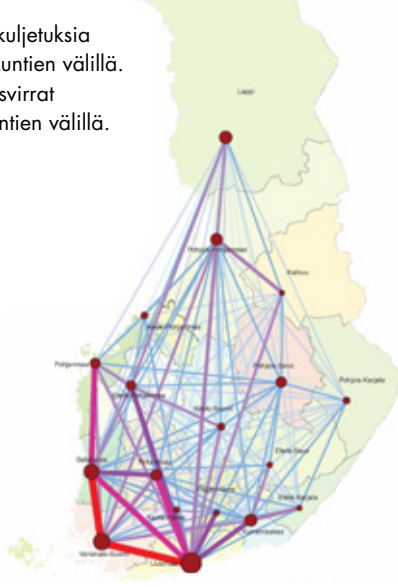
Koska liikuteltavat koneet, rakennusten osat ja teollisuuden komponentit ovat yhä suurempia, erikoiskuljetusten koot ovat myös kasvaneet.

Luvanvaraiset erikoiskuljetukset vaativat reitiltä laadukkuutta: reitin tulee mahdollistaa muun liikenteen turvallinen kohtaminen. Siltojen kestävyys tulee mahdollistaa yhä painavammat kuljetukset ilman kohtuuttoman pitkiä kiertoreittejä. Erikoiskuljetusten tarpeet tulisi aina huomioida tiesuunnitelmissa esimerkiksi kiertoliittymäratkaisujen mitoituksessa ja niiden kiertämismahdollisuudessa.



Erikoiskuljetusten kysyntä erikoiskuljetuslupien perusteella

Luvanvaraisia erikoiskuljetuksia kulkee kaikkien maakuntien välillä. Suurimmillaan kuljetusvirrat ovat rannikon maakuntien välillä.

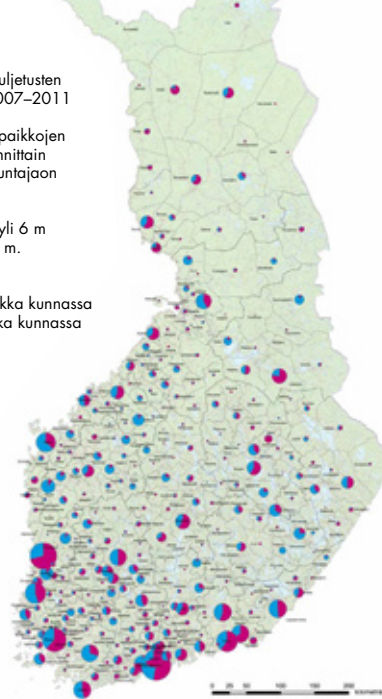


Suurten erikoiskuljetusten luvat vuosina 2007–2011

Lähti- ja määräpaikkojen sijoittuminen kunnittain vuoden 2012 kuntajaon mukaan

Lupia/v, leveys yli 6 m tai korkeus yli 5 m.

- 80
- Määräpaikka kunnassa
- Lähtiäpaikka kunnassa



Lähde: Suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkon (SEKV) uudistaminen, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 22/2013 (Heikkilä & Laitinen 2013).

Puhtaan energian investoinnit, kuten tuulivoiman rakentaminen, edelleen luo tarpeen huomioida erikoiskuljetukset kiinteästi osana liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Erikoiskuljetusreiteillä on suuri merkitys myös huoltovarmuudelle ja sotilaalliselle liikkuvuudelle. SKAL toivoo erikoiskuljetusreittien osalta kunnossapidon tehostamista pullonkaulojen välttämiseksi.

Digitalisaatiosta on moneksi. SKAL ja Traficom ovat yhdessä julkaisseet erikuapu-palvelun, jossa erikoiskuljetuksia suorittava yritys ja kuljettaja voivat havainnollisesti varmistaa kuljetusta koskevat vaatimukset ja kuljetuksen asianmukaisen merkitsemisen. Näin vähennetään yritysten hallinnollista taakkaa monimutkaisten säädösten selvittämiseen ja parannetaan kuljetusten turvallisuutta ja lainmukaisuutta. Erikuapu löytyy osoitteesta www.erikuapu.fi

Valitse vetoauto

2-akselinen rikkaveturi, 3-akselinen rikkaveturi, 4-akselinen rikkaveturi, 5-akselinen rikkaveturi, 2-akselinen kuorma-auto, 3-akselinen kuorma-auto, 4-akselinen kuorma-auto

Valitse kuljettava esine

Kaivinkone, Pyöräkuormaaja, Puuhakone, Rakennus, Harjoitus, Harjoitus, Pöytä

4. Määrittele kuljetuksen mitat

Vetoauton omapaino: 0

Vaativuusvaatimukset

<input checked="" type="checkbox"/> Kuljettaja sallittu	Kyllä
<input checked="" type="checkbox"/> Vaati erikoiskuljetuslupaa	Ei
<input checked="" type="checkbox"/> Varustusselitys	0
<input checked="" type="checkbox"/> Liikenteenohjaus	Ei

Kuljetuksen merkitseminen

Kuvakaappaus erikoiskuljetuskonfiguraattorista www.erikuapu.fi

Huoltovarmuus ja länsi-yhteydet turvattava

Suuri osa Suomen ja Ruotsin välisestä liikenteestä tapahtuu Ro-ro-aluksilla yhteysvälillä Helsinki–Tukholma, Turku–Tukholma ja Vaasa–Uumaja. Pohjoisen harvaan asutulla alueella on myös 614 kilometriä pitkä maaraja ja sen koko pituudelta harjoitetaan rajat ylittävää liikennettä.

Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä kuorma-autojen rajan ylitysten kokonaismäärä on yli 300 000 kappaletta vuodessa, joista pohjoisen maarajan yli 200 000. Loput laivoilla Helsingistä, Turusta ja Vaasasta.

Volyymit vuositasona:

- Pohjoisen maaraja: 220 000 autoa
- Turku – Tukholma: 77 000 autoa, 18 000 traileria

Maiden välillä ei ole laajamittaista rautatieverkostoa kattamaan kaikkia pohjoisen kuljetustarpeita, sillä rautatiet ovat laajassa mittakaavassa kannattamattomia rakentaa harvaan asutuilla alueilla, joilla on ohuet tavaravirrat. Lisäksi Suomen ja Ruotsin raideleveydet ovat toisistaan poikkeavat.

Laurila-Tornio-Haaparanta-radan valmistuminen 2020-luvulla tulee monipuolistamaan maiden välisiä kuljetuksia, muttei ratkaise kattavasti pohjoisen rajat ylittäviä kuljetustarpeita.

Hallitus aikoo kiinnittää entistä suurempaa huomiota liikenneverkon toimintavarmuuteen ja kriisinkestävyyteen.

Hallitusohjelman mukaan:

”Vaihtoehtoisia kuljetusreittejä kehitetään ja niiden kapasiteettia kasvatetaan huoltovarmuuden turvaamiseksi kaikissa olosuhteissa. Korjataan tie- ja raideverkon pullonkauloja kuljetuskapasiteetin kasvattamiseksi. Tavoitellaan yhdessä Ruotsin ja Norjan kanssa EU:n ja Naton investointimahdollisuuksia Skandinavian pohjoisosan logistiikkayhteyksien parantamiseksi. Laaditaan selvitys Merenkurkun (Vaasa-Uumaja) kiinteästä yhteydestä.”

On myönteistä, että hallitus näkee huoltovarmuuden kannalta vaihtoehtoisten reittien kehittämisen. Vaikka tuntuu etäiseltä, on tarpeen pohtia myös Merenkurkun kiinteän yhteyden kaltaisia hankkeita.

Kiinteän yhteyden tekeminen Vaasasta Uumajaan olisi logistinen etu ja vahvuus koko Suomelle. Se muuttaisi tavaravirtoja ja vaikuttaisi kilpailukykyymme. Se toisi vähemmän uudelleenlastausta, varastointia ja jäänmurtoa. Se tarjoaisi etua myös huoltovarmuus- ja kriisitilanteissa. Se muuttaisi myös Suomen aluepoliittista kehitystä.

Silta Merenkurkussa on jo 1950-luvulla esitetty ja edelleen kovin kaukaiselta tuntuva idea, mutta nykytilanne kannustaa pohtimaan muitakin reittejä kuin Suomenlahden laivaliikenne. Lisäksi geopolitiittisen aseman muutoksen myötä on alkanut jälleen – niin ikään vuosikymmenien jälkeen – keskustelu saaristomeren kautta kulkevasta kiinteästä yhteydestä Ruotsiin.



Hallitusohjelman liikennejärjestelmään liittyviä hankkeita

Liikenneinfran kehittämiseen liittyy useita hallituksen hankkeita. Hallitusohjelmassa todetut logistiikkaa koskevat kirjaukset tulee huomioida liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Tällaisia ovat mm. hallituksen tavoitteet huolehtia Suomen logistisesta kilpailukyvyistä, saavutettavuudesta ja markkinoiden toimivuudesta sekä laatia pitkäjänteinen teollisuuspoliittinen strategia, joka sisältää vientiteollisuudelle olennaiset politiikkakokonaisuudet, kuten logistiikan.

Tähän on koostettu joitakin hallituksen hankkeita, joilla voi olla vaikutusta liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistus

Hallitus on käynnistänyt liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen. Uudistuksen yhteydessä on huolehdittava, että ammattimaisen liikenteen maksurasitus pysyy kohtuullisena. Liikenteestä perittävä erillisveroja ovat autovero, ajoneuvovero, polttoaineverot sekä vakuutusmaksuverot liikenne- ja autovakuutuksista.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana näiden erillisverojen kokonaiskertymä oli suurimmillaan vuonna 2018 noin 5,24 miljardia euroa. Vuonna 2022 liikenteen erillisverokertymä oli 4,73 miljardia euroa. Viiden vuoden aikana verokertymä pieneni noin 500 miljoonalla eurolla, mikä selittyy lähes kokonaan autoverotuoton pienenemisellä noin miljardista eurosta noin 500 miljoonaan euroon.

Polttoaineverotuotot eivät sen sijaan ole vähentyneet, vaan ne ovat kaikkien aikojen huipussaan vuonna 2022 ollen noin 2,72 miljardia euroa. Liikenteen päästöjen vähentäminen pienentää päästöihin perustuvaa liikenteen verotusta. Päästötöntä tai vähäpäästöistä liikennettä ei tule verottaa kuten aiemmin, eikä poistuvaa verokertymää tule siirtää nestemäisiä polttoaineita pisimpään käyttävälle raskaalle liikenteelle.

Päästöjen vähentämisen vuoksi poistuvaa verokertymää ei tule käsitellä liikennesektorin sisäisenä nollasummapelinä. Veroja tulee kerätä yhteiskunnassa sieltä, missä verotuksen haittavaikutukset ovat vähäisimmät. Liikenteen ja liikkumisen verottamiselle ei ole erityisiä perusteita, kun päästöt poistuvat ja ruuhkia Suomessa ei juuri ole.

Teollisuuspoliittisella strategialla vahvistettava logistiikkaa

Hallitus laatii ohjelmansa mukaisesti vaalikauden alussa pitkäjänteisen teollisuuspoliittisen strategian, joka sisältää vientiteollisuudelle olennaiset politiikkakokonaisuudet, kuten logistiikan.

Strategian laatimisessa on tärkeää, että logistiikkaa on korostettu erikseen. Kysymys on myös Suomen houkuttelevuudesta investointiympäristönä. Usein yritykset kertovat sijoittumispäätöksiä perustellessaan ”etenkin kuljetuskustannusten ero”, ”Suomi lähtee tässäkin kuuluisalta 1 500 kilometrin takamatkalta” tai ”esimerkiksi päästökaupan ulottaminen merenkulkuun kuitenkin kasvattaa kuljetusten kustannuksia”.

SKALille tärkeää on se, miten ja millaisin toimin logistiikka-sektorin toimintaedellytyksiä vahvistetaan. Logistinen kilpailukyky ei ole vain – eikä missään nimessä – yksin kuljetusalan murhe vaan logistisista kustannuksista pitää kaikkien yritysten ja teollisuuden, erityisesti vientisektorin olla kiinnostunut.

Strategian laatiminen on TEMin vetovastuulla. Lisäksi siihen on asetettu LVM:n toimesta logistiikan alatyöryhmä, jossa SKAL on mukana.

Valtion aluehallinnon uudistuksessa tienhoito turvattava

Hallitus aikoo uudistaa valtion aluehallintoa mm. perustamalla uudet elinvoimakeskukset. Tässä yhteydessä on huolehdittava, että liikenteen hoidon alueellinen ulottuvuus turvataan. SKAL on mukana VM:n seurantatyöryhmässä.



Kuva: Akseli Mura

SKAL on luotettava asiantuntija ja rohkea uudistaja

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on arvojen mukaisesti luotettava asiantuntija. Kaikki kantamme perustuvat ajantasaisimpaan tietoon ja punnittuun näkemykseen. Tavoitteena on tuoda esiin kuljetus- ja logistiikkayritysten näkökulma ja luoda edellytyksiä kannattavalle liiketoiminnalle, joka vahvistaa koko Suomen logistista kilpailukykyä. SKALin ohjelmissa käsitellään alalle tärkeitä teemoja. Ohjelmat ovat luettavissa SKALin verkkosivuilla skal.fi/vaikuttaminen



EU-vaikuttamisen painopisteet 2024: https://skal.fi/wp-content/uploads/2024/01/SKAL_EU_vaikuttamisen_ohjelma_2024_100124_WEB-1.pdf



Digiohjelma: https://skal.fi/wp-content/uploads/2023/12/skal_digiohjelma_A4_24s_20231205_150_WEB.pdf



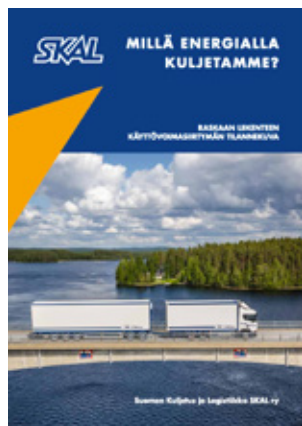
Talvihoito: https://skal.fi/wp-content/uploads/2023/06/SKAL_maanteiden_talvihoito_A4_2023_WEB.pdf



EU-vaikuttamisen painopisteet 2023: https://skal.fi/wp-content/uploads/2023/05/SKAL_EU-vaikuttamisen_painopisteet-ohjelma_2023_WEB.pdf



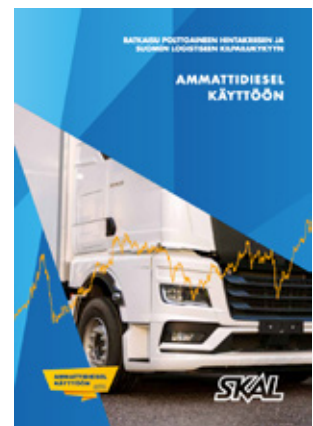
Työvoiman saatavuus: https://skal.fi/wp-content/uploads/2023/04/skal_tyovoiman_saatavuus_A4_200423_150dpi_WEB.pdf



Millä energialla kuljetamme: https://skal.fi/wp-content/uploads/2023/01/skal_kayttovoima-siirtyrna_raportti_20230110.pdf



Suomi liikkeessä: https://skal.fi/wp-content/uploads/2023/03/skal_tavoiteohjelma_A4_070323_100dpi_WEB.pdf



Ammattidiesel: https://skal.fi/wp-content/uploads/2022/12/SKAL_ammattidiesel_kayttoon.pdf



EU:n ilmastopaketti Fit For 55: https://skal.fi/wp-content/uploads/2022/12/SKAL_FF55ohjelma.pdf

Liikenne- ja logistiikka ansaitsee puolestapuhujan.

SKALin verkosto on valtakunnallinen. Ole yhteydessä asiantuntijoihimme Helsingissä ja muualla Suomessa. Käydään hyvää vuoropuhelua ja etsitään Suomelle paras väylä eteenpäin!

Löydä SKAL-yhteishenkilösi

Henkilökohtaiset sähköpostiosoitteet:
etunimi.sukunimi@skal.fi
Keskus: 09 478 999

SKAL ry

Anssi Kujala, toimitusjohtaja,
puhelin 0400 567 925

Ari Herrala, edunvalvontajohtaja,
puhelin 050 368 4248

Petri Murto, johtaja,
puhelin 040 762 2140

Pekka Aaltonen, logistiikkajohtaja,
puhelin 050 349 2259

Heini Polamo, viestintäjohtaja,
puhelin 040 506 0131

Arto Kämppe, järjestöjohtaja,
puhelin 040 354 7492

Matti Grönfors, asiantuntija,
puhelin 0500 445 585

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry

Mikko Voutilainen, toimitusjohtaja,
puhelin 040 517 7133

SKAL Itä-Suomi ry SKAL Keski-Suomi ry

Heikki Lappalainen, toiminnanjohtaja,
puhelin 09 4789 9440

Jouni Bergroth, johtava asiantuntija,
puhelin 040 580 1800

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Eeva-Maija Koponen, toimitusjohtaja,
puhelin 0400 550 545

SKAL Länsi-Suomi ry

Tero Siitonen, toimitusjohtaja,
puhelin 040 860 0901

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Pia Vuori, toimitusjohtaja,
puhelin 040 747 4462

SKAL Pohjanmaa – Österbotten ry

Matti Koivisto, toimitusjohtaja,
puhelin 050 372 4791

SKAL Pohjois-Suomi ry

Taavi Heikkinen, toiminnanjohtaja,
puhelin 0400 282 785

Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry

Sampsa Wichmann, toimitusjohtaja,
puhelin 0400 619 691

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry

Kari Palojarvi, toiminnanjohtaja,
puhelin 0500 376 618

SKAL Suoritealat ry

Jari Harju, toimitusjohtaja,
puhelin 09 4789 9338

SKAL Ympäristöryitykset ry

Lasse Kontiola, toiminnanjohtaja,
puhelin 0400 694 233

Lisää tästä aiheesta:

skal.fi
[@SKALry](https://www.instagram.com/SKALry)

