

**SKAL**

Suomen  
Kuljetus ja  
Logistiikka

# Vahvistetaan paikallista elinvoimaa



Kunta- ja  
aluevaalit  
2025

# Sisällys

<b>Johdanto</b>	<b>4</b>
<b>Ilman toimivaa logistiikkaa kunnat eivät menesty</b>	<b>6</b>
<b>Hyvinvointialueiden tehokkuus perustuu ostopalveluihin</b>	<b>7</b>
<b>Muutostekijöitä kuljetus- ja logistiikka-alalla</b>	<b>8</b>
<b>Kuntien ja hyvinvointialueiden tehtäväkenttä muuttuu</b>	<b>10</b>
<b>Maankäytön suunnittelu tärkeää – nyt taukopaikat kuntoon</b>	<b>12</b>
<b>Saavutettavuus tärkeää, kaavatiet kuntoon</b>	<b>14</b>
<b>Maakunnissa päätetään maankäytön isot linjat</b>	<b>15</b>
<b>Kunnallistekniikka on tänään myös digiä</b>	<b>16</b>
<b>Julkiset hankinnat luovat tervettä kilpailua</b>	<b>17</b>
<b>Ympäristöystävällinen jätehuolto yritysten vastuulla</b>	<b>19</b>
<b>Uusia, osaavia kuljettajia tarvitaan, toisen asteen koulutuksen kehittäminen</b>	<b>20</b>
<b>Yrittäjyyskasvatus</b>	<b>23</b>
<b>Yrityspalvelut ovat kuljetusyrityksille tärkeitä</b>	<b>24</b>
<b>Päätöksenteon oltava joustavaa, turhat säännökset purettava</b>	<b>25</b>
<b>Logistisen kilpailukyvyn vahvistaminen koko Suomen etu</b>	<b>27</b>
<b>Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKALin esitykset tiiviisti</b>	<b>28</b>
<b>Reilun kuljetuksen huoneentaulu</b>	<b>30</b>
<b>SKAL on luotettava asiantuntija ja rohkea uudistaja</b>	<b>31</b>

# SKAL

## **Julkaisija**

Suomen Kuljetus ja  
Logistiikka SKAL ry

## **Päivämäärä**

8.11.2024

## **Tekijät ja työryhmä**

Lasse Kontiola,  
Ari Herrala,  
Anssi Kujala,  
Anna Yli-Saunamäki  
SKALin Kuntavaalityöryhmä

## **Taitto**

Jenga Markkinointiviestintä

## **Kannen kuva**

SKALin kuvapankki

## **Muut valokuvat**

SKALin kuvapankki  
Shutterstock

ISBN 978-952-7246-51-1



# Johdanto

Keväällä 2025 järjestetään kunta- ja aluevaalit. Aluevaaleissa valitaan valtuustot hyvinvointialueille, kuntavaaleissa kunnan- ja kaupunginvaltuustoihin. Kummatkin vaalit toimitetaan samana päivänä, sunnuntaina 13.4.2025.

Tärkeitä teemoja kuljetus- ja logistiikka-alalle ovat muun muassa: maankäyttö, kaavatiet, kunnallistekniikka, yrityspalvelut, julkiset hankinnat, jätehuolto ja toisen asteen koulutuksen kehittäminen, kuntien tehtäväkenttään painottuen.

SKAL ei toimialansa johdosta pyri käsittelemään ohjelmassaan kaikkia kuntien ja hyvinvointialueiden vastuulle kuuluvia teemoja. Erityisesti edellä mainituilla teemoilla on vaikutusta kuljetusalan toimintaedellytyksiin.

Lisäksi käsitellään yleisesti yrityspalveluita, logistiikan merkitystä ja päätöksenteon sujuvuutta yritysten kannalta, kuten yritysvaikutusten arviointia sekä erilaisten säädösten joustavoittamista. Hyvinvointialueiden tehtäväkenttää käsitellään lähinnä kilpailun ja kuljetuspalveluiden osalta.

## Kunnilla uusi rooli

Kuntien tehtäväkenttä on totisesti muuttunut ja muuttumassa. Kunnat hakevat uutta rooliaan. Sosiaali- ja terveystieteiden siirtyminen hyvinvointialueille ja toisaalta työllisyyspalveluiden siirtyminen kuntien perustamille työllisyysalueille muuttavat tehtäväkenttää. Nämä muutokset tuovat kunnille aivan uusia mahdollisuuksia yritysten palveluun ja elinkeinopolitiikan edistämiseen.

Tämä historiallinen muutos pitää nyt käyttää kaiken yritystoiminnan, myös kuljetusyritysten näkökulmasta.

**Muutos pitää nyt käyttää kaiken yritystoiminnan, myös kuljetusyritysten näkökulmasta.**

SKALille vaalit ovat tärkeitä muun muassa maankäytön suunnittelun näkökulmasta. Kuntien valtuustot valitsevat maakuntavaltuustot. Maakuntaliittojen rooli on tärkeä esimerkiksi siksi, että kullakin alueella kaavoitetaan riittävät raskaan liikenteen taukopaikkoja.

Kuntien hallitsemat koulutusorganisaatiot taas tekevät tärkeää työtä osaavan työvoiman saatavuudessa. Kujetusalalla on nähtävissä haasteita työvoiman saatavuudessa. Toisen asteen ammatillisen koulutuksen kehittäminen on tärkeää.

Yksi viimevuosien kiistakapuloita on ollut jätteiden kuljetusjärjestelmistä päättäminen, joka juontaa juurensa jätelain muuttamisesta ja kotitalousjätteen sekä saostus- ja umpisäiliölietteiden osalta kuntavastuun vahvistamisesta. Edelleen kunnan vastuulle kuuluvien jätteiden kuljetukset voidaan toteuttaa kiinteistön haltijan järjestämän jätteenkuljetuksen puitteissa, kun jätelain ehdot täyttyvät.

## SKAL vaikuttaa monella eri tasolla

Vaikuttaminen näihin kysymyksiin ja toimieliimiin on SKALissa erityisesti alueyhdistyksien ja paikallisyhdistyksien tehtävä. Osin myös erikoisjärjestöjen, kuten SKAL Ympäristön. SKAL keskusjärjestönä tuottaa materiaalia vaikuttamisen tueksi, alueyhdistykset neuvovat ja tukevat.

Tärkeintä on kuitenkin se vaikuttamistyö, mitä tapahtuu paikallistasolla alueyhdistysten tukemana. Esimerkiksi Tampereen seudun Kuljetusyrittäjät ovat tehneet pitkään tuloksellista yhteistyötä alueen oppilaitoksen Tredun kanssa kuljettajien saatavuuden parantamiseksi. Moni paikallisyhdistys järjestää oppilaitoksissa liikenneturvallisuuteen liittyviä tilaisuuksia, paikallisyhdistykset lausuvat ja vaikuttavat maankäytön suunnitelmiin ja tieinfrahankkeisiin.

Tämä ohjelma on valmisteltu työryhmässä, jonka jäsenet ovat kuljetusyrittäjiä ja ovat toimineet vaikuttajina alueellisella ja paikallisella tasolla. Kirjoittajina ovat olleet toimihenkilöt, jotka omaavat monipuolisen vaikuttamistyön kokemuksen.

Ohjelma on tiivis ja se keskittyy pääteemoihin. Kunnat ja niiden päätöksenteko eivät ole riippumattomia yhteiskunnan muusta päätöksenteosta. Siksi ohjelmassa viitataan SKALin muihin ohjelmiin, joissa on käsitelty kuljetusalalle tärkeitä teemoja.

## SKALin strategia



SKALilla on uusi strategia, jonka mukaan suuntaamme voimavarojamme. Tämä asiakirja liittyy erityisesti kahteen strategiseen valintaan:

- vaikutamme logistiikka-alan toimintaedellytyksiin ennakoiden oikeissa paikoissa ja
- vahvistamme paikallisen toiminnan elinvoimaa.

Yhtymäkohtia on myös strategiseen valintaan, jolla hankimme alalle uusia osaajia.

Joulukuussa 2024

**Jari Välikangas**  
puheenjohtaja

**Anssi Kujala**  
toimitusjohtaja

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



**Jari Välikangas**  
puheenjohtaja,  
Suomen Kuljetus ja Logistiikka  
SKAL ry



**Anssi Kujala**  
toimitusjohtaja,  
Suomen Kuljetus ja Logistiikka  
SKAL ry

# Ilman toimivaa logistiikkaa kunnat eivät menesty

## Kuljetus- ja logistiikka-ala pitää kunnat kunnossa

Kuvittele kunta, jossa tiet rapistuisivat, vettä ei tulisi vesijohdosta tai jätteet jäisivät omalle tontille odottamaan ruostumista ja maatumista.

Kuvittele kunta, jossa eletäisiin paikallistaloudessa, jossa raaka-aineet eivät liikkuisi kunnan yrityksiin tai tehtailta ei lähtisi valmiita tuotteita vientiin tai kotimaan markkinoille. Kuvittele lisäksi, että joukkoliikennettä tai takseja ei olisi.

Sellainen kunta, jossa ei toimisi kuljetusyrityksiä, pysähtyisi. Sellainen kunta ei olisi liikkeessä.

Kuljetusyritykset ovat usein monialayrityksiä. Ne tekevät maanrakennustöitä, rakentavat vesijohtoverkostoja, huolehtivat henkilökuljetuksista ja jätteiden kuljettamisen lisäksi käsittelevät ja kierrättävät yhteiskunnan tuottamaa jätettä uusiokäyttöön.

**Sellainen kunta, jossa ei toimisi kuljetusyrityksiä, pysähtyisi.**

Kuljetusyritysten kaiken toiminnan edellytyksenä on kattava ja hyvin ylläpidetty liikenneinfrastruktuuri. Valtion vastuulla olevien maanteiden ja kuntien vastuulla olevan katuverkon kunnossapitoon tarvitaan väistämättä lisärahoitusta.

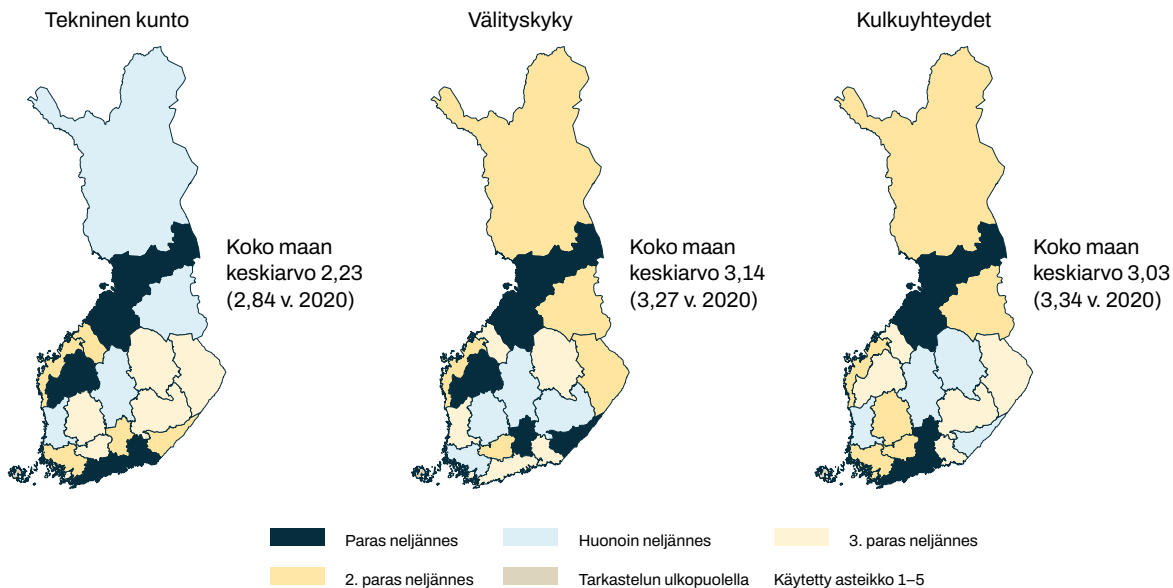
Kuljetusketjujen toimivuus riippuu infran päivittäisestä kunnosta. Valtakunnalliset liikenneinvestoinnit tulisi kohdistaa erityisesti alueille, joilla kuljetustarve on suurin. Lisäksi on tunnistettava elinkeinoelämälle tärkeitä vähäliikenteiset tiet.

Liikenneverkon kunto on koko Suomen – mutta erityisesti kuljetusalan – kilpailukykytekijä. Riittävä ylläpito on valtion ja kuntien yhteisvastuulla. Kunnat voivat osaltaan vaikuttaa liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen esimerkiksi parantamalla katuverkon kunnossapitoa ja vähentämällä liikenteen pullonkauloja.

Kuntien kannattaa kiinnittää huomiota entistä enemmän siihen, että omalla vastuulla olevan tiestön kunto on myös tärkeä saavutettavuustekijä, joka vaikuttaa kaikkien yritysten sijoittumiseen.

Julkisen talous ei kestä ennakoitavissa olevaa kuntien ja hyvinvointialueiden menojen kasvua. Tämä tarkoittaa sitä, että Suomessa ei pystytä ylläpitämään nykyisen kaltaista palvelutasoa. Julkisen sektorin antamaa palvelulupausta on tarkasteltava kriittisesti uudestaan.

## Yritysten arviot liikenneinfrastruktuurin kunnosta heikentyneet merkittävästi vuonna 2023



Kuva: Turun yliopiston Logistiikkaselvitys 2023.

# Hyvinvointialueiden tehokkuus perustuu ostopalveluihin

Se, mikä pätee kuntiin, pätee myös hyvinvointialueille. Hyvinvointialueiden on pystyttävä parantamaan tuottavuutta merkittävästi, jotta hyvän palvelun tavoitteet voidaan saavuttaa.

Monet hyvinvointialueet ovat ratkaisseet taloushaasteitaan vähentämällä ostopalveluita yksityisiltä yrityksiltä. Alueet pyrkivät tuottamaan palvelut joko itse tai ostaen kuntien ja hyvinvointialueiden itse omistamilta in-house-yhtiöiltä. Hyvinvointialueiden perustamisen myötä julkisomisteiset yritykset ovat ryhtyneet yritysten kilpailijoiksi. Näin ei tule enää toimia.

**Julkisomisteiset yritykset ovat ryhtyneet yritysten kilpailijoiksi. Näin ei tule enää toimia.**

Yrittäjämyönteinen hyvinvointialue ymmärtää, että päätöksillä on myös elinvoimavaikutuksia. Heikentämällä yritysten toimintaedellytyksiä heikennetään oman alueen kehittymistä.

Hyvinvointialueen päättäjät ratkaisevat kilpailutusperiaatteet ja niiden kriteerit. Painotuksissa on huomioitava asiakas- ja palveluntuottajanäkökulmat.

SKAL vaatii, että hyvinvointialue tekee palvelustrategian, jossa määritetään myös kuljetuspalvelut. Eli ne palvelut, jotka vaikuttavat asiakkaiden, henkilökunnan ja tavaroiden liikkumiseen.

**SKAL vaatii, että hyvinvointialue tekee palvelustrategian, jossa määritetään myös kuljetuspalvelut.**

Hyvinvointialueiden tulee hankkia muun muassa jätehuolto- ja tavaroiden kuljettaminen ja henkilökuljetukset kuljetusyrityksiltä.

Hyvinvointialueiden kilpailutukset, niiden kriteerit ja toiminta vaikuttavat merkittävästi kaikkeen kuljetustoimintaan. Yritykset pitää ottaa mukaan tuottamaan kaikkia hyvinvointialueen järjestämiä kuljetuspalveluja.

Hyvinvointialueiden kannalta avainasemassa ovat taksipalvelut. Esimerkiksi terveydenhuollon taksimatkoja korvaa KEHA, jolla on sopimus kussakin maakunnassa kahden välityskeskityksen kanssa vuoden 2025 loppuun. Julkisen rahoituksen osuus taksitoimialan liikevaihdosta on 40 prosenttia.

Hyvinvointialueen kuljetukset luovat rungon taksiliiketoiminnalle ja parantavat taksipalvelun saatavuutta muutoinkin useilla paikkakunnilla. Reilut kilpailutukset ja in-house-palvelutuottajien välttäminen ovat olennaisia hyvinvointialueen kuljetuspalveluhankinnoissa.

Hyvinvointialueiden ja alueen yrittäjien välinen yhteistyö perustuu vahvaan kumppanuuteen ja yhteisiin tavoitteisiin. Näiden avulla voidaan varmistaa, että hyvinvointialueet ja paikalliset yritykset tukevat toisiaan parhaalla mahdollisella tavalla.

# Muutostekijöitä kuljetus- ja logistiikka-alalla

## Logistiikan merkitys kasvaa

Logistiikka on kasvattanut merkitystään teollisuuden ja kaupan toiminnassa muun muassa viime vuosien kriisien myötä, kun globaaleissa kuljetusketjuissa tuli häiriöitä. Teollisuuden toimitusajat ja -varmuus kärsivät globaaleista komponenttien saatavuusongelmista. Toimitus- ja varastointiketjuja on suunniteltu uudelleen ja logistiikkaan panostetaan enemmän. Tämä näkyy myös julkisella sektorilla.

## Teknologiamurros käynnissä

Kuljetus- ja logistiikkatoiminnalla on myös iso vaikutus kuntien kokonaispäästöihin. Tiukentuva sääntely ympäristövaikutusten raportoinnissa ja asiakkaiden vaatimus vastuullisuudesta tuovat paineita kehittää logistiikkaa entistä tehokkaammaksi ja ympäristövaikutuksiltaan pienemmäksi.

Liikenteen päästöjen vahvistettujen tavoitteiden mukainen vähentäminen edellyttää siirtymistä päästöttömään kuljetamiseen pitkällä aikavälillä. Teknologia kehittyy nopeasti, mutta yhtä oikeaa ratkaisua tulevaisuuden käyttövoimissa ei ole vielä nähtävissä.

Kuljetusyritykset joutuvat jatkuvasti investoimaan uuteen kalustoon, ja siksi teknologiamurros on iso kysymys alan yrityksille. Energiaratkaisut ovat toisaalta teknisiä, mutta myös poliittisia kysymyksiä. Alan näkemysten esilletuonti ja vaikuttamistyö ovat tärkeitä. Maakuntakaavat ja alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat tässäkin tärkeitä ohjaustekijöitä.

## Työvoiman saatavuus haastaa

Pienenevät ikäluokat vaikuttavat työvoiman saantiin kaikilla toimialoilla. Kuljetus- ja logistiikka-alalla vaaditaan monipuolista osaamista. Sen työajat ja muut olosuhteet (teiden kunto, sääolosuhteet) eivät ole aina houkuttelevia. Teoriassa koulutuspaikkoja on riittävästi, mutta riskinä on, että alalle ei tule uutta työvoimaa riittävästi poistuvia korvaamaan.

Työvoiman saantiin ei ole yhtä ratkaisua, vaan tarvitaan varmasti monen osa-alueen kehittämistä, kuten koulutusjärjestelmän uudelleenarviointia, maahan muuttavien saamista alalle, työurien jatkamista ja alan johtamisosaamisen kehittämistä ja niin edelleen.

Kunnat vastaavat toisen asteen ammatillisesta koulutuksesta ja on tärkeää, että huolehditaan alan koulutuksen resursseista. Tavoitteena tulee olla tehdä kuljetus- ja logistiikka-alasta haluttu ala opiskelupaikkaa harkitsevien ja työelämään siirtyvien mielissä. Lisätään muun muassa kuljetus- ja logistiikka-alan esittelyä eri koulutusasteille kuntien vastuulla olevissa perusasteen oppilaitoksissa.

## Osaavaa työvoimaa tarvitaan

SKALin jäsenkyselyssä kartoitettiin jäsenten näkemyksiä tulevaisuuden toimintaympäristöstä.

SKAL kysyi, mitkä asiat tulevat eniten muuttamaan kuljetus- ja logistiikka-alaa 10 vuoden kuluessa.

Vastaukset on tiivistetty viereisellä sivulla olevaan kaavioon. Pallon koko kertoo mainintojen määrän.

Sijainti kaaviossa ilmaisee asian tärkeyden ja sen, miten yksimielisiä vastaajat olivat tärkeydestä.

Jäsenkysely oli osa SKALin Uutta virtaa koneeseen -strategian valmistelua. Koko aineisto on luettavissa osoitteessa [skal.fi/strategia24](https://skal.fi/strategia24).

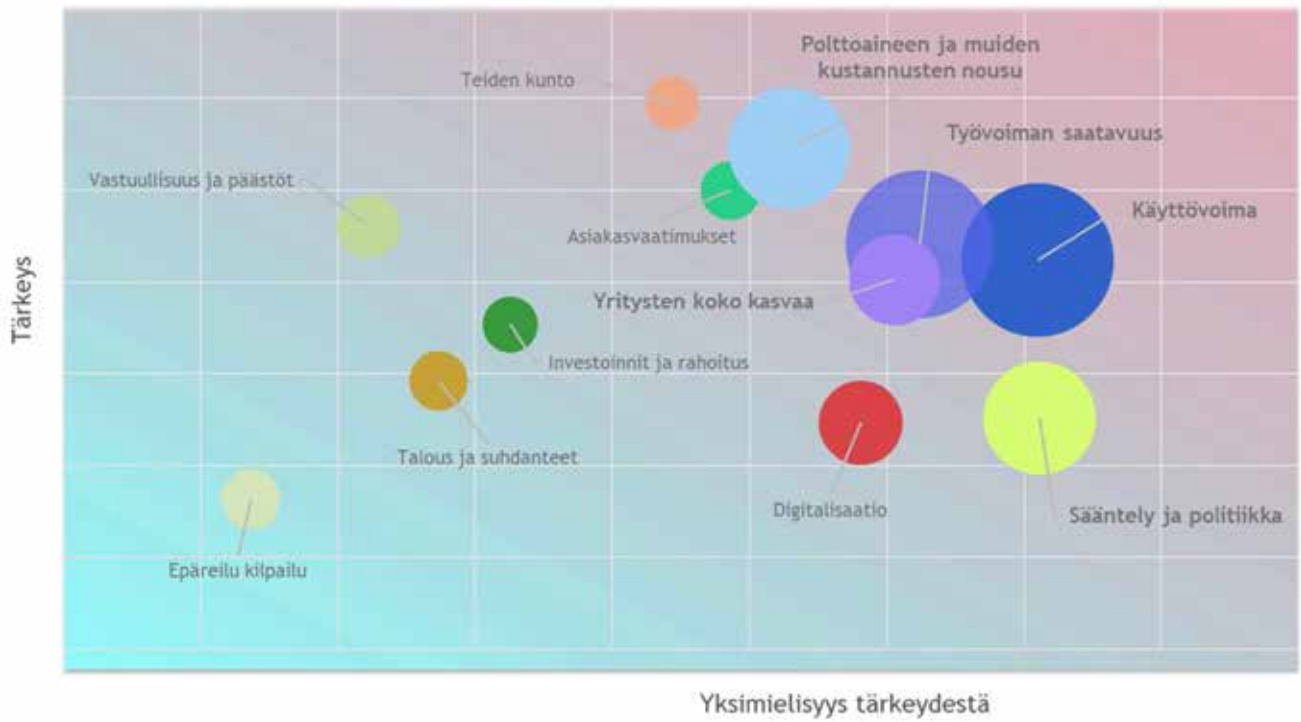
Kuntien vastuulla on erityisesti työvoiman saatavuus. Se nähdään tulevaisuudessa kuljetusyrityksien keskuudessa todella merkityksellisenä.

Jäsenkysely oli osa SKALin Uutta virtaa koneeseen -strategian valmistelua. Koko aineisto on luettavissa osoitteessa [skal.fi/strategia24](https://skal.fi/strategia24).

Kuntien vastuulla on erityisesti työvoiman saatavuus. Se nähdään tulevaisuudessa kuljetusyrityksien keskuudessa todella merkityksellisenä.



Mitkä asiat tulevat eniten muuttamaan kuljetus- ja logistiikka-alaa 5–10 vuoden kuluessa



Kuva: Henri Heiskanen.

# Kuntien ja hyvinvointi-alueiden tehtäväkenttä muuttuu

Suomessa on vuonna 2024 yhteensä 309 kuntaa, joista 108 nimittää itseään kaupungiksi ja 201 kunnaksi. Valtioneuvosto päätti 6.6.2024 Mäntyharjun ja Pertunmaan kuntien yhdistymisestä siten, että Pertunmaan kunta lakkaa ja yhdistyy Mäntyharjun kuntaan 1.1.2025. Hyvinvointialueita on 21, ja ne muodostuvat pääosin maakuntajaon pohjalta.

## Kunnat

### Kuntien hallinto

Kuntien toimintaa ohjaavia lakeja on kirjattu muun muassa kuntalakiin ja perustuslakiin sekä eri hallinnonaloja koskeviin lakeihin. Kuntien hallinnon perusta on kuitenkin sen asukkaiden itsehallinto. Kuntien asukkaat valitsevat kunnan ylimmän toimielimen eli valtuuston neljän vuoden välein kuntavaaleissa.

Valtuusto vastaa kunnan taloudesta ja toiminnasta sekä päättää kunnan toimielimistä, niiden tehtävistä, toimivallasta ja jakamisesta luottamushenkilöiden sekä viranhaltijoiden kesken. Kunnanhallitus ja tarpeelliseksi katsotut lautakunnat tai valiokunnat sekä jaostot käsittelevät kunnan eri toimialojen aiheita ja esittävät tarpeelliseksi katsomiaan asioita valtuuston ratkaistavaksi.

### Kuntien tehtävät

Kunnat vastaavat työllisyyden hoidosta ja edistämisestä sekä osaamisen, sivistyksen sekä terveyden ja hyvinvoinnin edistämisestä. Lisäksi ne vastaavat liikunta-, kulttuuri- ja muista vapaa-ajan palveluista, nuorisotoimesta, paikallisesta elinkeinopolitiikasta, maankäytöstä, rakentamisesta ja kaupunkisuunnittelusta. Vuonna 2025 työ- ja elinkeinopalvelut siirretään kuntien ja niiden muodostamien yhteistoiminta-alueiden vastuulle.

Kunnan näkökulmasta elinkeinopolitiikka ja kilpailukyvyyn vahvistaminen tarkoittavat kaikkia niitä paikallisen tason toimenpiteitä, joilla paikallisista lähtökohdista parannetaan yritysten fyysistä ympäristöä, tuotantopanosten saatavuutta, osaamista, palveluja, sekä toimintaan liittyviä säästöjä ja päätöksentekokäytäntöjä. Suotuisat olosuhteet puolestaan luovat perustan yritysten kilpailukyvyille, työllisyydelle, laadukaille palveluille ja kunnan elinvoimaisuudelle.

Kuntien elinkeinopolitiikkaa toteuttavat peruskuntien ohella myös kuntien perustamat seudulliset kehittämissyhtiöt ja kuntayhtymät, teollisuuskylät ja muut vastaavat kiinteistöyhtiöt sekä matkailun markkinointiyhtiöt.

## Kuntien välinen eriytyminen näkyy entistä enemmän

Valtionvarainministeriön julkaisussa (2024:33, s. 26) arvioidaan, että sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksesta huolimatta kuntataloudessa vallitsee edelleen tulojen ja menojen välillä rakenteellinen epätasapaino, joka uhkaa syventyä lähivuosina ilman uusia toimenpiteitä. Sen mukaan kunnilla on tehtäväkentän supistuttua aiempaa vähemmän mahdollisuuksia menosopeutukseen, joten sopeutus-paine kohdistuu aiempaa enemmän veropro-senttien korotuksiin.

Lisäksi VM arvioi, että kuntien välinen eriytyminen näkyy entistä enemmän myös kuntakentän näkymien ja tulevaisuudenhaasteiden eriytyksenä:

**Lapsi- ja nuorisoi-ku- luokkien pienenemisen myötä tarvittaneen entistä enemmän kuntien välistä yhteistyötä koulutuspalvelujen järjestämisessä. Myös osaavan työvoiman saatavuuden varmistaminen edellyttää uusien palveluiden järjestämistä. Näiden kehitys-suuntien ja heikkenevien talousnäky- mien myötä investointien tarkan tarveharkinnan tärkeys kunnissa korostuu.**

VM:n raportissa arvioidaan myös, että kuntien investointinäkymissä on merkittäviä eroja:

**Osassa kunnista investointien ennakoitaan pienenävän lähivuosina, mutta etenkin suurten kuntien investointipaineet pitävät koko kuntatalouden investoinnit korkealla tasolla. Kunnilla on edelleen merkittäviä investointitarpeita muun muassa rakennuskannan iän, muuttoliikkeen ja vihreän siirtymän vuoksi.**

## Hyvinvointialueet

Hyvinvointialueet ovat itsehallinnollisia alueita, jotka ovat vastanneet vuoden 2023 alusta lähtien sekä sosiaali- ja terveyspalvelujen että pelastustoimen tehtävien järjestämisestä.

Hyvinvointialueet ovat suurten sopeutuspainneiden edessä kuluvana ja tulevina vuosina. Alueiden kustannuksia kasvat-  
taa hintojen nopea nousu. Monet alueet suunnittelevat sopeuttavansa talouttaan vähentämällä vuokratyövoiman ja palvelujen ostoja.

Hyvinvointialueet ovat merkittäviä palveluhankintojen tekijöitä myös muulle kuin sote-alalle. Hyvinvointialueet tarvitsevat muun muassa kuljetus-, kiinteistönhuolto- ja ateria- palveluita. Näissä tehtävissä hyvinvointialueiden on hyödyn-  
nettävä pieniä ja keskisuuria yrityksiä hankkimalla palvelut avoimesti kilpailuilta markkinoilta.

**Hyvinvointialueiden on hyödynnettävä pieniä ja keskisuuria yrityksiä hankkimalla palvelut avoimesti kilpailuilta markkinoilta.**

Kuntien ja hyvinvointialueiden tulee kantaa yhteiskunta-  
vastuuta oman alueensa elinvoimasta tekemällä hankintoja ja palveluiden ostoja alueen yrityksiltä. Kaikessa päätöksenteossa ja myös hankinnoissa hyvinvointialueiden tulee tehdä kattava yritysvaikutusten arviointi.

Liikenteen osalta voidaan vetää johtopäätöksiä, että hyvinvointialueiden palveluverkon keskittäminen vähentää tavaraliikennettä, mutta kasvattaa puolestaan henkilöliikennettä.

Valtiovarainministeriön muistiossa 8.5.2024 arvioidaan hyvinvointialueluotalouden näkymiä. Muistion mukaan alueet tavoittelevat noin 3,5 mrd. euron kumulatiivisia sopeutus- ja tehostamistoimia vuoteen 2026 mennessä:

**Kuitenkin koko maan tasolla kustannusten painelaskelman ja alueiden talousarvioiden ja -suunnitelmien välinen ero on noin kumulatiivisesti 5,5 mrd. euroa vuosien 2023–2026 aikana. Käytännössä siis suunnitellut sopeutustoimet (3,5 mrd euroa) eivät olisi riittäviä toimia talouden tasapainottamiseksi.**



# Maankäytön suunnittelu tärkeää – nyt taukopaikat kuntoon

## Kaavatasot lyhyesti

Kaavoitus on alueiden käytön ja rakentamisen sääntelyä, jolla päätetään eri toimintojen sijoittumisesta tietyille alueille. Kaavoitus on oleellinen osa maankäytön suunnittelua. Kaavoitus jakaantuu eri kaavatasoihin, joita ovat maakuntakaava, yleiskaava ja asemakaava. Yksityiskohtaisin kaavoista on asemakaava, ja se on alisteinen yleiskaavalle. Yleiskaavaa ohjaa maakuntakaava.

Yleiskaavat ja asemakaavat laaditaan ja hyväksytään kunnissa. Maakuntakaavojen laadinta ja hyväksyminen kuuluu maakuntien liitoille. Kaavoitus etenee useammassa eri vaiheessa. Maankäyttö- ja rakennuslaissa on kaavoitusta koskevat säännökset, muun muassa alueiden käytön suunnittelun tavoitteet, kaavojen monipuoliset sisältövaatimukset ja kaavojen laadinnan säännökset.

## Jakelu- ja taukopaikkainfraa kehitettävä

Kuljetusalalla yhtenä kasvavana teemana on käyttövoimasiirtymä ja siihen liittyvät haasteet. Haasteita on teknologisen kehityksen, kustannuksien ja maksuhalukkuuden kanssa.

Eräs ratkaistava kysymys uusien vähäpäästöisten kalustohankintojen osalta on kattava tankkaus- ja latausinfra. Pitkämatkaista tavaraliikennettä ei voi harjoittaa ilman sitä. Myös EU:n TEN-T- ja AFIR-asetukset edellyttävät tietynlaista taukopaikka- ja latausverkostoa.

Se on myös maankäyttökysymys. Tällä hetkellä kaasun ja raskaalle liikenteelle soveltuvan sähkön jakeluinfrat ovat puutteellisia. Tämä heikentää yritysten investointimahdollisuuksia. Haasteen ratkominen pitää aloittaa maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelusta, maakuntakaavatasosta alkaen.

**Jakeluinfra ja taukopaikat on huomioitava myös MAL-sopimuksissa, jotta ne ovat mukana rahoituspäätöksissä. Sitä kautta niiden toteutumista seurataan.**

Maankäyttö on siis yksi keskeisistä taukopaikkojen ja jakeluinfran kehittämisen mahdollistajista. Lataus-, jakelu- ja taukopaikat on edellä olevan mukaisesti otettava mukaan jo maakuntakaavoihin ja huomioitava myös MAL-sopimuksissa, jotta ne ovat mukana myös rahoituspäätöksissä. Sitä kautta niiden toteutumista seurataan.

On toteutettava kuntien ja valtion yhteinen jakeluinfran kehittämistä koskeva MAL-verkoston hanke parhaiden käytäntöjen jakamiseksi ja tiedon vaihtamiseksi.

SKAL on kerännyt alueyhdistyksiltä tietoa alueittaisesta ja paikallisesta tilanteesta MAL-sopimuksissa olevista taukopaikka- ja jakeluinfranhankkeista. Kartoituksessa kerätään tietoa muun muassa siitä, mitä taukopaikkoja alueilla on ja mitä niistä on MAL-sopimuksissa. Lisäksi se kartoittaa, mitä tarpeita ja mihin niitä pitäisi sijoittaa sekä sen, mitä jakeluinfrapaikkoja on MAL-sopimuksissa ja millaisia toimia on tehty tai ollaan tekemässä näiden suhteen. Lisäksi on kerätty tietoa myös erilaisista maakunnallisista hankkeista erityisesti niillä alueilla, joilla ei ole MAL-sopimuksia.

Uusissa MAL-sopimuksissa onkin aiempaa paremmin huomioitu taukopaikka- ja jakeluinfratarpeet. Ne on kirjattu yksityiskohtaisemmin ja velvoittavammin sopimukseen. MAL-sopimukseen on kirjattu tavoitteita jakeluinfrasta ja taukopaikoista siten, että ne toteuttaisivat TEN-T- ja AFIR-asetusten vaatimuksia. Näin on käytännössä jokaisella MAL-sopimusalueella. Kaupunkien on nyt toteutettava näiden kirjausten mukaiset kirjauksissa esitetyt tauko- ja latauspaikat sopimusten mukaisesti ja toteuttamista on myös valvottava.

## Sopimuksiin on kirjattu tavoitteita jakeluinfra- ja taukopaikoista siten, että ne toteuttaisivat TEN-T- ja AFIR-asetusten vaatimuksia.

Kuntien on muutenkin huomioitava jakeluinfra- ja taukopaikkojen tarpeet omista maankäyttösuunnitelmissaan. Raskas liikenne tarvitsee riittävästi tilaa lataukseen ja taukojen viettämistä varten. Latauksen osalta on huomioitava myös sähköverkon kapasiteetti ja välilyky eli on oltava riittävän järeää kaapelia.

Raskaan liikenteen taukopaikkojen puute on jatkunut pitkään ja kaluston kasvaessa 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 muun muassa mahdollistamalla kuljettajien lakisääteisten taukojen ja vuorokausilevon pitämisen. Asianmukaisesti varustellut ja riittävät palvelut parantavat kuljettajien työolosuhteita merkittävästi. Ne ovat tärkeä tekijä myös liikenneturvallisuuden kannalta.

Taukopaikoilla on keskeinen rooli kuljetustehtävien koordinoimisissa. Niiden on tarjottava mahdollisuus myös pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin. Kattavalla taukopaikaverkostolla voidaan parantaa kuljetusten tehokkuutta ja hyödyntää kaluston mitat ja massat mahdollisimman hyvin. Ajoneuvojen ja kuormayksiköiden käsittelyalueita tarvitaan erityisesti lähellä kaupunkia ja terminaaleja.

Tärkeä kysymys verkon kehittämisessä on määrittää malli kustannusten jakamiseksi eri osapuolten kesken. Palveluja on 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.

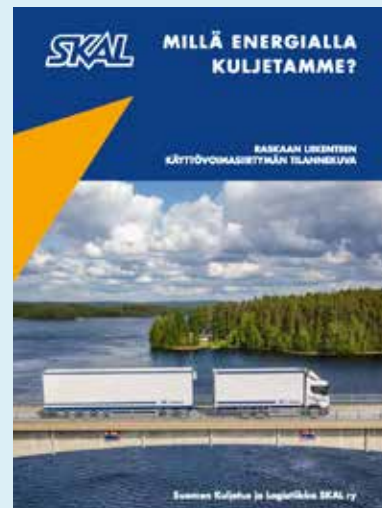
## Kuntien liikennesuunnittelussa huomioitava tavaraliikenne

Kunnat tarvitsevat tehokasta liikennesuunnittelua, joka ottaa huomioon eri liikennemuodot (autoilu, joukkoliikenne, pyöräily, kävely) ja integroi ne yhteen. Kasvavassa määrin kaupunkien keskustoja kehitetään autottomuuden näkökulmista. Suunnittelussa tulisi ottaa huomioon hälytysajoneuvojen, jakeluautojen ja jäteautojen sujuva ja turvallinen liikennöinti. Autottomien keskustojen suunnittelussa on otettava huomioon toimivat pysäköintiratkaisut, jotka vaikuttavat myös kaupunkikeskustojen vetovoimaisuuteen.

Kasvavissa kaupungeissa haasteeksi muodostuu liikenteen ruuhkautuminen. Sujuva ja turvallinen liikenne on turvattava tältäkin osin.

## Kuntakohtaisessa suunnittelussa on huomioitava sujuva ja turvallinen liikennöinti.

SKAL esittää, että kuntien liikennesuunnittelussa huomioidaan raskaan liikenteen tarpeet, jotka koskevat taukopaikkoja sekä tankkaus- ja latausinfraa. Kuntakohtaisessa suunnittelussa on huomioitava sujuva ja turvallinen liikennöinti. Kunta voi omilla ratkaisullaan myös parantaa liikenneturvallisuutta panostamalla selkeisiin liikennemerkkeihin, tiemerkintöihin, valaistuksen kehittämiseen ja suojateihin.



## Millä energialla kuljetamme?

Käyttövoimaraaporttimme käsittelee muun muassa raskaan kaluston taukopaikkoja ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraa. Raportissa on kuvattu käyttövoimasiirtymän tilannetta suomalaisen maanteiden tavaraliikenteen näkökulmasta. Selvitys on tehty aikana, jolloin kaikkien energiamuotojen hinnat olivat korkealla.

Ohjelma on luettavissa **SKALin verkkosivuilla**.

# Saavutettavuus tärkeää, kaavatiet kuntoon

Liikenneyhteydet ja saavutettavuus ovat keskeisiä yritysten sijoittumiseen vaikuttavia tekijöitä. SKALin Suomen tiet kuntoon -ohjelma sisältää esityksiämme liikennejärjestelmäsuunnitelman uudistamiseksi. Tuomme siinä esiin, että Suomen logistisen kilpailukyvyn perusedellytys on toimiva liikennejärjestelmä ja erityisesti hyvässä kunnossa oleva väyläinfra. Tiestö on kuljetus- ja logistiikkayritysten, kuljettajien ja monen toimialan työpaikka, joka on syytä pitää kunnossa.

Suomen tieverkko käsittää maantiet, kunnalliset katuverkot ja yksityistiet. Koko tieverkon pituus on noin 454 000 kilometriä. Tästä yksityis- ja metsäautoteiden osuus on noin 350 000 kilometriä ja kuntien katuverkkojen 26 000 kilometriä.

Hyvin ylläpidetty ja turvallinen tiestö on kuljetusalan perusta. SKAL painottaa, että kuntien ja alueiden tulee sitoutua riittävään tiestön kunnossapitoon ja kehittämiseen. Erityistä huomiota on kiinnitettävä raskaan liikenteen tarpeisiin. Hyväkuntoiset ja turvalliset tiet ovat kuljetusyrityksille välttämättömiä. Huono tiestö lisää kuljetuskustannuksia, polttoaineen kulutusta ja ajoneuvojen kulumista sekä huoltotarvetta.

**Kuntien ja alueiden tulee sitoutua riittävään tiestön kunnossapitoon ja kehittämiseen. Erityistä huomiota on kiinnitettävä raskaan liikenteen tarpeisiin.**

Kuntien vastuulla on katujen ja teiden kunnossapito, mikä on oleellista kuljetusalan sujuvan toiminnan kannalta. Kuntien vastuulla olevan tiestön määrä voi vaikuttaa osuudeltaan pieneltä, mutta se on paikallisen saavutettavuuden kannalta merkittävä. Kunnat käyttävät vuosittain merkittäviä summia katuverkon ylläpitoon. Kunta huolehtii asemakaavoitetun alueen liikenne- ja katusuunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta sekä katualueen johtojen ja rakenteiden yhteensovittamisesta.

Kunnan velvollisuus kadunpitoon alkaa, kun asemakaavan mukaisen maankäytön liikennetarve sitä edellyttää. Jos maantie on jo asemakaavan mukaisella katualueella ja liittyy olemassa olevaan katuverkkoon, tulee kunnan muuttaa katualueella oleva maantie kohtuullisessa ajassa kadunpito päätöksellä kaduksi.

Myös tiestön osalta merkitystä on kaavoituksella. Kuntien on kaavoitettava elinkeinoelämälle tarpeellinen tiestö. Kaavoituksessa on huomioitava se, että muun muassa teollisuusalueille ja -laitoksiin pääsee sujuvasti isollakin kalustolla.

## SKAL esittää

- Kuntien on pidettävä huolta vastuullaan olevasta tiestöstä, jotta se on sellaisessa kunnossa, että myös raskaalla kalustolla on turvallista ja sujuvaa liikennöidä.
- Kunnissa pitää huomioida tiestön kunto ja välityskyky erityisesti suhteessa teollisuusalueisiin ja -laitoksiin, mukaan lukien liikennöinti HCT-kalustolla.
- Tiestön kaavoituksessa tulee huomioida elinkeinoelämän ja raskaan liikenteen tarpeet.
- Myös kuntien tie- ja katuverkolla on hoidettava auraukset ja talvikunnossapito.





## Suomen tiet kuntoon -ohjelma

Ohjelma tarjoaa ratkaisuja liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystyöhön. Väyliin on varattava riittävä rahoitus, joista on myös pidettävä kiinni julkisen talouden suunnitelmaa ja vuosittaisia talousarviota toteutettaessa. Ohjelmassa esitetään, että tiestön määrärahoja on kasvatettava selkeästi. On tärkeää, että poliittiset päättäjät tunnistavat tiestön jatkuvasti kasvavan korjausvelan, joka on muodostunut suomalaisten arjen sujuvuuden ja jopa talouskasvun esteeksi.

Ohjelma on luettavissa **SKALin verkkosivuilla**.

# Maakunnissa päätetään maankäytön isot linjat

## Maakuntakaavat

Maakuntakaava on yleispiirteinen suunnitelma alueiden käytöstä maakunnassa tai sen osa-alueella. Siinä esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet sekä osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Maakuntakaavan tehtävänä on ratkaista valtakunnalliset, maakunnalliset ja seudulliset alueiden käytön kysymykset. Maakuntakaava voidaan laatia myös vaiheittain, jotakin tiettyä aihekokonaisuutta käsittelevänä kaavana.

Maakuntakaava ohjaa kuntien kaavoitusta ja viranomaisten muuta alueiden käyttöä koskevaa suunnittelua. Kaava esitetään kartalla kaavamerkintöjen ja -määräysten avulla. Maakuntakaavaan liittyy myös selostus, jossa esitetään kaavan tavoitteet, vaikutukset ja muut, muun muassa kaavan tulkinnan ja toteuttamisen kannalta tarpeelliset tiedot.

Maakuntakaavan laatimisesta vastaa maakunnan liitto, ja sen hyväksyy maakunnan liiton maakuntavaltuusto.

**Latauksen osalta on huomioitava myös sähköverkon kapasiteetti ja välityskyky.**

Maankäyttö on yksi keskeisistä raskaan tieliikenteen jakeluinfra kehittämissä mahdollistajista. Lataus-, jakelu- ja taukopaikat on otettava mukaan maakuntakaavoihin ja maakuntien liittojenkin on huomioitava jakeluinfra ja taukopaikkojen tarpeet omissa maankäyttösuunnitelmissaan. Raskas liikenne tarvitsee riittävästi tilaa sekä lataukseen että taukojen viettämisestä varten. Latauksen osalta on huomioitava myös sähköverkon kapasiteetti ja välityskyky.

## SKAL esittää

- Maakuntaliittojen tulee huomioida maakuntakaavoissa entistä paremmin tieliikenteen tarvitsemat taukopaikat, lataus- ja jakeluinfra kehittyminen.
- Maakuntaliittojen tehtävä on aktiivisesti edistää alueidensa liikennehankkeita ja selvittää rahoitusmahdollisuuksia liikenneinfrastruktuurin parantamiseksi.

# Kunnallistekniikka on tänään myös digiä

Toimiva kunnallistekniikka on perusta viihtyisälle ja turvalliselle elinympäristölle, jossa kuntalaisten on hyvä asua, liikkua ja harrastaa. Toimialueeseen kuuluvat kaavateiden, vesihuollon, sekä puistojen ja muiden yleisten alueiden suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito.

On tärkeää, että kaikkialle tarpeellisille alueille tulee vettä, jätevedet poistuvat ja sähköä on riittävästi saatavilla. Sähkön osalta on huomioitava myös raskaan kaluston latauksen edellyttämät riittävän järeät kaapelit.

Nykypäivänä myös tietoliikenneyhteydet ovat tarvittavaa perusinfraa. Kuljetusalan digitalisaatio ja toimintavarmuus edellyttävät luotettavia ja nopeita tietoliikenneyhteyksiä. Kunnissa tulee varmistaa kattavat laajakaistayhteydet erityisesti alueilla, joilla markkinaehtoinen rakentaminen on vähäistä.

Hyvät verkkoyhteydet tukevat myös kuljetusyritysten toimintaa harvaan asutuilla alueilla, mikä mahdollistaa monipaikkaisen työnteon ja digitaalisten palveluiden hyödyntämisen. Nosto: SKAL kannattaa kiinteiden laajakaistayhteyksien rakentamista mobiiliverkkojen rinnalle, jotta toimintavarmuus säilyy kaikissa tilanteissa.

Tietoliikenneyhteyksien toimivuus on taattava erityisesti kriittisten palveluiden yhteydessä, kuten hätätilanteissa ja infrastruktuurin häiriötilanteissa. SKAL kannattaa kiinteiden laajakaistayhteyksien rakentamista mobiiliverkkojen rinnalle, jotta toimintavarmuus säilyy kaikissa tilanteissa.

## SKAL esittää

- Kuntien on varmistettava sähkön saanti alueellaan, myös raskaan kaluston latausta varten.
- Vesi- ja jätevesihuoltoa on ylläpidettävä niin, että se on kunnossa eikä pääse rapistumaan. Myös uusille rakennettaville alueille on hoidettava vesihuolto ajoissa.



## Digitalisaation toimenpideohjelma

Digitalisaatio on olennainen apuväline kuljetusyritysten menestymisessä ja Suomen logistisen kilpailukyvyn turvaamisessa. Logistiikan digitalisaation toimenpideohjelma listaa toimenpiteitä, joilla edistetään logistiikan digitalisaatiota. Ohjelma keskittyy digitalisaation edistämiseen yleisellä tasolla. Yksittäiset yritykset tarjoavat käytännön digituotteita ja digipalveluita kuljetusyrityksille. SKALin yhteistyöjäsenissä on useita näitä palveluja tarjoavia yrityksiä.

Ohjelma on luettavissa **SKALin verkkosivuilla**.



# Julkiset hankinnat luovat tervettä kilpailua

Kaikkien julkisten hankintojen yhteenlaskettu arvo vuonna 2023 oli yhteensä 45 miljardia euroa. Tämä perustuu valtion, hyvinvointialueiden, kuntien, kuntayhtymien ja seurakuntien hankintoihin.

Kuntien ja kuntayhtymien hankintojen arvo heinäkuussa 2024 oli yhteensä 9,3 miljardia euroa ja hyvinvointialueiden hankintojen arvo samaisena ajankohtana oli yhteensä 15,6 miljardia euroa.

Julkiset hankinnat on tunnustettava ja hyödynnettävä ennen kaikkea elinkeinopolitiikan työkaluna. Julkiset hankinnat on nähtävä yrittäjyyden, työllisyyden, aluekehityksen ja elinvoiman vahvistajina sekä innovaatioiden kehittäjinä.

SKAL pitää tärkeänä, että pääministeri Orpon hallitusohjelmaan kirjattu kuntalain ja hyvinvointialuelain uudistaminen huomioi jatkossa entistä paremmin taloudellisen vastuullisuuden ja kuntien yritystoiminnan markkinavaikutukset.

**Julkisia hankintoja tulisi entistä enemmän jakaa osiin niin, että myös pienemmät yritykset voisivat niihin osallistua.**

Julkisia hankintoja tulisi entistä enemmän jakaa osiin niin, että myös pienemmät yritykset voisivat niihin osallistua. Jos hankinta jää liian isoksi, tarjoajien määrä laskee ja viime kädessä veronmaksaja häviää. Se ei ole kenenkään etu.

Julkisomisteisten sidosyksikköyhtiöiden eli in-house-yhtiöiden käyttö on viime vuosina yleistynyt kunnissa ja uusilla hyvinvointialueilla. Nämä eri aloilla toimivat julkisen sektorin in-house-yhtiöt ovat pienentäneet yksityistä markkinaa arviolta 15 miljardilla eurolla. Pidämme tärkeänä, että in-house-yhtiöiden asemaa tarkastellaan hallitusohjelman mukaisesti. Nostetaan in-house-yhtiön vähimmäis-

omistuksen raja 10 prosenttiin, yhtenäistetään sidosyksikköiden ulosmyyntirajat enintään 5 prosenttiin ja enintään 500 000 euroon in-house-yhtiöiden liikevaihdosta.

SKAL esittää reilun kilpailun edistämistä. Julkisen sektorin hankintoja ja sidosyksikköasemassa olevien julkisomisteisten yhtiöiden on avattava toimintaa avoimemmaksi, jotta kokonaistaloudellista tehokkuutta voidaan arvioida. SKAL tukee hallitusohjelman kirjauksia in-house-yhtiöiden vähimmäisomistuksen rajan nostamisesta 10 prosenttiin toimialasta riippumatta ja näiden in-house-yhtiöiden ulosmyyntirajojen yhtenäistämistä 5 prosenttiin ja enintään 500 000 euron.

## Kuntien osaamista kuljetuspalvelujen hankinnoissa parannettava

Kunnat ja hyvinvointialueet tekevät paljon hankintoja. Tämä koskee myös kuljetuspalveluja. Kuljetuspalvelujen hankinnassa on omia erityispiirteitä ja -vaatimuksia. Sen vuoksi SKAL on yhdessä Autoliikenteen Työnantajaliiton (ALT) kanssa laatinut oppaan tavaraliikenteen kuljetuspalvelujen ostajalle nimellä "Reilu kuljetus". Opasta ollaan päivittämässä.

Kuljetuksen tilaajan on liikennepalvelulain mukaan varmistettava, että kuljetuksen suorittaja on huolehtinut lakisääteisistä velvoitteistaan. Tavarankuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on ennen kuljetuksesta sopimista varmistettava, että kuljetuksen suorittajalla on kuljetukseen oikeuttava tavaraliikennelupa tai oikeus poikkeuksellisesti suorittaa kuljetus ilman tavaraliikennelupaa.

Myös, jos kuljetus suoritetaan kabotaasina, on tilaajan tai tämän edustajan varmistettava, että kuljetuksen suorittajalla on siihen oikeus. Kabotaasia suorittavalla kuljetusyrityksellä tulee olla yhteisöluupa. Jos kuljetuksen suorittajalla ei ole oikeutta suorittaa kuljetusta, ei kuljetussopimusta voi tehdä.

Edelleen kuljetuksen tilaajan on varmistettava, että kuljetuksen suorittaja on merkitty arvonlisävelvoitteiden rekisteriin ja kuljetuksen suorittaja hoitaa työnantajavelvoitteensa. Kuljetuksen lisäksi tilaajan on varmistettava, että kuljetuksen suorittajan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu kokonaisuus ei kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna yli.

Kuntien tai hyvinvointialueiden on siis kuljetuksia tilatessaan ja kuljetussopimuksia tehdessään varmistuttava ainakin edellä mainituista asioista.

Säädöksiin sisältyy myös joukko kuljetuksia, joissa liikennelupaa ei tarvita. Näihin liittyvissä tulkinnoissa on oltava tarkkana, jotta ei tietämättään hanki kuljetusta yritykseltä, jolla ei ole liikennelupaa, vaikka kyseisessä tapauksessa lupaa olisikin tarvittu.

Varsinkin erilaisissa maanrakennusurakoissa tai rakentamisessa tulee esiin tilanteita, joissa voi olla vaikea tulkita, tarvitaanko liikennelupaa vai ei. Tällöin on parasta selvittää asia perusteellisesti etukäteen. Tässä auttaa myös muun muassa Reilu kuljetus -opas, joka on luettavissa **täällä**.



# Ympäristöystävällinen jätehuolto yritysten vastuulla

SKALin mielestä hallitusohjelmassa olevat kirjaukset jätelain uudistamiseksi ovat selkeitä, ja ne tulee toteuttaa suunnitellussa aikataulussa tämän hallituskauden aikana. Siksi kunnissa ei pidä tehdä jätehuollon osalta hätiköityjä päätöksiä, vaan pikemminkin seurata tilannetta ja ottaa huomioon lainsäädännölliset muutokset tulevina vuosina, jolloin kuntien vastuuta rajataan entistä selkeämmin kotitalousjätteeseen.

## Jätelakia uudistetaan pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaisesti kolmessa eri vaiheessa:

1. Kunnan vastuuta rajataan kotitalousjätteeseen,
2. Kilpailuneutraaliteettia parannetaan; kunnan toissijaisen vastuun rajaaminen (JL 33 §) todelliseen markkinapuutteeseen ja kunnan sidosyksikön ulosmyyntiraja (JL 145a §) sekä hallitusohjelman mukaisesti sidosyksikön omistuksen vähimmäisrajan tarkastelu,
3. Jätelaista kiertotalouslakiin; hallitusohjelman kiertotalousnäkökulmien huomioonottaminen, kierrätysmarkkinan edistäminen, jättesääntelyn ja sen rajapintojen selkiyttäminen.

SKALin mielestä kuntien jätehuoltoviranomaisille on taattava riittävät resurssit ja viranomaistoimintaa ei saa missään muodossa ulkoistaa kunnan jätelaitokselle tai kunnan jäteyhtiölle.

**Kuntien jätehuoltoviranomaisille on taattava riittävät resurssit. Viranomaistoimintaa ei saa missään muodossa ulkoistaa kunnan jätelaitokselle tai kunnan jäteyhtiölle.**

Kuntien jäteyhtiöt puolestaan kuuluvat pääsääntöisesti kuntakonserniin ja niitä koskevat kuntakonsernin päättämät konserniohjeet ja omistajapolitiikka. Kuntayhtiöiden tulee keskittyä niille kuuluviin tehtäviin kustannustehokkaasti.

Jätehuollon kuntavastuun kasvattaminen menneinä vuosina on ohjannut kuntia investoimaan jätteenpolttolaitoksiin. Tämä ei puolestaan edistä EU:n kiertotaloustavoitteiden saavuttamista. Suomessa jätteenpolttolaitoksia omistavilla kunnilla on nykyisin kannustin kasvattaa polttoon ohjautuvan jätteen määrää keräämällä jätettä myös kilpailuilta markkinoilta.

Jätteen kierrätysaste on Suomessa EU:n keskitasoa matalampi yhä suuremman osan jätteistä ohjautuessa polttoon, mikä hidastaa kierrätysmateriaalien markkinoiden kehitystä. Hyvänä esimerkkinä on Tanska, jossa kunnat ovat vastanneet jätehuollon suunnittelusta ja jätteiden käsittelystä. Tanskassa on viimeisen vuosikymmenen aikana yli-investoitu jätteenpolttokapasiteettiin ja tilanne on johtanut siihen, että jätettä on tuotu poltettavaksi viime vuosina jopa Tanskan ulkopuolelta. Tanskassa on sittemmin päätetty, että siellä edistetään markkinaehtoista kiertotaloutta ja yritysvetoista jätehuoltoa.

## SKAL esittää:

1. Vahvistetaan markkinaehtoista kiertotaloutta ja yritysvetoista jätehuoltoa Tanskan mallin mukaisesti.
2. Valtion viranomainen valvomaan kuntien ja kuntayhtiöiden välisiä transaktioita.
3. Kuntien kilpailutettava vuoteen 2030 mennessä keräysvastuullaan olevan polttokelpoisen jätteen käsittely.
4. Kannustimet kunnille polttoon ohjautuvan jätteen määrän kasvattamiseksi on purettava riittävän kattavilla keinoilla.
5. Ennen jätteiden tai lietteiden kuljetusjärjestelmäpäätöksiä on kunnissa tehtävä riippumattoman toimijan toimesta kuljetusjärjestelmäselvitykset, jotka ottavat huomioon myös kuljetusjärjestelmäpäätöksen yritysvaikutusten arvioinnin.

# Uusia, osaavia kuljettajia tarvitaan, toisen asteen koulutusta kehitettävä

Kuljetus- ja logistiikka-alan houkuttelevuutta parannettava

Kuljettajien koulutukseen on onneksi toistaiseksi riittänyt hakijoita. Vuonna 2024 ensisijaisia hakijoita logistiikan perustutkintokoulutukseen on ollut 2 190, kun aloituspaikkoja on 1 984 kappaletta. Näin ollen vetovoimaisuusluku on 1,10. On hyvä, että ensisijaisten hakijoiden määrä on pysynyt hyvin vakaana ja myös se, että naisten osuus ensisijaisista hakijoista on ollut nousussa.

Logistiikan perustutkintoja on suoritettu vuosittain noin 2 000.

## Logistiikan perustutkinto, tutkinnon suorittaneet 2019–2023

<b>Vuosi 2019</b>	2 124
<b>Vuosi 2020</b>	1 845
<b>Vuosi 2021</b>	2 184
<b>Vuosi 2022</b>	2 079
<b>Vuosi 2023</b>	2 016

Lähde: Opetushallitus, Vipunen.fi

Julkisten työvoimapalveluiden järjestämisvastuu siirtyy valtion työ- ja elinkeinotoimistoilta kunnille ja kuntien muodostamille yhteistoiminta-alueille 1.1.2025. Työllisyysalueita tulee olemaan yhteensä 45. Tässä yhteydessä muun kuin tutkintoon johtavan ammatillisen koulutuksen hankinta siirtyy näille työllisyysalueille. Eli aikaisemmin ELY-keskusten hankkimat ammatilliset kuljettajakoulutukset, erityisesti Rekry-koulutukset, menevät työllisyysalueiden päätettäväksi.

**Riskinä on, että kuljettajakoulutuksen rahoitus pienenee, jos kunnilla ei ole tahtotilaa antaa rahoitusta kuljettajakoulutukseen.**

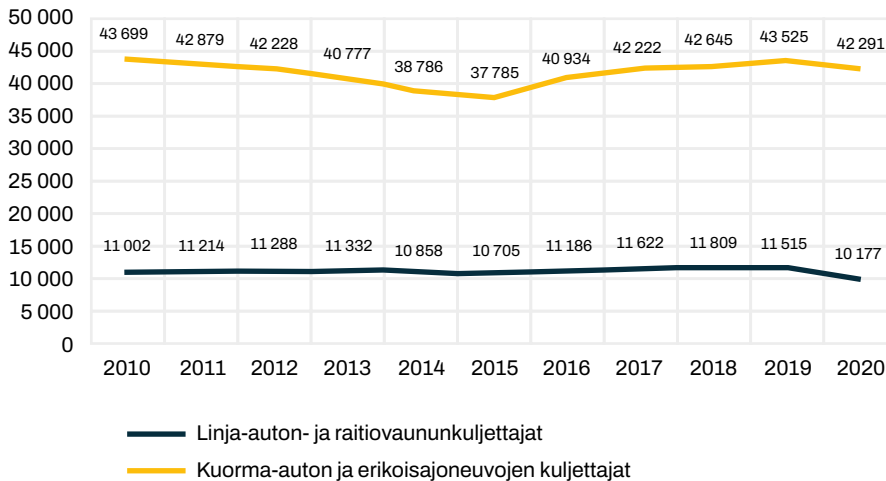
Tässä on iso riski, että kuljettajakoulutuksen rahoitus pienenee tältä osin huomattavasti, koska kunnilla ei välttämättä ole tahtotilaa antaa rahoitusta kuljettajakoulutukseen. Tämä vaarantaa myös kuljettajien koulutukseen suuntautuneen yksityisen koulutuksen tulevaisuuden. Uudistuksen yhteydessä on varmistettava kuljettajakoulutuksen jatkuvuus.

## Ammatillista koulutusta kehitettävä

Kuljettajakoulutuksen ja logistiikka-alan koulutuksen kehittäminen on välttämätöntä työvoiman saatavuuden turvaamiseksi. SKAL vaatii, että kuntien ja alueiden tulee tukea koulutusta ja edistää koulutuksen ja työelämän yhteistyötä. Ammatillinen koulutus on tärkein kanava, joka tuottaa uusia kuljettajia. Tämän vuoksi logistiikan työvoiman saatavuuden kannalta ammatilliset oppilaitokset ovat erittäin tärkeässä asemassa.

**Kuntien ja alueiden tulee tukea koulutusta ja edistää koulutuksen ja työelämän yhteistyötä.**

## Ammattikuljettajien määrä



Lähde: Traficom tutkimus.

Ammatillinen koulutus, kuten koko toisen asteen koulutus on kuntien vastuulla. Suurin osa kunnista on siirtänyt vastuun ammatillisesta koulutuksesta koulutuskuntayhtymille. Kuntien roolissa korostuu hyvinvointialueiden aloittamisen jälkeen entistä enemmän koulutus. Tämänkin takia koulutuksen kehittäminen on tärkeä teema kunnissa.

Ammatillinen koulutus on tärkein kanava, joka tuottaa uusia kuljettajia. Suuri osa kuljettajista tulee alalle ammatillisen koulutuksen kautta. Tästä syystä on tärkeää, että ammatillinen koulutus pystyy vastaamaan työelämän tarpeisiin. On myös tärkeää, että ammatillisella koulutuksella on riittävät resurssit, jotta se pystyy toteuttamaan koulutusta työelämän tarpeita vastaavasti.

Samalla on pidettävä huolta siitä, että alalle tulemiseen on tarjolla myös vaihtoehtoisia koulutuskanavia, koska erityisesti työelämässä jo toimiville mahdollisille alanvaihtajille perustutkinnon suorittaminen on tarpeettoman pitkäaikainen kokonaisuus.

Kuljetusalalla rekrytointeja tehneiden mukaan hakijoiden ammattitaidon puute on nykyään entistä useammin syynä rekrytointien epäonnistumiseen. Alan yritysten mielestä ammatillinen koulutus ei anna riittäviä valmiuksia toimia kuljetusalalla valmistumisen jälkeen.

## Ammatillisen koulutuksen rahoitus varmistettava

Kuljettajakoulutus edellyttää oppilaitoksilta ajoneuvokoulutusta ja ajo-opetus on pääasiassa yksilökoulutusta. Se tarkoittaa, että kuljettajakoulutuksen kustannukset ovat keskimääräistä ammatillista koulutusta suuremmat. Jotta koulutuksen laatu, määrä ja tehokkuus voidaan säilyttää, tulee kuljettajakoulutukseen varata riittävä rahoitus.

Rahoitus on tärkeää koulutuksen tason ylläpitämiseksi ja parantamiseksi. Kuljetusyritysten palautteen mukaan työ-

harjoittelussa olevien ja vastavalmistuneiden perustaidot, kuten esimerkiksi pumppukärryn käyttö ja ajoneuvon käsittely, ovat heikentyneet. Sen arvellaan johtuvan siitä, että oppilaiden lähiopetusta on vähennetty, ja opettajien aikaa kuuluu muuhun kuin varsinaiseen oppilaiden ohjaukseen.

**Jotta koulutuksen laatu, määrä ja tehokkuus voidaan säilyttää, tulee kuljettajakoulutukseen varata riittävä rahoitus.**

Esimerkkinä rahoituksen tärkeydestä oppilaitos, jossa tehtiin leikkauksia ja vähennettiin henkilökuntaa, irtisanoi yli puolet kuljetusalan opettajistaan. Silti oppilasmäärä on edelleen sama, mutta ajo-opetusta ja muuta ammatillista lähiopetusta on jouduttu vähentämään. Tämän vuoksi opettaminen jää entistä enemmän yritysten vastuulle. Samalla myös valmistumisajat pitenevät. Tällä tavoin logistiikan opetus vähitellen hiipuu ja mahdollisesti loppuu kokonaan.

Toisessa esimerkissä myös kalustosta on puutetta, kun oppilaitoksella ei ole omaa perävaunua lainkaan ja yhdistelmäajoneuvonkuljettajaksi koulututtavia varten on jokaista ajo-opetusta varten vuokrattava perävaunu. Toisaalta eri-ikäisen kaluston käyttö antaa mahdollisuuksia itsenäisen harjoittelun lisäämiseen oppilaitoksessa, jolloin ajoneuvon käsittelytaidot opitaan nopeammin. Samalla voidaan säästää myös ajoneuvojen hankintakustannuksissa.

## SKAL esittää

- Kuntien on pidettävä huolta vastuullaan (joko itsenäisesti tai kuntayhtymän kautta) olevien toisen asteen oppilaitosten toiminta-edellytyksistä.
- Oppilaitoksissa on oltava valtakunnan tasolla riittävästi kuljetus- ja logistiikka-alan koulutusta tarjolla.
- Kuntien on huolehdittava uusien työvoima-alueiden toiminnan käynnistymisestä ja huolehdittava, että nämä alueet rahoittavat ja hankkivat myös kuljettajakoulutusta yritysten tarpeisiin riittävän joustavasti ja nopeasti.



### Kuljetus- ja logistiikka-alan työvoiman turvaaminen

Ohjelmaan on koostettu näkemyksiä kuljetus-alan työvoimaan liittyvistä kysymyksistä. Siinä esitetään keinoja ja toimenpiteitä, joiden avulla kuljetusalan työvoiman saatavuutta turvataan pitkällä aikavälillä.

Ohjelma on luettavissa **SKALin verkkosivuilla**.



# Yrittäjyyskasvatus

Suomi on yrittäjyyskasvatuksen kärkimaa. Alkuvuodesta 2022 julkaistun Global Entrepreneurship Monitorin (GEM) raportin mukaan Suomi sijoittuu ensimmäiseksi 50 maan tarkastelussa. Vuonna 2023 julkaistu Cedefop-tutkimus nosti myös Suomen yrittäjyyskasvatuksen Euroopan kärkeen. Valitettavasti yrittäjyyskasvatus ei kuitenkaan toteudu Suomessa vielä tasapuolisesti. Lasten ja nuorten saama yrittäjyyskasvatus vaihtelee paikkakunnasta ja kouluasteesta riippuen.

Nuorten yrittäjyysinto ei myöskään suoraan valu perustettujen yritysten määrään – Suomi jää jälkeen muista Pohjoismaista yritysten perustamisaktiivisuudessa.

Yrittäjyys on keskiössä hyvinvointiyhteiskunnan rakentamisessa. Suomi yhteiskuntana tarvitsee uusia yrityksiä ja jatkajia olemassa oleviin yrityksiin sekä tekijöitä, jotka osaavat työskennellä yrittäjämaisesti.

**Suomi tarvitsee uusia yrityksiä ja jatkajia olemassa oleviin yrityksiin. Tarvitaan tekijöitä, jotka osaavat työskennellä yrittäjämaisesti.**

Tulosta tuottava ja vaikuttava yrittäjyyskasvatus edellyttää, että se toteutuu oppilaitosten päivittäisessä arjessa. Tällöin yrittäjyyskasvatus on osa toimintakulttuuria, ja se näkyy yrittäjämäisessä asenteessa, opetushenkilöstön osaamisessa, yrittäjämäisen pedagogiikan käytössä, oppimisympäristöissä ja yhteistyöverkostoissa. Yrittäjämäisessä toimintakulttuurissa on kannustava, kokeiluihin rohkaiseva ilmapiiri.

Yrittäjämäistä toimintakulttuuria tulee vahvistaa erityisesti toisen asteen oppilaitoksissa, jotta nuoret uskaltavat kokeilla yrittäjyyttä. SKAL tukee hankkeita, jotka kannustavat nuoria yrittäjyyteen ja alan koulutukseen.

Savon ammattiopiston logistiikka-ala on aloittanut yrittäjyyspainotteiset perustutkinto-opinnot syksyllä 2024. Avaus on toistaiseksi ainutlaatuinen Suomessa. Opiskelijoille tarjotaan mahdollisuus opiskella yhtä aikaa sekä ammatillinen perustutkinto että liikenneyrittäjän pätevyys. Tämän kaltaisia panostuksia tarvitaan lisää muihinkin oppilaitoksiin, jotta koulutuksesta saisi valmiiksi eväitä myös yrittäjänä toimimiseen.

SKALin paikallisyhdistykset voivat käydä esittelemässä kuljetusyrittäjän työtä kouluissa ja oppilaitoksissa. Myös päiväkotivierailut voi ottaa ohjelmaan liikenneturvallisuuskokulmasta.

## SKAL esittää

- Keskeisessä roolissa yrittäjämäisen toimintakulttuurin kehittymiselle on yrittäjyyskasvatuksen johtaminen.
- Kuntatasolla yrittäjyyskasvatuksen onnistuminen edellyttää sen viemistä osaksi kunnan muita kehittämistoimenpiteitä ja strategisia ratkaisuja.
- Opetushenkilöstön yrittäjyyskasvatusosaamiseen panostetaan.

# Yrityspalvelut ovat kuljetusyrityksille tärkeitä

## Yritysvaikutusten arviointi aina mukana kaikessa päätöksenteossa

SKAL korostaa, että yritysvaikutusten arviointi on olennainen osa kuntien päätöksentekoa. Kaikissa yrityksiä koskevissa päätöksissä, kuten kaavoituksessa, teiden suunnittelussa ja hankinnoissa, on otettava huomioon vaikutukset elinkeinoelämään.

Yritysvaikutusten arvioinnin avulla voidaan tunnistaa ja minimoida päätöksenteon kielteiset vaikutukset, kuten kuljetusyrityksien toimintaan liittyvä turha byrokratia. On tärkeää, että kuntien päätökset tukevat kaikkea yritystoimintaa.

Yrittäjyystävällisessä kunnassa päätöksenteon viiveet minimoidaan ja elinvoimavaikutuksia arvioidaan säännöllisesti. Tämä houkuttelee uusia yrityksiä. Yrityksien ja kuntien välinen yhteistyö on tärkeää.

## Yrityspalveluiden tasalaatuisuus ja saatavuus

Kuljetusyrityksille on välttämätöntä, että yrityspalvelut ovat saatavilla tasalaatuisesti koko Suomessa. Kaavoituksen, maankäytön ja rakennusvalvonnan tulee olla joustavaa ja sujuvaa, jotta yritykset voivat luottaa kunnan toimintaan. Kaavoitusprosessien nopeuttaminen ja selkeyttäminen auttavat kuljetusyrityksiä suunnittelemaan toimintaansa pitkäjänteisesti.

**Kaavoitusprosessien nopeuttaminen ja selkeyttäminen auttavat kuljetusyrityksiä suunnittelemaan toimintaansa.**

Aloittavien yritysten tukipalvelut ovat erityisen tärkeitä, sillä ne tarjoavat perusohjeet yritystoiminnan käynnistämiseen. Toimintansa jo vakiinnuttaneille kuljetusyrityksille rahoitus- ja investointineuvonta on keskeistä.

## Omistajanvaihdokset vauhdittamaan

Omistajanvaihdokset ovat ajankohtaisia monille pienille ja keskisuurille kuljetusyrityksille. Kunnan aktiivinen rooli omistajanvaihdosten tukemisessa ja jatkajan löytämisessä voi säilyttää kunnan elinvoimaa. Omistajanvaihdosten myötä yritysten kehittymismahdollisuudet paranevat, ja useimmiten uusi omistaja tuo mukanaan uusia toimintamalleja ja investointihalukkuutta.

Vuoden 2024 Omistajanvaihdosbarometrissa selvitettiin 60 vuotta täyttäneiden yrittäjien arvioita oman yrityksensä tulevaisuudesta nykyisen pääomistajan siitä luopuessa:

- 47 prosenttia arvioi myyvänsä yrityksensä ulkopuoliselle (44 % vuonna 2021).
- 24 prosenttia tähtää sukupolvenvaihdokseen eli aikoo siirtää yrityksen perheen sisältä löytyvälle jatkajalle (19 % vuonna 2021).
- 20 prosenttia vastaajista uskoi yritystoiminnan päättyvän kokonaan (27 % vuonna 2021).
- Tutkimusten mukaan yritykset, jotka jatkavat toimintaa omistajanvaihdoksen jälkeen, ovat elinvoimaisempia ja kehitysorientoituneempia. Finnveran mukaan 40 prosenttia heidän rahoittamistaan omistajanvaihdokista osoittaa kasvuhalukkuutta, mikä tukee koko elinkeinoelämää.

## SKAL esittää

- Kunnan yrityspalveluiden tehtävänä on luoda yhteistyöverkostot ja kehittää yhteistyöverkostoja kuntien, yritysten ja oppilaitosten välille, jotta osaaminen ja resurssit saadaan parhaiten hyödynnettyä.
- Kuntien yrityspalveluilta tarvitaan aktiivista otetta kuljetus- ja logistiikka-alan yritysten kehittämisen tueksi. Nämä tuen tarpeet voivat liittyä esimerkiksi innovaatioihin, digitalisaatioon ja kestävään kehitykseen.
- SKAL kannattaa Suomen Yrittäjien liikennevalomallin hyödyntämistä, joka antaa selkeän viestin päätösten yritysvaikutuksista.
- SKAL kannustaa kuntia aktiivisiin toimiin omistajanvaihdosten edistämiseksi.



# Päätöksenteon oltava joustavaa, turhat säännökset purettava

Kuntien roolin muutos mahdollistaa keskittymisen yritysten palvelemiseen.

Kaikessa päätöksenteossa yritykset odottavat joustavaa, nopeaa päätöksentekoa ja nopeutettuja lupaprosesseja

Joustavalla päätöksenteolla ja tarpeettomien säädösten purkamisella voidaan yksinkertaistaa hallintoa, lisätä tehokkuutta ja vähentää yritysten hallinnollista taakkaa. Kuljetusalan kannalta rakennuslupien, maankäytön ja kaavoituksen vaatimusten keventäminen parantaa toiminnan sujuvuutta. Voimaan tulevan rakentamislain uudistukset ovat hyvä esimerkki joustavuudesta.

SKALin mukaan lupaviranomaisten enimmäiskäsittelyaikoja ja valitusoikeuden rajoittaminen tulee ulottaa vain asianosaisiin.

**Joustavalla päätöksenteolla ja tarpeettomien säädösten purkamisella voidaan yksinkertaistaa hallintoa, lisätä tehokkuutta ja vähentää yritysten hallinnollista taakkaa.**

Turhat säädökset heikentävät yritysten toimintaedellytyksiä ja aiheuttavat ylimääräisiä kustannuksia. SKAL on tehnyt kansallisella tasolla esityksiä eri sääntelyn keventämiseksi, ja kannustaa myös kuntia osallistumaan aktiivisesti norminpurkutalkoisiin. Tämä mahdollistaa nopeamman ja ketterämmän päätöksenteon.

## SKAL esittää

- Kunnan on luotava selkeät toimintamallit. Laadukkaat ja selkeät toimintamallit sekä ohjeistukset voivat auttaa tekemään päätöksiä nopeammin ja vähentämään epäselvyyksiä.
- Kunnilta toivotaan vahvempaa yhteistyötä ja avoimempaa tiedon jakamista. Eri hallintotasojen, eri sektoreiden ja jopa eri kuntien välillä tapahtuva yhteistyö ja tiedon jakaminen voi tuoda uusia näkökulmia ja parantaa päätöksenteon laatua.
- Osallistamiseen ja vuorovaikutuksen kehittämiseen on kiinnitettävä huomiota. Eri sidosryhmille tarjottavat osallistumismahdollisuudet päätöksentekoprosessissa voivat lisätä päätösten hyväksyttävyyttä ja parhaimmillaan tuoda esille tärkeitä näkökulmia, joita päätöksentekijät eivät välttämättä olisi ottaneet huomioon.
- Päätöksenteolle on asetettava aikarajat. Selkeät aikarajat päätöksenteolle nopeuttavat prosesseja ja vähentävät turhaa viivästymistä.
- Palautteen kerääminen on tärkeää. Palautteen kerääminen ja sen hyödyntäminen kehittämissä auttaa tunnistamaan pullonkauloja ja parantamaan käytäntöjä.



## Järkevillä normeilla kasvua ja kilpailukykyä

Ohjelmassa esitämme 15 ehdotusta kuljetusalan säädösten joustavoittamiseksi ja yritystoiminnan helpottamiseksi. Säädösmuutosten tulee pohjautua perusteellisiin vaikutusten arviointeihin. Norminpurkutyössä on tärkeää arvioida erityisesti tulevia säädöshankkeita ja valmistella ne siten, että ei synny uutta hallinnollista taakkaa.

Ohjelma on luettavissa **SKALin verkkosivuilla**.

# Logistisen kilpailukyvyn vahvistaminen koko Suomen etu

Suomen asema kansainvälisessä kilpailussa perustuu vieniin, toimiviin logistisiin ketjuihin ja yhteiskunnan vakauteen.

SKAL pitää tärkeänä Suomen logistisen kilpailukyvyn vahvistamista. Tämä vaatii kuljetussektorin merkityksen tunnistamista ja tunnustamista kaikilla päätöksentekotasoilla. Yhteistyö kuntien, valtion ja yksityisten yritysten kanssa on tärkeää, jotta Suomen logistinen kilpailukyky vahvistuu entisestään.

SKALin näkemyksen mukaan Suomen kannattaa panostaa eri keinoin kansainvälisten investointien houkutteluun. Kuntien toiminnan kannalta esimerkiksi teollisuuspuistot, logistiikkakeskukset sekä uusiutuvan energian keskittymät voivat olla mahdollisuuksia, jotka houkuttelevat investointeja.

Tällaiset alueet voisivat parantaa Suomen logistista kilpailukykyä ja edistää teollisuus- ja kuljetusalan kehitystä.

## Omavaraisuus on huoltovarmuutta

Euroopassa käydään sotaa. Kansainväliset kriisit ovat korostaneet huoltovarmuuden ja varautumisen merkitystä.

Vallitseva geopoliittinen tilanne haastaa Suomea logistisesti ja turvallisuuspoliittisesti. Tavaravirtojen ja ihmisten sujuva liikuttelu tulee turvata kaikissa olosuhteissa. Suomen huoltovarmuuden ja varautumisen kannalta yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyö on tärkeää.

Kuntien on kiinnitettävä huomiota ennakoiiviin tehtäviin, jotka huomioivat Suomen logistisen toimintavarmuuden. Kuntien on otettava huomioon maakuljetuksiin ja niiden infrastruktuuriin liittyviä toimenpiteitä häiriö- ja poikkeus-tilanteiden varalta yhdessä alan järjestöjen ja viranomaisten sekä maantie- ja rautatiekuljetusyritysten kanssa.

Maakuljetusten jatkuvuus poikkeusoloissa edellyttää kuntien ja yritysten varautumista, kuljetuskaluston tarjonnan, huollon ja kunnossapidon varmistamista sekä väylien toimivuutta.

Suomen kaltaisessa pienessä maassa tulee olla erilaisia ja eri kokoisia yrityksiä, jotta pystytään vastaamaan kasvaneeseen kysyntään kriisitilanteissa. Tätä on edistettävä myös hajautetuilla hankinnoilla silloin, kun kriisiä ei ole.

## SKAL esittää

- Suomen on panostettava vahvemmin logistiikka-alan tutkimukseen, tuotekehitykseen ja innovointiin.
- Suomen on investoitava yli vaalikausien ulottuvalla ohjelmalla liikenneverkkoihin nykytasoa enemmän – tämä parantaa kuljetusten tehokkuutta ja kustannustehokkuutta.
- Kuntien tehtäväkenttään kuuluu entistä vahvemmin elinvoiman vahvistaminen. Teollisuuspuistot, logistiikkakeskukset ja uusiutuvan energian keskittymät tarjoavat mahdollisuuksia, joista voi löytää lukuisia erikoistumisen mahdollisuuksia rakentaa uudenlaista ekosysteemiä. Nämä alueet tarjoavat mahdollisuuden parantaa Suomen logistista kilpailukykyä ja edistää teollisuus- ja kuljetusalan kehitystä.





## Logistista kilpailukykyä vahvistettava

Teollisuuspoliittisessa ohjelmassa ehdotetaan ratkaisuja, joilla Suomen kansainvälistä kilpailukykyä ja huoltovarmuutta voidaan edistää ja vahvistaa teollisuuspolitiikkaa.

Suomen kilpailukyky syrjäisenä ja merentakaisena maana perustuu monilta osin logistiikan ja kuljetusten tehokkuuteen. Ohjelmassa tuodaan esiin näkökulmia ja ratkaisuja teollisuuspolitiikkaan Suomen logistisen kilpailukyyn vahvistamiseksi.

Ohjelma on luettavissa **SKALin verkkosivuilla**.



# Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKALin esitykset tiiviisti

## Jakelu- ja taukopaikkainfraa kehitettävä

- Kuntien ja kaupunkien on huomioitava jakeluinfran ja taukopaikkojen tarpeet omissa maankäyttösuunnitelmissaan.
- Kaupunkiseutujen on toteutettava MAL-sopimusten mukaiset tauko- ja latauspaikat.

## Saavutettavuus tärkeää, kaavatiet kuntoon

- Kuntien on pidettävä huolta vastuullaan olevasta tiestöstä, jotta se on sellaisessa kunnossa, että myös raskaalla kalustolla on turvallista ja sujuvaa liikennöidä.
- Kunnissa pitää huomioida tiestön kunto ja välityskyky erityisesti suhteessa teollisuusalueisiin ja -laitoksiin, mukaan lukien liikennöinti HCT-kalustolla.
- Tiestön kaavoituksessa tulee huomioida elinkeinoelämän ja raskaan liikenteen tarpeet.
- Myös kuntien tie- ja katuverkolla on hoidettava auraukset ja talvikunnossapito.

## Maakunnissa päätetään maankäytön isot linjat

- Maakuntaliittojen tulee huomioida maakunta-kaavoissa entistä paremmin tieliikenteen tarvitsemat taukopaikat sekä lataus- ja jakeluinfran kehittäminen.
- Maakuntaliittojen tehtävä on aktiivisesti edistää alueidensa liikennehankkeita ja selvittää rahoitusmahdollisuuksia liikenneinfrastruktuurin parantamiseksi.

## Kunnallistekniikan toimivuus on varmistettava

- Kuntien on varmistettava sähkön saanti alueelleen, myös raskaan kaluston latausta varten.
- Vesi- ja jätevesihultoa on ylläpidettävä niin, että se on kunnossa eikä pääse rapistumaan. Myös uusille rakennettaville alueille on hoidettava vesihuolto ajoissa.
- Kunnissa tulee varmistaa kattavat laajakaistayhteydet erityisesti alueilla, joilla markkinaehtoinen rakentaminen on vähäistä.

## Julkiset hankinnat luovat tervettä kilpailua

- Kuntien on vahvistettava hankintaosaamistaan.
- Kuntien on hoidettava kuljetuspalvelujen hankinta vastuullisesti.

## Jätehuollon markkinaehtoisuutta vahvistettava

- Vahvistetaan markkinaehtoista kiertotaloutta ja yritysveltoista jätehuoltoa Tanskan mallin mukaisesti.
- Asetetaan valtion viranomaisen valvomaan kuntien ja kuntayhtiöiden välisiä transaktioita.
- Kuntien on kilpailutettava vuoteen 2030 mennessä keräysvastuullaan olevan poltto-kelpoisen jätteen käsittely.
- Kannustimet kunnille polttoon ohjautuvan jätteen määrän kasvattamiseksi on purettava riittävän kattavilla keinoilla.
- Ennen jätteiden tai lietteiden kuljetusjärjestelmäpäätöksiä on kunnissa tehtävä riippumattoman toimijan toimesta kuljetusjärjestelmäselvitykset, jotka ottavat huomioon myös kuljetusjärjestelmäpäätöksen yritysvaikutusten arvioinnin.

## Uusia, osaavia kuljettajia tarvitaan, toisen asteen koulutusta kehitettävä

- Kuntien on pidettävä huolta vastuullaan (joko itsenäisesti tai kuntayhtymän kautta) olevien toisen asteen oppilaitosten toiminta-edellytyksistä.
- Oppilaitoksissa on oltava valtakunnan tasolla riittävästi kuljetus- ja logistiikka-alan koulutusta tarjolla.
- Kuntien on huolehdittava uusien työvoima-alueiden toiminnan käynnistymisestä ja huolehdittava, että nämä alueet rahoittavat ja hankkivat myös kuljettajakoulutusta yritysten tarpeisiin riittävän joustavasti ja nopeasti.

## Yrittäjyyskasvatusta on vahvistettava

- Yrittäjyyskasvatuksen johtaminen on keskeisessä roolissa yrittäjämäisen toimintakulttuurin kehittymiselle.
- Kuntatasolla yrittäjyyskasvatuksen onnistuminen edellyttää sen viemistä osaksi kunnan muita kehittämistoimenpiteitä ja strategisia ratkaisuja.
- Opetushenkilöstön yrittäjyyskasvatusosaamiseen panostetaan.







## Yrityspalvelut kuljetus-yrityksille tärkeitä

- Kunnan yrityspalveluiden tehtävänä on luoda yhteistyöverkostot ja kehittää yhteistyöverkostoja kuntien, yritysten ja oppilaitosten välille, jotta osaaminen ja resurssit saadaan parhaiten hyödynnettyä.
- Kuntien yrityspalveluilta tarvitaan aktiivista otetta kuljetus- ja logistiikka-alan yritysten kehittämisen tueksi. Nämä tuen tarpeet voivat liittyä esimerkiksi innovaatioihin, digitalisaatioon ja kestävään kehitykseen.
- SKAL kannattaa Suomen Yrittäjien liikennevalomallin hyödyntämistä, joka antaa selkeän viestin päätösten yritysvaikutuksista.
- SKAL kannustaa kuntia aktiivisiin toimiin omistajanvaihdosten edistämiseksi.

## Päätöksenteon oltava joustavaa, turhat säännökset purettava

- Kunnan on luotava selkeät toimintamallit. Laadukkaat ja selkeät toimintamallit sekä ohjeistukset voivat auttaa tekemään päätöksiä nopeammin ja vähentämään epäselvyyksiä.
- Kunnilta toivotaan vahvempaa yhteistyötä ja avoimempaa tiedon jakamista. Eri hallintotasojen, eri sektoreiden ja jopa eri kuntien välillä tapahtuva yhteistyö ja tiedon jakaminen voi tuoda uusia näkökulmia ja parantaa päätöksenteon laatua.
- Osallistamiseen ja vuorovaikutuksen kehittämiseen on kiinnitettävä huomiota.

Eri sidosryhmille tarjottavat osallistumismahdollisuudet päätöksentekoprosessissa voivat lisätä päätösten hyväksyttävyyttä ja parhaimmillaan tuoda esille tärkeitä näkökulmia, joita päätöksentekijät eivät välttämättä olisi ottaneet huomioon.

- Päätöksenteolle on asetettava aikarajat. Selkeät aikarajat päätöksenteolle nopeuttavat prosesseja ja vähentävät turhaa viivästymistä.
- Palautteen kerääminen on tärkeää. Palautteen kerääminen ja sen hyödyntäminen kehittämisessä auttaa tunnistamaan pullonkauloja ja parantamaan käytäntöjä.

## Logistisen kilpailukyvyn vahvistaminen koko Suomen etu

- Suomen on panostettava vahvemmin logistiikka-alan tutkimukseen, tuotekehitykseen ja innovointiin.
- Suomen on investoitava yli vaalikausien ulottuvalla ohjelmalla liikenneverkkoihin nykytasoa enemmän – tämä parantaa kuljetusten tehokkuutta ja kustannustehokkuutta.
- Kuntien tehtäväkenttään kuuluu entistä vahvemmin elinvoiman vahvistaminen. Teollisuuspuistot, logistiikkakeskukset ja uusiutuvan energian keskittymät tarjoavat mahdollisuuksia, joista voi löytää lukuisia erikoistumisen mahdollisuuksia rakentaa uudenlaista ekosysteemiä. Nämä alueet tarjoavat mahdollisuuden parantaa Suomen logistista kilpailukykyä ja edistää teollisuus- ja kuljetusalan kehitystä.

# Reilun kuljetuksen huoneentaulu

## Kun kilpailutan kuljetuspalvelua, teen kuljetussopimuksen tai tilaan kuljetuksen, hoidan lain velvoitteet ja varmistan, että:

- Kuljetusyrityksen lupa-asiat ovat kunnossa.
- Kuljetuksen suorittaja noudattaa työnantajavelvoitteita – myös kabotaasikuljetuksissa.
- Ajoneuvo on kuormattu lainmukaisesti.
- Kuljetuksia ei suoriteta ylikuormilla.
- Lähettäjän ja vastaanottajan velvollisuudet hoidetaan ADR-kuljetuksissa.
- Kuljetusyrityksellä on oikeus suorittaa kuljetus kabotaasina.

## Lisäksi sitoudun reilun kuljetuksen periaatteisiin näin:

- Neuvottelen kuljetussopimuksesta hyvässä kumppanuudessa kuljetuksen suorittajan kanssa ja käyn edellä mainittuja kysymyksiä avoimesti keskustellen läpi.
- Koulutan kuljetuksia ostavan ja hallinnoivan henkilökunnan kuljetusten hankintaan liittyviin velvoitteisiin.
- Kehitän kuljetustoimintaa yhteistyössä kuljetuksen suorittajan kanssa huomioiden myös ympäristövaikutukset.
- Hyödynnän Reilu kuljetus -opasta kuljetusten lainmukaisuuden arviointiin.
- Nautin hyvästä kuljetuspalvelusta.

# 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](https://skal.fi/vaikuttaminen)



Kuljetus- ja logistiikka-alan työvoiman turvaaminen



Logistista kilpailukykyä vahvistettava



Järkevillä normeilla kasvua ja kilpailukykyä



Suomen tiet kuntoon



EU-vaikuttamisen painopisteet 2024



Digiohjelma



Talvihoito



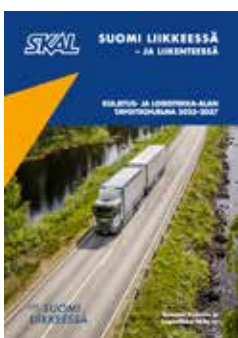
EU-vaikuttamisen painopisteet 2023



Työvoiman saatavuus



Millä energialla kuljetamme



Suomi liikkeessä



Ammattidiesel



EU:n ilmastopaketti Fit For 55

# Liikenne- ja logistiikka-ala ansaitsee puolestapuhujan

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

## Löydä SKAL-yhteyshenkilö

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

### SKAL ry

Anssi Kujala, toimitusjohtaja, 0400 567 925  
Ari Herrala, edunvalvontajohtaja, 050 368 4248  
Petri Murto, johtaja, 040 762 2140  
Pekka Aaltonen, logistiikkajohtaja, 050 349 2259  
Heini Polamo, viestintäjohtaja, 040 506 0131  
Arto Kämppe, järjestöjohtaja, 040 354 7492  
Matti Grönfors, asiantuntija, 0500 445 585

### Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry, Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry

Mikko Voutilainen, toimitusjohtaja, 040 517 7133

### SKAL Itä-Suomi ry, SKAL Keski-Suomi ry

Heikki Lappalainen, toiminnanjohtaja, 09 4789 9440  
Jouni Bergroth, johtava asiantuntija, 040 580 1800

### SKAL Kaakkois-Suomi ry

Eeva-Maija Koponen, toimitusjohtaja, 0400 550 545

### SKAL Länsi-Suomi ry

Tero Siitonen, toimitusjohtaja, 040 860 0901

### Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Pia Vuori, toimitusjohtaja, 040 747 4462

### SKAL Pohjanmaa – Österbotten ry

Matti Koivisto, toimitusjohtaja, 050 372 4791

### SKAL Pohjois-Suomi ry

Taavi Heikkinen, toiminnanjohtaja, 0400 282 785

### SKAL Elintarvikeala

Sampsa Wichmann, toimitusjohtaja, 0400 619 691

### SKAL Metsä

Kari Palojarvi, toiminnanjohtaja, 0500 376 618

### SKAL Suoritealat ry

Jari Harju, toimitusjohtaja, 09 4789 9338

### SKAL Ympäristöryitykset ry

Lasse Kontiola, toiminnanjohtaja, 0400 694 233

# SKAL

