8.1.2019

Valtiovarainvaliokunnan Liikennejaosto

Eduskunta

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta

Asia: VNS 8/2018 vp

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun tulla asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa:

1. Pitkäjänteinen 12-vuotinen liikennesuunnittelu on tarpeen

SKAL pitää tärkeänä käynnistää pitkäjänteinen, 12-vuotinen liikennesuunnittelu. Kuten selonteossa todetaan, Suomi on pinta-alaltaan suuri ja harvaanasuttu maa, jossa yhteydet ovat pitkiä. Suomen kilpailukyvyn kannalta kriittinen teollisuus sijaitsee laajasti ympäri maata, mikä edellyttää koko Suomen kattavaa ja toimivaa liikennejärjestelmää.

2. Maanteiden tavaraliikenteen asema tärkeimpänä kuljetusmuotona Suomelle tulee käydä ilmi selonteosta

Tavaratonneistamme 86 % kulkee maanteitse ja liikennemäärät ovat kasvussa. Maanteiden tavaraliikenne on ylivoimaisesti tärkein kuljetusmuotomme ja ainoa, joka yhdistää kaikki Suomen logistiset solmukohdat tänään, vuonna 2030 ja edelleen vuonna 2045.

Kuten selonteossa todetaan, liikennejärjestelmäsuunnittelussa on kiinnitettävä huomiota matkoihin käytettyyn aikaan ja ajan lyhentämisestä ja ennustettavuudesta saataviin hyötyihin. Ottaen huomioon selonteossa todetun kilpailukyvyn edistämistavoitteen **SKAL:n mielestä ei riitä se, että erityistä huomiota kiinnitetään vain työssäkäynti- ja asiointimatkojen ajankäyttöön. Myös maanteiden tavaraliikenteen sujuvoittamiseen ja sen ajankäyttöön on kiinnitettävä erityistä huomiota.**

3. Liikennejärjestelmään kohdistettavat investoinnit on nähtävä myös investointeina liikenneturvallisuuteen ja työturvallisuuteen

Liikennejärjestelmään kohdistettavat investoinnit on selonteon mukaan nähtävä nykyistä voimakkaammin investointeina tulevaisuuden hyvinvointiin. SKAL esittää tämän vision konkretisoimista niin, että investoinneilla tulee parantaa liikenneturvallisuutta ja työturvallisuutta.

Selonteon mukaan väyläverkkoa on pidettävä kunnossa niin, että elinkeinoelämän kuljetukset ja kansalaisten matkat ovat kustannustehokkaita, ennakoitavia ja turvallisia. Kun näin on, selonteossa tulisikin todeta, että toimivien matkaketjujen ohella etenkin yhteiskunnan ja elinkeinoelämän keskeiset tavarankuljetustarpeet edellyttävät sekä pääteiden että alemman asteisen tieverkon kunnossapitoa nykyistä kattavammin ja suunnitelmallisemmin.

4. Päästötavoitteita ei saavuteta unohtamalla maanteiden tavaraliikenne, vaan lisäämällä uuden sukupolven biodieselin käyttöä

Selonteossa keskitytään lähinnä henkilöliikenteen muutostarpeisiin toteamalla, että alueellinen saavutettavuus turvataan ensisijaisesti raideliikenteen keinoin, ja että päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää panostuksia raideliikenteeseen.

Tavaraliikenteen osalta selonteossa on näkyvissä raide- ja vesiliikenteen vastakkainasettelu maanteiden tavaraliikenteen kanssa. SKAL esittää, että selonteossa etsittäisiin keinoja myös maanteiden tavaraliikenteen edistämiseksi. Selonteossa tunnustetaan maanteiden tavaraliikenteen merkitys lähinnä vain lyhyemmillä kuljetusmatkoilla todeten, että ympäristöhaittoja minimoidaan ja kustannustehokkuutta lisätään nostamalla kuljetusten suurimpia sallittuja mittoja ja massoja, ja seuraamalla niiden vaikutuksia erityisesti tiestön ja siltojen kunnolle.

Raide- tai vesiliikenne ei tule korvaamaan maanteiden tavaraliikenteen keskeistä asemaa koko tarkastelukaudella, ja diesel tulee säilymään ylivoimaisesti tärkeimpänä käyttövoimana vielä vuonna 2045.

Nykyisin dieseliä käytetään tavaraliikenteessä 1,3 mrd litraa vuodessa, ja muilla käyttövoimilla on marginaalinen merkitys. Dieselmäärästä 2/3 kulutetaan yli 60 tonnia painavissa ajoneuvoyhdistelmissä. Näissä kuljetuksissa ei ole tarjolla lähivuosikymmeninä sähköä tai kaasua korvaavaksi käyttövoimaksi. Tällöin päästötavoitteiden saavuttaminen tarkoittaa siirtymää fossiilisesta dieselistä uuden sukupolven biodieseliin. Tämä on myös ylivoimaisesti kustannustehokkain tapa päästötavoitteiden saavuttamiseksi, kun se ei edellytä erillisiä jakeluinfra- tai kalusto-investointeja.

SKAL esittää, että ympäristöystävällisemmän polttoaineen käytöstä aiheutuvat lisäkustannukset logistiikkaketjuille minimoitaisiin ottamalla käyttöön **EU:n energiaverodirektiivin mukainen ammattidiesel-järjestelmä.** Sen mukaisesti kuljetusyrityksille palautetaan osa polttoaineverosta takaisin.

5. Rahoitussuunnitelman tavoitteeksi tiet kuntoon

Suomen seuraavaan hallitusohjelman 2019-2024 sekä rahoitussuunnitelman tavoitteeksi tulee asettaa tieverkon parantaminen. Tieverkon ylläpitoon, sen korjausvelan hoitoon ja investointeihin tarvitaan yhden miljardin euron vuotuinen lisämääräraha, joka tulisi jakautua seuraavasti:

- 300 miljoonaa euroa lisää perustienpidon rahoitustasoon, jolloin kokonaissumma tieverkon osalta nousee 850 miljoonaan euroon
- 300 miljoonaa euroa tieverkkoa koskevaan erillisohjelmaan vuosittain, kunnes korjausvelka tiestön osalta on tullut maksetuksi.
- 400 miljoonaa euroa pysyvänä tasonkorotuksena tiestön kehittämisinvestoinneiksi, jolloin kokonaissumma nousee tieverkon osalta 640 miljoonaan euroon vuodessa.

Tieverkon rahoitustason tuntuva korotus tarvitaan, jotta tieverkkomme saadaan vastaamaan yhteiskunnan kehittyviä tarpeita ja kuljetuskaluston kasvattamisen asettamia vaatimuksia. SKAL haluaa korostaa kilpailukykytavoitteen tärkeyttä Suomelle. Ruotsi kehittää väylästöään lähes kolme kertaa meitä enemmän kansantalouteen suhteutettuna. Ruotsin seuraava 12-vuotinen liikennejärjestelmän kehittämissuunnitelma 2018 – 2029 on määrältään n. 61 miljardia euroa sisältäen perusväylänpidon.

6. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa tarvitaan asiantuntijanäkemys erityisesti kuljetuspalvelua tarjoavilta tahoilta

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioinut työryhmä linjasi loppuraportissaan, että ”suunnitelma laaditaan parlamentaarisesti eri hallinnonalojen, alueellisten toimijoiden ja elinkeinoelämän edustajien välisessä laajassa yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön johdolla”.

Selonteossa todetaan, että parlamentaarisen valmistelun takaamiseksi perustetaan hallituskausittain suunnitelman valmistelua ohjaava työryhmä. SKAL pitää tärkeänä, että kyseiseen työryhmään valitaan myös maanteiden tavaraliikenteen kuljetuspalveluja tarjoavien tahojen edustaja.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen

toimitusjohtaja