Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032 (VNS 2/2021 vp)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032 (VNS 2/2021 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin.

Väyläverkon rahoitus

Suomessa kuljetettiin maanteiden tavaraliikenteessä 85 % tavaratonneista ja 65 % tonnikilometreistä vuonna 2018. Vastaavasti rautateiden osuus oli 13 % tavaratonneista ja 28 % tonnikilometreistä. Maanteiden tavaraliikenne on kiistatta keskeisin kuljetusmuotomme tavaravirroille. Rautateiden osuus EU-vertailussa on jo korkealla tasolla, eikä sen lisääminen ole järkevää ohuiden tavaravirtojen johdosta. Tämä tavaravirtojen jakauma tulee ottaa huomioon tiestöä painottaen, kun kohdistetaan varoja väylien kunnossapitoon ja investointeihin.

Selonteon mukaisessa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa painopiste on rataverkossa. Kehittämisrahasta 45 % kohdistuu tieverkolle ja 51 % raiteille. Vaikka tieverkon osuus on kasvanut alun perin syyskuussa esitellystä luonnoksesta, SKAL katsoo, että tällainen rahanjako ei edelleenkään ole perusteltua elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen tarpeiden kannalta. Lisäksi uusissa kehittämisinvestoinneissa maanteiden osuus on edellä mainittuakin pienempi ja erityisesti suunnittelukauden loppua kohti maanteiden osuus rahoituksesta pienenee.

SKAL pitää hyvänä, että suunnitelmassa perusväylänpito saa pitää rahoituksensa ja korjausvelan ei pitäisi kasvaa, vaan hieman laskea. SKAL ei pidä hyvänä, että perusväylänpidon osalta rautateiden suhteellinen osuus kasvaa vertailuvaihtoehtoon verrattuna. Lisäksi SKAL pitää suurena riskinä korjausvelan vähentämiselle vuosien 2022-2024 notkahdusta määrärahatasossa. SKAL edellyttää, että tavoitteeksi on asetettava korjausvelan poistaminen kokonaan.

Päästövähennykset

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja fossiilittoman liikenteen tiekarttaa on valmisteltu samanaikaisesti. Selonteon mukaan valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa keskitytään päästövähennystavoitteiden osalta lähinnä energiatehokkuuteen. SKAL edellyttää, että tiestön kunto huomioidaan ja hyödynnetään päästövähennyskeinona liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. SKAL katsoo, että tiestön kunnon vaikutuksille tulee asettaa selkeät päästövähennystavoitteet, ja suunnitelmassa tulee osoittaa resurssit näiden tavoitteiden saavuttamiseen.

Viime keväänä julkaistun liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartan mukaan tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossapidolla on arvioitu voitavan alentaa maantieliikenteessä syntyviä hiilidioksidipäästöjä henkilöautoilla 2,0 prosentilla, pakettiautoilla 2,5 prosentilla ja kuorma- ja linja-autoilla 5,0 prosentilla. Tasaisempi tien pinta ja talvikunnossapidon parantaminen edellyttävät merkittävää lisäystä tien kunnossapidon rahoitukseen. Samalla parannetaan liikenneturvallisuutta ja vähennetään ajoneuvojen huolto- ja polttoainekustannuksia merkittävästi.

Tiestön kunnolla on suuri merkitys hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Tiepäällysteen epätasaisuus, päällystevauriot ja urautuminen lisäävät merkittävästi polttoaineenkulutusta. Polttoaineenkulutuksen kasvu johtuu huonokuntoisen ja karkean tien pinnan aiheuttamasta suuremmasta vierintävastuksesta sekä epätasaisen pinnan aiheuttamasta ylimääräisestä hidastusten ja kiihdytysten tarpeesta. Tienpinnan epätasaisuus ja päällystevauriot lisäävät polttoaineenkulutusta erityisesti raskaassa liikenteessä, jossa vierintävastuksen merkitys kulutukseen on suuri. Myös talvikunnossapidolla on suuri vaikutus polttoaineenkulutukseen ja päästöihin. Sohjoinen tienpinta saattaa jopa kaksinkertaistaa yhdistelmäajoneuvon polttoaineenkulutuksen.

Logistiikan digitalisaatio

Suunnitelmassa käsitellään liikenteen digitalisaatiota. SKAL katsoo, että on hyödyllistä lisätä tieverkolta ja kalustosta erilaisten anturien kautta saatavan, väylän käyttöä koskevan tiedon hyödyntämistä ja parantaa tiedon ajantasaisuutta ja maantieteellistä kattavuutta. Tien kunnossapitoa varten tarvittavan tiedon saatavuuden ja laadun parantaminen edistää elinkeinoelämän kuljetusten tarpeita.

Kannatettavaa on myös se, että väyläverkolla tarjottavaa reaaliaikaista tietoa hyödynnetään kuljetusten sujuvoittamiseen ja suunnitteluun niin, että häiriöt vähentyvät ja kuljetusketjut kulkevat mahdollisimman ennakoitavasti ja sujuvasti.

Kunnossapidossa oikea-aikainen tieto edistää tienhoitoa ja siten kuljetusten sujuvuutta ja tehokkuutta. Se koskee myös talvikunnossapitoa ja yhteistyötä kuljetusyritysten kanssa alemmalla tieverkolla esimerkiksi metsäteollisuuden ja maitotilojen kuljetuksissa. SKAL kannattaa pilotointeja väylien kunnossapidon tehostamiseen.

SKAL katsoo, että yleisesti tiedon sähköistäminen ja tiedon mutkaton liikkuminen järjestelmästä toiseen pitää mahdollistaa ja sitä pitää tukea. Tavarankuljetukseen liittyvän tiedon avaaminen yleisesti kaikille lain pakottamana ei kuitenkaan ole hyväksyttävää. Tiedon jakamisessa on myös otettava huomioon rahtitietojen yrityssalainen luonne, sekä yksityisyydensuojaan ja liikesalaisuuksiin liittyvät kysymykset. Tiedolla on omistajansa, ja tätä omaisuudensuojaa on syytä kunnioittaa lainsäädännössä

EU-rahoituksen hyödyntäminen

Suunnitelman mukaan EU-rahoituksen eli pääasiassa Verkkojen Eurooppa -välineen osalta pääpaino tulevalla CEF-rahoituskaudella Suomen osalta on rahoituksen saaminen ydinverkkokäytävien ratahankkeisiin ja niiden suunnitteluun. Edelleen suunnitelmassa todetaan, että Suomi hakee rahoitusta myös maanteille ja kattavalle verkolle aina rahoitusvälineiden sen mahdollistaessa. SKAL esittää, että Suomi tehostaa EU-rahoituksen hakemista myös tiehankkeisiin ja pyrkii vaikuttamaan EU:ssa siten että EU-rahoitus tiehankkeille on paremmin mahdollista. Samoin SKAL esittää, että EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen rahoitusta hyödynnetään tiehankkeissa.

Taukopaikkaverkko

SKAL kannattaa suunnitelman esitystä, jonka mukaan laaditaan suunnitelma valtakunnallisen raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirtokuormausalueverkon kehittämisestä ja sen pohjalta laaditaan toteuttamissuunnitelma, jossa määritetään verkon kehittämistarpeiden lisäksi mm. yhteistoimintamalli eri osapuolten roolista ja huomioidaan mahdollisuudet reaaliaikaisen informaatiojärjestelmän kehittämiseksi. SKAL esittää, että jokaisen tiesuunnitelman yhteydessä arvioidaan taukopaikan tarpeellisuus ja lisätään taukopaikat jo suunnitelman alkuvaiheessa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja