# Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032 (VNS 2/2021 vp)

## Liikenne- ja viestintävaliokunta

## 30.4.2021

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

# Väyläverkon rahoitus

- **Suomessa kuljetettiin maanteiden tavaraliikenteessä 85 % tavaratonneista ja 65 % tonnikilometreistä vuonna 2018**
- **Vastaavasti rautateiden osuus oli 13 % tavaratonneista ja 28 % tonnikilometreistä**
- **Tämä tavaravirtojen jakauma tulee ottaa huomioon tiestöä painottaen, kun kohdistetaan varoja väylien kunnossapitoon ja investointeihin**


© SKAL

# Väyläverkon rahoitus

- **Valtakunnallisessa liikennejärjestelmä-suunnitelmassa 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

# Väyläverkon rahoitus

- **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**
- **Lisäksi SKAL pitää suurena riskinä korjausvelan vähentämiselle vuosien 2022-2024 notkahdusta määrärahatasossa**
- **SKAL edellyttää, että tavoitteeksi on asetettava korjausvelan poistaminen kokonaan.**


© SKAL

# 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**


© SKAL

# Päästövähennykset

- **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**


© SKAL

# Päästövähennykset

- **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 epä-tasaisuus 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**


© SKAL

# Logistiikan digitalisaatio

- **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**


© SKAL

# Logistiikan digitalisaatio

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


© SKAL

# Logistiikan digitalisaatio

- **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**


© SKAL

# 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**


© SKAL

# 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**


© SKAL

# Kiitos!

#tietkuntoon

