

Liikenne- ja viestintäministeriö
selonteko@lvm.fi

21.9.2011

Liikennepoliittinen selonteko

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää Liikennepoliittisen selonteon pohjaksi seuraavaa:

A) Liikennepoliitiikan suurimmat haasteet ja muutokset 2020 – 2030, jotka vaativat uudelleenarviointia

1. Pullonkaulojen poistamiseen panostettava

SKAL on kartoittanut kesällä 2011 maantielogistiikan toimivuutta rajoittavat keskeiset esteet, joiden raivaamiseen on panostettava. Näitä pullonkauloja on selvitetty niin yritystasolla (mm. kannattavuus, kustannukset, työvoima ja kalusto), kuljetuspalvelujen toimivuuden kannalta kuin toimintaympäristöön vaikuttavan säädöstönkin osalta.

Liitetiedosto: SKAL:n selvitys toimitetaan ministeriöön syyskuun loppuun mennessä.

2. Arktisen alueen taloudellinen kehitys

Arktisen alueen voimakas kehittyminen tuo haasteita logistiikalle ja tieverkolle Pohjois-Suomessa. Kaivostoiminnan tuntuva lisääntyminen Lapissa edellyttää hyvät liikenneyhteydet mm. Suomen ja naapurimaiden satamiin. Viittaamme Pohjois-Lapin seutukunnan lausuntoon 16.9.2011.

3. Venäjän liikenteeseen Suomi-strategia

Suomelle Venäjän liikenne on suuri mahdollisuus, joka edellyttää Suomen omien Venäjän liikenteen tavoitteiden asettamista yhdessä Venäjän liikennettä harjoittavien kuljetusyritysten kanssa. Tällä määrittelyllä on kiire.

4. Varautumisessa painopiste normaaliolojen häiriötilanteisiin

Kuljetuselinkeinon taloudellinen toimintakyky sekä kuljetuspalvelujen saatavuus koko valtakunnan alueella tulee varmistaa kaikissa olosuhteissa. Säädöksiin tulee saada riittävät poikkeusmahdollisuudet, jotta kuljetusyrityksillä on lisää toimintaedellytyksiä häiriötilanteissa. Lisäksi tarvitaan viranomaisten ja kuljetusyritysten välisiä aiesopimuksia, joilla häiriötilanteessa kuljetuskalusto

saadaan käyttöön. Samoin se edellyttää tieverkostolta palvelukykyä ja ylläpidon rahoituksen lisäämistä koko valtakunnan alueella.

5. Väestökasvun vaikutukset Etelä-Suomessa

Etelä-Suomen alueella väestönkasvuksi arvioidaan 430 000 asukasta 2030 mennessä. Tieverkko pitää mietoita kasvua vastaavasti, jotta päivittäinen logistiikan toimivuus turvataan. Myös joukkoliikennettä tulisi kehittää houkuttelevaksi ja toimivaksi.

B) Maanteiden tavaraliikenteen kannalta keskeiset palvelutasoteijät (esim. käytettävyys, täsmällisyys, nopeus, turvallisuus ja hinta) ja palvelutason parantamistarpeet

Kaikki otsikossa mainitut tekijät vaikuttavat palvelutasoon. Keskeisiä tekijöitä ovat myös kuljetusten luotettavuus ja joustavuus. Tämän takaamiseksi tarvitaan mm. keinot avainalojen laitomien lakkujen estämiseksi sekä liikenneerikkomuksiin oikeudenmukainen pisteytysjärjestelmä.

Kuljetusyritysten tulee myös olla energiatehokkaita ja ympäristötaloudellisia. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan kannustimia, kuten ympäristöystävällisen EURO 6 -kaluston hankintatuki.

C) Lähivuosien (2012 – 2015) ja keskipitkän aikavälin (vuoteen 2020) viisi tärkeintä linjausta tai toimenpidettä

1. Liikennepolitiikka

Linjaus:

Tunnustetaan maanteiden tavaraliikenteen asema Suomen johtavana kuljetusmuotona ja kehitetään sen toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä.

Toimenpide:

Kohdistetaan budjettivaroja ensisijaisesti maanteiden tavaraliikenteeseen eikä suosita rautateitä kasvattamalla sen osuutta maanteiden kustannuksella.

Litetiedosto: Liikenneolosuhteet 2035, SKAL:n lausunto Liikennevirastolle 15.12.2010

2. Harmaan talouden karsiminen

Linjaus:

Tehdään kannattavalle ja lailliselle kuljetusyrittämiselle sekä tasapuolisille kilpailuolosuhteille elintilaa raivaamalla kuljetusalalta harmaa talous.

Toimenpide:

Säädetään tavaraliikenteen lupalainsäädäntö sellaiseksi, että harmaan talouden toimintakenttä kaventuu ja lain porsaanreiät tulevat tukituiksi. Näin estetään se, että porsaanreikiä hyödyntävä hyötyy tilanteesta muiden toimijoiden kustannuksella.

Liitetiedostot: SKAL:n lausunto tavaraliikennelaisista liikenneministerille 8.9.2011 ja SKAL:n sekä ALT:n yhteinen lausunto tavaraliikennelaisista liikenne- ja viestintäministeriölle 9.3.2011

3. EU:n logistinen säädösohjaus

Linjaus:

Vaikutetaan aktiivisesti siihen, että Suomen liikenteelliset ja logistiset erityispiirteet otetaan aina huomioon EU-tason päätöksenteossa.

Toimenpiteet:

Palautetaan EU:n liikennepolitiikka maanteliikennettä arvostavaksi. Esitetään ja toteutetaan tarvittavat joustot EU -lainsäädäntöön koskien mm. ajo- ja lepoaikoja. Ylläpidetään kabotaasirajoituksia, kunnes kustannustaso eri EU -maissa on yhdenmukaistunut. Varmistetaan kalustolle mitta- ja massamääräykset, jotka parhaiten soveltuvat Suomen tarpeisiin.

Liitetiedosto: SKAL:n lausunto EU:n Valkoisesta kirjasta 13.6.2011

4. Tieverkosto

Linjaus:

Kehitetään ja ylläpidetään tieverkostoamme siten, että se tarjoaa hyötyliikenteelle edellytykset tehokkaaseen, taloudelliseen, turvalliseen ja ympäristöystävälliseen toimintaan.

Toimenpide:

Ohjataan tieverkon ylläpitoon vähintään korjausvelan edellyttämät varat. Tieverkkoa kehitetään pitkäjänteisesti ja siihen luodaan uusia rahoitusmalleja. Rakennetaan tieverkolle raskaan liikenteen tarvitsemat levähdysalueet ja liikenteen palvelualueet.

Liitetiedosto: SKAL päivittää parhailiaan raskaan liikenteen kannalta tärkeimmät tiehankkeet Suomessa. Päivitetty tiehankelista toimitetaan ministeriöön syyskuun loppuun mennessä.

5. Työvoiman saatavuus kuljetusalalla

Linjaus:

Varmistetaan osaavan työvoiman saatavuus mitoittamalla kansallinen kuljettajakoulutusjärjestelmä ja työperäinen maahanmuutto vallitsevan tarpeen mukaan.

Toimenpide:

Ohjataan kuljettajakoulutukseen riittävä rahoitus. Ylläpidetään yleinen asevelvollisuus ja puolustusvoimien kuljettajakoulutus, sillä se on tärkein peruskoulutusväylä. Asevelvollisuuden kautta valmistuu vuosittain noin 3500 ammattipätevyysvaatimukset täyttävää kuljettajaa kuorma-autoliikenteeseen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja