

Elinkeinoelämän liikenneohjelma 2023–2027:

# Liikenneinfrausta Suomen vihreän kasvun alusta

TEHTÄVÄNÄ HYVÄ TULEVAISUUS



Elinkeinoelämän  
keskusliitto

# Sisällys

Lukijalle .....	3
Väylävisiosta suunta liikenneverkon modernisoinnille vuoteen 2050 .....	5
1) Päätiät ja rataverkko .....	6
2) Digitaalinen väyläverkko .....	8
3) Päästöttömän energian jakelu .....	9
Liikenneinfran rahoitustarpeet vuosille 2023–2027 .....	10
Yritysten tarpeita kaupunkien logistiikkaan .....	12
Toimitusketjut kriisinkestävyyden ytimessä .....	13
Meriliikenteen kilpailukyky koetuksella .....	14
Puolitetaan tieliikenteen päästöt ja pidetään kilpailukyky .....	16

TEHTÄVÄNÄ HYVÄ TULEVAISUUS

# Lukijalle

**E**linkeinoelämä haluaa rakentaa Suomesta vihreän kasvun kärkimaan. Meidän tulee tähdätä maailmanluokan kilpailukykyyn, jotta onnistumme ratkaisemaan rinnakkain niin kansantalouden kuin ympäristön isot haasteet.

Avainkysymys kuuluu: mistä Suomen kilpailukyky sitten syntyy?

Yritysten kilpailukykyyn ensimmäisenä konkreettisena edellytyksenä – menestyksen alustana – on liikenteen väyläverkko ja sen päälle rakentuva logistiikkajärjestelmä palveluineen.

Liikenteen toimivuus ja kustannustaso ovat kilpailukykyyn ydintä niin palvelujen, kaupan, matkailun kuin teollisuuden globaalissa kilpailussa. Kyse on koko Suomen asiasta – liikenneverkkoa tarvitsevat kotimaan yritykset, ulkomaanyhteyksistä elävä vienti ja tuonti, matkailuala sekä luonnollisesti myös kansalaiset.

Elinkeinoelämä on sitoutunut Suomen tavoitteeseen puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Siksi liikennejärjestelmä on saatava toimimaan myös vähähiilisesti.

Sujuva, turvallinen ja häiriötön liikenne on keino parantaa myös Suomen houkuttelevuutta yritysten sijaintipaikkana ja matkailukohteena. Lähdemme tähän kisaan takamatkalta johtuen pohjoisesta sijainnista ja maantieteestä. Sitä suuremmalla syyllä liikenneinfraan on syytä panostaa.

Tähän julkaisuun on koottu elinkeinoelämän näkemykset ja suositukset hallituskaudelle 2023–2027.

Suomen liikennetulevaisuus rakennetaan yhdessä. Kiitämme laajaa yhteistyöverkostoa niin työmarkkinakentällä, elinkeinoelämän järjestöissä ja yrityksissä. Arvostamme myös asiantuntevia keskusteluita, joita olemme saaneet käydä politiikan päättäjien kanssa läpi puoluekentän.

Marraskuussa 2022

## **Ulla Heinonen**

Johtaja  
Vihreä kasvu  
Elinkeinoelämän keskusliitto EK

## **Tiina Haapasalo**

Johtava asiantuntija  
Vihreä kasvu  
Elinkeinoelämän keskusliitto EK



Flygplatsen Airport  
A B C D  
Lentosaama Flygplatsen



10:07  
Tikkurila  
Lentosaama  
Flygplatsen Airport  
A B C D  
Lentosaama Flygplatsen



3 A

FLYGPLATSEN →

TEHTÄVÄNÄ HYVÄ TULEVAISUUS

# Väylävisiosta suunta liikenneverkon modernisoinnille vuoteen 2050

EK on koonnut yhdessä elinkeinoelämän ja työmarkkinoiden järjestökumppanien kanssa näkemykset siitä, kuinka Suomen pääteitä ja rataverkkoa tulisi modernisoida aina vuoteen 2050 asti. Väylävisio tarjoaa päättäjille näkymän yritysten liiketoiminnan tulevasta sijoittumisesta, laajentumissuunnista, investoinneista ja logistiikkatarpeista.

Väyläverkon rinnalla korostamme sitä tukevan digitaalisen infrastruktuurin ja vähähiilisen lataus- ja jakelujärjestelmän kehittämisen merkitystä.

Olennaista on saada väylien modernisointi liikkeelle vuonna 2023 käynnistyvän hallituksen toimesta. Väylävisio tarjoaa pohjan myös hallituksen investointisuunnitelulle.

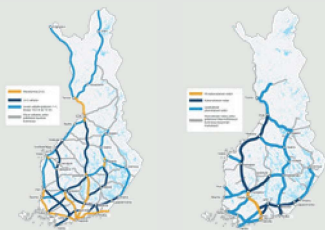
## Väylävisio 2050



### Modernisoidaan päätiet ja radat

-> Sujuva ja ennakoitava liikennöinti

- Perusväylänpito kuntoon
- Pitkjänteiset investoinnit
- Laadutason tavoite 2050:



### Digitalisoidaan pääväylät

-> Lisää kilpailukykyä

- Älytiet = pääteiden 'digikaksonen'
  - Reaaliaikainen tilannetieto
  - Lisäpalvelut, automaatio
- Digiradat = moderni kulunvalvonta
- Ratakapasiteetin optimointi
  - Turvallisuus, häiriöttömyys
  - Lisäpalvelut



### Päästöttömän energian jakelu

-> Fossiilivapaa liikenne

- Kattava latausinfra ja jakeluasemat:
- Akkusähkö
  - Uusiutuva diesel
  - Synteettiset polttoaineet
  - Biokaasu
  - Vety

### Tehdään liikennemäärärahoihin tasonnosta ja pidetään siitä kiinni yli hallituskausien:

- 1) Kiritään takamatka niin perusylläpidon kuin kehitysinvestointien osalta
- 2) Sitoudutaan vuoteen 2050 tähtäävän väylävision edellyttämiin investointeihin

## Päätiet ja rataverkko

Pääväylien laatua on parannettava merkittäväällä tavalla, jotta niille saadaan lisää liikennöintikapasiteettia. Pääteiden osalta tämä tarkoittaa moottoritieosuuksien pidentämistä, lisää kaistoja sekä nykyistä leveämpiä teitä. Junaliikenteessä rataverkon modernisointi edellyttää lisää kaksi- tai moniraiteisia yhteysvälejä.

### Pääteiden visio 2050

Pääteillä on nykyisellään huomattavia puutteita ja pullonkaloja liittyen liikenteen sujuvuuteen, turvallisuuteen tai ympäristövaikutuksiin. Siksi peräänkuulutamme niiden laadun nostamista ja kunnossapidon parantamista.

Kokonaan uusille tieyhteyksille ei olisi tarvita, mutta nykyisten tasoa tulee parantaa sujuvimiksi ja turvallisemmiksi kokonaisuutena päästä päähän. On varmistettava väylien liikennöitävyys nimenomaan raskaan kuljetuskaluston näkökulmasta, huomioiden turvallisuus, energiatehokkuus ja EU-vaatimukset. Tämä parantaa väylien liikennöitävyyttä ja turvallisuutta myös henkilöliikenteen näkökulmasta.

### Uudet moottoritiet

Jatketaan olemassa olevia moottoriteitä seuraavilla osuuksilla:

- Tornio–Oulu koko matkalta moottoritieksi
- Lusi–Jyväskylä
- Turku–Pori

.....

### Uudet 2+2-kaistaiset tiet

Muutetaan 2+2-kaistaisiksi ne tieosuudet, jotka ovat keskeisten moottoriteiden jatkeita ja joilla on useiden kriteerien osoittama tarve standardin parantamiselle:

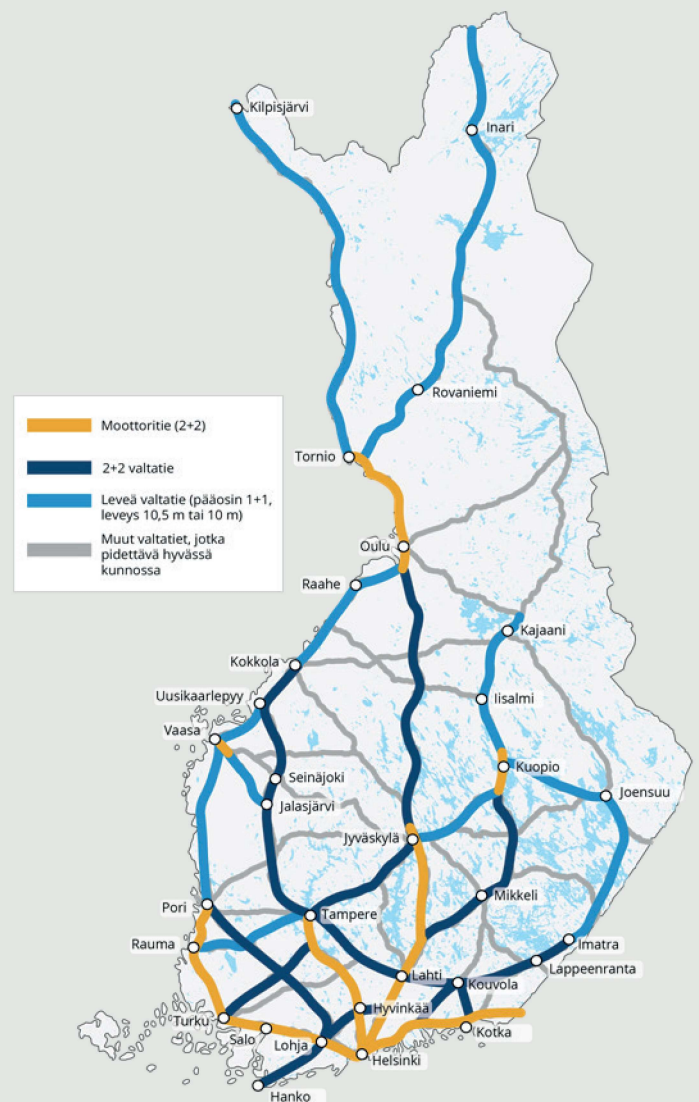
- Monien vaihtelevien ohituskaistaisten (2+1 kaistaa) osuuksien ja leveäkaistateiden yhtenäistäminen 2+2-standardille.
- Keskeiset etelä-pohjoissuuntaiset yhteysvälit mm. valtateilla 3/19, 4 ja 5.
- Eteläisen Suomen poikkittaiset valtatie, mm. yhteys Hangon satamasta Tampereen ja Lahden moottoriteille valtatieä 25 pitkin.

.....

### Leveät valtatie

Levennetään 1+1-kaistaiset tiet 10,5 metriin niillä yhteysväleillä, joilla raskaan liikenteen rooli on merkittävä mutta kokonaisuus ei puolla 2+2-kaistaisuutta.

- Näihin valtateihin kuuluvat muun muassa osia rannikon valtatiestä 8, Rauma–Tampere, Jyväskylä–Kuopio sekä Imatra–Joensuu.



## Rataverkon visio 2050

Esitämme Suomen rataverkon laatutason eli liikennöintikapasiteetin merkittävää parantamista eritoten niillä yhteyksillä, joissa henkilö- ja tavaraliikenteen määrä on korkea. Yksiraiteinen rataverkko aiheuttaa hitautta, kun junat joutuvat vuorottelemaan. Lisäksi yksiraiteinen rataverkko on herkkä häiriöille. Olennaista on huomioida myös EU-vaatimukset.

Väylävisiomme ei ota kantaa uusiin ratayhteyksiin kuten ns. tunnin juniin; niiden eteneminen riippuu mm. EU-tason, valtion ja yksityisen sektorin rahoitusmahdollisuuksista.

## Useampiraiteiset radat (>2)

Helsinki–Tampere-välillä on tarvetta useampiraiteisuudelle, sillä siellä on Suomen suurimmat pitkämatkaisen henkilöliikenteen volyymit sekä merkittävää tavaraliikennettä. Lähijunaliikenne on volyymitaan suurta ja suunnitelmissa on sen kasvattaminen edelleen.

## Kaksiraiteiset radat

Kaksiraiteisiksi ehdotettavilla osuuksilla on sekä henkilö- että tavaraliikennettä, mutta pääpaino on henkilöliikenteessä. Kaksiraiteisuus nopeuttaisi liikennettä ja vähentäisi häiriöitä erityisesti pääradalla, jonka häiriöt heijastuvat laajasti rataverkolle.

Osa karttaan merkityistä rataosista on jo nyt kaksiraiteisia.

- Tärkein investointikohte on pääradan 2-raiteistus Ouluun asti. Se toteutuu täydentämällä puuttuvat rataosuudet Tampere–Seinäjoki, Lapua–Kokkola ja Ylivieska–Oulu.
- Myöhemmin 2-raiteisuutta voidaan jatkaa Oulusta Kemiin ja Tornioon, Ruotsin rajalle saakka, kun mahdollinen Ruotsin ja Suomen välinen junaliikenne kasvaa.
- Tämän lisäksi tärkeä 2-raiteistettava osuus on Tampere–Jyväskylä.

## Laadukkaat yksiraiteiset radat

Laadukkaat yksiraiteiset ratayhteydet ovat tärkeitä tavaratai henkilöliikenteelle mutta eivät edellytä lisäraiteita. Ne vaativat erityistä huomiota kantavuuden ja nopeustason osalta, minkä lisäksi ne pitää sähköistää.

- Savon ja Karjalan ratojen perusparantaminen, jolloin ne kykenevät välittämään nykyistä nopeampaa junaliikennettä sekä suurempia tavarajunia.
- Muita tärkeitä ratoja, joille tulee turvata riittävä laatutaso, ovat mm. Tampere–Rauma/Pori, Tampere–Turku, Seinäjoki–Vaasa sekä Oulu–Tornio.
- Erityisesti tavaraliikenteelle tärkeitä ylläpidettäviä ratoja ovat poikittaisyhteydet Iisalimesta Ylivieskaan ja Kontiomäeltä Ouluun. Hanko–Hyvinkää-yhteys tulee olemaan tärkeä Hangon sataman välittämän ulkomaan liikenteen takia.



## Digitaalinen väyläverkko

### Tieverkon digikaksonen

Päätteille tarvitaan digitaalinen vastine eli digitaalinen kaksonen. Se tarkoittaa kaikkien teihin, rakenteisiin, tiemerkintöihin, liikennemerkkeihin ja laitteisiin liittyvien tietojen digitaalista saatavuutta ja hyödyntämistä.

Digikaksosta voidaan hyödyntää liikkumisen ja kuljetusten suunnitteluun ja toteuttamiseen sekä liikenteen palvelujen kehittämiseen. Näin pystytään hyödyntämään myös vauhdilla digitalisoituvia rahtitietoja, satamia ja terminaalieja.

Digitaalisessa väyläverkossa tienkäyttäjät, ajoneuvot ja taustajärjestelmät myös kommunikoivat keskenään ja välittävät reaaliaikaista tietoa. Tietoja yhdistämällä pystytään tarjoamaan tilannetietoa ruuhkautumisesta, säästä tai onnettomuuksista.

Päätteiden digitalisaatio avaa mahdollisuudet myös muiden teknologioiden hyödyntämiselle. Automaatiosoa voidaan nostaa ja hyödyntää esimerkiksi raskaiden ajoneuvojen letka-ajoa.

Digitalisaatio parantaa liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta, ennakoitavuutta ja alentaa liikenteen energiankulutusta ja päästöjä. Edellytyksenä toki on tiedonsiirtokapasiteetin ym. digi-infran riittävyys pääväylillä ja kaupunkiseuduilla.

### Älyteiden visio 2050:

- Kaikista päätteistä on luotu reaaliaikainen digitaalinen vastine (digikaksonen).
- Digi mahdollistaa pitkälle viedyn automaation.
- Tienkäyttäjille, tienpitäjälle ja muille sidosryhmille on tarjolla laajasti dataan perustuvia palveluita, jotka parantavat liikennekokemusta ja auttavat tienkäyttäjiä reagoimaan muutoksiin liikennetilanteissa.

### Rataverkon kulunvalvonta

Rataverkon digitaalisuus taas kohdistuu junaliikenteen kulunvalvontaan. Vetureiden ja ratojen kulunvalvonnan digitalisointi parantaa junaliikenteen turvallisuutta, auttaa tehostamaan ratakapasiteetin käyttöä, parantaa täsmällisyyttä ja minimoi häiriöt. Se mahdollistaa myös uusien kaupallisten lisäpalvelujen kehittämisen ja junaliikenteen kasvun.

Digirata-uudistus on käynnistymässä ja se valmistuu vuoteen 2040 mennessä ja palvelut kehittyvät sen myötä.

### Digiratojen visio 2050:

- Digiradat parantavat elinkeinoelämälle tarjottavien junapalvelujen palvelutasoa.
- Digiradat toimivat alustana uusien kaupallisten palvelujen rakentamiselle.





## Päästöttömän energian jakelu

Päätteille tulee kehittää kattava päästöttömien energialähteiden lataus- ja jakeluinfra, jotta niillä pystyy liikennöimään täysin fossiilivapaasti sekä henkilöautoilla että tavarakuljetuksissa.

Raskaan liikenteen lataus- ja jakeluinfra on toteutettava kuljetusketjuihin optimoidulla tavalla. Olennaista on myös saada se etupainotteisesti käyttöön tukien ja kannusteiden avulla, jotta yritykset rohkaistuvat investoimaan uuteen kalustoon.

### Päästöttömien energiamuotojen edellyttämä infra:

- **Akkusähkö:** vaatii sähkölatausta ja sähköverkkoja
- **Uusiutuva diesel ja synteettiset polttoaineet:** soveltuvat nykyiseen kalustoon ja jakelujärjestelmään, jakeluasemia on olemassa runsaasti
- **Biokaasu:** vaatii kaasumaisen tai nestemäisen biokaasun jakeluasemia
- **Vety:** vaatii kaasumaisen tai nestemäisen vedyn jakeluasemia ja -verkostoa

### Lataus- ja jakeluinfran visio 2050:

- Lataus- ja jakeluinfrastruktuuri mahdollistaa pääväylillä liikennöinnin fossiilivapaasti.
- Se on toteutettu kuljetusketjuihin optimoidulla tavalla.
- Jakelujärjestelmien tilannetieto on osa älyliikenteen palveluja.



# Liikenneinfran rahoitustarpeet vuosille 2023–2027

Liikenneinfran laatua on kehitettävä vastaamaan teollisuuden, kaupan, palveluiden, matkailun ja logistiikan tulevaisuuden tarpeita sekä tukemaan suomalaisyritysten kansainvälistä kilpailukykyä.

Erityisesti pääväylät ovat merkittävä osa tulevaisuuden kilpailuympäristöä. Suomi sijaitsee Euroopan koilliskulmassa ja ulkomaankaupan kilpailukyvyssä saavutettavuudella on keskeinen merkitys.

Liikennejärjestelmä ei kehity, jos siihen ei investoida. Suomen tulevan hallituksen tulee kiritä rahoituksen takamatkaa.

## Suomi häviää verrokkimaille

Suomen on huolehdittava siitä, ettemme jää tärkeiden kilpailijamaiden tasosta jälkeen. Verrattuna naapurimaa Ruotsiin olemme valitettavasti maajoukkuekisan hävinneet.

Ruotsi on hyvine yhteyksineen huomattavasti lähempänä eurooppalaista päämarkkinaa. Edullisemmasta sijainnistaan huolimatta Ruotsi panostaa liikenneyhteyksiin Suomea enemmän. Ruotsissa käytetään rahaa kaksinkertaisesti sekä tie- että ratakilometriä kohden Suomeen verrattuna.

Liikenneturvallisuuskin on Ruotsissa paremmalla tasolla. Ajokilometriä kohden onnettomuuksia tapahtuu Suomessa 1,5-kertainen määrä Ruotsiin verrattuna.

## Liikennejärjestelmän rahoitukseen tarvitaan tasonnosto

Suomessa tiemäärärahojen nimellisarvo on pysynyt vuosikymmenestä toiseen lähes samalla tasolla. Liikenneinfran rahoitukseen ei ole tehty inflaatiokorjauksia, minkä seurauksena ostovoima on puolittunut verrattuna 1990-lukuun.

Toisena ongelmana on rahoitustason heilahtelu vaalikaudesta toiseen. Liikenneinfran rahoitus on nähty valtiontaloudessa helppona leikkauskohteena, kun taustalla ei ole lakisääteistä velvoittavaa palvelutasoa tai laatukriteerejä. Askel oikeaan suuntaan on toki ollut se, että Suomessa on otettu käyttöön 12-vuotinen investointiohjelmointi, josta on laaja poliittinen yksimielisyys. Se antaa jatkuvuutta investointien suunnalle, mutta jää rahoituksen osalta alimitoitetuksi.



## Vähennetään valtion omistuksia, investoidaan infraan

Suomessa valtio on poikkeuksellisen suuri yritysomistaja. EK on esittänyt valtionomistuksen hallittua vähentämistä siten, että näin saatavat varat kohdennettaisiin uuden kasvun luomiseen.

Tulevalla vaalikaudella rapautuva infra, vihreä kasvu sekä tuotekehitys edellyttävät noin 4 miljardin euron lisäpanostuksia. Näitä kolmea kasvun ajuria tulisi rahoittaa valtion omistuksen myyntituloista.

### Keskeiset rahoitustarpeet seuraavalla hallituskaudella:

#### Perusväylänpidon korjausvelka

- Teiden ja ratojen pintaparannuksia ja rakennekorjauksia on laiminlyöty pitkään. Vuosien mittaan syntyneen korjausvelan kuittaaminen vaatisi kaiken kaikkiaan noin kolmen miljardin euron panostukset.

#### Kehittämisinvestoinnit

- Korjausvelan ohella on syntynyt myös investointivelkaa. Lähimmän vuosikymmenen aikana tarvitaan akuutteja laatuparannuksia pääteillä ja rataverkolla useamman miljardin euron edestä, jotta väylien turvallisuus ja riittävä kapasiteetti voitaisiin turvata.
- Yhtä tärkeää on käynnistää pitkän tähtäimen modernisointi 2050-väylävision mukaisesti.

#### Rahoitustarve vuosittain tarkasteltuna

- Jotta edellä mainittuihin rahoitustarpeisiin voitaisiin vastata, nykyisiin liikennemäärärahoihin tarvitaan vuositasolla 300 miljoonan euron pysyvä korotus. Tämä nostaisi kokonaisrahoituksen riittävälle tasolle, jotta voitaisiin kääntää korjausvelka laskuun, tehdä akuutteja investointeja sekä käynnistää 2050-väylävision toteuttaminen.
  - Peruskunnossapitoon käytettäisiin tällöin 1400 miljoonaa euroa vuodessa
  - Investointeihin käytettäisiin 600 miljoonaa euroa vuodessa
- Olennaista on pitää rahoitustaso ja säilyttää sen ostovoima pitkäjänteisesti yli hallituskausien.

#### Lisäpanostuksia liikenneinfraan

- Pääteiden ja rataverkon modernisointia tulee vauhdittaa valtion omaisuuden myyntituloilla.
- EU-rahoitusta tulee hyödyntää nykyistä päättäväisemmin.

### Viestimme päättäjille:

- Elinkeinoelämä peräänkuuluttaa ensimmäisenä prioriteettina rahoituksen tason nostamista ohessa esitetyllä tavalla ja sen jälkeen tuon tason johdonmukaista ylläpitoa yli hallituskausien.
- Liikenneinfran rahoitus on sidottava kustannuskehitykseen, jotta ostovoima voidaan pitää päteyllä tasolla pitemmällä aikavälillä.
- Otetaan elinkeinoelämän väylävisio 2050 liikenneinfran investointiohjelman pohjaksi seuraavalla hallituskaudella. Investointiohjelmassa tulee määritellä yhteysvälikohtaisesti, kuinka päätiet ja -radat kehitetään kohti vision mukaista yhtenäistä laatutasoa.
- Sidotaan infrakehitys vahvemmin palvelemaan elinkeinopolitiikkaa ja yritysten investointeja ja liikennettä. Otetaan raskaan liikenteen määrä nykyistä tärkeämmäksi perusteeksi pääväylien modernisoinnissa. Modernisointiin kuuluvat laadukkaat raskaan liikenteen pysähtymis- ja levähdysalueet, joiden perustamiseksi ja kehittämiseksi tarvitaan valtion tukea ja yhteistoimintaa yritysten kanssa.

# Yritysten tarpeita kaupunkien logistiikkaan

Pitkätkin logistiikkaketjut päättyvät tyypillisesti kaupunkialueille – tai alkavat sieltä. Isojen valtaväylien sijaan kaupunkikuljetukset pitää saada toimimaan tiiviisti rakennetuilla ja vilkkaasti liikennöidyillä alueilla. Tämä asettaa aivan erityisiä vaatimuksia logistiikalle ja sitä tukeville palveluille ja infralle.

Kaupungeissa logistiikka tarvitsee räätälöityjä ratkaisuja, joiden toteutus edellyttää tiivistä yhteistyötä kuntien ja logistiikkatoimijoiden kesken. Myös valtion sitoutumista tarvitaan, valtiolla on olennainen rooli pitkäjänteisenä yhteisrahoittajana.

## **EK on teettänyt Sitowisella selvityksen kentän tarpeista. Tässä keskeisiä poimintoja yritysten kehittämis ehdotuksista kunnille ja yhteistyökumppaneille:**

- **KADUT JA LIITTYMÄT AVARIKSI:** Ajoneuvojen kokoa rajoittavat usein määränpään liikenneolosuhteet. Kulkureittien varrelle tarvitaan muutoksia, jotta logistiikassa voitaisiin käyttää optimaalista kalustoa. Haasteita on kaupunkien ydinalueiden ohella myös reuna-alueilla.
- **YÖKULJETUSTEN SALLIMINEN:** Yritykset hyödyntävät yöaikaa kuljetuksiinsa aina, kun se on kaupunkien asettamien rajoitusten puolesta mahdollista. Kaupunkien tulisi varmistaa, että väylät soveltuvat ympärivuorokautiseen liikennöintiin. Yöjakeluiden rajoituksia tulisi asettaa vain hyvin harkitusti.
- **LISÄÄ LATAUSINFRAA:** Kaupunkiseuduille tarvitaan nopean sähkölatauksen infraa, jotta jakeluajoneuvot saadaan pidettyä tehokkaasti liikenteessä ja päästöt vähenevät.
- **BIOKAASUN TANKKAUSPISTEITÄ:** Raskaan kaluston käyttämä biokaasu on uusiutuva, päästötön polttoaine. Biokaasun tankkaus pisteiden vähäisyys kuitenkin rajoittaa kaasukalustoon siirtymistä. Toimintavarmuus edellyttää vähintään kahden kaasutankkaus aseman olemassaoloa samalla seudulla.
- **CITY-HUBIT VIREILLE:** Verkkokaupan suosio on lisännyt kaupunkien jakeluliikennettä, kun paketteja jaetaan automaatteihin, palvelupisteisiin tai suoraan asiakkaalle. Keskitetty lähijakeluasema eli city-hub voisi olla keino vähentää ja tehostaa jakelutrafiikkaa.
- **ENNAKKOSUUNNITELUA RAKENNUSTYÖMAILLE:** Kaupunkialueen ahtailla tonteilla rakentaminen aiheuttaa liikennehäiriöitä, kun suuret ajoneuvot tuovat rakennusmateriaaleja. Hyvällä ennakosuunnittelulla, selkeillä työnaikaisilla liikennejärjestelyillä ja liikenteen ohjauksella voidaan merkittävästi vähentää haittoja kaikille osapuolille.
- **TAUKOPAIKAT:** Raskas liikenne tarvitsee taukopaikkoja, joissa on kuljettajan tarvitsemat palvelut lakisääteisenä lepoaikana. Noin puolen tunnin ajomatkan etäisyydellä määränpäästä sijaitseva taukopaikka vähentää odottelusta aiheutuvia häiriöitä ja päästöjä katuverkolla. Kaavoitukseen ja taukopaikkojen toteutukseen tarvitaan logistiikan osaamista ja määrätietoisuutta.

# Toimitusketjut kriisinkestävyyden ytimessä

Logistinen kilpailukyky edellyttää toimitusketjujen luotettavuutta ja häiriöttömyyttä. Toimitusvarmuuden varmistaminen ja riskienhallinta on noussut kriisivuosien myötä entistäkin tärkeämpään asemaan.

Suomen kansainvälinen logistinen asema ja saavutettavuus ovat muuttuneet Venäjän sodan ja koronapandemian seurauksina pitkälle tulevaisuuteen.

Rautatiekuljetukset ja lentoreitit Venäjän kautta Aasiaan ovat päättyneet. Venäjää koskeva transitoiliikenne on päättynyt ja meriliikenne muuttanut luonnettaan. Huoli Itämeren turvallisuudesta on kasvanut. Samanaikaisesti arvioidaan, että Suomen Nato-jäsenyys parantaa meriliikenteen toimintavarmuutta häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Yhtä kaikki – geopolitiittinen sijainti vaikuttaa entistä enemmän siihen, kuinka Suomea arvioidaan yritysten toimintaympäristönä ja investointikohteena.

Siksi on entistäkin tärkeämpää tarttua kaikkiin omassa käsissä oleviin keinoihin, joilla Suomi voi vahvistaa yritysten toimintaedellytyksiä ja mahdollisuuksia toimia kilpailukykyisesti kansainvälisessä kaupassa.

## Vaihtoehtoisia reittejä on syytä selvittää

Suomessa on tärkeää vahvistaa varautumista toimitusketjuja koskeviin poikkeustilanteisiin ja häiriöihin, mukaan lukien meriliikenteen riskit.

Riskiskenaarioita laatimalla tulisi tunnistaa vaihtoehtoisia reittejä ja palveluja ulkomaankaupan edellyttämälle tavaliikenteelle ja kansainväliselle henkilöliikenteelle.

Itämeren poikkeusoloja varten tulisi kartoittaa vaihtoehtoisia reittejä esimerkiksi Ruotsin ja Norjan liikenneväylien ja satamien kautta. Erityisen kiinnostava on valtameriliikenteen yhteys Tornion ja Haaparannan kautta Ruotsin läpi Narvikin satamaan kulkevan radan kautta.

Rata Narvikiin on osa eurooppalaista ydinverkkoa ja tulee kehittymään myös EU-rahoituksella. Suomessa tulee perehtyä tarkemmin Narvikin radan ja sataman toiminnallisuuteen, soveltuvuuteen Suomen kuljetuksiin sekä kehitysnäköymiin eri aikajännteillä.

## • Viestimme päättäjille:

- Toimintavarmuus ja poikkeusoloihin varautuminen vaatii aiempaa enemmän huomiota koko liikenneinfran kehittämisessä ja rahoittamisessa.
- Suomelle tulee laatia kansallinen strateginen arvio ja toimenpideohjelma, jolla vahvistetaan liikenteellistä ja logistista saavutettavuutta, kilpailukykyä ja toimintavarmuutta.
- Liikenteen ja logistiikan toimintavarmuutta on parannettava selvittämällä vaihtoehtoisia ulkomaankaupan reittejä tiiviissä yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa.
- Toimintavarmuuden näkökulmasta tärkeimmät liikenneinfran kehittämiskohteet ovat Helsingistä Tornioon kulkevat päärata ja valtatie 4. Molemmat kuuluvat eurooppalaiseen ydinverkkoon ja ovat EU-rahoitusmahdollisuuksien piirissä.
- Viranomaisyhteistyötä on tiivistettävä Suomen, Ruotsin ja Norjan kesken sekä hyödynnettävä EU:n rahoitusvälineet pääradan ja valtatie 4:n kehittämiseksi.

# Merilogistiikan kilpailukyky koetuksella

Merilogistiikka on ulkomaankaupamme elinehto. Suomi on kaupankäynnin näkökulmasta saari ja etäällä Keski-Euroopan päämarkkinoista. Ulkomaankaupan kilpailukykyä koetellaan monella tavoin pohjoisen sijaintimme ja meriliikenteen kustannusten vuoksi.

Kriisivuodet ovat lisänneet meriliikenteen haasteita entisestään. Koronapandemian seurauksena satamat ruuhkautuivat Aasiassa, rahtihinnat moninkertaistuivat valtameriliikenteessä ja toimitusajat pitenevät. Tilanteen tasoittuminen on kestänyt kesään 2022 saakka. Venäjän aloittaman hyökkäyssodan seurauksena pakotteet ja vastapakotteet heijastuvat meriliikenteeseen mm. konttien saatavuuden vaikeutumisena.

## **Meriliikenne EU:n ilmastotavoitteiden piiriin**

Isoja muutoksia on edessä myös meriliikenteen kiristyvien ilmastotavoitteiden myötä. Meriliikenne tullaan ottamaan lähivuosina mukaan EU:n päästökauppaan sekä uusiutuvien polttoaineiden velvoitteiden piiriin.

Ilmastotavoitteiden aiheuttamat lisäkustannukset osuvat monesta syystä muita EU-maita enemmän juuri Suomeen.

Yksi selittävä tekijä on se, että Suomen ulkomaankaupasta noin 90 % kuljetetaan meritse, kun muissa EU-maissa meriliikenteen osuus on keskimäärin noin 30 %.

Kaiken kaikkiaan EU:n ilmastotavoitteet tuovat Suomen meriliikenteelle satojen miljoonien eurojen vuosittaiset lisäkustannukset vuoteen 2030 mennessä.

Ilmastotoimien kustannusvaikutus jatkuu vielä 2040–2050 -luvullakin, vaikka meriliikenteen päästöt ovat tuolloin jo kääntyneet laskuun.

Elinkeinoelämä kannattaa EU:n ilmastotavoitteita - merenkulussa tarvitaan yhtä kunnianhimoisia päästövähennyksiä kuin kaikilla muillakin toimialoilla. Kun päästöjä vähennetään, on samalla huolehdittava yritysten mahdollisuudesta investoida ja pärjätä kansainvälisessä kilpailussa: vähennetään päästöjä kustannustehokkaasti, markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti. Vihreän kasvun ja ilmaston näkökulmat on tärkeää saada yhdistettyä myös meriliikenteessä.



## Viestimme päättäjille:

- On sekä ilmaston etu että kestävä kasvun edellytys, että meriliikenteen päästövähennykset saadaan toteutettua kustannustehokkaasti.
- Suomalaisyriyten kilpailukyky ei saa vääristyä talviolosuhteiden vuoksi. Talvimerenkululle tulee saada pysyvä hyvyys EU:n päästökaupassa ja uusiutuvien meripolttoaineiden velvoitteessa.
- Kansainvälisen meriliikenteen päästövähennysovoitteista ja ilmastotoimista tulee ensisijaisesti sopia globaalilla foorumilla eli IMO:ssa. Kun globaali markkinaehtoinen päästöjen vähentämisenjärjestelmä myöhemmin tulee voimaan, ei ole enää perustetta ylläpitää päällekkäistä alueellista EU:n päästökauppaa. On erittäin tärkeää, ettei synny päällekkäisiä ohjausmekanismeja ja kustannuksia.
- Uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineiden saatavuutta tulee edistää EU-säädännössä.
- Päästöttömien energialähteiden tuotantokapasiteettia tarvitaan lisää ja investointeja tulee kiihdyttää sujuvilla lupaprosesseilla.
- Meriliikenteen kansallisia maksuja ja veroja ei ole varaa korottaa. Meriliikenteen väylämaksu on puolitettava pysyvästi.

### **Suomi tarvitsee kaksi uutta jäänmurtajaa**

Ulkomaankauppa on riippuvainen talvikauden jäänmurrosta kaikilla Suomen merialueilla. Jäänmurtajien uudistaminen on välttämätöntä, sillä nykyiset ovat tulossa elinkaarensa päähän. Lisäksi uuden kaluston tarve kasvaa sitä mukaa, kun rahtialukset uudistuvat suuremmiksi ja toisaalta ilmastoystävällisemmiksi.

### Viestimme päättäjille:

- Suomeen tulee tehdä vuonna 2023 alkavalla hallituskaudella hankintapäätös kahdesta uudesta jäänmurtajasta, jotta varmistetaan meriliikenteen häiriötön talvikulku vuosikymmeniksi eteenpäin.

# Puolitetaan tieliikenteen päästöt ja pidetään kilpailukyky

Tuleva hallitus jatkaa Suomen ja EU:n ilmastopolitiikan toimeenpanoa. Liikennesektorilla huomio tulee kohdistumaan entistä enemmän tavaraliikenteen päästöjen vähentämiseen, henkilöautojen jo sähköistyessä hyvää vauhtia.

Elinkeinoelämä kannattaa EU:n kunnianhimoista ilmastopolitiikkaa ja vihreää siirtymää pois fossiilisista liikennepolttoaineista. Olemme sitoutuneet tavoittelemaan liikennepäästöjen puolittamista vuoteen 2030 mennessä, mihin liikenteen ja logistiikan vähähiilitiekartat antavat hyvät suuntaviivat.

Päästöjen puolittaminen edellyttää laajojen toimenpidekokonaisuuksien johdonmukaista edistämistä ja ennakoitavaa toimintaympäristöä yrityksille.

Liikenteen päästöjen vähentäminen tulee toteuttaa niin, että sillä ei heikennetä suomalaisyritysten kilpailukykyä eikä kotitalouksien ostovoimaa. Liikenteen verot ja maksut ovat Suomessa muutoinkin korkealla tasolla - Ruotsi esimerkiksi verottaa tieliikennettä 40 prosenttia vähemmän. Energjakriisin seurauksena myös liikenteen energialähteiden kustannukset ovat kasvaneet.

## Viestimme päättäjille:

- Tavoitteena tulee olla globaalit tai vähintään EU-laajuiset tasaveroiset ilmastotoimet ja taloudelliset ohjauskeinot kaikissa liikennemuodoissa.
- Päästöjen vähentämiseksi tulee jatkaa kansallisia tukia ja kannusteita, jotta ajoneuvokanta uudistuu sekä käyttövoimamurros ja lataus- ja jakeluinvestoinnit nopeutuvat. Raskaalle liikenteelle lataus- ja jakeluinfra on optimoitava logistiikkaketjuihin sopiviksi ja tarjottava etupainotteisesti tukien ja kannusteiden avulla, jotta yritykset rohkaistuvat investoimaan uuden kaluston käyttöönottoon logistiikassa.
- Tieliikenteen verotusta ei ole varaa korottaa, eikä ottaa käyttöön uusia veroja tai maksuja kuten kansallista tieliikenteen päästökauppaa.
- Suomessa tulee varmistaa, ettei liikenteen päästöihin kohdistu moninkertaisia maksuja. Jos EU:ssa käynnistyy tieliikenteen päästökauppa, on kansallisia veroja alennettava vastaavasti.
- EU:n energia- ja ilmastopolitiikan rakennetta tulee uudistaa kaudelle 2030–2040 niin, että sitovia tavoitteita olisi vain kasvihuonekaasujen vähentämiseen. Nykyisellä rakenteella (päästökauppa, ns. taakanjako ja maankäyttösektori) ei voida jatkaa vuoden 2030 jälkeen mm. päästökaupan laajentamisen takia.
- Suomen edetessä ilmastotoimissa EU:ta nopeammin tulee lisäkustannukset tasoittaa yrityksille logistisen kilpailukyvyn varmistamiseksi. Polttoaineverotusta voidaan laskea kokonaisuudessaan tai ammattikäytössä olevan dieselin osalta.
- Yritysten vapaaehtoiset ilmastotoimet tulee saada aidon lisäisyyslaskennan piiriin. Päästöttömien polttoaineiden veloitteen ylittävä käyttö tulee laskea lisäiseksi ilmastotoimeksi ja kannustaa käyttöä vapauttamalla päästötön polttoaine valmisteverosta.





Tässä liikenneohjelmassa on hyödynnetty seuraavia selvityksiä, joiden valmistelua myös TT-Säätiö on tukenut:

- **Väylävisio 2050: Modernit pääväylät – kilpailukykyinen Suomi**  
Esitys Suomen pääteitten ja -ratojen modernisoimiseksi. Selvitystä olivat EK:n rinnalla teettämässä INFRA ry, Keskuskauppakamari, SAK, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Suomen Tieyhdistys. Selvityksen laati Destia.
- **Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittäminen yrityslogistiikan näkökulmasta**  
EK:n teettämä selvitys, jonka laati Sitowise 8/2022



Lisätiedot:



**Tiina Haapasalo**

johtava asiantuntija  
puh. 040 763 1482  
tiina.haapasalo@ek.fi

Julkaisu verkossa:  
[www.ek.fi/liikenneohjelma](http://www.ek.fi/liikenneohjelma)



Elinkeinoelämän keskusliitto EK  
PL 30 (Eteläranta 10), 00131 Helsinki  
Puh. 09 420 20  
[www.ek.fi](http://www.ek.fi), @Elinkeinoelama

TEHTÄVÄNÄ HYVÄ TULEVAISUUS . . .