



JÄSENKIRJE 4. 2008

21.4.2008

1. Uutisia
2. Kuljetusala.com
3. EK:n uutisia
4. Projektit ja kampanjat
5. Tilastot ja Liitteet

1. Uutisia

Liikenneturvallisuus esillä Helsingissä

Liikenneturvallisuus levittyy Helsingin Kampiin pääsiäisen jälkeen. Liikenneturvallisuusaiheinen yleisötapahtuma pidetään Narinkkatorilla ja Kampin kauppakeskuksessa tiistaina 25. maaliskuuta klo 10.45-15.

Tapahtumassa asiantuntijat kertovat ajankohtaisista liikenneaiheista kuten mopoilusta, moottoripyöräilystä ja pyöräilystä. Esillä on myös turvavöiden ja nopeuksien vaikutus turvallisuuteen.

Lisäksi yleisö voi kysyä liikennesäännöistä ja liikenteestä. Päivän aikana esitellään liikenneturvallisuuskampanjoinnin uusi tunnus.

Tilaisuuden avaa liikenneministeri Anu Vehviläinen. Paikalla tilaisuuden alussa on myös liikenneopettaja Ensio Itkonen. Tapahtuman juontaa Mikko "Peltsi" Peltola (klo 13.30 asti).

Narinkkatorilla voi mm. testata turvavöiden toimintaa katolleen pyörähtävässä autossa sekä tutustua poliisiautoon. Esillä on myös vanhoja autoja. Polkuautoja voivat ajaa 4-10-vuotiaat lapset.

Tapahtuman järjestävät liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenneturva, Tiehallinto, Ajo-neuvohallintokeskus, Poliisi, Liikennevakuutuskeskus, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ja Suomen Taksiliitto.

Ministeri Vehviläinen: Asennemuutos tarpeen liikenteessä

Liikenneministeri Anu Vehviläinen perää asenteiden muutosta liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

- Moni liikenneonnettomuus voitaisiin välttää, jos käyttäytyminen liikenteessä olisi kohdallaan. Olen huolissani erityisesti itsekkyyden ja piittaamattomuuden lisääntymisestä.

Liikenneministeri osallistui liikenneturvallisuustapahtumaan Helsingin Kampissa 25. maaliskuuta.

- Liikenne vaatii edelleen lähes 400 uhria vuodessa. Kymmenen viime vuoden aikana onnettomuudet eivät ole juurikaan vähentyneet. Lisäpanostusta liikenneturvallisuustyöhön tarvitaan. Tämä todetaan painokkaasti myös tulevana perjantaina eduskuntakäsittelyyn menevässä liikennepoliittisessa selonteossa, Vehviläinen kertoi.

- Turvallisuutta parantavat myös monet selontekoon sisältyvät tiehankkeet ja perusväylänpidon määrärahojen nosto.

- Viime syksynä päätimme neljän ministerin kesken puuttua tehokkaasti erityisesti rattijuopumuksiin ja ylinopeuksiin. Toimet ovat edenneet. Esimerkiksi poliisi on saanut miljoona euroa lisärahoitusta tarkkuusalkometreihin, huumetestereihin ja automaattiseen valvontaan.

Automaattivalvontaa on pystytty lisäämään jopa suunniteltua aikataulua nopeammin. Lähiviikkoina hallitus antaa eduskunnalle lakiesityksen alkulokun käytön vakinaistamisesta. Rattijuopumukseen syöllistynyt voisi säilyttää alkulokkoa käyttämällä ajo-oikeutensa määräaikaisen ehdottoman ajokiellon vaihtoehtona.

- Turvatavoitteisiin pääsyä tukee olennaisesti se, että liikenneala kokoaa voimansa ja tehostaa yhteistyötään liikennekampanjoinnissa. Uskon että Enska-merkein tehty valistus tavoittaa kansalaiset ja edistää liikenneturvallisuustyötä, Vehviläinen sanoi.

Liikennekampanjointiin tehoa - Valppain mielin laulattaa turvallisuuden puolesta

Liikenneturvallisuuden puolesta aletaan kampanjoida yhteisin tunnuksin.

Valppain mielin -iskulause ja Enska-hahmo viestittävät oikeista liikenneasenteista. Netissä pääsee osallistumaan suureen liikennelaulukuoroon.

Liikenneviestintä näkyy jatkossa Valppain mielin -tunnuksen alla.

Liikennehallinnon yhteinen toimintamalli julkistettiin 25. maaliskuuta liikenneturvallisuustapahtumassa Helsingin Kampissa.

Valppain mielin -tunnuksia käytetään sekä alan yhteiskampanjoinnissa että kunkin toimijan omassa liikenneturvallisuusviestinnässä.

Kyseessä on pitkäjänteinen brändityö. Se liittyy liikennekampanjoinnin tehostamiseen. Tarkoitus on järjestää nyt julkistetuin tunnuksin vuosittain alan yhteisiä teemakampanjoita, joihin on luvassa myös aiempaa enemmän rahoitusta.

Valppain mielin -iskulause on osa tuttua Lasten liikennelaulua. Laulun on säveltänyt Georg Malmstén 1950-luvulla. Liikennelaulu on tuttu myös nykylapsille, sillä siitä ilmestyy jatkuvasti uusia levytyksiä.

Tunnuksen piirroshahmo muistuttaa Ensio Itkosta. Hän tuli tutuksi 1970-90-luvuilla television ja radion liikenneopettajana sekä lehtien liikennepalstojen pitäjänä. Enska korostaa muiden huomioon ottamista liikenteessä.

- Ajetaan fiksusti, annetaan mieluummin periksi kuin pidetään kiinni omista oikeuksista.

Valppainmielin.fi-nettisivusto kokoaa yhteen tietoa turvallisesta ja sujuvasta liikenteestä. Sivulla on ajankohtaistietoa sekä ohjeita ja liikennesääntöjä.

Sivuilla voi osallistua myös Suomen suurimpaan liikennekuoroon, jossa osallistuja laulaa oman versionsa lasten liikennelaulusta ja voi haastaa kaverinsa mukaan.

Yhteistyössä on mukana viranomaisia ja ammattiliikenteen järjestöjä liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenneturvan johdolla.

Tunnusten takana ovat myös Tiehallinto, Ajoneuvohallintokeskus, Poliisi, Liikennevaikutuskeskus, Suomen Kuljetus- ja Logistiikka SKAL ja Taksiliitto.

Lisäksi Valppain mielin tunnusta käytetään kampanjoinnissa tasoristeysturvallisuuden puolesta. Tasoristeyskampanjoinnissa ovat mukana Ratahallintokeskus, liikenne- ja viestintäministeriö, Rautatievirasto, Liikenneturva, VR ja Liikennevaikutuskeskus.

Valppain mielin -sivusto ja Suomen suurin liikennekuoro ovat osoitteessa valppainmielin.fi

Valppain mielin -logoaineisto saatavissa ministeriön sivuilta tiedotteen liitteenä, www.mintc.fi

Selonteosta liikennepoliittikan väline

Hallitus on linjannut liikennepoliittikkaa usean vaalikauden ajaksi. Liikennepoliittisen selonteon yhteydessä päätetään myös vaalikauden väyläinvestointien ohjelmasta.

Vaalikausien alussa laadittavista liikennepoliittisista selonteista on tarkoitus tehdä pysyvä käytäntö.

Hallitus antoi liikennepoliittisen selonteon eduskunnalle 27. maaliskuuta.

Liikennepoliitikassa on keskeistä kehittää toimivia liikenneyhteyksiä kansalaisille ja elinkeinoelämälle sekä tukea alueiden ja elinkeinojen pärjäämistä. Ilmastomuutoksen hillintä, joukkoliikenteen edistäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen ovat myös painopisteitä.

Selonteko sisältää mittavan liikenneverkon kunnossapito- ja investointiohjelman. Siihen liittyvät rahoituspäätökset hallitus teki kehysriihessään. Monivuotinen investointiohjelma tekee liikennepoliitikasta nykyistä pitkäjänteisempää.

Väylärahaa
budjetin ulkopuoleltakin

Kehyskaudella 2009-2012 hallitus tuo eduskunnan päätettäväksi kustannuksiltaan enemmän uusia liikenneinvestointeja kuin koskaan aiemmin. Käynnissä olevien ja päätettyjen hankkeiden menot tällä hallituskaudella ovat noin 400 miljoonaa euroa vuodessa. Vaalikaudella alkaa 13 uutta liikenneverkon kehittämisinvestointia arvoltaan noin 1,1 miljardia.

Uusien liikennehankkeiden aloittamiseen panostetaan 80 miljoonaa euroa aiemman kehysen ylittäviä varoja valtion omaisuuden myyntituloista. Moottoritien E18 osuus Koskenkylä-Kotka ja lisäraide Pohjanmaan radalle välille Kokkola-Ylivieska rakennetaan elinkaarihankkeina.

Selonteossa panostetaan perusväylänpitoon. Näin toteutetaan hallitusohjelman kirjasta 15 miljoonan puukuution lisäyksestä metsäteollisuuden käyttöön. Metsäteollisuuden toimintaedellytysten parantamiseksi osoitetaan kaikkiaan 225 miljoonaa euroa. Puuhuoltoa turvataan korjaamalla alemmanasteista tiestöä ja kunnostamalla yksityisheitä. Metsäteollisuudelle tärkeitä puunkuljetusratoja kunnostetaan niin ikään.

Ilmastovaikutukset
tutkitaan

Liikennepoliittikkaa on jatkossa arvioitava entistä enemmän ilmastopoliittikan näkökulmasta.

Kunnat voivat hillitä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä mm. liikenteen hinnoittelulla, keskustojen pysäköinnin sääntelyllä ja maankäyttöratkaisuilla.

Konkreettiset toimet kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi sisältyvät tulossa oleviin hallituksen ilmasto- ja energiastrategiaan ja ilmastopoliittiseen tulevaisuusselontekoon.

Liikennepoliittinen selonteko mahdollistaa sen, että ensi vuosikymmenellä voitaisiin ottaa käyttöön paikannukseen perustuva tienkäyttömaksu. Lisäksi hallituksella on valmius muuttaa lainsäädäntöä siten, että alueellinen ruuhkamaksu tulisi mahdolliseksi.

Joukkoliikenne
kasvuun

Joukkoliikennematkustuksen halutaan lisääntyvän. Selonteon investointien painopiste

on raideliikenteessä. Länsimetro ja kehärata sekä muut panostukset raideliikenteeseen mahdollistavat joukkoliikenteen huomattavan kasvun.

Hallitus pitää tärkeänä, että suuret kaupunkiseudut ja valtio laativat yhdessä pitkäjänteiset, seutukohtaiset joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmat.

Suurten kaupunkien joukkoliikennetuki otetaan käyttöön ensi vuonna. Liikenteen peruspalvelut turvataan myös haja-asutusalueilla ja pienemmillä kaupunkiseuduilla. Vähenevää reittiliikennettä täydennetään kutsujoukkoliikenteellä.

Työsuhdematkalippua kehitetään niin, että se aidosti kannustaa käyttämään joukkoliikennettä.

Julkisin varoin ostetaan joukkoliikennettä niille yhteysväleille, joille tarjontaa ei synny markkinaehtoisesti. Lentoliikennettä voidaan ostaa paikkakunnille, joiden matka-aika Helsingistä nopeinta junayhteyttä käyttäen on yli kolme tuntia.

Pyöräily ja jalankulku otetaan entistä paremmin huomioon maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa.

Teille
turvaa

Liikenneturvallisuutta parannetaan puuttamalla tehokkaasti mm. rattijuopumukseen, sääntöjen rikkomiseen ja turvalaitteiden käyttämättä jättämiseen sekä ylinopeuksiin.

Myös väylärahoitusta kohdennetaan liikenneturvallisuutta parantaviin hankkeisiin, mm. pääteiden turvallisuutta lisäävään keskikaideohjelmaan. Liikennevalvontateknologian käyttöä lisätään. Ajo-opetusta ja ajokortin suorittamista uudistetaan.

Rautatieviraston ylijohtaja pidätetty virantoimituksesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pidättänyt Rautatieviraston ylijohtajan Kari Alppivuoren virantoimituksesta toistaiseksi häneen kohdistuvan rikosepäilyn vuoksi.

Rautatieviraston virkamies on tehnyt Alppivuoresta rikosilmoituksen. Poliisi on käynnistänyt rikosilmoituksen perusteella esitutkinnan. Tapaus liittyy virastossa maaliskuussa tapahtuneeseen välikohtaukseen. Rikosilmoituksen mukaan Alppivuori olisi pahoinpidellyt alaistiaan ja loukannut hänen kunniaansa.

Virantoimituksesta pidättäminen jatkuu enintään rikossyytteen ja sen edellyttämien tutkimusten ajan.

Rautatieviraston ylijohtajan tehtäviä hoitaa Alppivuoren virasta pidättämisen ajan liikenne- ja viestintäministeriön hallitusneuvos Hannu Pennanen.

Uudet EU-jäsenmaat voivat kilpailla rajoitetusti Suomen kuljetusmarkkinoista

Suomen sisäistä tavaraliikennettä voivat jatkossa hoitaa rajoitetusti kuorma-autot myös EU:n uusista jäsenmaista. Liikenne- ja viestintäministeriö on päättänyt, ettei näiden maiden kabotaasikiellon siirtymäaikaa jatketa.

Vapun jälkeen Viron, Latvian, Liettuan, Puolan, Slovakian, Tsekin ja Unkarin liikenteenharjoittajat voivat toimia Suomen sisäisillä kuljetusmarkkinoilla tasavertaisina suomalaisyritysten kanssa Suomen säädöksiä noudattaen. Asiaa koskevan EU-säädöksen mukaan kabotaasi on sallittu vain väliaikaisesti ja pysyvät kuljetussopimukset ovat kiellettyjä. Näin ollen liikenne- ja viestintäministeriö ei odota ulkomailta suurta ryntäystä Suomen kuljetusmarkkinoille.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan siirtymäkautta ei ole syytä jatkaa, koska Suomen kuljetusmarkkinoille ei aiheudu tilanteesta liittymissopimuksen edellyttämää vakavaa uhkaa. Kilpailutilanteesta ovat olleet huolissaan erityisesti suomalaiset kuljetusyritykset, joiden mukaan EU:n uusissa jäsenmaissa kuljetuspalvelut maksavat alhaisempien palkkakustannusten vuoksi edelleen huomattavasti vähemmän kuin Suomessa.

Tavaraliikenteen kabotaasi tarkoittaa maan sisäisiä tilapäisiä kuljetuksia vieraan maan rekisterissä olevalla kuorma-autolla.

Ministeriössä on tekeillä selvitys kabotaasin vaikutuksista Suomessa. Epätervettä kilpailua saattaa ministeriön mukaan syntyä, ellei kuljetuksissa noudateta Suomen lakien ja EU-säännösten velvoitteita. Tämän vuoksi ministeriö katsookin, että pitäisi selvittää mahdollisuuksia ottaa käyttöön ulkomaan kuljetuksissa jo nyt pakollinen rahtikirja tai muu vastaavan tyyppinen asiakirja myös kabotaasikuljetuksissa.

EU:ssa on valmisteilla asetus, jossa annettaisiin yhteiset säännöt maanteiden kabotaasille. Kabotaasi olisi sallittava kolmelle kuljetukselle viikon kuluessa maahan saapumisesta. Asetus on esillä EU:n liikenneministerien kokouksessa 7. huhtikuuta osana laajempaa tieliikennepakettia. Se saataneen voimaan aikaisintaan vuonna 2009

Suomi on ollut mukana EU:n sisäisessä kabotaasijärjestelmässä vuodesta 1995. EU:n uusien jäsenmaiden kabotaasille asetettiin kilpailusyistä kuitenkin siirtymäajat.

Maantielikenteen kabotaasi esillä EU:n ministerikokouksessa

Maantielikenteen kabotaasi, yhteiset säännöt liikenteenharjoittajien ammatillisista pätevyysvaatimuksista sekä lentoasemamaksujen perusteet ovat aiheina EU:n liikenneministerien kokouksessa 7. huhtikuuta Luxemburgissa. Kokoukseen osallistuu liikenneministeri Anu Vehviläinen.

Neuvosto käy periaatekeskustelun tielikenteen kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsystä eli kabotaasista, liikenteenharjoittajien ammatillisesta pätevyydestä sekä linja-autoliikenteen markkinoille pääsystä. Yhdessä nämä muodostavat ns. maantieliikennepaketin.

Tärkein kokonaisuuden osa on luoda selkeät säännöt kabotaasille. Kabotaasi olisi sallittava kolmelle kuljetukselle viikon kuluessa maahan saapumisesta. Kabotaasi tarkoittaa maan sisäisiä tilapäisiä kuljetuksia vieraan maan rekisterissä olevalla kuorma-autolla.

Ministerit keskustelevat myös ammatillisista edellytyksistä, joita liikenteenharjoittajilta vaaditaan. Suomi pitää tärkeänä vaatimusta liikennejohtajan riippumattomuudesta.

EU-maiden lentoasemamaksut halutaan asettaa yhteisten periaatteiden mukaisesti. Neuvostossa käsitellään esitystä, jolla mm. määriteltäisiin lentoasemien laatuvaatimuksia, asiakkaiden syrjimättömyyttä ja hintojen avoimuutta. Lentoasemaverkon ylläpitämistä, kehittämistä ja rahoittamista koskeva kohta on esityksessä Suomen kannalta hyväksyttävässä muodossa.

Neuvostossa on esillä myös eurooppalaisten satelliittipaikannusjärjestelmien (Egnos ja Galileo) toteutus, jolle luodaan sitovat oikeudelliset säännöt. Ehdotuksessa on määriteltä muun muassa ohjelmien organisointitavat, ohjausmenettelyt, käytännön hallinnointi sekä hankintamenettelyt. Suomi haluaa, että Galileo -hanke etenee vauhdikkaasti ja pitää tärkeänä, että myös pienet ja keskisuuret yritykset voivat osallistua hankintojen tarjouskilpailuihin.

Neuvostossa keskustellaan myös esityksistä, joilla pyritään lisäämään lippuvaltioiden ja aluksen omistajien vastuuta parantamaan merenkulun turvallisuutta. Suomi kannattaa ehdotusten tavoitteita, mutta ei tue lippuvaltion keskeisten velvollisuuksien siirtämistä EU:lle.

Liikenneministerien lounaskeskustelun aiheena on Länsi-Balkanin liikenneyhteisön perustaminen.

Vehviläinen vaati kuljetusyrittäjien jättämistä työaikadirektiivin ulkopuolelle

Liikenneministeri Anu Vehviläinen vaatii kuljetusyrittäjien jättämistä maantielikenteen työaikadirektiivin ulkopuolelle. Euroopan komissio on omassa raportissaan vuonna 2007 katsonut, ettei itsenäisiä kuljetusyrittäjiä tulisi ottaa työaikasääntelyn piiriin. Suomi kiirehtikin Euroopan unionin maantielikenteen työaikadirektiiviin tarvittavia muutoksia, kun Vehviläinen tapasi liikennekomissaari Jacques Barrot'n ministerineuvoston yhteydessä Luxemburgissa.

- Komissio on kertomuksessaan katsonut, ettei kuljetusyrittäjiä tulisi ottaa työaikasääntelyn piiriin. Olen aivan samaa mieltä arviosta. On pidettävä mielessä asian haitalliset vaikutukset alan työvoiman saantiin ja pienten yritysten kilpailukykyyn, Vehviläinen sanoi Barrot'lle Luxemburgissa.

Suomi on koko EU-jäsenyytensä ajan katsonut, että itsenäiset kuljetusyrittäjät on jätettävä työaikadirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Vastaavaan arvioon on päättynyt komissio vuoden 2007 keväällä julkaisemassaan raportissa. Suomi toivoo, että komissio tekisi direktiiviin asiaa koskevan muutosehdotuksen pian. Vehviläinen toi esiin suomalaisen kuljetusalan erityisrakenteen.

Vehviläinen korosti komissaari Barrot'lle, että kysymys on itsenäisen kuljettajan täsmällisestä määritelmästä. Vehviläisen mukaan itsenäinen yrittäjä mm. kantaa yrittäjyydestä aiheutuvat riskit, on juridisesti ja taloudellisesti riippumaton kuljetuksen tilaajasta sekä järjestää itsenäisesti oman toimintansa.

Kuljetusyrittäjien työajat liittyvät ns. maantieliikennepakettiin, josta liikenneministerit kävivät maanantaina periaatekeskustelun. Pakettiin sisältyvät mm. tieliikenteen kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoillepääsy, liikenteenharjoittajien ammatillinen pätevyys sekä kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsy.

Tavaraliikenteen markkinoillepääsyä koskevassa ehdotuksessa kabotaasin sääntöjä halutaan selkiyttää siten, että kabotaasi sallittaisiin kolmelle kuljetukselle viikon kuluessa ajoneuvon maahan saapumisesta. Kabotaasi tarkoittaa maan sisäisiä tilapäisiä kuljetuksia vieraan maan rekisterissä olevalla ajoneuvolla. Ministerien keskustelussa esille nousi ongelma siitä, miten voitaisiin välttää tyhjien ajoneuvojen liikennöinti, joka saattaa olla seurauksena kabotaasirajoituksista. Ministerit korostivat, että ratkaisuun asiassa pitäisi päästä seuraavassa neuvoston kokouksessa kesäkuussa.

Työryhmä: Barentsin alueen hyödyntämiseksi tarvitaan parempia liikenneyhteyksiä

Suomen ja Venäjän välisten rautatieyhteyksien kunnostamistarpeet riippuvat lähialueen kaivos- ja energiainvestoinneista.

Erityisesti Barentsin alueen luonnonvaroja lisääntyvästi hyödynnettäessä ja alueen elinkeinoelämän kehittyessä kuljetukset alueen ja Suomen välillä voisivat lisääntyä niin paljon, että Murmanskin rataan yhteyden muodostava ratayhteys Salla-Alakurtti tulisi kannattavaksi. Jos Venäjällä on tähän investointihalukkuutta, on suomalaisilla oltava valmius yhteiseen lisäselvitykseen ratakankkeen kustannuksista, hyödyistä ja rahoitusjärjestelyistä, toteaa liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä.

Imatran pohjoispuolelta Norjan rajaan ulottuvalla alueella olevien Suomen ja Venäjän välisten rajanylityspaikkojen kehittämistä selvittänyt työryhmä luovutti mietintönsä 10. huhtikuuta liikenneministeri Anu Vehviläiselle. Työryhmän toimeksiantoon eivät kuuluneet eteläiset rajanylityspaikat, kuten Nuijamaa, Vaalimaa ja Vainikkala.

Pohjois-Norjan, Pohjois-Ruotsin, Pohjois-Suomen ja Luoteis-Venäjän välisten lentoreitien kannattavuutta olisi arvioitava uudelleen. Työryhmä esittää, että selvitetään mahdollisuudet avata suorat lentoyhteydet Rovaniemeltä Murmanskiin ja Oulusta Arkangeeliin.

Työryhmä kuuli myös Venäjän viranomaisten näkemyksiä. Työryhmän mukaan vain niiden rajanylityspaikkojen toimintaa voidaan kehittää, joihin sekä Suomi että Venäjä sitoutuvat. Siksi Suomen kannattaa keskittyä kehittämään jo olemassa olevien pohjoisten rajanylityspaikkojen toimintaa ja niille johtavia liikenneyhteyksiä. Myös Venäjä pyrkii kohdentamaan resurssejaan niihin.

Työryhmän mukaan rajanylitystä voidaan tehostaa jatkamalla aukioloaikoja ja nopeuttamalla asiakirjojen käsittelyaikoja. Erityisesti sähköisen tullauksen käyttöönottoa olisi kiirehdittävä.

Työryhmä esittää myös, että Suomen ja Venäjän välinen rautatieyhdyshuolliikkensopimus uudistettaisiin kansainvälisen tavaraliikenteen vapauttamiseksi ja muun muassa konttiliikenteen mahdollistamiseksi kaikilla rajanylityspaikoilla.

Tärkeää olisi avata Vartiuksen rajanylityspaikalle johtava Lietmajärvi-Kotshkoma -rataosuus kansainväliselle liikenteelle.

Tilapäisestä Parikkalan rajanylityspaikasta voitaisiin pitkällä aikavälillä kehittää maantieliikenteen kansainvälinen rajanylityspaikka. Myös muiden tilapäisten raja-asemien toimintaa pitäisi parantaa ja säilyttää niiden asema puutavaran tuonti- ja tullauspaikkoina. Suomi pyrkii myös vaikuttamaan siihen, että tiestöä Venäjän puolella parannettaisiin.

Työryhmä näkee mahdollisuuksia myös Joensuun ja Petroskoin väliselle tilausbussiliikenteelle. Kesäisin voitaisiin kokeilla kiskobussiyhteyttä.

Työryhmä selvitti olemassa olevien pohjoisten raja-asemien liikennevirrat ja toiminnassa ilmenevät puutteet. Työryhmässä olivat mukana liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja ulkoasiainministeriö.

Suomen ja Venäjän välisessä tieliikenteessä on nyt kahdeksan kansainvälistä ja 16 tilapäistä rajanylityspaikkaa. Rautatieliikenteen ylityspaikkoja on neljä. Itärajan yli kuljetetaan vuosittain noin 35 miljoonaa tonnia rahtia, jonka rahallinen arvo on noin 35 miljardia euroa.

Suomen ja Venäjän rajaliikenneyhteyksien kehittäminen Itä- ja Pohjois-Suomessa, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja. Julkaisu on saatavilla myös liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivuilta osoitteesta www.mintc.fi.

Alkoholukko pysyväksi keinoksi vähentää rattijuopumusta

Rattijuopumusta pyritään suitsimaan vakinaistamalla alkoholukon käyttö. Alkoholukosta on tulossa vapaaehtoinen vaihtoehto ehdottomalle ajokiellolle.

Rattijuopumukseen syylistynyt voisi saada tietyn edellytyksin valvotun ajo-oikeuden, jos hän sitoutuu ajamaan ainoastaan alkoholukollista ajoneuvoa. Hallitus päätti asiaa koskevan lakiesityksen sisällöstä 10. huhtikuuta.

Säädöksillä vakinaistetaan vuonna 2005 alkaneen kokeilun periaatteet. Kokeiluun osallistui noin 300 rattijuopumukseen syylistynyttä kuljettajaa. Kokemukset ovat olleet pääosin myönteisiä ja alkoholukon tiedetään estäneen useita rattijuopumuksia.

Ajo-oikeuden valvonta kestäisi yhdestä kolmeen vuotta riippuen tuomioistuimen päätöksestä. Poliisilla olisi kuitenkin oikeus määrätä valvottu ajo-oikeus alkamaan jo ennen tuomioistuinkäsittelyä. Tällä pyritään nopeuttamaan alkoholukon käyttöönottoa ja estämään uusintarikoksia.

Valvottavalla olisi koetusajan ajokortti, joka oikeuttaa hänet ajamaan vain alkoholukolla varustettua ajoneuvoa. Suuri muutos kokeiluun verrattuna olisi se, että alkoholukko voitaisiin asentaa myös useaan ajoneuvoon. Se voitaisiin laittaa myös linja- tai kuorma-autoon tai traktoriin.

Kokeiluun liitettyä raskasta päihdehuolto-ohjelmaa kevennettäisiin luopumalla päihdehuollon voimavaroja kuormittavasta ja tehottomaksi osoittautuneesta arviointiohjelmasta. Vastaisuudessa kuljettajan olisi ennen valvotun ajo-oikeuden alkamista mentävä vastaanotolle, jossa käydään läpi päihteiden käyttö ja hoitomahdollisuudet.

Valvonnasta aiheutuvat kustannukset ovat noin 110-160 euroa kuukaudessa. Niistä vastaisi kuljettaja. Kunta voisi harkinnan mukaan antaa täydentävää toimeentulotukea alkoholukon hankintaan ja käyttöön.

Alkoholukon käyttöönotto ei vaikuta rattijuopumuksesta tuomittaviin rangaistuksiin.

Säädökset on tarkoitus saada voimaan heinäkuun alusta.

Alkoholukko on laite, joka estää ajoneuvon käynnistyksen, jos kuljettajan hengitysilmassa on liian suuri alkoholipitoisuus. Alkoholukosta tulee ennen pitkää vakiovaruste kaikkiin uusiin autoihin. Kehitteillä on myös laitteita, jotka alkoholin lisäksi tunnistaisivat lääkkeitä tai huumeiden käytön.

Alkoholi on liikenteen suurimpia vaaratekijöitä. Rattijuoppo on osallisena noin joka neljännessä kuolemaan johtaneessa liikenneonnettomuudessa. Rattijuopumisonnettomuuksissa on kuollut 2000-luvulla keskimäärin 82 ihmistä vuosittain. Vuonna 2007 kirjattiin 27 544 rattijuopumustapausta. Puolet rattijuopoista on päihderiippuvaisia ja heistä 8-9 % uusii tekonsa vuoden sisällä.

Suomen ja Ranskan liikenneministerit tapaavat

Liikenneministeri Anu Vehviläinen tapaa Ranskan liikenneasioista vastaavan apulaisministerin Dominique Bussereau'n Helsingissä maanantaina 21. huhtikuuta. Tapaamisessa käydään läpi Ranskan tulevan EU-puheenjohtajakauden asialistaa kesällä alkavalla puolivuotisjaksolla.

Ranska on ilmoittanut liikennepoliittisiksi painopisteikseen kestävän kehityksen, turvallisuuden, sisämarkkinoiden täytäntöönpanon ja uudet teknologiat, joihin lukeutuu erityisesti satelliittipaikannusjärjestelmä Galileo.

Ranskan kaudella etenee muun muassa kiistelty maantieliikenteen työaikadirektiivi. Ministeri Vehviläinen valottaa Bussereaulle Suomen näkemystä, jonka mukaan yrittäjäkuljettajien työaikoja ei pitäisi rajoittaa.

Ranska ja Suomi ovat asiasta täysin eri mieltä, sillä Ranska on voimakkaasti ajanut yrittäjäkuljettajia työaikasäätelyn piiriin. Suomi on johdonmukaisesti vastustanut asiaa koko EU-jäsenyytensä ajan. Suomen näkemykset ovat saaneet tukea komission viime vuonna ilmestyneessä raportissa.

Ministeri Vehviläinen esittelee kollegalleen myös hallituksen tuoretta liikennepoliittista selontekoa, johon on ensimmäistä kertaa kirjattu pitkän aikavälin liikennetavoitteita.

2. KULJETUSALA.COM



Oheisena **Kuljetusala.com** –projektin logo.

Maantiekuljetuksen toimialan imagon parantamisen, koulutukseen hakeutumisen, osaavan työvoiman kouluttamisen ja rekrytoinnin edistämiseksi on kuljetusalan nykyisiä koulutus- ja työmahdollisuuksia markkinoitava tulevaisuuden osajille yhteisvoimin näkyvästi ja pitkäjänteisesti. Markkinointi toteutetaan kiertueena koko Suomessa ja lähialueilla. Tapahtumapäiviä tulee olemaan **n. 40/v**.

Ensimmäinen kiertuejakso on nyt ohi ja seuraavan suunnittelu on jo menossa. **Toivon kentältä kommentteja, jotta voimme parantaa kiertuetta seuraavalla jaksolla.**

Vuoden 2008/2009 rahoituksesta on jo saatu positiivinen päätös OM:stä.

Muista, että Kuljetusala.com –sivuilla on mahdollisuus ilmoittaa vapaista työpaikoista. Lisätietoa saat allekirjoittaneelta.

3. EK:n uutisia

Air Finlandin lentäjien työtaistelut ovat laittomia

Työtuomioistuin on tänään tuominnut Akavan Erityisalat hyvityssakkoon Air Finlandin lentäjien laittomasta työtaistelusta. Akavan Erityisalat ry aloitti Air Finlandin lentäjiä koskevan työtaistelun helmikuun lopussa. Listalakon lisäksi lentäjien oli tarkoitus olla totaalilakossa kolmena peräkkäisenä keskiviikkona. Ensimmäinen vuorokauden lakko järjestettiin keskiviikkona.

Laittomista lakoista on aiheutunut kohtuutonta haittaa sekä rahallisia menetyksiä Air Finlandille ja etenkin lomanviettäjille. Koska työtuomioistuin on todennut työtaistelut laittomiksi, työnantajaliitto edellyttää työtaistelutoimien peruuttamista heti.

- Mikäli näin ei tapahdu, uusi haaste työtuomioistuimeen lähtee välittömästi. Lisäksi yhtiö harkitsee vahingonkorvauskanteen nostamista, toteaa asiantuntija Jyrki Silventoinen Erityispalvelujen Työnantajaliitosta.

Akavan Erityisalojen lakimies Kari Eskola on todennut työtuomioistuimen käsittelyn aikana, että järjestön tarkoitus on noudattaa lakia ja työehtosopimusta.

Arvio vuoden 2007-2008 työmarkkinakierroksesta ja työehtosopimuspolitiikan uusi toimintamalli

Elinkeinoelämän Keskusliitto EK:n hallitus käsitteli kokouksessaan 12.3.2008 liitteenä olevan muistion pohjalta vuoden 2007-2008 työehtosopimusneuvotteluja ja valmisti toimintamallia tuleviin työehtosopimusneuvotteluihin.

EK:n hallituksen näkemys on, että työehtosopimusneuvottelut käydään tulevaisuudessa toimialakohtaisesti. Keskitetyllä tulopolitiikalla ei voida vastata eri toimialojen ja erilaisten yritysten tarpeisiin uudistaa työehtosopimuksia ja määritellä palkka- ja muita työehtoja entistä enemmän yritystasolla.

Päättymässä olevan neuvottelukierroksen yhteydessä palkankorotusten taso muodostui yritysten toimintaedellytysten ja maan talouden suotuisan kehityksen kannalta liian korkeaksi. Palkkakilpailun välttäminen tulevissa neuvotteluissa on ensiarvoisen tärkeää. Tämän vuoksi työmarkkinoilla tarvitaan toimivaa palkkakoordinaatiota, jolla varmistetaan korotustason maltillisuus kaikilla toimialoilla.

Järjestörakenteen muuttuessa ammattiliitot ryhmittyvät uudelleen ja muodostavat uusia, nykyistä vahvempia kokonaisuuksia. EK:n ja sen jäsenliittojen on tehostettava yhteistä neuvottelukoordinaatiotaan ja luotava jo etukäteen toimivat neuvotteluklusterit työnantajien yhteistyöfoorumeiksi.

EK:n hallituksen esitys jäsenliitoille

EK:n hallituksen näkemyksen mukaan seuraavien työehtosopimusneuvottelujen valmistelu ja organisointi edellä esitettyjen linjausten mukaisesti on syytä aloittaa viipymättä.

Tämän prosessin käynnistämiseksi EK:n hallitus esittää, että jäsenliittojen päättävät elimet käsittelevät kevään 2008 kuluessa liitteenä olevan muistion mukaiset johtopäätökset ja toimintamalliehdotukset ja ottavat niihin kantaa. EK:n johto on käytettävissä esittelijöinä jäsenliittojen päättävien elinten kokouksissa.

Jäsenliittokäsittelyn jälkeen EK:n hallitus vahvistaa uuden toiminta-mallin.

LIIKENNEPOLIITTINEN SELONTEKO – ASKEL OIKEAAN SUUNTAAN

Kehä III muodostuu valtakunnan logistiikan pullonkaulaksi

Hallituksen tuoreessa liikennepolitiikan selonteossa on otettu askel EK:n peräänkuuluttaman pitkäjänteisen päätöksenteon suuntaan. Monin osin olisi kuitenkin toivonut rohkeampia linjauksia. Perusväylänpitoon ei panosteta siinä laajuudessa kuin tämän päivän liikennetarpeet edellyttäisivät. Suuri puute on, ettei

valtakunnallisesti tärkeimpien liikenteen runkoväylien laajuudesta tai palvelutason kehittymisestä muodostu selkeää pitkäjänteistä kuvaa.

Myönteistä selonteossa on, että kahdesta suuresta hankkeesta E18 tiestä Helsingin ja Vaalimaan välillä sekä Pohjanmaan radasta välillä Seinäjoki – Oulu on luvassa koko yhteysväliä koskevat päätökset. Päätös kahden uuden elinkaarimallihankkeen aloittamisesta osoittaa myös hallituksen pyrkimystä pitkäjänteiseen päätöksentekoon.

Väyläinvestointien kokonaismäärä lähestyy hallituskaudella 400 milj. euron vuositasoa, jossa on merkittävä lisäys edellisten hallituskausien investointeihin. Lisäksi pienemmistä investoinneista koostuvien teemahankkeiden rahoitukseen varataan 50 milj. euroa tälle vaalikaudelle. Hallitus päättää teemahankkeiden aloittamisesta erikseen.

Elinkeinoelämää hämmästyttää, että hallitus jättää hankkeiden priorisoinneissa Kehä III:n parantamisen aikataulun liian myöhäiseksi. Liikenteen sujuvuus Kehä III:lla on jo nyt ongelma. Kun Vuosaaren sataman liikenne käynnistyy ensi marraskuussa, Kehä III ruuhkautuu ja koko valtakunnan logistinen järjestelmä kärsii. Asia on korjattava jo vuoden 2009 budjetin valmistelun yhteydessä.

Selonteossa on käsitelty hyvin liikenneinvestointien rahoituksen kehittämistä ja vaihtoehtoisia rahoitusmalleja. Elinkaarimallin käyttö ja edelleen kehittäminen on perusteltua ja siltä osin linjaukset ovat selkeitä. Sen sijaan esimerkiksi pääomabudjetoinnin kehittäminen ja rahastot jäävät vielä ilman linjauksia. EK korostaa, että liikenneinvestointien pääomabudjettiin siirtyminen on tärkeää investointien pitkäjänteisyyden ja ennustettavuuden saamiseksi.

Perusväylänpitoon on linjattu enimmillään 50 milj. euroa vuodessa lisäystä, joka on myönteistä, mutta vain neljännes todellisesta tarpeesta. Perusväylänpidossa painotetaan metsäteollisuuden puuhuollon varmistamiseksi tarvittavia toimenpiteitä.

Ilmastonmuutoksen torjunta on merkittävä asia liikennepolitiikan päätöksenteossa ja se on saanut paljon huomiota selonteossa. Varsinaiset toimenpidelinjaukset käsitellään liikenteen kuten muidenkin sektoreiden osalta hallituksen energia- ja ilmastopoliittisessa selonteossa kesän jälkeen. EK painottaa, että ilmastopoliittisia linjauksia pohdittaessa henkilö- ja tavaraliikennettä tulee käsitellä erikseen.

Kaavoitus ja yhdyskuntarakenteen kehittäminen ovat pitkän aikavälin tärkeitä elementtejä ilmastonmuutoksen torjunnassa. Samoin on joukkoliikenne, jota on käsitelty laajasti selonteossa. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja käytön helppoutta tulee kehittää. Pääkaupunkiseudulla suurimmat puutteet ovat poikittaisen joukkoliikenteen palvelutasossa.

EK haluaa korostaa vielä, että liikennejärjestelmää kehitetään asiakkaiden tarpeita varten. On hyvä, että hallitus linjaa selonteot pysyväksi käytännöksi. Jatkossa on syytä kuitenkin lisätä aitoa vuorovaikutusta asiakkaiden kanssa selonteon laatimisprosessin aikana.

4. Projektit ja kampanjat

Logistiikkayritysten Liitto osallistuu seuraaviin projekteihin.

CAP-projekti

Projektin tavoitteena on tieliikennekuljettajien jatkokoulutuksen tehostaminen menetelmäkehityksellä, johon sisältyy ajotietojen keruulaitteisto, automaattiset datan luokittelumenetelmät, sekä kerätyn aineiston analyysiin perustuva koulutustuote.

Hankkeen uutuusarvo on tieliikennekuljettajan ajovuorojen aikana kerätyn monikanavaisen tiedon luokittelu GPS-pohjaisen paikkatiedon ja digitaalisen kartta-aineiston pohjalta, sekä analysoidun aineiston käyttö kuljettajille tulevaisuudessa pakollisen jatkokoulutuksen yhteydessä. Tässä tavoitteessa korostuu ajonaikaisen tiedonkeruun edut etenkin suhteessa vaihtoehtoiseen ajosimulaattoriin, koska analyysi ja koulutus voidaan kohdistaa kuljettajan toimintaan oikeassa työympäristössä, koulutus tehostuu kuljettajilta vaaditun ajankäytön osalta, sekä koulutuslaitteisto on edullinen ja siirrettävissä ajoneuvosta toiseen.

Mitattavia suureita tulevat alustavasti olemaan ajonopeus, ajoetäisyys, ajoneuvon kiihtyvyydet, hidastuvuuden nopeat muutokset, sivuttaissuunnan liike, ajoneuvon hallintalaitteiden käyttö, liikennesääntöjen noudattaminen, ajo- ja lepoaikojen noudattaminen, kuorman sidontapolttoaineen kulutus, tyhjäkäynti, moottorin kuormitus sekä kierroslukualueiden käyttö.

Seuraavassa vaiheessa tapahtuu pilottilaitteiston kehitys sekä koulutuspaketin kehitystyötä. **Pilottilaitteisto valmistuu vuoden 2008 kesään mennessä.**

Tekes ja VTT vastaavat suurimmasta osasta kustannuksista, lisäksi yksityinen sektori (mm. LL) osallistuu kuluihin. Projekti on kaksivuotinen ja valmistuu 31.12.2008.

Puolustusvoimat aloittaa Kainuun ja Karjalan Prikaateissa sekä Ilmavoimien yksiköissä kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen pilottina tänä keväänä ja varsinainen laaja koulutus aloitetaan koko Suomessa vuoden 2009 alussa. Kotiutuvilla kuljettajakoulutuksen saaneilla varusmiehillä on siten vaadittava ammattipätevyys (140 t nopeutetun koulutuksen käyneet tarvitsevat vielä ikää 21 v ja C-kortti taskussa). Koulutus kestää joko 280 t (yhdistelmäkortti) tai 140 t nopeutetusti. Kuljettajaksi koulutettavien varusmiesten määrä on 3 700/v. Puolustusvoimien järjestämä kertausharjoitus, mm. kuljettajille, tuo tulevaisuudessa yhden CAP -koulutuspäivän kuljettajalle.

MISTÄ KULJETTAJAT, MiKu?

Liiton hallitus nimesi lokakuun 2006 kokouksessaan liiton oman työryhmän, **MiKu**, miettimään toimenpiteitä kuljettajapulan ratkaisemiseksi ja kuljettajien tulevaisuuden koulutusresurssien arvioimiseksi ja tarvittaessa lisäämiseksi sekä näihin vaikuttamiseksi. Työryhmä on kokoontunut seitsemän kertaa ja työryhmän tarkennetut tavoitteet ovat muotoutuneet. Työryhmä tulee toimimaan tiiviissä yhteistyössä "Kuljetusala.com" -projektin ja TE -keskuksen vetämän projektin kanssa välttämättä päällekkäisyyksiä. **MiKu:n kautta käynnistetään yrityskohtaisia projekteja, PaKu (Parasta Kuljetusalan Työntekijälle), joihin saadaan ulkopuolista rahoitusta. Projektiehdotukset on hyväksytty juuri Työsuojeleuraaston käsittelyssä, mistä saadaan 50 %:a tukea.**

ASIAKASRAJAPINNAN SÄHKÖISET ASIAKIRJAT eli ARS 2009

Kesän aikana on päivitetty (tarkastus vielä tekemättä) yhteiset **Tavaralinjaliikenteen Yleiset toimitusehdot** koko kentälle. Parhaillaan liiton hallitus käsittelee viimeistä versiota ja saamme myös kommentit Kilpailuvirastolta. Näiden perusteella arvioidaan **Tiekuljetussopimuslain** vaatima muutostarve ja annetaan ehdotus tarvittaessa OM:lle. Samaten rahtikirjastandardiin tulee muutoksia, SFS on saanut kommentimme asiasta ja luvannut uudistaa standardin. Nyt ovat perusmääritykset tehty ja alustavat tarjoukset pyydetty kolmelta alan toimijalta. Tarjousneuvottelut ovat parhaillaan menossa. **Yhteiset domainit** on jo varattu avattavaa portaalia varten ja kuvaukset portaalin toiminnasta on tehty. Näiden jälkeen aloitetaan varsinainen yrityskohtainen valmistautuminen **sähköiseen toimitusketjuun**. Alustava käyttöönottoaikataulu on 1.1.2009.

KEUDA

Keski-Uudenmaan ammattioppilaitokset tulevat jatkamaan TE-keskuksen projektia ja selvittämään koulutuksen ja työelämän kohtaamisongelmia logistiikan kannalta. Keuda tulee tekemään koulutuksesta ja sen tarpeesta alueellaan laajan kyselyn loppuvuoden aikana. Alustavat tulokset on saatu.

ENERGIATEHOKKUUS

Logistiikkayritysten Liitto **on allekirjoittamassa 24.1.2008** LVM:n, KTM:n, YM:n ja eräiden muiden tahojen kanssa yhteistä liikenteen energiatehokkuussopimusta vuosille 2008-2016 koskien tavaraliikennettä. Tavoitteena on vähentää energiankulutusta 1 %/v eli 9 % koko kauden aikana. Yritykset raportoivat polttoaineenkäyttönsä EMISTRA -järjestelmään (www.emistra.fi) vuosittain. Myös VR liittyy samalla sopimukseen. Polttoaineen kulutusta on tarkoitus vähentää 19 Mlitraa koko aikana. Polttoaineen vähentäminen onnistuu sopivilla renkailla ja rengaspaineilla, tuuliohjaimilla, kuljettajien koulutuksella jne. unohtamatta vetäviä väyliä. LVM:n vetämän projektin johtoryhmään on nimetty allekirjoittanut ja varalla Tiina Salonen. **Lisää tietoa johtoryhmän 23.4.2008 kokoontumisen jälkeen.**

HISTORIA

Olli Blomberg aloittaa tavaralinjaliikenteen historian kirjoittamisen keväällä 2008 ja teoksen on tarkoitus olla valmiina 2010/2011 –vuodenvaihteessa. Hän tulee olemaan varmaan moniin teistä yhteydessä tietojen saamiseksi. Starttikokous oli viikolla 8.

ELINTARVIKEKULJETUKSET

Yhdessä Eviran ja ketjujen kanssa lähdetään työstämään yleispätevää ”Parhaat käytännöt elintarvikekuljetuksissa” -ohjeistusta, jotta vaikeudet kentällä hyväksymisien suhteen saadaan kuntoon. Työryhmä kokoontuu ensimmäisen kerran toukokuun alussa.

5. Tilasto ja liitteet

| | |
|--|--------------------|
| Suomen Pankki | Korkotietoa 3.2008 |
| Tilastokeskus | Indeksit 2.2008 |
| Neste Oil | Diesel 11.3.2008 |
| Öljy ja Kaasualan Keskusliitt. | Polttoainekatsaus |
| Arvio vuoden 2007 – 2008 työmarkkinakerroksesta/EK | |

Terveisin

LOGISTIIKKAYRITYSTEN LIITTO

Kyösti Orre

0400-426 134

kyosti.orre@ek.fi