

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

Tieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Jakeluinfran ja markkinan nykytilaa ja tulevaisuuden kehitystä käsitellään kattavasti painottuen TEN-T-verkon tarpeisiin. Raskaan liikenteen päästövähennyskehityksen näkökulmasta on oleellista, että jakeluinfraohjelmassa huomioidaan toimitusketjuajattelu, sillä suuri osa Suomen raskaista ja raskaimmista kuljetuksista ei tapahdu TEN-T-verkolla. Jakeluinfran markkinaehtoista rakentumista on tarpeen vauhdittaa ja seurata myös muualla kuin pääväylillä, jotta päästövähennyksiin on tulevaisuudessa mahdollista päästä koko kuljetusketjussa.

Suomen raskaan liikenteen jakeluinfratarpeiden kartoittamiseksi olisi erityisen arvokasta ymmärtää, miltä väyliltä ja solmukohdilta TEN-T-verkolle liitytään ja miten esitetyt jakeluinfratavoitteet palvelevat näitä nivelkohtia. Esimerkiksi liikenteen infratukea on myönnetty monelta osin linja-auto- ja lentoasemien yhteydessä sijaitseville raskaan liikenteen sähkölataushankkeille, jotka eivät suoraan sijainniltaan palvele monenkaan teollisen raskaan kuljetuksen tarpeita.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Pidämme erityisen hyvänä, että jakeluinfraohjelma tunnistaa tarpeen tukea raskaan liikenteen julkisen latausinfran kehittymistä tarpeita vastaavasti. Ohjelmaan kirjattu tavoite (T4) pyrkii julkisessa latausinfrakehityksessä huomioimaan raskaan liikenteen kuljetusten reitit, kuljettajien tauot sekä palvelujen tarpeet. Tavoite on erityisen tärkeä vähäliikenteisten teiden Suomessa, jossa raskas liikenne operoi merkittävästi TEN-T-verkon ulkopuolella. Korostamme tarvetta analysoida, miltä väyliltä ja solmukohdilta raskas liikenne yhdistyy TEN-T-verkolle, jotta julkista ja julkisesti rahoitettua jakeluinfraa voidaan kohdistaa myös teollisten kuljetusten tarpeita vastaavasti.

Pidämme hyvänä, että jakeluinfraohjelma tunnistaa tarpeen (toimenpide 2, sähkö) selvittää politiikkakeinoja yleisesti saatavilla olevan jakeluinfran rakentumisen mahdollistamiseksi kaikkialla Suomeen, myös harvemmin liikennöidyille alueille, jonne infraa ei markkinaehtoisesti synny.

Toimenpiteen rajausta vain henkilö- ja pakettiautoihin on perusteltua muuttaa koskemaan myös raskasta kalustoa, jonka kuljetussuorite syntyy Suomessa merkittävässä määrin vilkkaasti liikennöityjen teiden ulkopuolella. Vaihtoehtoisten käyttövoimien käytön mahdollistaminen läpi toimitusketjun on ensiarvoisen tärkeää raskaan kaluston päästövähennysten aikaansaamiseksi. Avoimeksi jää, miksi toimenpide rajautuu yksinomaan sähköön.

Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Ohjelmassa kuvataan rataverkon sähköistämisen ja sähkövedon käytön nykytilaa ottamatta kantaa varsinaisiin katvealueisiin, tunnistettuihin tarpeisiin tai sähköistämistoimenpiteiden vaikuttavuuteen väyläverkolla. Sähköistettyjen raideosuuksien lisäksi oleellista taustatietoa olisi, miten Suomen nykyiset raideliikenteen volyymit jakaantuvat rataverkolle ja miten sähkövedot niitä palvelevat.

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tavoite sähkövedon käytön osuuden kasvattamiseksi raideliikenteen suoritteesta on kannatettava, joskin yleisluonteinen ja tulkinnanvarainen erityisesti sähköistämiskehityksen aikataulun ja resurssien osalta.

Sähkövedon osuus kuljetuksista on merkittävästi suurempi matkustajaliikenteessä (95 prosenttia) kuin tavaraliikenteessä (alle 80 prosenttia vuonna 2023), mikä perustelee tavoitteiden ja toimenpiteiden erittelemistä selkeämmin omiksi kokonaisuuksiksi.

Tavaraliikenteessä tavoitetta tulisi kirkastaa asettamalla sille numeerinen tavoite. Tavaraliikenteen kuljetusten sähkövedon osuudessa voitaisiin tavoitella 84 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Kyseiselle tasolle on keskimäärin päästy vuosina 2019–2023, mutta vuonna 2023 sähkövedon käytön osuus romahti alle 80 prosenttiin. Syynä on pääosin sähkövedolla kulkeneen Venäjä-tavaraliikenteen romahtaminen.

Sähköistämällä ratoja vastaamaan tavaraliikenteen muuttuneita tarpeita saavutetaan päästövähennyksiä ja edistetään edellytyksiä kuljettaa raiteilla tilanteessa, jossa Venäjä-liikennettä ei käytännössä enää ole.

Sähköistämishankkeilla ja muilla toimenpiteillä on pyrittävä kuljetusketjun alku- ja loppupään sähköistämiseen, mutta myös sellaisten katvealueiden poistamiseen, jotka eivät nykyisellään mahdollista yhtäjaksoisia teollisia kuljetuksia paikasta A paikkaan B. Tarvittavien resurssien ja tavoiteaikataulun täsmentäminen edesauttaisi jakeluinfraohjelman rataosuuden vaikuttavuutta ja sitouttaisi tehokkaammin toimijoita tavoitteen saavuttamiseen.

Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Ohjelmassa käydään kattavasti läpi meri- ja sisävesiliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien tilannetta sekä jakeluinfratarpeita yleisellä ja satamakohtaisella tasolla.

Pidämme erityisen hyvänä, että sisävesikuljetusten osalta ohjelma tunnistaa tarpeen huolehtia niiden kannattavuudesta. Tilanteessa, jossa rata- ja tiekuljetuksissa on kohdattu kapasiteettihaasteita, on tärkeää, ettei sisävesiliikenteessä toimivien pientoimijoiden sääntely- ja velvoitetaakkaa lisätä liiketoiminnan kannattavuuden säilyttämiseksi. Yksi uittolautta voi korvata jopa 80–400 kuorma-auton puukuormallista.

Ohjelma käsittelee sivulla 87 metsäteollisuuden tuotekuljetuksia Venäjälle, jotka ovat ohjelmaan kirjatun mukaisesti loppuneet Saimaan kanavan tavaraliikenteen keskeydyttyä. Tätä on korjattava siltä osin, ettei Saimaan kanavaa ole merkittävässä määrin käytetty metsäteollisuuden tuotekuljetuksiin Venäjälle. Ennen Venäjän aloittamaa sotaa Ukrainassa kanavan kautta on kuljetettu puuta Venäjältä suomalaisen metsäteollisuuden tarpeisiin. Metsäteollisuuden tuotekuljetusten loppuminen Venäjälle ei myöskään ole suoraan johdettavissa Saimaan kanavan tavaraliikenteen keskeytymiseen, vaan laajemmin Venäjän hyökkäyssodan alkamiseen Ukrainassa.

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Pidämme erityisen hyvänä, että jakeluinfraohjelma tunnistaa sisävesiliikenteen potentiaalin liikenteen energiakulutuksen vähentämisessä. Ohjelmaan kirjattu tavoite (V5) sisävesiliikenteen ja sen toimintaedellytysten kehittymisestä alueellisiin tarpeisiin perustuen on kannatettava ja tärkeä uiton ja aluskuljetusten kannalta. Tavoite on yleisluonteinen, eikä sisällä ohjelmassa toimenpidetarpeita.

Pidämme tärkeänä, että sisävesikuljetusten edellytyksiä edistetään osana puhdasta siirtymää monipuolisin keinoin. Osana jakeluinfraohjelmaa on perusteltua punnita, voidaanko sisävesikuljetusten kehittymistä avittaa julkisin toimin vastaamalla uiton ja aluskuljetusten infratarpeisiin Vuoksen vesistössä sekä vauhdittamalla aluskaluston uusiutumista tarkoituksenmukaisin keinoin.

Muita huomioita ohjelmasta:

Metsäteollisuus ry:llä ei ole muita huomioita jakeluinfraohjelmaan. Kiitoksia kattavasta ohjelmasta ja osallistavasta valmisteluprosessista!

Koskela Alina
Metsäteollisuus ry