

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

VR-Yhtymän kommentit Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitusta asiasta ja lausuu siitä seuraavaa:

1. VR kannustaa raideinfrainvestointien päästövähennyspotentiaalin arvioimista liikennejärjestelmän kehitystyössä

VR:n näkemyksen mukaan ympäristöystävällinen, turvallinen ja energiatehokas raideliikenne on osa ratkaisua ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Fossiilittoman liikenteen tiekartta keskittyy pitkälti tieliikenteeseen kohdistuviin toimenpiteisiin raideliikenteen potentiaalin jäädessä pitkälti Liikenne 12 -suunnitelmiin liittyvien liikennejärjestelmäviittausten varaan.

Tiekartassa viitataan käynnissä olevaan Liikenne12-suunnitelman valmisteluun ja todetaan, että infrastruktuurin kehittämisen ja ylläpidon päästövähennysvaikutukset ovat suoraan riippuvaisia käytettävissä olevan rahoituksen tasosta. Kytkös Liikenne 12 -suunnitelmaan jää kuitenkin hahmotumatta, koska Liikenne 12-suunnitelma ei sisällä konkreettista infrahankkeiden investointiohjelmaa. Tämä puolestaan johtaa siihen, että on vaikea arvioida esimerkiksi raideliikenteen infrapanostusten koko potentiaalia päästövähennysnäkökulmasta.

Tästä huolimatta VR pitää Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyötä ansiokkaana ja sen toimenpiteitä oikean suuntaisina. VR myös kannustaa jatkamaan Fossiilittoman liikenteen tiekartan ja Liikenne 12 -suunnitelman toimenpiteiden vaikutustenarviointia suhteessa toisiinsa sen todentamiseksi, miten raideinfrainvestoinnit konkretisoituvat päästövähennyksinä.

Viittaamme tässä yhteydessä myös Paltan antamaan lausuntoon ja siinä mainittuun logistiikkatoimialan omaan tiekarttaan, jossa on kuvattu päästövähennykset saavuttava polku sisältäen myös infrapanostukset ja liikenteen verotuksen.

Näkemyksemme mukaan tiekartassa tulisi erityisesti priorisoida liikennejärjestelmän sähköistämistä, uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden sekä kestävien käyttövoimien tuotannon ja käytön edellytysten kehittämistä.

2. Kasvatvat sähköisen junaliikenteen matkamäärät ja rautatielogistiikan tonnit tukevat vihreää siirtymää

Kasvatvat junaliikenteen matkamäärät ja raiteilla kuljetetut tonnit edistävät vihreää siirtymää vähentämällä liikenteen päästöjä. Siirtymä raiteille lisää myös liikenteen kokonaisturvallisuutta.

Hallituksen tavoitteena on vähintään puolittaa kotimaanliikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoteen 2030 mennessä ja poistaa ne vuoteen 2045 mennessä. Vuonna 2030 päästöt saisivat olla yhteensä noin 6,25 miljoonaa tonnia. VR Groupin hiilikädenjälki vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä jo tänä päivänä noin 0,5 miljoonaa tonnia, mikä vastaa kahden Vaasan kokoisen kaupungin päästöjä. Rautatieliikenne muodostaa ainoastaan 1 % liikenteen päästöistä.

Jo 95 prosenttia matkustajajunista ja 79 prosenttia tavaraliikenteen junista kulkee puhtaasti vesivoimalla tuotetulla sähköllä. VR:n tavoitteena on kasvattaa sähköllä kulkevien tavaraliikenteen junien osuus 90 prosenttiin seuraavan 5–10 vuoden aikana. Tavoite vaatii rataverkon sähköistämisen jatkamista.

Toimenpiteet, joilla edistetään liikennejärjestelmän sähköistymistä ja uusiutuvien sekä synteettisten polttoaineiden tuotantoa ja käyttöä, tulisi priorisoida. Sähköistetty rata nopeuttaa kuljetuksia, lisää ympäristöystävällisen rautatieliikenteen kilpailukykyä ja tukee Suomen vientiteollisuutta. Suomen rataverkosta on sähköistetty hieman yli puolet. Rataverkon sähköistämishankkeilla ja ratapihoja kehittämällä edistetään ilmastotavoitteiden saavuttamista sekä rautatieliikenteen sujuvuutta ja täsmällisyyttä niin tavara- kuin matkustajaliikenteessäkin.

Raideliikenteen kasvu edellyttää runsaasti myös muita panostuksia olemassa olevaan rataverkkoon ja pitkäjänteistä rataverkon investointiohjelmaa kapasiteetin ja välityskyvyn lisäämiseksi.

Tiekartassa mainittu Digirata tuo toteutuessaan merkittäviä hyötyjä raideliikenteeseen ja tukee tavoitteita kapasiteetin lisäyksestä sekä tehokkuuden ja kestävyuden edistämisestä. Uuden radioverkkopohjaisen järjestelmän käyttöönotto mahdollistaa kapasiteetin noston jopa 30 %:lla, liikennöintitiheyden tiivistämisen, paremman täsmällisyyden, energiatehokkuuden noston ja turvallisuuden parantumisen.

3. Sääntelyn tulee tukea vihreää siirtymää – esimerkkinä ilmastotavoitteiden vastainen ratamaksukehitys

Liikennepolitiikan, sääntelyn sekä valtion infrainvestointien tulee niin kuljetusyritysten kuin niiden asiakkaidenkin näkökulmasta olla pitkäjänteisiä, ennustettavia ja yritysten kilpailukykyä tukevia. Kaiken sääntelyn tulee johdonmukaisesti tukea siirtymää kohti kestäviä liikkumismuotoja. Sähkövedon ympäristöystävällisyyden tulisi heijastua myös rataverkon käyttömaksuihin.

Ratamaksujen tulisi ohjata siirtymää sähkövetoon, eikä suosia dieselvetoa sähkövedon kustannuksella. Vuonna 2021 sähköveto on 12 % kalliimpaa ja vuonna 2022 edelleen 10 % kalliimpaa kuin dieselveto. Sähkövedolle asetettu, dieselvetoa korkeampi ratamaksutaso on EU:n Green Dealin ja ilmastotavoitteiden vastainen linjaus. Nähdäksemme tulkinta asetuksesta on ohjautuvuudeltaan virheellinen tai mikäli muuta tulkintamahdollisuutta ei ole, tulisi itse asetusta muuttaa.

VR on esittänyt, että EU:n komissiolta haetaan tulkinta ratamaksujen laskentamenetelmän perustana olevan täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/909 soveltamisesta, jonka osalta ei ole muotoutunut yleiseurooppalaista käytäntöä. Ratamaksujärjestelmän keskeisenä haasteena on EU-sääntelyn soveltaminen ja tulkinta sekä siihen perustuva laskentamenetelmä, jotka johtavat ilmastoystävällisen sähkövedon ankarampaan kohteluun suhteessa dieselvetoon.

Vuonna 2021 ratamaksun korotus on sähkövedon osalta +7,2 % ja dieselvedon osalta +1,7 %. Korotuksen kokonaissumma on 3 M€, josta 2,9 M€ ohjautuu sähkövetoiselle liikenteelle (97%).

Ratamaksu kallistuu matkustajaliikenteessä vuonna 2021 +7,0 % ja vuonna 2022 +1,3 % sekä vastaavasti tavaraliikenteessä vuonna 2021 +6,3 % sekä vuonna 2022 +1,6 %. Tavaraliikenteessä kustannusnousu siirtyy suoraan logistiikkakustannuksiin ja vaikuttaa sekä raideliikenteen että Suomen teollisuuden kansainväliseen kilpailukykyyn ohjaten liikennettä saastuttavampiin liikennemuotoihin. Myös matkustajaliikenteessä kustannusnousu voisi ohjata asiakkaita ympäristölle haitallisempiin kulkumuotoihin, jos korotus jouduttaisiin viemään lipun hintoihin.

Korotukset johtavat siihen, että sähköistetyillä rataosuuksilla on taloudellisesti kannattavampaa ajaa dieselveturilla, mikä on ristiriidassa suhteessa ilmastotavoitteisiin ja niihin yhteiskunnallisiin panostuksiin, joita rataverkon sähköistämiseksi erityisesti 2000-luvulla on tehty.

LVM:n Fossiilittoman liikenteen työryhmän loppuraportin 27.10.2020 julkistetuissa suosituksissa on vahva tahtotila sähkövedon lisäämisen osalta:

”Jatketaan raideliikenteen sähköistämistä. Tavoitteena on, että raideliikennesuorite tuotettaisiin vuonna 2045 mahdollisimman pitkälti sähköllä. Selvitetään mahdollisuudet kehittää ratamaksujen ohjaavuutta niin, että ne kannustaisivat entistä enemmän sähkövetoon.”

Vastaavaa kirjausta ei ole tiekartan nyt lausuttavana olevassa versiossa.

4. Junaliikenteen ostopäätöksen nostaminen

Tiekartan mukaan osana oikeudenmukaista siirtymää kohti kestävämpää liikennejärjestelmää kaksinkertaistetaan suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuet vuosille 2021-2024. Toimenpiteinä mainitaan joukkoliikenteen määrärahojen nostaminen. Tässä yhteydessä tulisi erikseen mainita myös raideliikenteen ostopäätös, jonka taso on alhainen eurooppalaisessa vertailussa.

Ostoliikenne-ostopäätöksen nostaminen ja ostoliikenteen laajentaminen raideliikenteessä on olennainen edellytys kestävästä joukkoliikennejärjestelmän kehittämiselle. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rinnalla tulee kehittää myös alueellisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia entistä kestävämpään suuntaan. Kumpaankin tarvitaan liikenteen rahoitus.

Koronaviruspandemia on romahduttanut joukkoliikenteen käyttäjämäärät ennennäkemättömällä tavalla. Rautatieliikenteessä matkustajamäärät olivat keväällä 2020 alimmillaan 90 % edellisvuotta alhaisemmalla tasolla. Paluu joukkoliikenteen pariin on ollut hidasta, ja matkustajamäärät ovat edelleen 60 % edellisvuotta matalampia. Liikennealan kestävä kehitys ei ole mahdollista ilman matkustajien paluuta joukkoliikenteen käyttäjiksi. Toimijoiden selviytymistä kriisistä tulee tukea ja matkustajien luottamus joukkoliikenteeseen pitää palauttaa. EU-tason ennusteiden mukaan paluu alkuvuoden 2019 matkustajamääriin tulee olemaan hidasta ja vastaavalle tasolle saatetaan päästä vasta vuonna 2023 tai 2024.

5. Liikennemuoto-osuustavoitteet tulisi sisältyä tiekarttaan

VR:n tavoitteena on edistää energiatehokasta ja vähäpäästöistä rautatieliikennettä Suomessa ja nostaa sen liikennemuoto-osuus kotimaanliikenteessä yli 10 prosenttiin henkilökilometreistä ja yli 30 prosenttiin tavaraliikenteen tonnikipometreistä vuoteen 2030 mennessä. Näkemyksemme mukaan myös Fossiilittoman liikenteen tiekartassa tulisi asettaa liikennemuoto-osuustavoitteet ohjautuvuuden saavuttamiseksi.

Raideliikenteen kasvua on tuettava johdonmukaisilla valinnoilla ja päätöksenteolla sekä kasvun esteitä poistamalla. Raideliikenteen ja yhteyksien toimivuus sekä liikenteen sujuvuus edistävät elinkeinoelämän kilpailukykyä, kansalaisten liikkumismahdollisuuksia ja alueiden kehittymistä. On tärkeää, että raideliikenteestä pyritään muodostamaan houkutteleva vaihtoehto henkilöautoilulle ja lentämiselle. Asemanseutujen liityntäliikennetkaisuja tulee edelleen kehittää kestäväällä tavalla edistäen luontevia matkaketjuja.

6. Sähköautojen latausinfraa kattavasti joukkoliikenteen liityntäpysäköintipaikoille

Tiekartassa todetulla tavalla ladattavia autoja ladataan tällä hetkellä pääosin kotona ja työpaikalla. Kestävien matkaketjujen luomiseksi tarvitaan myös liikenteen solmukohtiin ja matkakeskusten liityntäpysäköinteihin kattavasti sähköautojen latauspisteitä sekä kaasuautojen tankkausinfraa. Uusiutuville polttoaineilla kulkevat taksi- ja vuokra- sekä yhteiskäyttöautopalvelujen tulee olla sekä fyysisesti että digitaalisten sovellusten avulla tarjolla juna-, kevytraide- ja sähköbussiliikenteen solmukohdissa.

7. Sähköbussi- ja kevytraideliikenne joukkoliikenteen runkona kaupunkiseuduilla

Tiekartan mukaan koko autokannan osalta tavoitteena on, että liikenteessä on vuonna 2030 noin 700 000 sähkökäyttöistä henkilöautoa ja noin 45 000 sähkökäyttöistä pakettiautoa. Raskaassa kalustossa vastaavat tavoitteet ovat noin 4600 sähköautoa ja noin 6200 kaasukuorma-autoa ja -bussia. Kestävän joukkoliikennejärjestelmän näkökulmasta sähköbussien tavoitemäärä tuntuu hieman kunnianhimottomalta sähköbussien ilmeisesti sisältyessä edellä mainittuun 4600 sähköauton lukumäärään.

Joukkoliikenteen kehittämisellä ja maankäytön, kaavoituksen sekä rakentamisen ohjauksella tulee johdonmukaisesti ohjata väestöä kestäväen joukkoliikenteen käyttäjiksi. Nähdäksemme alueellista lähijunaliikennettä syntyy ostarahoitustasoa nostamalla isoille kaupunkiseuduille isojen ihmismassojen liikuttamiseen kestäväällä ja kustannustehokkaalla tavalla. Pienempien ihmisvirtojen kuljettamiseen tulee luoda kattava ja joustava sähköbussiverkosto, joka toimii syöttöliikenteenä junaliikenteelle.

Näkemyksemme mukaan kaupunkiliikenne on tulevaisuudessa päästötöntä, turvallista ja tehokasta. Kevytraide- ja sähköbussiliikenteen tulisi muodostaa isojen kaupunkiseutujen kattavan, nopean ja lähes meluttoman joukkoliikenneverkon, joka luontevasti kytkeytyy lähi- ja kaukojunaliikenteeseen. Tätä kehitystä tulisi tukea ohjaamalla vahvasti liikenteen hankintoja puhtaiden käyttövoimien joukkoliikennevälineisiin.

8. Siirtymä raiteille tavaraliikenteessä

Kun tiekartassa todetaan tavarakuljetusten siirtymisestä tieliikenteestä entistä kestävämpiin kuljetusmuotoihin, tulisi selkeästi mainita raideliikenne, joka kiistatta on kestävä liikennemuoto.

Uusien teollisuuslaitosten infraratkaisuilla olisi mahdollista kuljettaa 10 miljoonaa lisätonnia rahtia vuodessa raiteilla (37 milj. tonnia vuonna 2019). Suurin potentiaali nähdään metsäteollisuuden kuljetuksissa, mutta myös bioenergia- ja kaivoskuljetuksissa.

Tiekartassa on kiinnitetty huomiota tavarakuljetusten kannalta keskeisiin akselipainoihin. Kestävän, raiteilla kulkevan idän tuonti- ja transitoliikenteen toimintaedellytykset sekä transitoreitin kilpailukyky suhteessa Venäjän ja Baltian reitteihin edellyttävät 25 tonnin akselipainon mahdollistavaa rataverkkoa.

Kuten tiekartassakin on todettu, yhdistetyt kuljetukset ovat yksi keinoista vähentää logistiikan hiilidioksidipäästöjä, ja VR Groupilla on vahva tahtotila yhdistettyjen kuljetusten uudelleenkäynnistämiseksi. Yhdistetyt kuljetukset mahdollistavat siirtymää raiteille, mutta niiden matka-aikojen tulee kuitenkin olla kilpailukykyisiä kuorma-autoliikenteen kanssa. Tämä edellyttää nykytilanteessa investointeja lastaustermiinaaleihin ja rataverkkoon radan välityskyvyn lisäämiseksi ja kuljetusaikojen nopeuttamiseksi.

Käytännössä tämä tarkoittaisi tarkoitukseen sopivan terminaalialueen varaamista toiminnalle hyvien liikenneyhteyksien ääreltä, huomioiden eri liikennemuodot kuten maantieliikenne, raideliikenne ja tarvittaessa myös laivaliikenne. Uudelleenkäynnistäminen vaatii alkuvaiheessa valtiolta terminaali-investointeja ja ostoliikennehoitusta kysynnän käynnistämiseksi. Pilottivaiheen jälkeen asiakaskysynnän uskotaan vakiintuvan.

Tiekartassa todetaan, että tarvitaan sekä liikenteen kokonaisenergiankulutuksen vähentämistä että useita eri käyttövoimavaihtoehtoja fossiilisten polttoaineiden korvaamiseksi. Uusiutuvien polttoaineiden riittävyys osalta on huomioitava, että niiltä osin kuin rataverkkoa jää sähköistämättä joudutaan myös raideliikenteessä mahdollisesti turvautumaan uusiutuviin tai synteettisiin polttoaineisiin.

9. Kansallinen päästökauppa

Maantielogistiikan osalta näemme kansallisessa päästökaupassa riskejä. Tässä vaiheessa on vaikea arvioida, onko kansallisen päästökaupan osalta edellytyksiä toimivan markkinan syntymiselle. Jos on olemassa edes riski siitä, että päästökaupan nettovaikutuksena alan kustannukset nousevat, heikentää se suoraan kotimaisen teollisuuden kilpailukykyä ja luo pohjan ulkomaisen kuljetuskaluston kilpailuedulle. Mikäli kestävätkä ratkaisut eivät ole kustannustehokkaita suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin, ei lisäkustannusten luominen päästöperustein johda päästöjen vähenemiseen vaan ainoastaan kustannusten nousuun.

Tämän vuoksi kannatamme etenemistä, jossa ensivaiheessa kannustimien ja vaihtoehtoisten polttoaineiden sekä kestävien käyttövoimien jakeluinfraa kehittämällä luodaan edellytykset fossiilittomalle liikenteelle. Vasta seuraavassa vaiheessa, kun jakeluinfra ja kestävätkä käyttövoimat ovat laajasti saatavilla kustannusneutraalisti, voidaan arvioida tulisiko ns. keppimalli ottaa käyttöön esimerkiksi päästökaupan muodossa.

Juslin-Uotila Jonna
VR Group