

Asia: VN/9996/2019

## **FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Kiitos mahdollisuudesta ottaa kantaa Valtioneuvoston periaatepäätökseen. Tässä lausunnossa keskitytään pääosin yritysten kuljetusten kilpailukykyyn ja vähäpäästöisyyteen.

Toivomme toimenpiteen 18 ”yhdistettyjen kuljetusten uudelleen käynnistäminen” objektiivista selvittämistä, riittävää resursointia ja pilotointeja siten, että varsinainen toiminta voi käynnistyä nopeasti, ja hyödyt saadaan käyttöön. Useat muut esitetyistä toimenpiteistä teknologian kehittymisineen ja yleistymisineen painottuvat monella tapaa tarkastelujakson loppupuolelle. Alustavien laskelmiemme mukaan tällä toimenpiteellä on niin kilpailukyky- kuin päästömerkitystäkin.

Vaikka tämä yksittäisenä toimenpiteenä ei olekaan mullistava päästövähennysten saavuttamisessa, se on kuitenkin merkittävä suhteessa useisiin muihin toimenpiteisiin, sen kustannusvaikutus valtiolle ei tule olemaan merkittävä – ja se samanaikaisesti parantaa yritysten kilpailukykyä.

Yhdistettyjen kuljetusten täysimittaisen potentiaalin realisoinniseksi kannattaa synkronoida myös logistiikan digitalisaatiostrategian toimenpiteet esim. multimodaalisten kuljetusketjujen mahdollistamisesta ja tavaravirtojen konsolidoinnista täyttöasteiden parantamiseen sekä Liikenne12 solmukohdat mm. sopivine lastauspaikkoineen.

On huomattava, että tämä toimenpide esiintyy keskeisenä niin EU:n Green Dealissa, Liikennepolitiikan valkoisessa kirjassa (2020) kuin useiden yritysten omissa strategioissakin muualla

Euroopassa: siellä nähdään yhdistetyt kuljetukset keinona tehostaa liiketoimintaa ja vähentää päästöjä – ja markkinatoimijat ovat tarttumassa niihin itsenäisesti.

Pohjois-Pohjanmaan liiton Taloustutkimuksella teettämän yhdistettyjen kuljetusten markkinatutkimuksen mukaan, jos junaan saadaan päivittäin 25 rekkaa Oulu-Helsinki välille, kuljettaminen on kannattavaa ja kysyntää Oulu - Kerava välillä olisi yli tämän. Tämä vaatii toteutuakseen yhdistettyjen kuljetusten terminaalin Etelä-Suomeen, jollei Kouvolan terminaali ole riittävän lähellä. Myös Ylivieska-Liminka-Oulu välin kaksoisraide on välttämätön liikenteen riittävän sujuvuuden kannalta. Junien on liikennöitävä täsmällisesti joka arkipäivä ja tutkimuksen mukaan tarve olisi saada junat lähtemään Etelästä illalla ja saada ne aamuksi perille Ouluun. Tällöin voitaisi siirtää nyt tiekuljetuksena Pohjoiseen liikkuvia runkokuljetuksia rautateille.

Samassa yhteydessä olisi hyvä selvittää mahdollisuudet käynnistää pakettilähetysten kuljettaminen henkilöjunissa, eri kaupunkien välillä. Aikanaan paketteja ja postia on kulkenut henkilöjunissa konduktöörin vaunussa, mutta tästä on sittemmin luovuttu. Nykyaikainen teknologia mahdollistaisi pakettien lastaamisen ja pois kyydistä jättämisen asemilla, ilman että se veisi liian kauan aikaa ja työvoimaa. Rautatieasemat ovat valmiiksi kaupunkien keskustoissa, ihanteellisessa sijainnissa esim. verkkokaupan lähetysten hubiksi, joista niitä voitaisi noutaa, tai toimittaa eteenpäin päästöttömillä kuljetusmuodoilla.

Lisäksi on syytä selvittää, kuinka paljon kuljetuksia on viimeisten vuosien aikana siirtynyt rautateiltä tiekuljetuksiksi ja miten ne voidaan palauttaa rautateille. Esimerkiksi Hyvinkään Sahanmäen teollisuusalueella on toimijoita, joiden pihalle menee rautatiekiskot ja vielä joitain vuosia sitten heille meni viikoittain toimituksia junalla. Tämä päättyi, kun VR totesi heille vievien kiskojen vaativan kunnostusta, joka näiden toimijoiden olisi pitänyt itse maksaa. Samaa on tapahtunut tietojemme mukaan myös muilla teollisuusalueilla. Käyttäjät olivat siihen asti olleet tyytyväisiä rautatiekuljetuksiin, joilla voitiin saada kerralla suurempi määrä terästä, yhdellä toimituksella.

Toimenpiteen 21 toteutuksessa on syytä huomioida fyysisen internetin -teorian kaltaisen, jaetun logistiikan toimintamallin aikaansaaminen, jolloin nykyisiä resursseja pystytään hyödyntämään tehokkaammin, jopa 60 % vähemmällä päästöillä. European Technology Platform ALICE ja monet sen jäsenistä meidän tekevät paljon tutkimusta tämän aiheen ympäriltä ja näissä toimivaksi osoitettuja toimintamalleja on syytä ottaa käyttöön myös meillä.

Fyysisen internetin yhteydessä puhutaan myös mahdollisista regulaation tarpeista, jotta vaadittaviin päästövähennyksiin päästään. Yksi tärkeä vaatimus voi olla kuljetusten päästövaikutuksesta läpinäkyväksi tekeminen eri kuljetusajoilla / toimitustavoilla, tuotteen ostoa tekeväille. Tällöin voitaisi vaikuttaa vallalla olevaan haitalliseen suuntaukseen, jossa toimitusajat vain lyhenevät, jopa ilmaisilla kuljetuksilla. Erityisesti kuluttajat eivät usein ymmärrä, että mitä nopeammin lähetys toimitetaan, sitä enemmän siitä yleensä aiheutuu päästöjä. Jos toimitusaika on pidempi, pystytään

kuljetusyksikön täyttöaste optimoimaan paremmin, koska siihen voidaan ottaa enemmän myös muita toimituksia mukaan.

Tässä yhteydessä ei pidä unohtaa julkisten hankintojen optimointia. Tilausmääriä optimoimalla ja varastonhallintaa parantamalla voidaan vähentää toimituskertoja ja parantaa kuljetusten täyttöastetta. Tämä toki koskee kaikkia toimijoita, mutta julkisiin hankintoihin valtion taholta on helpompi vaikuttaa.

Ahlqvist Henri  
LIMOWA ry