

Fossiilittoman liikenteen tiekartta/tavaraliikenteen alatyöryhmä  
to 7.5.20 klo 14-16  
Skype-kokous

Osallistujat:

*Aaltonen Pekka (Logistiikkayritysten liitto), Andersson Atro (LVM), Anttila Virpi (Väylävirasto), Eiro Laura (ITS Finland), Liimatainen Heikki (TAU), Heikkilä Tuukka (Energiateollisuus), Herrala Ari (SKAL ry), Kudjoi Jari (AKT), Juslin Jonna (VR), Jääskeläinen Saara (LVM, pj), Kalenoja Hanna (Autoalan tiedotuskeskus), Karsimus Heikki (Teknoliigateollisuus), Lahti Otto (Traficom), Laurikko Juhani (VTT), Lähde Noora (LVM), Mäkelä Kaisa (YM), Peltola Vesa (Kuntaliitto), Rytty Tiina (Ammattiliitto Pro), Saarinen Noomi (LVM, siht.), Sandell Merja (VM), Tamminen Saara (Sitra), Valkonen Tuire (LVM), Virolainen Hynnä-Anna (SBB ry)*

### **Kokous / Tavaraliikenteen energiatehokkuuden parantaminen: ohjauskeinot**

1. Kokouksen avaus ja ajankohtaiskatsaus
2. Katsaus työryhmän loppuraportin kirjoittamiseen
3. Läpikäytävät ohjauskeinot

#### Maankäyttö- ja rakentamislaki ja –asetus sekä rakentamismääräykset

Maankäyttö- ja rakentamislaki ja –asetuksilla sekä rakentamismääräyksillä voidaan vaikuttaa siihen, mihin toiminnot sijoittuvat, miten tavaraa täytyy kuljettaa sekä ovatko väylävaraukset kohdillaan. Keskusteltiin siitä, miten toimivasti kaavoitus ja lainsäädäntö ohjaavat esimerkiksi logistiikkakeskusten tai solmujen sijoittumista.

Logistiikkakeskusten sijoittumista ei juuri ohjailla. Kaupunkialueilla rekkosten pysäköinti- ja katkopaikkoja terminaalien lähistöllä on usein vähän, mikä voi aiheuttaa turhaa ajoa. Kunnat eivät aina ole innokkaita ottamaan parkkeja alueilleen, joten myös valtiolla olisi hyvä olla rahaa tai tukea, jolla voisi ohjata kuntia rakentamaan rekkaparkkeja. Myös kunnan hyväksymä rakennusjärjestys voi rajoittaa kuorma-autojen pysäköintiä.

#### Väylät ja niiden kehittäminen, liikenneinfrainvestoinnit, liikennejärjestelmäsuunnitelmat (Liikenne12) ja yhdistetyt kuljetukset

Pj kertoi VLJS-työstä ja sen rinnakkaisista tavoitteista (kestävyys, saavutettavuus ja tehokkuus). Tavoitteena on kokonaisvaltaisesti valtakuntaa palveleva liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa mukana ovat kaikki liikenneverkot ja palvelujen kokonaisuus.

Keskusteltiin perusväylänpidosta. Suuremmat HCT-ajoneuvot parantavat energiatehokkuutta, mutta myös kuluttavat enemmän väyliä. Huonokuntoiset väylät ja niistä aiheutuvat nopeusrajoitukset lisäävät päästöjä mm. vierintävastuksen vuoksi. Pienet parannushankkeet tehdään usein turvallisuus edellä, mikä ei aina ole yksiin energiatehokkuuden kanssa.

Liikennejärjestelmätyössä on tärkeää tunnistaa tarpeet valtion tason digi-infrainvestointeihin. Liikennejärjestelmän ”hubien” ja citylogistiikan data on saatava käyttöön. Vaikka citylogistiikan osuus

Id Versionumero

kokonaispäästöistä on pieni, voidaan toisaalta juuri viimeisillä ja ensimmäisillä kilometreillä helpoiten siirtä vähäpäästöisiin kuljetusvälineisiin.

Pj kertoi, että kehittämisinvestointien uudelleensuuntaamista pohditaan. Väylävirastolta on tilattu selvitys, jossa rahankäyttöä varioidaan. Pitäisi olla muita draivereita: pelkästään ratoja rakentamalla ei saada tavaroita teiltä raiteille, vaan pitäisi olla myös joku muu ohjauskeino. Isot tiehankkeet käydään läpi VLJS:n yhteydessä.

Raideliikenteen osalta keskustelussa nostettiin esiin tehokkaiden kuljetusten mahdollistamiseksi keskeisinä toimenpiteinä nykyisen rataverkon kunnossapitäminen ja modernisointi. Myös lisäsähköistyksellä ja korkeampien akselipainojen mahdollistamisella voidaan saada lisää energiatehokkuutta.

Lisäksi keskusteltiin yhdistetyistä kuljetuksista. Pj taustoitti kertomalla, että yhdistetyt kuljetukset Oulun ja Pasilan välillä lopetettiin 2014 heikon kysynnän ja alhaisten kuljetushintojen tappiollisuudesta johtuen. Eri yhteyksissä on arvioitu potentiaalia yhdistettyjen kuljetusten uudelleenkäynnistämiseksi Suomessa. Euroopassa yhdistettyjen osuus on keskimäärin 22 %, Suomessa vain 2 %. Monissa Euroopan maissa yhdistettyjä kuljetuksia on tuettu valtion varoin ja siten ne on saatu kilpailukykyisiksi. Suomessa käytännön esteitä on mm. autojen kasvaneen koon vuoksi – nykyiset rekat eivät mahdu enää VR:n junakalustoon. Avoimena on kysymys siitä, kuinka paljon on kuljetuksia, jotka soveltuisivat yhdistettäväksi.

VR kertoi tehneensä kartoituksia erityisesti Pasila-Oulu-välille ja olisi halukas käynnistämään yhdistetyt kuljetukset uudelleen. Oulun Oritkarin terminaali on yhä käytettävissä, Etelä-Suomessa yhdistettyjen käyttöönotto edellyttäisi investointeja terminaaliin. Kaluston ohessa haasteena on se, että junaliikenteen aikataulu ei priorisoitunakaan ole riittävän nopea yrityksille.

Keskusteltiin vaihtoehtoista. Olemassa olevalle, käyttöältään pitkäaikaiselle junakalustolle ei ole järkevää tehdä muokkauksia. Kuljetuksen nopeus suhteessa tiekuljetukseen olisi keskeistä. Keskustelussa pidettiin ongelmallisena myös sitä, jos lasti täytyy jommassakummassa päässä junan lisäksi kuljettaa vielä autolla. Valtion tukea tarvitaan ja liikkeelle voitaisiin lähteä testiperiodilla. Yhdistetyille kuljetuksille on jo olemassa tuki, jonka käyttö on ollut vähäistä mm. lainsäädännön hankaluuden vuoksi. Myös konttijunaliikennettä on selvitetty ja se voisi olla infraltaan helpompi vaihtoehto. Todettiin, että tarpeen selvittää paljonko tavaraa voisi siirtää raiteille. Potentiaalia voisi löytyä erityisesti teollisuuden tulevien investointien sijoittamisesta ratojen varsille.

#### MAL-sopimukset:

Neuvottelut Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseutujen kanssa ovat käynnissä. 2020 alkaa käynnistetään neuvottelut myös Jyväskylän, Lahden ja Kuopion kaupunkiseutujen kanssa. Liikenne ja väylät ovat myös näissä mukana, mutta isommat tiehankkeet käydään läpi VLJS:n yhteydessä.

#### Mittoja ja massoja koskeva lainsäädäntö

Mittoja ja massoja koskevalla lainsäädännöllä on suora yhteys infraan. Isompaa kalustoa pidetään energiatehokkaana, mutta toisaalta sen käyttöönotto on vaatinut lisäinvestointeja infrapuolelle.

HCT-rekkojen yleistyminen jatkuu, ja tämä siirtymä on laskettu mukaan perusennusteeseen ainakin osittain. Sovittiin tämä tarkennettavaksi loppuraportin tekstissä.

Id Versionumero

|                                  |   |  |                      |  |
|----------------------------------|---|--|----------------------|--|
| Liikenne- ja viestintäministeriö | Käyntiosoite<br>Eteläesplanadi 16<br>Helsinki | Postiosoite<br>PL 31<br>00023 Valtioneuvosto | Puhelin<br>029516001 | www.lvm.fi<br>etunimi.sukunimi@lvm.fi<br>kirjaamo@lvm.fi |
|----------------------------------|---|--|----------------------|--|

### Toiminnan tehostaminen ja yritysten toimet

Keskusteltiin yritysten toimista mm. kaluston valintaan, tehokkuuteen, käyttövoimiin, huoltoon ja ylläpitoon, reittien suunnitteluun, tyhjänä ajon välttämiseen ja taloudellisen ajotavan koulutukseen liittyen. Digitaalisaatio ja tiedon hyödyntäminen voivat tässä toimia olennaisena apuvälineenä. Myös vastuullisuusraportoinnilla tilaajille voi olla kuljetusalalla suurempi merkitys tulevaisuudessa. Voi olla mahdollista selvittää muiden toimialojen energiatehokkuussopimusten laajentamista kuljetusalalle.

Iso kuva etenee yritysvetoisesti, vaikka purot ovat pieniä. Kulutus seurannan todettiin olevan vakiovaruste uusissa kuorma-autoissa. Sen sijaan siihen liittyvät tieto- ja pilvipalvelut jäävät yrityksen hankittaviksi. Valtaosa yrityksistä hakee aktiivisia toimia energiatehokkuuden kehittämiseen. Yksittäisenä toimena esitettiin mm. innovaatiotukia ja ratkaisuja datan hajanaisuuteen.

EU-tason sääntelyä on tulossa kulutus seurantaan: ehdotus keskikuljetusten ja kilometrien keräämisestä (measuring the fuel consumption of large and heavy vehicles).

### Liikenteen hallinta/optimointi:

Keskustelussa todettiin, että raskaan liikenteen osalta esim. parkkipaikan löytäminen ei yleensä ole ongelma vaan se, että se saattaa sijaita kaukana. Liikenteenhallinnan reaaliaikainen tieto voisi auttaa esim. häiriötilanteen poikkeusreitit etsinnässä. Esim. liikennevalojen älykäs ohjaus voi myös aiheuttaa haittaa toisille toimijoille.

Raideliikenteen puolella digirataselvityksen mukainen uusi kulunvalvontajärjestelmä voi lisätä tehokkuutta ja raideliikenteen kilpailukykyä.

Raideliikenteessä ratamaksu ohjaa ja suosii dieselvetoa sähkön kustannuksella, mikä on ongelmallista päästötavoitteiden näkökulmasta.

4. Tavaraliikenteen alatyöryhmän sidosryhmätilaisuus, ajankohta to 28.5. klo 14-16 (etäyhteys)

Käytiin läpi katsaus sisältöön.

5. Muut asiat

Ei muita asioita.

6. Kokouksen päättäminen ja seuraava kokous
  - Seuraava kokous to 14.5. klo 9-11

Id Versionumero

|                                  |   |  |                      |  |
|----------------------------------|---|--|----------------------|--|
| Liikenne- ja viestintäministeriö | Käyntiosoite<br>Eteläesplanadi 16<br>Helsinki | Postiosoite<br>PL 31<br>00023 Valtioneuvosto | Puhelin<br>029516001 | www.lvm.fi<br>etunimi.sukunimi@lvm.fi<br>kirjaamo@lvm.fi |
|----------------------------------|---|--|----------------------|--|