Outi Nietola 25.9.2019 51/19/L/A

Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Kirjallinen asiantuntijalausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta, 26.9.2019 klo 12.00

K/17/2019 Ilmastovuosikertomus 2019

Pyydettynä lausuntona Ilmastovuosikertomukseen 2019 Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Metsäteollisuudella on yli 150 tuotantolaitosta eri puolilla Suomea. Toimialan kuljetukset Suomen sisällä ovat noin 80 miljoonaa tonnia vuodessa, josta 75 % on tiekuljetuksia ja loput pääosin rautatiekuljetuksia. Kuljetusketjun alkupäässä iso osa kuljetuksista on alemmalla tiestöllä mukaan lukien yksityis- ja metsätiet, ja raakapuuta kulkee paljon myös vähäliikenteisillä radoilla.

Ilmastovuosikertomus 2019 seuraa keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman (KAISU) toteutumista. Vuosikertomuksessa on todettu, että liikenteen kasvihuonepäästöihin vaikuttavat keskeisesti liikennesuoritteen kehitys, liikennevälineiden energiatehokkuus ja käytetyt polttoaineet/vaihtoehtoiset käyttövoimat. Jo tunnistettujen keinojen kirjo on laaja ja henkilöliikennepainotteinen.

Tavaraliikenteessä metsäteollisuuden näkemyksen mukaan tiekuljetusten päästöjä voidaan merkittävästi vähentää ja kuljetuksia tehostaa kuljetuskalustoa kehittämällä. Metsäteollisuus on hyödyntänyt vuonna 2013 tehdyn raskaan kaluston mitta- ja massauudistuksen ennakoidusti, ja puuautoista lähes 100 prosenttia on uusiutunut 68- tai 76-tonniseksi. Tammikuussa 2019 voimaan tullut ajoneuvoyhdistelmien enimmäismittojen pidentäminen 34,5 metriin hyödyttää metsäteollisuuden hake- ja tuotekuljetuksia. Raakapuukuljetuksiin pelkkä yhdistelmien pituuden kasvattaminen ei tuo toivottuja ympäristö- ja tehokkuushyötyjä.

Toimiala on vuodesta 2013 alkaen ollut aktiivisesti mukana yli 76-tonnisen kaluston high capacity transport -eli HCT-kokeiluhankkeissa, joissa on pilotoitu erilaisia 84-104 -tonnisia ajoneuvoyhdistelmiä ja tutkittu suuremman massan vaikutusta polttoaineenkulutukseen ja päästöihin, kuljetustehokkuuteen, liikenneturvallisuuteen ja tiestön rasitukseen.

Suuremman hyötykuorman myötä yli 76-tonniset HCT-yhdistelmät vähentäisivät vuosittain jopa 72 000–157 000 puutavara- ja 11 000–39 000 hakekuormaa 76-tonnisiin yhdistelmiin verrattuna. Puutavarakuljetuksissa polttoaineen kulutus ja hiilidioksidipäästöt alenisivat 5–20 % per kuljetettu tonni. Liikenneturvallisuutta koskevissa tutkimuksissa ei ole havaittu, että yli 76-tonnisilla olisi merkittäviä eroja

verrattuna nyky-yhdistelmiin. Tiestön rasitusta koskevat tutkimukset ovat osin kesken. Väyläviraston alustavan arvion mukaan ainakaan hyvin rakennetuilla teillä yli 76-tonnisten yleistyminen ei rasittaisi tiestöä nykykaluston enempää. Lisäksi HCT-yhdistelmien tierasitusta voidaan vähentää esimerkiksi perävaunujen teleihin sijoitetuilla lisäpyörillä, rengaspaineen säätöjärjestelmillä ja digitaalisilla liikenteen ohjauskeinoilla.

Metsäteollisuus pitää tärkeänä valmistelun jatkamista yli 76-tonnisen kaluston yleistymiseksi joustavasti ja mahdollisimman laajalla osalla tieverkkoa (nk. HCT-kuljetusreitit). Hyötyjen saaminen edellyttää myös teiden ja siltojen pullonkaulojen poistoa reiteillä, joille suurempia massoja toivotaan. Metsäteollisuus on tehnyt antanut näkemyksensä ao. reiteistä Väylävirastolle ja ELY-keskuksille.

Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan myös väylien kuntoon panostaminen on ympäristöteko. Kiertoteille joutuminen lisää kustannuksia, polttoaineen kulutusta ja päästöjä. Huonokuntoinen alempi tieverkko ja painorajoitetut sillat nostavat metsäteollisuuden kuljetuskustannuksia arviolta 7 %, tiestön kelirikko ja muut kausivaihtelut 70 miljoonaa euroa vuositasolla. Rataverkon kuntopuutteet ovat haasteena erityisesti vähäliikenteisellä verkolla. Metsäteollisuus pitääkin erittäin hyvänä hallitusohjelman kirjausta 300 miljoonan euron vuotuisesta lisärahoituksesta liikenneväylien kunnossapitoon. Tämä mahdollistaa sen, että edellisellä hallituskaudella alkanutta korjausvelan kasvun pysäyttämistä ja vähentämistä voidaan jatkaa. Kuten HCT-reittien, myös kunnossapitorahoituksen osalta metsäteollisuus antaa mielellään viranomaisille näkemyksensä toimialalle keskeisistä infran pullonkauloista.

Metsäteollisuus panostaa aktiivisesti hallitusohjelman mukaiseen toimialakohtaisten vähähiilisten tiekarttojen valmisteluun ja laatii oman ilmastotiekarttansa kuvaamaan tietä kohti ilmastoneutraalia Suomea vuoteen 2035 mennessä. Kokonaisuuteen kytkeytyy myös logistiikkaketjun päästöt ja niiden vähennyskeinojen tunnistaminen sekä kuljetusten että työkoneiden osalta. Metsäteollisuus on osallistunut myös TEM energiatehokkuustyöryhmän työhön.

Ilmastovuosikertomuksessa 2019 on nostettu työkoneiden osalta esille kevyen polttoöljyn veronkorotusten mahdollinen vaikutus polttoaineen kysyntään. Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan dieselin tai kevyen polttoöljyn veronkorotukset kyllä heikentävät teollisuuden kilpailukykyä mutta eivät vähennä polttoaineen kulutusta tiekuljetuksissa tai metsätyökoneissa, koska korvaavaa vaihtoehtoa kumipyörille ei ole.

Metsäteollisuus ry

Outi Nietola
logistiikkapäällikkö