

YHDISTETTYJEN KULJETUSTEN EDELLYTYKSET SELVITETTIIN Pohjois-Pohjanmaalla

Oulu on Pohjois-Suomen logistiikan solmupiste ja etäällä muista logistiikan solmukohtista, jotka sijaitsevat Etelä-Suomessa. Viime vuosina väylien korjausvelan kasvu, yritysten logistiikkakustannusten nousu ja työvoiman saatavuus, sekä ilmastotavoitteisiin vastaaminen ovat tuoneet haasteita logistiikan toimivuudelle ja yritysten kilpailukyvyille. Logistiikkaa kehitettäessä tavoitteena tulee olla tehokkaiden ja kestävien kuljetusketjujen rakentaminen, jolloin jokaisen liikennemuodon parhaat ominaisuudet sovitetaan optimaalisesti yhteen. Kehityskulku nykyistä vähähiilisempien kuljetusketjujen suuntaan vaatii investointeja raideliikenteen kapasiteetin ja toimivuuden kasvattamiseksi. Raideliikenteen kehittäminen Suomen pääradalla tulee nähdä tulevaisuusinvestointina, joka hyödyttää koko Suomea.

Pohjois-Pohjanmaan liiton hankkeessa (1.12.2019 – 30.4.2020) *Yhdistettyjen kuljetusten edellytykset Pohjois-Pohjanmaalla* selvitettiin yhdistettyjen kuljetusten uudelleen aloittamisen edellytyksiä sekä uudelleen käynnistämisen vaatimia infrainvestointeja. Yhdistetyt kuljetukset siirtävät kumipyöräliikennettä raiteille. Käytännössä tämä tarkoittaa suuryksikkökuljetuksia, joissa ajoneuvoyhdistelmiä, trailereita ja kontteja kuljetetaan junassa.

Yhdistettyjen kuljetusten renessanssille lähivuosina on kaksi perustetta: 1) rautatiekuljetusten ilmastopäästöt ovat murto-osa maantieliikenteen päästöistä ja 2) Seinäjoen ja Ylivieskan välinen ratahanke on päättynyt, ja rataosa on perusparannettu. Suomessa on olemassa olevaa yhdistettyjen kuljetusten kalustoa. Lastaus-/purkutermiinalit ovat valmiina Oulussa ja Turussa, mutta pääkaupunkiseudulle esimerkiksi Keravan terminaali-alueelle pitäisi rakentaa uusi lastauspaikka.

Tehdyn selvityksen mukaan yhdistetyt kuljetukset ovat taloudellisesti kannattavia sekä rautatieoperaattorin että rekkayritysten näkökulmasta, jos junassa olisi arkipäivisin Helsinki-Oulu -välillä molempiin suuntiin vähintään 20 vaunua eli 20 ajoneuvoyhdistelmää. Jos juna kuljettaisi esimerkiksi 25 ajoneuvoyhdistelmää joka arkipäivä, ilmasto kiittäisi yli 9 000 CO² tonnin verran vuodessa. Yhdistettyjen kuljetusten ilmastopäästöjen vähennys vastaa 3 000 henkilöauton keskimääräisiä vuosipäästöjä.

Kriittinen kysymys yhdistettyjen kuljetusten uudelleen käynnistämiseksi ovat junakuljetuksen aikataulut ja niiden täsmällisyys. Tähän on löydettävissä ratkaisuja. Asiantuntija-arvioiden mukaan kuljetusliikkeiden tarpeet ja VR:n aikataulut eivät vielä kohtaa. Kuljetusyritysten näkökulmasta yhdistettyjen kuljetusten 11 tunnin kokonaismatka-aika saattaisi olla aikataulullisesti kannattava (lastaus 1 tunti + matka-aika 9 tuntia + purkaminen 1 tunti = 11 tuntia). Juna lähtisi tällöin kello 20.00 ja olisi perillä kello 5.00. Kuitenkin VR:n arvion mukaan yhdistetyt kuljetukset voidaan hoitaa nykyisellä palvelutarjonnalla noin 14 tunnissa.

Palvelutason parantamiseksi ja yhdistettyjen kuljetusten kysynnän kasvattamiseksi on käynnistettävä investoinnit 1) Oulun ja Ylivieskan väliseen kaksoisraiteeseen, 2) pääkaupunkiseudun lastauspaikan rakentamiseen sekä 3) pääradan parantamiseen muilla ruuhkaisilla osuuksilla.

Hankkeessa tuotettu tieto tukee sekä kansallisen että alueellisen tason päätöksiä ja toimenpiteitä kestävä liikenteen edellytysten parantamiseksi. Hankkeen jälkeinen tavoite on, että yhdistettyjen kuljetusten uudelleen aloittaminen Oulun ja pääkaupunkiseudun välillä voi toteutua lähivuosina. Tavoiteltavia vaikutuksia ovat pohjoisen alueellisen saavutettavuuden paraneminen sekä kuljetusketjujen tehokkuuden ja vähäpäästöisyyden lisääntyminen.

Hanke sai rahoitusta Pohjois-Pohjanmaan liiton Alueelliset innovaatiot ja kokeilut -rahoituksen kautta. Selvityksen toteutti Taloustutkimus.

Lisätiedot: suunnittelujohtaja Jussi Rämetsä, [jussi.ramet\(at\)pohjois-pohjanmaa.fi](mailto:jussi.ramet(at)pohjois-pohjanmaa.fi) ja projektipäällikkö Ari Näpänkangas, [ari.napankangas\(at\)pohjois-pohjanmaa.fi](mailto:ari.napankangas(at)pohjois-pohjanmaa.fi)