

Fredrik Blomfelt

25.1.2019

9/19/L/A

Ympäristöministeriö
www.lausuntopalvelu.fi

Lausunto luonnoksesta kansalliseksi ilmansuojeluohjelmaksi 2030

Pyydettynä lausuntona luonnoksesta kansalliseksi ilmansuojeluohjelmaksi 2030
Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Ovatko luvussa 6 esitetyt toimenpiteet vaikuttavia? Millä perusteella ovat/eivät ole?

Metsäteollisuus on vähentänyt ilmaan suuntautuvia päästöjään hyvin merkittävästi viimeisen 25 vuoden aikana ja myös uuden päästökattodirektiivin referenssivuoden, 2005, jälkeen. Metsäteollisuuden näkökulmasta on hyvä, että jo sovitun lainsäädännön toimeenpano nähdään riittävänä teollisuuden päästöjen vähentämiseksi päästökattodirektiivin päästövähennysten tavoittelussa. Teollisuudessa toimeenpannaan parasta aikaa merkittävää uutta lainsäädäntöä, kuten teollisuuspäästödirektiiviä ja sen perusteella laadittuja parasta käytettävissä olevaa tekniikka kuvaavia BAT-päätelmiä, sekä keskisuuria polttolaitoksia koskevaa direktiiviä.

Kuten luvun 5 johtopäätöksissä todetaan, päästökattodirektiivin asettamat päästövähennysvelvoitteet toteutuvat kyseisessä luvussa esitetyillä, peruslinjan mukaisilla toimilla. Tämän lisäksi kasviuonekaasupäästöjen vähentämiseksi toteutettavaksi suunnitellut toimet (mm. Kaisun toimeenpano) tehostavat myös ilman epäpuhtauspäästöjen vähentämistä. Vaikka kaikkiin päästövähennysvelvoitteiden toteutumista koskeviin arviointeihin liittyy epävarmuuksia, on Suomen lähtötilanne erittäin hyvä. Samalla on muistettava, että WHO:n mukaan Suomessa on maailman paras ilmanlaatu.

Luvussa 6 todetaan, että luvussa ehdotettavilla kansallisesti päätettävillä lisätoimenpiteillä voidaan parantaa kansanterveyttä ja ihmisten hyvinvointia sekä vähentää ilman epäpuhtauksista aiheutuvia haittakustannuksia. Taajama-alueilla ja lähellä hengityskorkeutta syntyvät pienhiukkaspäästöt ovat terveyden kannalta haitallisimpia ilmansaastepäästöjä. Ne ovat suurimmaksi osaksi peräisin puun pienpoltosta ja tieliikenteestä. Vähentämällä päästöjä erityisesti näistä lähteistä voidaan parhaiten vaikuttaa ilmanlaatuun tiheään asutuilla alueilla. On näin ollen perusteltua, että toimenpiteissä keskitytään lähinnä puun pienpolttoon ja tieliikenteeseen.

Kaikista toimenpide-ehdotuksista ei ole keskusteltu valmisteleavassa työryhmässä eikä niitä ole perusteltu kovin kattavasti raporttiluonnoksessa. Tästä syystä toimenpiteisiin on tietyiltä osin vaikea ottaa kantaa. On kuitenkin selvää, että toimenpiteitä pitää vielä käydä läpi tarkemmin ja niiden vaikutuksia arvioida, ennen kuin ilmansuojeluohjelma hyväksytään.

Fredrik Blomfelt

25.1.2019

9/19/L/A

Metsäteollisuus ehdotti seuraavaa toimenpidettä työryhmässä: "Parannetaan kuljetusten energiatehokkuutta mahdollistamalla yli 76-tonnisen ajoneuvokaluston yleistyminen". Jostain syytä ehdotusta on muokattu raporttiluonnoksen viimeistelyssä muotoon, joka ei lainkaan vastaa alkuperäisen esityksen tarkoitusta. Yli 76-tonnisen ajoneuvokaluston yleistymisen vaihtoehdoksi on ehdotettu raskasta liikennettä raiteille. Lisäksi on todettu, että lähipäästövaikutukset on selvitettävä.

Toimenpide-ehdotusta on muokattava metsäteollisuuden alkuperäisen ehdotuksen mukaiseksi. Raporttiluonnoksessa mainittu uusi vaihtoehto, raskas liikenne raiteille, ei ole todellinen vaihtoehto valtaosalle metsäteollisuuden nyt kumipyörillä tapahtuville kuljetuksille.

Metsäteollisuus pitää sinänsä raiteille siirtymistä hyvänä asiana, mutta siirtymiin ei kuitenkaan tule/voi kategorisesti pakottaa, koska

- 1) junakuljetukset soveltuvat etenkin suurten volyymien kuljetuksiin nk. runkoreiteille. Kuljetusten alkupää ja tyypillisesti loppupääkin, oli toimiala mikä tahansa, edellyttää yleensä joka tapauksessa kuljetusta kumipyörillä.
- 2) kuljetusmuotona tiekuljetukset ovat raiteita joustavampi eikä raiteita voi viedä joka paikkaan; tieverkon kattavuus Suomessa on yli 450 000 kilometriä (josta yksityisteitä 360 000 km), ja rataverkon vajaa 6000 kilometriä
- 3) kyseessä on (myös) yritysten ja kuljetusoperaattorin välinen sopimusasia, johon vaikuttaa Suomen oloissa myös junakuljetusoperaattorin toiminta/strategia ja mm. mihin hintaan kuljetuspalvelua tarjotaan myös pienemmille volyyymeille. VR:n strategia on painottunut kokojunakuljetuksiin.

Näiden seikkojen vuoksi isossa osassa kumipyöräliikennettä ilmansuojelutavoitteiden saavuttamista voidaan edesauttaa mahdollistamalla yli 76-tonnisen ajoneuvokaluston yleistyminen, ei epärealistisella ja kategorisella kuljetusten siirrolla raiteille.

Myös uutena tullut "Lähipäästövaikutukset selvitettävä" -kirjaus tulisi epärelevanttina poistaa. Jo nyt tiedetään, että päästöt ja polttoaineen kulutus per kuljetettu tonni vähenee yli 76-tonnista ajoneuvokalustoa käytettäessä. On tutkittu, että riippuen yli 76-tonnisen kaluston koosta, rakenteesta ja massasta (esimerkiksi raakapuupuolella kokeilussa on ollut 84-104 -tonnisia yhdistelmiä), polttoaineenkulutus voi alentua jopa yli 20 % per kuljetettu tonni. Jos termillä "lähipäästövaikutukset" viitataan kaupunkiliikenteeseen, tulee ottaa huomioon, että raskaimmilla ja/tai pidemmällä yhdistelmillä ei ole tarkoitus tulla kaupunkikeskustoihin, vaan ajaa terminaalien väliä keskustojen ulkopuolella.

Päästövaikutuksia on selvitetty muun muassa seuraavissa Metsätehon ja Väyläviraston selvityksissä:

- https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2018-51_hct_normaalijoneuvojen_web.pdf
- <http://www.metsateho.fi> → Projektit → HCT → Puutavaran HCT-yhdistelmien tutkimus → Polttoaineen kulutus ja päästöt

Lisäksi on muistettava, että Trafi on nykyisin Traficom, ja Liikennevirasto Väylä.

Fredrik Blomfelt

25.1.2019

9/19/L/A

Ovatko luvussa 6 esitetyt toimenpiteet riittävän kustannustehokkaita? Millä perusteella ovat/eivät ole?

Metsäteollisuus korostaa, että toimenpiteiden tulisi olla riittävän kustannustehokkaita. Muualla lausunnossa esiin tuotuja näkökulmia lukuun ottamatta metsäteollisuus ei osaa ottaa tarkemmin kantaa yksittäisten ehdotusten kustannustehokkuuteen.

Puuttuuko jokin merkittävä toteuttamiskelpoinen toimenpide?

Ei puutu.

Onko jokin toimenpide ilmansuojelun näkökulmasta tarpeeton tai toteuttamiskelvoton?

Kappaleessa 6.3. on ehdotettu, että ilmansuojelu otetaan huomioon muiden sektoreiden suunnittelussa ja päätöksenteossa. Vaikka tämä on perusteltua, on kuitenkin varmistettava, että ehdotetut toimenpiteet eivät estä muiden sektoreiden suunnitelmia. Kaikkien toimenpiteiden vaikutuksia ei ole arvioitu tarkemmin. Metsäteollisuus näkee tästä syystä, että kyseisen kappaleen toimenpiteiden kirjauksissa on muutostarpeita. Ilmansuojeluohjelman ei pidä sisältää tiukkoja ehtoja muiden suunnitelmien osalta.

Taulukossa 15 on ehdotettu, että tarkastellaan energiatehokkuussopimuksia toteutettaessa myös ilmanlaatua käytettävän polttoaineen laadun ja määrän kautta ja estetään energiatehokkuuden parantamisen johtaminen päästöjen kasvuun. Lisäksi on ehdotettu, että sopimusten tuloksista raportoitaessa kerrotaan myös vaikutukset ilmanlaatuun ja sopimuksia markkinoidaan ilmanlaatuvaikutuksilla.

Metsäteollisuus ehdottaa, että kyseinen toimenpide-ehdotus poistetaan kokonaisuudessaan. Ilmanlaatuasioita ei tule sekoittaa energiatehokkuussopimukseen. Yritysten mukaan saaminen energiatehokkuussopimukseen on jo riittävän haastavaa ja sopimukseen liittyy jo nyt riittävästi raportointivelvoitteita. Suomella on haastavia energiatehokkuus- ja raportointivelvoitteita, eikä niitä pidä vaarantaa ilmansuojeluohjelman kautta.

Samana kappaleen taulukossa 14 on ehdotettu, että KAISU:n toimeenpanossa ilmanlaatu- ja terveysvaikutukset otetaan huomioon linjauksiin vaikuttavana tekijänä siten, että toimeenpanossa tarkastellaan ilmastovaikutusten lisäksi vaikutuksia ilmanlaatuun ja jätetään toteuttamatta toimet, jotka lisäävät lähipäästöjä. Metsäteollisuus kyseenalaistaa ilmastosuunnitelman laajentamista koskemaan ilmanlaatua ja mahdollisesti hankaloittamaan muita tavoitteita. Jos esimerkiksi toimenpide A vähentää hiilidioksidipäästöjä 50 %, mutta lisää ilmapäästöjä 5 %, niin jätetäänkö toimenpide toteuttamatta?

Muissa toimissa kappaleessa 6.4. on ehdotettu, että vaikutetaan EU:n ilmanlaadun raja-arvojen tiukkenemiseen. Tämä oli yksittäinen ehdotus kuulemisessa, mutta siitä ei käyty mitään keskustelua työryhmässä, eikä sitä ole perusteltu millään tavalla. Metsäteollisuus ehdotti työryhmässä, että kyseinen kirjaus poistetaan. Kukaan ei vastustanut metsäteollisuuden ehdotusta.

Fredrik Blomfelt

25.1.2019

9/19/L/A

Suomessa on Euroopan paras ilmanlaatu. Metsäteollisuus näkee, ettei ole Suomen asia esittää tiukempia raja-arvoja. Ilmanlaadun parantaminen Euroopassa on tärkeää, mutta monessa Euroopan maassa on jo suuria haasteita päästä nykyisiin raja-arvoihin.

Tällaisen toimenpide-ehdotuksen kirjaaminen vaatisi laajaa vaikutusten arviointia. Tiukemmilla raja-arvoilla voisi olla merkittäviä kustannusvaikutuksia yrityksille tiukempien päästöraja-arvojen kautta. On myös muistettava, että tietyt keskisuuria polttolaitoksia koskevat veloitteet on kytketty suoraan EU:n ilmanlaadun raja-arvojen alittamiseen. Mikäli raja-arvoja tiukennettaisiin, keskisuuria polttolaitoksia koskevat vaatimukset voisivat tiukentua merkittävästi Suomessa. Metsäteollisuus näkee, että kyseinen toimenpide-ehdotus on poistettava.

Mahdolliset muut kommentit ohjelmaluonnoksesta

Ei kommentteja.

Metsäteollisuus ry



Timo Jaatinen
toimitusjohtaja