

Asia: VN/11483/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035. Ohjelmaluonnos on valmisteltu keväällä 2022 käynnistetyssä työryhmätyössä, jossa eri sidosryhmiä on ollut mukana.

Kansallisessa tieliikenteen uusien käyttövoimien jakeluinfraohjelmaluonnoksessa tarkastellaan niin sähkön, metaanin kuin vedynkin jakeluinfran sekä näitä käyttövoimia hyödyntävän ajoneuvokannan nykytilaa. Lisäksi luonnoksessa esitetään tarvittavia toimia jakeluinfran toteuttamiseksi ja parantamiseksi. Työ kuvaa varsin hyvin nykytilaa ja tulevia tarpeita.

Nykyisen tiedon valossa tavaraliikenteessä tullaan tarvitsemaan useita eri käyttövoimia. Akkuteknologian kehitys ja toisaalta latausinfrastruktuurin tehokkuus ja kattavuus tulevat ratkaisemaan pitkälti, kuinka suuri osa tavaraliikenteestä on mahdollista sähköistää.

Käytännössä kaikki uudet vaihtoehtoiset liikenteen käyttövoimat vaativat merkittäviä panostuksia energian jakeluinfraan, joko lataus- tai tankkausverkostoon. Toistaiseksi sekä kaasun että erityisesti raskaalle liikenteelle soveltuvan sähkön jakeluinfra ovat erittäin puutteellisia ja tämä heikentää mahdollisuuksia sähkö- ja kaasujoneuvoihin investointeihin.

Eryteisesti tavaraliikenteen siirtymässä kohti fossiilittomia käyttövoimia on kattava ja luotettava julkinen jakeluinfra hyvin keskeisessä roolissa. Varsinkin pidempimatkaisessa tavaraliikenteessä on julkinen lataus-/jakeluinfra käytännössä edellytys uusiin käyttövoimiin siirtymälle ja kalustoinvestoinneille.

Kuljetusalan pienyritysvaltaisuuden (86% kaikista kuljetusyrittäjistä on korkeintaan 5 ajoneuvon yrityksiä) sekä kuljetustoiminnan luonteen (kuljetusreitit ja -tarpeet vaihtelevat ja ovat moninaisia) vuoksi henkilöautoliikenteen tai kaupunkiseutujen linja-autoliikenteen tavoin ei tavaraliikenteen sähköistyminen voi tukeutua ns. koti- tai varikkolataukseen. Tarvitaan yleisessä käytössä olevaa latausinfraa kuljetusreittien varrelle kattavasti, jotta sähköiseen kuljetuskalustoon on realistista lähteä investoimaan.

Uusien käyttövoimien laajamittainen käyttöönotto vaatii monenlaisia toimia eri tahoilta:

- merkittäviä julkisia panostuksia jakeluinfraan
- Maankäytön suunnittelusta alkavaa kehitystyötä latausinfraan toteuttamiseksi
- Koko logistiikkaketjujen huomiointia ja mm. kuljetusasiakkaiden mukaan ottamista muutokseen (mm. vaikutukset kuljetusaikatauluihin ja niiden suunnitteluun)
- ajo- ja lepoaikalainsäädännön asettaman raamin huomiointia latausinfraan kehittämisessä

Lataus- ja jakeluinfran sijoittuminen

On tärkeää, että jakeluinfratarpeita tarkastellaan laaja-alaisessa yhteistyössä, sillä erityisesti raskaan tavaraliikenteen osalta siirtyminen uusiin fossiilittomiin käyttövoimiin tarkoittaa huomattavan laajavaikutteista muutosta, jonka vaikutukset ulottuvat kuljetussuunnitteluun, aikataulutukseen, kuljetusasiakkaisiin ja koko logistiseen järjestelmään. Jotta siirtymä uusiin aiempaa kestävämpiin käyttövoimiin olisi mahdollista, edellyttää se merkittäviä toimia eri tahoilta, niin julkisella kuin yksityiselläkin sektorilla.

Jakeluinfran tarve tulee huomioida jatkossa myös yhä vahvemmin maankäytön suunnittelusta ja kaavoituksesta alkaen. Erityisen iso asia tämä on tilaa vaativan raskaan liikenteen latausinfraan osalta. Kansallisen jakeluinfraohjelman jatkoksi olisikin hyvä laatia selkeä etenemispolku, jolla jakelu- ja erityisesti latausinfraa aletaan toteuttaa. On myös varmistettava valtakunnallisella tasolla, ettei infraan rakentaminen eriydy alueittain ja että kokonaisuus palvelee mm. valtakunnallisen tavaraliikenteen tarpeita. Selkeä ja luotettava näkymä jakeluinfran toteutumisesta on kalustoinvestoinnille tärkeä lähtökohta.

Eri toimijoiden roolien osalta on myös tärkeää tiedostaa, että kuljetustoiminta on hyvin usein ulkoistettua myös muusta logistiikasta. Pääsääntöisesti kuljetuskalusto käy mm. logistiikkakeskuksissa (kuten esim. satamissakin) vain juuri kuorman purkamisen tai lastaamisen vaatiman ajan. Tämä on myös mitoituskysymys niin satamissa kuin logistiikkakeskuksissa ja korostuu erityisesti tiheimmin rakennetuilla kaupunkiseuduilla.

Tavaraliikenteen sähköistyminen tulee vaatimaan sekä nopeita ja tehokkaita latauspaikkoja tienvarsilataukseen kuljettajataukojen ajaksi, että hitaamman ja samalla edullisemmän latauksen mahdollistavia latausasemia pidempien mm. yötaukojen ajaksi.

TEN-T verkko ja liikenteen solmukohtat sekä merkittävimmät kaupunkiseudut ovat hyvä lähtökohta, kun raskaan liikenteen sähköistymistä lähdetään edistämään panostuksilla latausinfraan.

Ohjelmaluonnoksen sivulla 70 kuvassa 12 on esitetty raskaan liikenteen latauskenttien potentiaalisia sijainteja. Pitkämatkaisen liikenteen osalta on ensiarvoisen tärkeää yhteensovittaa latausalueiden sijainteja kuljettajien taukoalueisiin ja taukovyöhykkeisiin.

Silmiinpistävää kartassa on Uudellamaalla Helsingin seudun säteittäisten pääväylien alhaiseksi nähty kysyntäpotentiaali suhteessa esimerkiksi Valtatien 4 Heinolan ja Jyväskylän väliseen potentiaaliin. Kuitenkin Uudellamaalla Helsingin seudun säteittäiset valtatie ovat hyvin vilkkaita raskaan liikenteen väyliä ja niillä liikkuu paljon valtakunnallisen liikenteen lisäksi myös seudullista tavaraliikennettä.

Toisaalta Jyväskylän eteläpuolinen Heinola-Jyväskylä -osuus Vt4:stä ei ole taukovyöhykettä myöskään Helsinki-Oulu välisellä reitillä, vaan ajo- ja lepoaikalainsäädännön sanelema taukoalue osuu Jyväskylän pohjoispuolelle.

Taukoalueiden ja latausinfraan sijoittumisen yhteensovittaminen on ensiarvoisen tärkeää paitsi kuljetusten sujuvuuden kannalta, myös tehokkaan maankäytön kannalta. On myös huomattava, että ohjelmassakin esiintuoduista sähköisen raskaan liikenteen toimintasäteistä seuraa, että Vt4:n esimerkissä ajoneuvo tulisi olla ladattu edellisen kerran lähtöpisteessään Helsingin seudulla.

Uudellamaalla on myös huomattavan paljon satamien, alueella sijaitsevien valtakunnallisten logistiikkakeskusten ja pääkaupunkiseudun kulutuskeskittymän välistä liikennettä. Tätä kuvattaneen toisaalta juuri merkinnöillä kaupunkisolmuista ja satamista, mutta tieverkolle kohdistuvassa latausinfraan kysyntäpotentiaalissa tätä ei ole tunnistettu riittävästi.

Yleisesti kaupunkiseutujen sisääntuloväylillä on suuri kysyntä taukopaikoille ja yönylipysäköintialueet ovatkin useimmiten hyvin kuormittuneita. Nämä sijainnit ovat myös luontevia latausinfraan sijoittumispaikkoja, joka tulisi vahvemmin nostaa esille myös ohjelmassa. Kuljetuksen alkupiste (esimerkiksi satama tai logistiikkakeskus) ei ole useinkaan ajoneuvolle lähtöpiste, josta se pääsisi lähtemään täydellä akkulatauksella. Tämän vuoksi suurten kaupunkiseutujen ympärillä on suurempi potentiaali ja tarve latausinfrale kuin kuvasta 12 nyt on nähtävissä.

Jakeluinfra- sekä taukopaikkaverkoston yhtäaikaistamisella kehittämisellä on saavutettavissa myös monipuolisia synergiaetuja, siksi sekä AFIR-asetusehdotuksesta tulevia vaatimuksia jakeluinfraalle, että TEN-T -verkolle asetettuja EU-tason vaatimuksia taukopaikkaverkoston osalta tulisi tarkastella yhtäaikaisesti.

Biokaasu

Nesteytetyn kaasun (LBG), joka on raskaalle liikenteelle tehokkaampi vaihtoehto kuin henkilöautoissa yleisemmin käytetty paineistettu kaasu (CBG), tankkausasemia on koko Suomessa vain 14. Ohjelmassa esitetään, että vuoteen 2025 mennessä nesteytetyn kaasun tankkausasemia tulisi olla 40 ja vuoteen 2030 mennessä 90 kappaletta. Nämä ovat oikeasuuntaisia määriä, joiden toteutuminen luo edellytyksiä myös LBG-käyttöisten kuorma-autojen määrän kasvulle.

Nykyinen nesteytetyn kaasun 14 aseman jakeluverkosto on jo pullonkaulana kalustoinvestoinneille. Riittävän kattavuuden lisäksi myös jakeluverkon luotettavuus on ensiarvoisen tärkeää. Käytännössä toimintavarmuus edellyttää, ettei kuljetusketju olisi vain yhden kaasunjakeluaseman varassa. Nykyisellään yksittäisenkin päivän toimintahäiriö kaasunjakeluasemalla on aiheuttanut mittavia ongelmia kuljetusketjuihin.

Biokaasun on tärkeää säilyä myös jatkossa yhtenä käyttövoimavaihtoehtona tulevassa EU-tasoisessa lainsäädännössä (CO₂-raja-arvoasetuksen uudistus). Biokaasun tuotanto on kotimaista ja siinä on kasvupotentiaalia, jolloin se parantaisi myös huoltovarmuuttamme.

Vetyteknologia

Tällä hetkellä sähkö- ja kaasukäyttöiset ajoneuvot edustavat valtaosaa vaihtoehtoisista käyttövoimista, mutta on ennakoitu, että vetykäyttöiset polttokennoajoneuvot voisivat yleistyä kuorma-autokannassa vähitellen 2030-lukua lähestyttäessä ja 2030-luvulla. Jotta hankintatukilaki olisi liikenteessä nollapäästöisille sähköajoneuvoille teknologianeutraali, tulisi esitetyt kaluston hankintatuet avata myös vetykäyttöisille ajoneuvoille, kuten ohjelmassa esitetään. Tämä olisi myös tärkeä kannuste vetyautojen laajempaan pilotointiin ja käyttöönottoon tulevaisuudessa.

Myös vetytekniikan edellyttämän jakeluinfran syntymistä Suomeen tulee vauhdittaa. Vedyn hyödyntämiseen perustuva polttokennoteknologia olisi mahdollisuus erityisesti raskaassa ja pitkämatkaisessa tavaraliikenteessä, johon sähkö nykyisellä akkuteknologialla soveltuu heikommin. Tällä hetkellä Suomessa ei ole käytössä yhtään julkista vedyn tankkausasemaa. Vedyn tulevaisuus liikenteen käyttövoimana liittyy myös EU-tason lainsäädäntöön biokaasun tulevaisuuden osalta sekä akkuteknologian kehitykseen.

Vaadittavat toimenpiteet

SKALin tammikuussa 2023 julkistamassa ”Millä energialla kuljetamme” käyttövoimasiirtymää kuvaavassa raportissa on teemaa avattu erityisesti raskaan tavaraliikenteen näkökulmasta ja listattu seuraavat 12 toimenpidettä, joilla tavaraliikenteen käyttövoimasiirtymää kohti fossiilitonta liikennettä voidaan viedä eteenpäin samanaikaisesti Suomen kilpailukyvyistä huolehtien:

1. Ammattidieseljärjestelmä on välttämätön ja tärkeä keino varsinkin siirtymävaiheessa turvaamaan suomalaisyritysten kilpailukykyä ja hillitsemään kuljetuskustannusten nousua.
2. Maltillinen ja kohtuuhintainen jakeluelvoite: Uusiutuva diesel soveltuu nykyiseen dieselkäyttöiseen kuljetuskalustoon ja on nopeasti käyttöön otettava keino päästöjen vähentämiseen, mutta koska se kalliina vaihtoehtona rasittaa kustannuskilpailukykyä, on samaan aikaan huolehdittava kustannusvaikutuksista.
3. Nykyiset massat ja mitat säilytettävä, se on edellytys Suomen kansainväliselle kilpailukyvyille.
4. Biokaasun oltava vaihtoehtona kestäväksi käyttövoimaksi myös jatkossa. Tämä on varmistettava EU-tasoisessa päätöksenteossa.
5. Kotimaista biopohjaista energiantuotantoa on lisättävä, sillä parannetaan myös huoltovarmuuttamme.
6. Nesteytetyn kaasun jakeluinfraa parannettava. Nesteytetty biokaasu on puhdas kotimainen ja nopeasti käyttöön otettava energiavaihtoehto raskaaseen liikenteeseen, mikäli jakeluinfra on kunnossa.

7. Kattava ja tehokas sähköisen raskaan liikenteen latausinfra toteutettava yhteistyössä julkisen sektorin ja elinkeinoelämän kanssa.
8. Laaja-alaiseen julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhön panostettava, sillä tavaraliikenteen käyttövoimamurroksen vaikutukset ulottuvat hyvin laajalle.
9. Hyväkuntoinen tiestö ja kunnossapito on nähtävä myös päästövähennyskeinona. Turvallinen kunnossa oleva tiestö tarvitaan kuljettamisen perustaksi sähköistymisestä ja käyttövoimista riippumatta.
10. Sähköiseen ammattiliikenteeseen on sovellettava alempaa sähköveroluokkaa.
11. TEN-T-vaatimusten mukainen jakeluinfra- ja taukopaikkaverkosto tulee toteuttaa. Keskeisellä verkolla oleva luotettava jakeluinfra on edellytys uusiin käyttövoimiin siirtymiselle. Jakeluinfra- sekä taukopaikkaverkoston yhtäaikaista kehittämisellä on myös saavutettavissa monipuolisia synergiaetuja monelle taholle.
12. Suomen vetytaloutta on vahvistettava paitsi tukemaan raskaimman liikenteen käyttövoimasiirtymää, myös laajemmin maan sähköjärjestelmää tasapainottamaan.

Millä energialla kuljetamme -käyttövoimaraaportin löydät kokonaisuudessaan nettisivuilta skal.fi -> Raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymän tilannekuva.

Yhteenvetona korostamme, että jakeluinfran puutteellisuudesta saattaa muodostua haastava pullonkaula tavaraliikenteen siirtymässä kohti fossiilittomia käyttövoimia.

Haasteellisuus korostuu Suomen kaltaisessa pitkien etäisyyksien maassa. Yleisessä käytössä oleva latausinfra kuljetusreittien varrella on välttämätön, jotta kuljetusyrityksien on realistista laajamittaisesti lähteä investoimaan esimerkiksi sähköiseen kuljetuskalustoon. Tavaraliikenteessä julkinen lataus-/jakeluinfra on edellytys käyttövoimasiirtymälle ja kalustoinvestoinneille.

Suomelle asetettujen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi on välttämätöntä, että jakeluinfran kehittämiseen panostetaan ja seuraava hallitus luo uskottavan näkymän jakeluinfran luomiseksi.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Janne Kojo
yhteiskuntasuhteiden päällikkö

Kojo Janne
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry