

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

Tieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Tieliikenteessä fossiilisille polttoaineille vaihtoehtoisia käyttövoimia ovat muun muassa sähkö, kaasu (biometaani) ja vety.

EU:n jakeluinfra-asetus asettaa tieliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien tarjonnalle minimitason TEN-T-tieverkolla. Mutta kuten ohjelmaluonnos tunnistaa, on infran rakentuminen välttämätöntä myös TEN-T-verkon ulkopuolelle. Keski-Suomen liitto näkee, että jakeluinfran kehittämisessä alueellinen kattavuus on tärkeää.

TEN-T-ydinverkolla vuoden 2025 henkilö- ja pakettiautojen latausinfraa koskevat kattavuuden vaatimukset täyttyvät Suomessa jo nyt. Vuoden 2027 vaatimukset täyttyvät 72 % tienpituudesta, lisätarpeita on muun muassa valtatiellä 4 Jyväskylän pohjoispuolella.

Sähköajoneuvokannan yleistyminen on ollut viime vuosina Suomessa ja Euroopassa hyvin nopeaa. Viimeisimmissä tilastoissa kasvu on hieman hidastunut, mutta on odotettavissa, että kyseessä on vain hetkellinen muutos. Ajoneuvokannan uudistumiseen vaikuttaa mm. yleinen taloudellinen kehitys ja mahdollisten kansallisten tuki-instrumenttien käyttö. Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä, että tuki-instrumentteja tarvittaessa käytetään käyttövoimamurroksen vauhdittamiseen.

Joukkoliikenteen päästöjen vähentämistä on edesauttanut kaupunkiseutujen ilmastoperusteinen joukkoliikenneavustus, joka on päättynyt vuonna 2023. Seuraavien vuosien aikana on tärkeää seurata, miten ilmastoperusteisen avustuksen päättyminen vaikuttaa kaupunkiseutujen joukkoliikenteen päästöihin ja asiakasmääriin.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisessä on huomattavia maantieteellisiä eroja. Edistämistoimenpiteitä onkin tärkeää tarkastella valtakunnallisen tason lisäksi myös maakunnallisesti. Keski-Suomen ja Pirkanmaan liitot ovatkin aloittamassa Ympäristöministeriön avustusta saanutta vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittämiselvitystä maakuntien alueella.

Keski-Suomen liitto näkee vihreän vedyn yhtenä osana tulevaisuuden käyttövoimapalettia tieliikenteessä. Onkin tärkeää panostaa vihreän vedyn tutkimukseen. Erityisesti raskaalle liikenteelle vihreän vedyn saatavuus Keski-Suomessa on keskeistä, Jyväskylässä risteävät valtatie 4 ja 9, jotka molemmat kuuluvat TEN-T-verkkoon. Vihreän vedyn liikennekäyttöä edistetään myös maakunnallisesti.

Yksi Keski-Suomen kasvun kärjistä on bio- ja kiertotalous. Biokaasu soveltuu sekä yksityisautoilun, joukkoliikenteen että tavaraliikenteen käyttövoimaksi. Biokaasun pienimuotoisesta valmistuksesta voidaan myös saada liiketoimintaa maaseutualueille. Tulevaisuudessa suurin biokaasun tuotantopotentiaali on lannassa ja maatalouden sivuvirroissa, joita toistaiseksi hyödynnetään ainoastaan vähäisiä määriä. On tärkeää pitää biokaasu osana käyttövoimavalikoimaa myös tulevaisuudessa mm. huoltovarmuuden näkökulmasta. Tämä vaatii Suomelta myös vahvaa EU-vaikuttamista.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Luonnoksessa on asetettu tieliikennettä koskien 10 tavoitetta ja määritelty 19 toimenpidettä. Keski-Suomen liitto pitää määriteltyjä tavoitteita ja toimenpiteitä hyvinä ja pääsääntöisesti riittävinä ja kunnianhimoitasona oikeasuuntaisena.

Ohjelmaluonnoksesta puuttuu maininta dieselkuorma-autojen konvertoinnista sähkökäyttöisiksi. Suomessa on kokeiltu konvertoituja kevyt kuorma-autoja liikennekäytössä, ja erityisesti siirtymävaiheessa se tarjoaa uusia sähkökuorma-autoja edullisemmän vaihtoehdon edistää raskaan liikenteen päästöjen vähentämistä.

Kuten ohjelmaluonnos toteaa, EU:n rahoitusmahdollisuuksia tulee hyödyntää täysimääräisesti vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseksi.

Keski-Suomen liitto on sitoutunut omassa toiminnassaan ja käytettävissä olevin välinein ja resurssein edistämään toimenpidekokonaisuutta, jossa maakunnan liitto on määritelty yhdeksi vastuutahoksi. Keski-Suomen liitto huomauttaa, että pääsääntöisesti maakuntakaavoitus ei yleispiirteisyytensä vuoksi ole oikea väline ohjata jakeluinfran sijoittumista. On kuitenkin syytä tarkastella, voidaanko maakuntakaavan suunnittelumääräyksillä edistää jakeluinfran syntymistä.

Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Suomessa rautatieliikenne on jo nykyisellään hyvin vähäpäästöistä. Ratojen sähköistäminen ja sähkövedon käyttö on yleisin vaihtoehto fossiilisen polttoaineen käytölle. Liikenteestä 90 % tapahtuu sähköistetyllä rataverkolla. Keski-Suomen liitto kuitenkin korostaa, että yhä edelleen rataverkolla on erityisesti tärkeitä poikittaisyhteyksiä sähköistämättä. Yksi tällainen yhteys on Seinäjoki-Haapamäki-Jyväskylä rataosuus. Näiden yhteyksien merkitys on keskeinen myös huoltovarmuuden näkökulmasta.

Maailmalla jo käytössä olevat akkukäyttöiset junat ovat mielenkiintoinen vaihtoehto tulevaisuudessa. Hyvin rajallisen toimintasäteen vuoksi niidenkin käyttö tulee hyvin todennäköisesti vaatimaan vähintäänkin osittaista yhteysvälien sähköistämistä. Hankekehityksessä on tärkeää tarkastella tämän vaihtoehdon kustannustehokkuutta suhteessa koko yhteysvälien sähköistämiseen.

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Luonnoksessa on asetettu rautatieliikennettä koskien 2 tavoitetta ja määritelty 3 toimenpidettä. Keski-Suomen liitto pitää määriteltyjä tavoitteita ja toimenpiteitä hyvinä ja riittävinä.

Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Tällä hetkellä vain 0,05 % EU:n ilmailun lentopolttoaineista on kestäviä lentopolttoaineita. Käynnissä olevalla vuosikymmenellä merkittävin rooli hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä lentoliikenteessä on biopohjaisilla kestäville lentopolttoaineilla. Pidemmällä aikavälillä lentoliikenteessä hyödynnettävät vaihtoehtoiset käyttövoimat ovat todennäköisesti sähkö ja vety.

Ohjelmassa kiinnitetään huomiota, että Euroopassa tarvitaan yli sata uutta kestävien lentopolttoaineiden tuotantolaitosta, jotta lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen velvoitteet voidaan saavuttaa. Tähän tarpeeseen vastaaminen luo mahdollisuuksia myös suomalaisille alueille ja elinkeinoelämälle.

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Luonnoksessa on asetettu lentoliikennettä koskien 1 tavoite ja määritelty 9 toimenpidettä. Keski-Suomen liitto pitää määriteltyjä tavoitteita ja toimenpiteitä hyvinä ja riittävinä.

Keski-Suomen liitto haluaa nostaa esiin maakuntalentokenttien merkityksen erityisesti sähkölentämisen kehittämisessä. Sähköllä on mahdollisuuksia kehittyä erityisesti lyhyiden yhteysvälien pienillä koneilla tehtävien matkojen ratkaisuksi.

Myös vety ja mahdollisesti sen jatkojalosteet ovat tulevaisuuden polttoaineita lentoliikenteessä. Vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta tarvitaan vielä paljon tutkimusta, innovointia ja pilotointeja. Suomalaisia korkeakouluja ja tutkimuslaitoksia tulee kannustaa jatkamaan kunnianhimoista tutkimusta omiin vahvuusaloihinsa nojaten. Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä, että suomalaisten toimijoiden tietoisuutta saatavilla olevista tutkimukseen liittyvistä EU:n rahoitusinstrumenteista vahvistetaan.

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Keski-Suomen liitolla ei ole huomautettavaa ohjelmassa esitettyyn jakeluinfran ja markkinan nykytilaan tai arvioon tulevasta kehityksestä. Merikuljetusten osuus kaikista Suomen ulkomaankaupan tavarakuljetuksista on yli 95 %. Myös meriliikenteessä on tärkeää toteuttaa käyttövoimamurros, mutta samalla on huolehdittava, etteivät toimenpiteet merkittävästi heikennä Suomen kilpailukykyä.

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Luonnoksessa on asetettu meri- ja sisävesiliikennettä koskien 7 tavoitetta ja määritelty 7 toimenpidettä. Keski-Suomen liitto pitää määriteltyjä tavoitteita ja toimenpiteitä hyvinä ja riittävinä.

Muita huomioita ohjelmasta:

Suomessa tarvitaan laaja valikoima erilaisia käyttövoimia, ja ohjelmaluonnos onnistuu esittämään kattavasti kokonaisuuden, jossa erilaiset käyttövoimat täydentävät toinen toisiaan. Tekninen kehitys on nopeaa, ja jotta uudet teknologiat ja käyttövoimat olisivat sujuvasti käyttöönotettavissa Suomessa, tulee tilannekuvan kehittymistä seurata aktiivisesti.

Käyttövoimien ja jakeluinfran tavoitteiden ja kehittymisen tarkastelu osana kansallista liikennejärjestelmäsuunnittelua luo kehitykselle pitkäjänteisyyttä ja selkeyttä. Samaan tapaan maakunnallisesti jakeluinfran kehittymistä on järkevää seurata ja yleispiirteisellä tasolla edistää osana maakunnallista liikennejärjestelmätyötä.

Vähäpäästöisen liikenteen nopea yleistyminen edellyttää, että saatavilla on sopivia käyttövoimia, sopivaa kalustoa ja riittävän laaja jakeluverkosto. Tarvittavan infrastruktuurin käyttöönotossa tulee pyrkiä markkinaehtoisuuteen, mutta todennäköisesti se tulee myös jatkossa vaatimaan tukea ja julkisia interventioita, kuten ohjelmaluonnoskin toteaa. Yhtenä mahdollisuutena on hyödyntää julkisten kuljetusten kilpailutuksia, joiden kautta voidaan synnyttää kysyntää vaihtoehtoisille käyttövoimille.

Maankäytöllisestä näkökulmasta Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä, että vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra muodostuu mahdollisuuksien mukaan luonnolliseksi osaksi olemassa olevaa rakennetta ja hyödyntää jo olemassa olevien polttoaineiden jakeluasemia. Tämä korostuu erityisesti tieliikenteen kohdalla.

Käyttövoimien kehittymisen myötä syntyvät uudet osaamistarpeet on tunnistettu ohjelmaluonnoksessa. Osaamistarpeet realisoituvat hyvin lyhyelläkin aikavälillä, ja on tärkeää huomioida muutokset niin täydennys- kuin tutkintokoulutuksessa.

Paakki Valtteri
Keski-Suomen liitto