

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

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

Ohjelmassa on hyvä asianmukainen analyysi kehityksestä sekä hyvin pohdittuja toimenpiteitä kehityksen edistämiseksi. Sähkön osalta kehitystä jarruttaa kuorma-autojen korkea hankintahinta ja vielä rajallinen kuljetusmatka erityisesti talviolosuhteissa. Hankintatuen jatko ja riittävän määrärahan varaus olisivat perusteltua, jotta investointeja tehdään.

Usein kuorma-autojenkin (ei vain paketti-autot) lataus perustuu omiin latausasemiin sekä kuljettajan omalataukseen. Kannatettavaa on ohjelmassa esitetty tuki, jos omalataus-asema on yhteiskäyttöinen sopimuksen varaisesti myös muille toimijoille.

Suuritehoisia julkisia latausasemia yhdistettynä kuljettajan palvelupisteisiin tarvitaan tukemaan toimintamahdollisuuksia koko päivän toiminta-ajan varmistamiseksi. Kaupunkiolosuhteissa nämä voivat olla latauskatuja, maanteillä yhteispalvelupisteitä liikenneasemien kanssa.

Kovin monen vetyauton hankintaan kansallisessa liikenteessä 2030 mennessä emme usko vaan kaasu on välivaiheessa ratkaisu, johon toimijat uskovat. Vedyn osalta markkinaehtoiset ratkaisut vievät pidemmän ajan.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Esitämme, että tauko- ja latausasemaverkon rakentamiseksi luodaan yhteistoimintamalli julkisen tahon (ELY-keskukset) ja yksityisen sektorin (lähinnä liikenneasemayrittäjät) välille. Koska latausasemien rakentaminen raskaalle liikenteelle ei onnistu markkinaehtoisesti, tarvitaan infran rakentamiseen julkinen panostus ja latausinfran rakentamiseen tuki. TEM:n hanketuki kattaa osittain tarvetta mutta asemien rakentaminen on usein osa liikenneinfraa, jolle tulisi kehittää

rakentamiskonsepteja yhdessä yrittäjien kanssa. Palvelut kuljettajille on olennainen osa lataus- ja tankkaustoimintaa ja nuo palvelut on järkevää toteuttaa yrittäjien toimesta. ELY:jen toimesta väylärahoituksella tulisi olla joustavammin toimintakykyä olla osapuolena tauko- ja latausasemien rakentamisessa ja ELYt tulisi velvoittaa olemaan mukana yhteishankkeissa.

Esitämme, että kaupunkiolosuhteissa kunnat ottaisivat vastuuta keskeisten jakelu- ja purkupaikkojen latausmahdollisuuksista, esim. sairaaloiden ja muiden suuren laitosten kuormauspaikoilla, missä volyymit ovat suurempia ja viipymät suurempia. Tähän tarvitaan kunnissa eri hallintosektoreiden yhteistyötä.

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

Sähkö on raiteilla perusratkaisu. Ohjelmassa esitetty analyysi on tilannetta hyvin kuvaava. Kehitysmahdollisuudet liittyvät juurikin siihen, että ratayhteyksiä edelleen sähköistetään ja raidepistoihin saadaan myös sähköyhteydet, tai veturilla voidaan ajaa viimeinen kilometri dieselillä.

Kaasu voisi olla ratkaisu vanhan veturin käyttövoimamuutoksessa. Tämä ei kuitenkaan kuulu VR:n strategiaan. Usein tällaiset veturit olisivat enemmän vaihtotöihin ja alueen liikkumiseen, koska käyttövoimassa on riippuvuus tankkauksesta. Yksityisellä sektorilla on ollut kiinnostusta tehdä käyttövoimamuutoksia vanhoihin vetureihin; VR ei ole toistaiseksi halunnut myydä tai luovuttaa sellaisia vetureita, joita olisi saneerattavissa kaasukäyttöisiksi. VR on romuttanut kymmenittäin tähän tarkoitukseen sopivia vetureita, esim. kaksi Dv14-mallista veturia on parhaillaan romutettavana Pieksämäellä. Yksityiset toimijat esittivät teeman osalta hanketta muutama vuosi sitten mutta se ei edennyt veturiaihoiden puutteen takia.

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Uutta kalustoa hankittaessa, esim. kiskobussit, olisi järkevää selvittää akkuteknologian yhdistäminen kalustoon. Tämä mahdollistaisi osittain sähköttämien rataosien käytön henkilöliikenteelle, esim. Heinola-Lahti ja Itä-Suomen ratayhteydet. Kokonaan sähköllä toimiva kalusto olisi pidemmän päälle järkevä ratkaisu, kun nykyiset kiskobussit pitää uusia.

Yksityisen sektorin investointeja raidekalustoon hidastaa Suomesta puuttuva pääoma ja yritysten haasteet rahoituksessa. Suomen raideliikenteen olosuhde-erot johtavat siihen, että kalustolla ei ole jälkimarkkina-arvoa ja sitä kautta eivät käy vakuudeksi rahoituksessa. Jos investointeja halutaan liikkeelle, valtion olisi kehitettävä EU:n valtioneuvoston mukainen kalustoinvestointeja tukeva takuu- tms. järjestelmä. Tämä haaste on sitäkin suurempi, kun kyseessä on uudet käyttövoimat.

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

-

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

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

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Muita huomioita ohjelmasta:

Kiinnitämme huomiota tavoitteiden toimeenpanoon. Jakeluverkoston kehittyminen vaatii useiden toimijatahojen yhteistä käsitystä ja toimintaa, jota olisi tehokkainta koordinoida aluetasolla. Maankäyttö on keskeinen osa toteutusta. Latauskenttiä kevyempiä ratkaisuja olisivat latauskadut mutta nekin on sovitettava osaksi liikenneinfraa. Aluetasolla tulisi olla riittävästi välineitä ja koordinoiva toimijataho tehokkaan toimeenpanon varmistamiseksi.

Lind Jouni
Yhteinen Toimialaliitto ry