

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

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

Vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuus VT4 Itäpuolella on heikko ja raskaalle liikenteelle sopivaa tankkauspaikka uusiutuvalle (HVO) dieselille on hankala löydyä tankkauspaikkaa.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Vaihtoehtoihin polttoaineisiin siirtyminen edellyttää, että kalustolle on riittävästi tankkaus ja latausasemia ympäri Suomea. Tarve on huomioitava kaikessa suunnittelussa. Liian harva verkko hidastaa investointeja kalustoon sekä pysäyttää kehityksen vähäpääsöisempiin polttoaineisiin siirtymiseksi. Teollisuus ja uudet investoinnit kalustoon edellyttävät, että raskaalle liikenteelle sopivia latausasemia on riittävästi saatavilla.

Jakeluinfran puutteellisuus korostuu tällä hetkellä Itä-Suomessa, välillisesti tämä vaikuttaa myös alueen houkuttelevuuteen yritysten investoinneissa myös muiden kuin kaluston osalta.

Ohejmaluonnoksessa on esitetty huomattavan korkea tavoite sähkökuorma-autojen määräksi 2030 luvulla. Ilman jakeluverkon merkittävää kasvua, tavoitetta tuskin saavutetaan.

Vetykäyttöisen raskaan liikenteen osalta tarvitaan merkittäviä panostuksia jakeluverkkoon, mikäli vedyn yleistymiseen raskaan liikenteen käyttövoimana pyritään laajemmin. Samoin on hjakeluverkon ohella etsittävä mekanismeja, joilla kompensoidaan veytykaluston selvästi korkeampaa hankinta ja käyttökustannustasoa yrityksille.

Kaasukäyttöisten kuorma-autojen markkinatilanne on melko hyvä ja käyttövoimana se on myös yrityksiä kiinnostava. Tankkaussasemien sijoittuminen keskeisten kuljetusreittien varsille lisää kaasun potentiaalia käyttövoimana. Kaasunjakeluverkon häiriötilanteet on myös huomioitava

tankkausasemien sijoittumisessa. Tällä hetkellä asemilla on ajoittain ongemia, mikä voisi laajamittaisessa kaasun käytössä raskaassa liikenteessä johtaa hankaliin yksittäisiin tilanteisiin kuljetusketjujen toimivuuden osalta.

Yritysten valmiuksia siirtyä puhtaampiin polttoaineisiin on tuettava riittävällä kaluston hankintatuella samalla kun lataus- ja tankkausverkostoa kehitetään peremmin vastaamaan kasvavaa tarvetta.

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

-

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Eryisesti poikittaisten rautatieyhteyksien sähköistäminen tukisi rautatiekuljetusten potentiaalia. Tällä on myös merkittävä huoltovarmuusvaikutus. Joillakin yhteysväleillä akkukäyttöiset junat voisivat olla toimiva ratkaisu. Näillä alueilla on tarkemmin selvitettävä junien latausinfran tarve.

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

Lenoliikenteen sähköistymiseen erityisesti vähäliikenteisemmillä yhteysväleillä noin 400km etäisyydellä Helsingistä on syytä varautua jakeluinfraa tarkaseltaessa. Sähköinen lentäminen pudottaa merkittävästi lentämisen kustannuksia ja mahdollistaa nykyistä kattavamman vuorotarjonnan sellaisillakin yhteysväleillä, joilla nyt ei liikennettä ole, sitä on vähän tai se on kaupallisesti kannattamatonta tämän hetkellä kalustolla.

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

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

Meri- ja sisävesiliikenne on kustannustehokas tapa suurien tavaramäärien kuljettamisessa. Jakeluinfran osalta on huomioitava myös sisävesiliikenne ja sen potentiaali nykyistä vahvemmin. Saimaan kanavan mahdollinen uudelleen käyttööotto joskus tulevaisuudessa logistiikan kuljetusreittinä on niin ikään huomioitava.

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Muita huomioita ohjelmasta:

-

Leinonen Teppo
Etelä-Savon kauppakamari