

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

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

-

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tavoite T2 koskee suurteholatauspisteiden välisiä etäisyyksiä päätieliverkolla. Siihen liittyväksi toimenpiteeksi T2 esitetään politiikkakeinojen selvittämistä, jotta latausinfraa rakentuisi myös harvemmin liikennöidyille alueille, joille infraa ei markkinaehtoisesti synny. Vastuu toimenpiteestä osoitetaan ministeriölle ja Traficomille, mikä on Väyläviraston näkökulmasta selkeää.

Tavoite T3 koskee raskaan liikenteen yleisesti saatavilla olevan latausinfraan kehittymistä TEN-T-verkolla AFIR-asetuksen vaatimusten mukaisesti. Siihen liittyvään toimenpiteeseen T3 sisältyy jakeluinfran aluetarpeiden huomioimista säädösvalmistelussa, liikennejärjestelmätöissä sekä MAL-sopimuksissa. Erikseen todetaan, että mahdollistetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran syntyminen raskaanliikenteen taukopaikoille.

Toimenpiteen T3 perustelujen mukaan raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittäminen tulee kytkeä raskaan liikenteen taukopaikkaverkoston kehittämiseen. Vastuutahoiksi nimetään kunnat, maakuntien liitot, ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Väylävirasto ja ELY-keskukset. Väylävirasto katsoo, että T3 vastuutahot on tunnistettu oikein; avainasemassa ovat kunnat. Nykyisten lakisääteisten tehtäviensä mukaisesti Väylävirasto osallistuu alueelliseen liikennejärjestelmätöihin ja MAL-sopimusten valmisteluun asiantuntijaroolissa, sekä palvelualueiden toteutukseen tiehankkeiden yhteydessä. Väylävirasto on aiemmin selvittänyt raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistä. Se vaatii useiden osapuolten yhteistyötä, mutta ei ole selkeästi minkään yksittäisen osapuolen vetovastuulla. Markkinaehtoinen kehitys olisi toivottavaa, joten maankäytön tulisi mahdollistaa kannattava yritysveltoinen liiketoiminta.

Tavoitteeksi T4 esitetään, että raskaan liikenteen julkinen latausinfra kehittyy palvelemaan sähköistyvän raskaan liikenteen tarpeita huomioiden kuljetusten reitit, kuljettajientauot sekä palvelujen tarpeet. Toimenpiteenä on mahdollistaa suunnittelun ja luvituksen kautta julkisen latauksen tarjoamista paikoissa, jossa autot seisovat useampia tunteja tai yli yön. Valtion väyläverkolla vastuu osoitetaan Väylävirastolle ja ELY-keskuksille. Väylävirasto toteaa, että raskaan liikenteen kuljettajien tarvitsemat palvelut toteutuvat pääsääntöisesti kaupallisten palveluntarjoajien tuottamina yksityisillä kiinteistöillä. Valtion tiealueeseen kuuluvat palvelualueet ovat pysäköimis- tai levähdysalueita, joiden varusteita on karsittu mm. leikkipaikkoja koskevien turvallisuusvaatimusten kiristymisen takia. Kaupalliset toimijat ovat halunneet sijoittaa joillekin levähdysalueille latauspisteitä, joita koskevat luvat Pirkanmaan ELY-keskus on myöntänyt. Väylävirasto suhtautuu myönteisesti latauspalvelujen tarjoamiseen tiealueeseen kuuluvilla palvelualueilla, kunhan siitä ei tule haittaa palvelualueiden käyttäjille eikä tienpitäjälle.

Toimenpiteeksi T13 esitetään, että Väylävirasto ja ELY-keskukset selvittävät ja julkaisevat tiedot raskaan kaluston latauksen rakentamismahdollisuuksista maantieverkolla valtion hallinnassa olevilla alueilla. Väylävirasto on käynnistänyt selvityksen ja sen on määrä valmistua syksyllä 2024.

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

Nykytila ja arvio perustuvat pitkälti Väyläviraston julkaisuun Raideliikenteen vaihtoehtoiset käyttövoimat (julkaisu 48/2024), eikä niihin ole tässä vaiheessa lisättävää.

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Toimenpiteeksi R1 esitetään ratojen sähköistämishankkeiden toteuttamista. Väylävirasto on valmis toteuttamaan kustannustehokkaita hankkeita määrärahojensa puitteissa. Koska Suomessa jo nykyisellään valtaosa (henkilöliikenteestä noin 95 % ja tavaraliikenteestä noin 85 %) hoidetaan sähkövedolla ja sekä vetokalustoa että ratainfraa on kehitetty sähkövedon mahdollistaviksi, on luontevaa, että sähköistys ja sähkövedon käytön lisääminen vielä nykyisestään on ensisijainen vaihtoehto vähennettäessä fossiilisten polttoaineiden käyttöä rautatieliikenteessä. Toisaalta erinäisistä perustelluistakin syistä sähköistetylläkään rataverkolla ei aina operoida kuitenkaan sähkövedolla, ja tältä osin sähkövedon käytön osuuden kasvattamiseen ei Väylävirastolla juuri ole keinoja.

Toimenpide R2 koskee akku- ja vetykäyttöisiä junia. Väylävirasto on valmis seuraamaan niiden teknologioiden ja saatavuuden kehittymistä, sekä tarkastelemaan akkukäyttöisten junien käyttöönottoa vaihtoehtona siellä, missä ratojen sähköistäminen todetaan kustannustehottomaksi tai käytännön syistä mahdottomaksi ratkaisuksi. Tavaraliikenteessä akkuteknologialla lienee parhaat edellytykset lyhyen matkan vaihtotyöliikenteessä, johon liittyy monia eri toimijoita Väyläviraston oman roolin ollessa vähäisempi. Esimerkiksi satamiin liittyvän vaihtotyöliikenteen käyttövoimaratkaisuisissa (esim. akkukäyttöisyyden vaatimissa latausratkaisuisissa ja niihin liittyvissä sähköliittymissä) on tärkeää huomioida synergiahyödyt raskaan tieliikenteen ja laivaliikenteen tarvitseman maasähkön kanssa.

Toimenpiteeksi R3 esitetään, että ratapihoja kehitettäessä varaudutaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluun. Vastuu toimenpiteestä on osoitettu ainoastaan Väylävirastolle. Väylävirasto toteaa, että toimenpide vaatii myös kuntien myötävaikutusta, sillä ratkaistavat kysymykset ovat myös vahvasti maankäytöllisiä. Pidemmälle menevissä varauksissa on myös kyettävä huomioimaan paremmin minkä tyyppiseen tulevaisuuden käyttövoimaan varaudutaan (esim. vetytankkauksen vaatimaan infraan vai esim. sähkölataukseen akkukäyttöisille junille).

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

-

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

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

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Toimenpiteessä V2 viitataan mm. CEF rahoitushakuun ja perustelutekstissä mm. entistä ympäristöystävällisempien jäänmurtajien suunnitteluun. Väylävirasto on hyödyntänyt ja aikoo jatkossakin hyödyntää EU-rahoitusta jäänmurron suunnittelussa ja kalustoinvestoinneissa.

Muita huomioita ohjelmasta:

Ohjelman lähtökohtina ovat kansalliset ja EU:n jakeluinfra-asetuksen tavoitteet. Ohjelmaluonnos on valmisteltu päivittämällä ja täydentämällä keväällä 2023 julkaistua ohjelmaa laajassa yhteistyössä liikennehallinnon virastojen ja keskeisten sidosryhmien kanssa.

Väyläviraston näkökulmasta merkittävimpiä ovat ne AFIR-asetuksen tavoitteet, jotka koskevat TEN-T-liikenneverkkoihin kuuluvia osia valtion maanteistä ja rautateistä.

Gröhn Jari