

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.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra on keskeinen osa liikennejärjestelmää, jonka kehittämisen on oltava pitkäjänteistä ja ennakoitavaa. Suomen ja EU:n asettamien liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää monia toimenpiteitä, joista keskeisimpiä ovat tieliikenteen ajoneuvokannan uudistaminen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittäminen.

Vaihtoehtoihin polttoaineisiin siirtyminen edellyttää, että käyttäjille on riittävästi lataus- ja tankkausasemia ympäri Suomea. Markkinaehtoisuus on ensisijainen lähtökohta kattavan asemaverkoston rakentamiselle, mutta on oltava valmius tukea verkoston rakentamista alueilla, joille asemat eivät rakennu markkinaehtoisesti. Kyse ei ole vain kuljetus- ja logistiikkayritysten mahdollisuuksista investoida vähäpäästöiseen kalustoon eri puolella maata vaan myös alueiden kyvystä houkutella teollisia investointeja. Erityisesti tämä koskee vedyn jakeluinfraa, jonka osalta ohjelman tavoite (T6) ja toimenpide (T6) korostavat EU-asetuksen mukaisen vaatimuksen täyttämistä.

Asetuksen mukainen tavoite koskee vain TEN-T ydinverkkoa, jolloin suurin osa maamme liikenneverkosta jäisi asemaverkoston ulkopuolelle tavoitteen täytyttyäkin. Kansallisessa ohjelmassa tulee esittää tavoitteet ja toimenpiteet vähintään myös TEN-T -kattavan verkon osalta.

Myös kaasuntankkausverkoston osalta, erityisesti paineistetun biokaasun osalta, uusien asemien sijoittelussa tulisi huomioida raskaan liikenteen vilkkaimmat reitit ja nykyisen nesteytetyn kaasun

asemaverkoston katvealueet. Erityisesti asemia puuttuu Itä- ja Pohjois-Suomesta. Esimerkiksi Pohjois-Karjalassa ei ole tällä hetkellä yhtään paineistetun kaasun tankkausasemaa. Merkittävä osa raskaan liikenteen kalustosta ajaa jatkuvasti samoja tiettyjä reittejä, joiden välittömään läheisyyteen jakeluasemien on sijoitettava. Asemien vikaherkkyys lisää riskejä. Puolikin vuorokautta kestävä toimintahäiriö aiheuttaa kertautuvia ongelmia kuljetusketjuissa. Siksi rakentamisessa on pyrittävä siihen, että asemia olisi tärkeimpien kuljetusreittien varsilla samalla alueella useampia.

Käyttövoimasiirtymän tarkastelussa tulisi huomioida nykyistä paremmin myös turvallisuusnäkökulma. Sähkönjakelun pitkään jatkuvissa häiriötilanteissa sähköistynyt autokanta voi olla suuri turvallisuus- ja huoltovarmuusriski. Tällaisessa tilanteessa esimerkiksi kehitettävät akkuvarastot voisivat mahdollistaa sähkönjakelua paikallisesti myös sähköautoille, tämä tulisi myös huomioida akkuvarastojen suunnittelussa ja sijoittelussa.

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

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Sähkövedon tulee olla rautatieliikenteessä perusratkaisu. Toimenpiteenä uusien sähköistämishankkeiden toteuttaminen ja selvittäminen on kannatettava. Sähköistämishankkeissa ei tulisi kuitenkaan keskittyä vain kuljetusketjujen alku- ja loppupäihin. Tärkeää olisi saada sähköistettyä myös ns. poikittaisyhteyksiä, jotka täydentävät rataverkon kokonaistoimivuutta ja lisäävät huoltovarmuutta. Pohjois-Karjalan kannalta kiireisimmät sähköistettävät rataosat ovat Joensuu-Kontiomäki ja Joensuu-Varkaus-Pieksämäki.

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

Myös sisävesiliikenteessä uudet vähäpäästöiset ja jäävahvistetut alukset sekä jäänmurto ovat oleellisia tavoitteita myös Vuoksen vesistöalueella, jotta

sisävesiliikenteen toimintaedellytykset kehittyvät positiivisesti ja liikennöintikausi saadaan ympärivuotiseksi. Tämä tulee ottaa huomioon ohjelman tavoitteissa ja toimenpiteissä.

Muita huomioita ohjelmasta:

-

Mahonen Sirpa
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto - Jyrki Suorsa, liikenneasiantuntia,
alueidenkäyttö- yksikkö