

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.

Pakettiautojen lisäksi myös kuorma-autojen lataus perustuu usein omiin latausasemiin ja kuljettajan omalataukseen. Kannatettavaa on ohjelmassa esitetty tuki omalatausasemille, jotka ovat yhteiskäyttöisiä sopimuksen varaisesti myös muille toimijoille.

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

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tieliikenteen päästövähennystavoitteissa on asetettu merkittävä rooli autokannan sähköistymiselle. Sähkön lisäksi tieliikenteessä fossiilille polttoaineille vaihtoehtoisia käyttövoimia ovat kuitenkin myös kaasu (metaani) ja vety. Vuonna 2022 suurin osa (98 %) tieliikenteen käyttämästä metaanista oli biometaania, ja sen osuus tulee edelleen lisääntymään. Liikennekäyttöön soveltuva biometaani on puhdistettua biokaasua, josta on poistettu suurin osa muista kaasusta kuin metaanista. Lisäksi tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä voidaan vähentää nestemäisellä biopolttoaineella ja tulevaisuudessa myös synteettisellä uusiutuvalla polttoaineella, jotka soveltuvat käytettäväksi polttomoottoreissa ja jaeltaviksi fossiiliseen polttoaineeseen sekoitettuna tai niiden sijasta.

Vaihtoehtoihin polttoaineisiin siirtyminen edellyttää, että käyttäjille on riittävästi lataus- ja tankkausasemia ympäri Suomea. Markkinaehtoisuus on ensisijainen lähtökohta kattavan asemaverkoston rakentamiselle, mutta on oltava myös 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 houkuttaa 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 kattavalle verkolle.

Käyttövoimasiirtymän tarkastelussa tulisi huomioida nykyistä paremmin myös turvallisuusnäkökulma. Sähkönjakelun pitkään jatkuvissa häiriötilanteissa sähköistynyt autokanta voi olla suuri turvallisuusriski.

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

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

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.

Siellä, missä ratojen sähköistäminen ei ole toimiva vaihtoehto, voidaan hyödyntää biopolttoaineita ja synteettisiä uusiutuvia polttoaineita. Myös akkusähköisiä junia on maailmalla jo jonkin verran käytössä. Vetykäyttöiset junat ovat pilotointivaiheessa.

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

-

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Lentoliikenteessä merkittävin rooli hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä on tällä hetkellä biopohjaisilla kestäville lentopolttoaineilla. Kestävät lentopolttoaineet soveltuvat sekoitettuna fossiiliseen lentopetroltiin nykyiseen kalustoon ja infrastruktuuriin. Kestävien lentopolttoaineiden, joita biopohjaisten polttoaineiden lisäksi voivat olla synteettiset polttoaineet, merkityksen odotetaan nousevan suureksi lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä. Uutta jakeluinfraa ja kalustoa vaativat vaihtoehtoiset käyttövoimat lentoliikenteessä ovat sähkö ja vety. Sähköllä on mahdollisuuksia kehittyä erityisesti lyhyiden yhteysvälien pienillä koneilla tehtävien matkojen ratkaisuksi. Vetylentäminen tarvitsee vielä tuotekehitystä yleistyäkseen. Pidemmällä aikavälillä sen roolin odotetaan muodostuvan merkittäväksi.

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

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Vesiliikenteessä Itämeren alueella energianlähteinä käytetään lähitulevaisuudessa todennäköisesti etenkin biopolttoaineita ja uusiutuvia synteettisiä polttoaineita, vetyä tai sähköä. Vesiliikenteen biopolttoaineita ovat muun muassa nesteytetty biometaani, biometanoli, ja biodiesel. Näitä polttoaineita voidaan pääosin hyödyntää jo olemassa olevalla kalustolla. Useita vaihtoehtoisia polttoaineita tutkitaan ja kehitetään parhaillaan alusliikenteen käyttöön. Joidenkin uusien polttoaineiden osalta laajamittaiseen kaupalliseen käyttöön on vielä matkaa. Uusiutuvien käyttövoimavaihtoehtojen ollessa vielä osittain kehitysasteella fossiilisella maakaasulla on keskeinen asema meriliikenteen puhtaampana käyttövoimana.

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:

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra on keskeinen osa valtakunnan 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 jakeluinfra kehittäminen.

Etelä-Karjalan liitto laati vuoden 2023 aikana yhdessä maakunnan kuntien ja kaupunkien kanssa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu- ja latausasemasuunnitelman Etelä-Karjalaan. Pidämme kuitenkin tärkeänä, että tavoitteita ja toimenpiteitä koskevat päälinjaukset tehdään koko valtakunnan tasolla. Selkeä kokonaiskuva antaa hyvän pohjan toimenpiteiden tarkempaan suunnitteluun ja täytäntöönpanoon niin seutu- ja kuntatasolla kuin yrityksissäkin.

On hyvä, että ohjelman tavoitteeksi on asetettu jakeluinfra kehittyminen pääasiassa markkinalähtöisesti. Henkilö- ja pakettiautojen sähköinen julkinen latausinfra kaupungeissa on kehittynytkin markkinalähtöisesti jo hyvin, mutta harvaan liikennöityjen alueiden ja raskaan liikenteen julkisen latausinfra kehittämiseen tarvitaan myös julkista tukea. Suuri tarve on julkiselle suurteholatausinfrale. Suuritehoisen latausinfra rakentumisen mahdollistamiseksi on tarpeen vahvistaa myös yhteistyötä sähkön siirtoverkkojen kehittämisessä.

Kaikkien vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta on tärkeää edistää kilpailua – toimijoilla on oltava useita vaihtoehtoja, joista valita sekä kaluston että käyttövoiman toimittaja.

Ohjelmassa on hyvin tunnistettu vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran sijoittamiseen liittyvä maankäytöllinen ongelma. Julkisen lataus- ja tankkausinfran sijoittaminen tulee todennäköisesti muodostumaan kaikkein suurimmaksi jakeluverkoston kehittämishaasteeksi tiheimmin asutuilla kaupunkiseuduilla, joissa on vaikea löytää sopivia sijainteja suurille lataus- ja tankkausalueille. Erityisesti raskaan liikenteen käyttövoimien jakeluinfra tarvitsee paljon tilaa, mikä edellyttää varautumista jo hyvissä ajoin etukäteen maankäytön suunnittelussa.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämisen rinnalla on tärkeää huolehtia myös nykyisen fossiilisten polttoaineiden jakeluinfran turvaamisesta, koska nykyisiä polttoaineita tarvitaan vielä pitkään. Kattava jakeluverkosto on tärkeä asukkaiden ja yritysten lisäksi viranomaisille, kuten pelastuslaitokselle ja poliisille.

Raskaan liikenteen päästövähennysten edistäminen edellyttää yhteiskunnan tukea uusia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankintaan sekä jakeluinfran kehittämiseen. Kaluston hankintahinnat ovat toistaiseksi varsin korkeita ja kaluston tehokas käyttö edellyttää kattavaa latausinfraa.

Nykyinen dieselkäyttöinen kuljetuskalusto tulee säilymään käytössä arviolta 10–15 vuotta. Konteissa ja perävaunuissa on paljon dieselkäyttöisiä lämmittimiä ja kylmäkoneita. Tarvitsemme toimivan ja kustannustehokkaan jakeluinfran perinteisille polttoaineille vielä pitkään.

Vetyliikenteen käynnistämiseksi on tarpeen tukea myös vetyajoneuvojen hankintaa – pelkkä vedyn tuotannon ja liikenteen tankkausasemien tukeminen ei riitä.

Jakeluinfraverkostoa kehitettäessä on otettava huomioon matkustajaliikenteen solmukohtat ja liityntäpysäköinti. Niihin tulee sijoittaa vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkaus pisteitä, mikä lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta osana matkaketjua.

Liikenteen käyttövoimasiirtymälle reunaehdot asetavat 1) uusien käyttövoimien saatavuus ja hinta, 2) kaluston (liikennevälineiden) uusiutumismuutos, joka määrittää uusien käyttövoimien kysyntää sekä 3) jakeluinfran rakentuminen. Vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoon liittyy myös uusia turvallisuusvaatimuksia käytössä, jakelussa ja varastoinnissa sekä käyttäjien koulutuksen tarpeita. Esimerkiksi vaihtoehtoisen polttoaineiden (kuten vety) pienempi energiatiheys on myös haaste toimivien teknologioiden kehityksessä erityisesti lento- ja vesiliikenteessä.

Jakeluverkoston kehittyminen vaatii useiden toimijatahojen yhteistä käsitystä ja toimintaa, jota olisi tehokkainta koordinoida aluetasolla. Maankäyttö on keskeinen osa toteutusta. Aluetasolla tulisi olla riittävästi välineitä ja koordinoiva toimijataho tehokkaan toimeenpanon varmistamiseksi.

Sikanen Satu
Etelä-Karjalan liitto

Tynkkynen Sonja
Etelä-Karjalan liitto