

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 analyysi kehityksestä sekä hyvin mietittyjä toimenpiteitä kehityksen edistämiseksi.

Vaihtoehtoihin polttoaineisiin siirtyminen edellyttää, että käyttäjille on riittävästi lataus- ja tankkausasemia koko maan alueella. Markkinaehtoisuus on hyvä lähtökohta kattavan asemaverkoston rakentamiselle, mutta jakeluverkoston rakentamisen tukemiselle tulee olla valmius 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 uusiutuviin energialähteisiin perustuvan vedyn jakeluinfraa, jonka osalta ohjelman korostaa EU-asetuksen mukaisen vaatimuksen täyttämistä. Asetuksen mukainen tavoite koskee vain TEN-T ydinverkkoa, jolloin suurin osa maamme liikenneverkosta jäisi asemaverkoston ulkopuolelle tavoitteen täytyttyä. Kansallisessa ohjelmassa tulee esittää tavoitteet ja toimenpiteet vähintään myös TEN-T kattavan verkon osalta.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tieliikenteen päästövähennystavoitteissa on asetettu merkittävä rooli autokannan sähköistymiselle. Sähkön lisäksi tieliikenteessä fossiilisille polttoaineille vaihtoehtoisia käyttövoimia ovat kuitenkin myös kaasu (metaani) ja vety. 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.

Kotilatausinfrastruktuurilla ja sen toteuttamisen kustannuksilla sekä toimivuudella on keskeinen rooli sähkökäyttöisten henkilöautojen määrän lisääntymisessä. Pohdittaessa yksityisen latausinfrastruktuurin tuen uudelleen käynnistämisen mahdollisuutta, tulee erityisesti ottaa huomioon, että hidas lataus (yön ylilataus) on usein riittävä tapa toimivan ja kustannustehokkaan latauksen mahdollistamiseksi.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien tarkastelu sopii hyvin käsiteltäväksi maakunnallisessa tai paikallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa sekä maakuntakaavaa yksityiskohtaisemmassa alueidenkäytön suunnittelussa, erityisesti kuntakaavoituksessa. Kainuun liitto toteaa, että vaihtoehtoisten käyttövoimien tarkastelu yleispiirteisessä maakuntakaavoituksessa, ottaen huomioon valmisteilla oleva alueidenkäyttölain valmistelu, jossa maakuntakaavan yksityiskohtaisuutta ja oikeusvaikutuksia osana alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää ollaan keventämässä, ei ole lähtökohtaisesti oikea väline ohjaamaan jakeluinfraktuurin sijoittumista. Tarpeellista lienee kuitenkin pohtia, voidaanko koko maakuntakaava-alueetta koskevilla yleismääräyksillä edistää asiaa.

Käyttövoimasiirtymän tarkastelussa tulisi huomioida nykyistä paremmin myös turvallisuusnäkökulma. Sähköistynyt autokanta voi olla suuri turvallisuusriski sähkönjakelun pitkään jatkuvissa häiriötilanteissa. Lisäksi jakeluinfraktuurin, erityisesti suurteholatausasemat, tarkkaan sijaintiin liittyvä avoin tieto erilaisissa tietojärjestelmissä voi muodostua sen toimintavarmuuteen liittyväksi riskiksi.

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

-

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Rataverkon sähköistys tulee olla raideliikenteessä lähtökohtana ja perusratkaisu vähennettäessä fossiilisten polttoaineiden käyttöä, sillä sähköistämisen jatkaminen maan rataverkolla ei edellytä investointeja uuteen muun käyttövoiman jakeluverkostoon tai uuteen junakalustoon. Toimenpiteenä uusien rataverkon sähköistysten selvittäminen ja toteuttaminen on hyvä ja kannatettava asia. Tärkeää on sähköistää myös maan rataverkon sähköistämättömiä rataosuuksia, jotka ovat maan rautatieliikennejärjestelmän kokonaisuuden toimivuuden kannalta merkittäviä yhteyksiä. Sähköistystä edellyttäviä, elinkeinoelämän kuljetusten kannalta merkittäviä rataverkon yhteysvälejä ovat muun muassa Kontiomäki-Pesiökylä ja Kontiomäki-Vuokatti-Joensuu.

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 kestävillä 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. Sähköllä on mahdollisuuksia kehittyä erityisesti lyhyiden yhteysvälien pienillä koneilla tehtävien matkojen ratkaisuksi. Maakuntalentokentillä voi olla tulevaisuudessa merkittävä rooli sähkölentämisen kehittämisessä. Maakuntalentokenttien säilyminen osana maan lentoasemaverkostoa ja liikennejärjestelmää tulee varmistaa myös tästä syystä. Vety käyttövoimana lentoliikenteessä lienee merkittävä tulevaisuuden ratkaisu, mutta se edellyttää vielä pitkäjänteistä kehittämistä sekä jakeluverkon ja turvallisuusnäkökohtien huomioimista.

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

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Muita huomioita ohjelmasta:

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien tarkastelu ja jakeluinfraohjelman laatiminen on tarpeellinen toimenpide valtion liikennehallinnolta. Ohjelman päivittämiseen säännöllisin väliajoin on tarpeellista varautua.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuri on keskeinen osa maan 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 jakeluinfrastrukturin kehittäminen.

Kehittämisen tavoitteita ja toimenpiteitä koskevat päälinjaukset on tärkeää tehdä valtakunnan tasolla. Selkeä kokonaiskuva antaa hyvän lähtökohdan toimenpiteiden tarkempaan suunnitteluun ja täytäntöönpanoon niin seutu- ja kuntatasolla kuin yrityksissäkin.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämisen rinnalla on tärkeää huolehtia myös nykyisten fossiilisten polttoaineiden jakeluinfran turvaamisesta, koska nykyisiä polttoaineita tarvitaan vielä pitkään. Kattava jakeluverkosto on tärkeä huoltovarmuuden, asukkaiden ja yritysten lisäksi erilaisille viranomaisahoille.

Liikenteen käyttövoimasiirtymälle reunaehdoja asettavat uusien käyttövoimien saatavuus ja hinta, kaluston (liikennevälineiden) uusiutumismuutos, joka määrittää uusien käyttövoimien kysyntää sekä jakeluinfran rakentuminen. Vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoon liittyy myös uusia turvallisuusvaatimuksia käytössä, jakelussa ja varastoinnissa sekä käyttäjien koulutuksen tarpeita.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastrukturin suunnittelussa ja toteuttamisessa on tärkeää hyödyntää olemassa olevia jakeluinfrastrukturin palvelurakenteita.

Kainuun liitto Kirjaamo
Kainuun liitto - Alueidenkäyttö/suunnittelujohtaja Sanna Schroderus,
maankäyttöasiantuntija Martti Juntunen