

Asia: VN/31178/2023

## **Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Tieliikenteen kuvaus sekä analyysi kehityksestä ovat pääosin hyviä ja asianmukaisia. Jotkut seikat vaativat kuitenkin huomiota ja tarkennuksia.

Sähkökäyttöisten henkilöautojen ajoneuvokannan on arveltu kehittyvän melko tasaisesti (kuva 4). Arvioinnissa ei ole otettu huomioon, että autonvalmistajille asetetut päästörajat kiristyvät vuosina 2025 ja 2030, mikä voi aiheuttaa tarjontapaineen noustessa piikin sähkökäyttöisten henkilöautojen myyntiin ja autokannan nopeampaan uusiutumiseen. Samoin lataushybridien päästömittausten (WLTP) mahdollinen kiristäminen ja hinnannousu sekä EU:n liikennepolttoaineiden vuonna 2027 tai 2028 alkava päästökauppa tulevat kirittämään muutosta. Pitkällä aikavälillä sähkökäyttöisten ajoneuvojen kanta voi hyvin toteutua esitetystä laajuudesta. Ajoneuvokannan kasvupyrähdyksiin tulisi varautua esimerkiksi latausinfrastruktuurien avulla erityisesti alueilla, joilla markkinaehtoinen rakentaminen ei riittävän nopeasti toteudu. Kaupunkiseuduilla henkilöautojen sähkölataus toteutuu markkinaehtoisesti, kuten ohjelman luonnoksessa todetaan.

Etelä-Pohjanmaan liitto haluaa muistuttaa, että selvityksen alussa on todettu tehtävänannon pohjaavan Orpon hallitusohjelmaan kirjaukseen, jossa mainitaan, että ”Yhdessä elinkeinoelämän kanssa laaditaan toimenpideohjelma vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiselle pääväylillä.” Tässä selvityksessä on käsitelty tieliikenteen tilannetta kattavasti TEN-T -verkolla ja vähemmän kattavasti muulla verkolla. Kaikki nykytilaa kuvaava karttamateriaali sisältää vain havainnot TEN-T-verkolla. Osin TEN-T-verkko ja pääväyläverkon tieverkko osuvat yksiin, mutta monin paikoin TEN-T verkon rinnalla ja osin sitä tärkeämpänä on pääväyläverkko, joka perustuu aiemmin hahmoteltuun raskaan liikenteen runkoverkkoon.

Etelä-Pohjanmaalla valtatie 3 jatkeena toimiva valtatie 19 on esimerkki erittäin vilkkaasti liikennöidystä ja merkityksellisestä raskaan liikenteen yhteydestä. Esitysmateriaaleissa ja toimenpiteiden priorisoinnissa ei tule sivuuttaa pääväyläverkkoa.

## Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tavoite T2: Mainittu tavoite voidaan asettaa. On kuitenkin huomattava, että kuntakeskusten välinen etäisyys voi olla yli 60 km. Jos niiden väli on hyvin vähäliikenteinen, ei tieyhteyden varrelle ole järkevää rakentaa latauspistettä. Jos tavoitteesta halutaan tehdä tavoitettavissa oleva, sitä voisi esimerkiksi pudottaa koskemaan 95 %:a päätieverkkoa.

Tavoite T3: Raskaan liikenteen tavoite tulee ulottaa TEN-T verkon lisäksi pääväyläverkolle sekä mahdollistettava rahoitushaku myös näiden yhteyksien varsille suunnitellulle vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus-/kaasujakeluinfralle. Lisäksi tukirahoitusta tulee olla mahdollista hakea myös erityisin perustein muille tieyhteyksille. Perusteena voisi olla esimerkiksi raskaan liikenteen suuri osuus liikenteestä tai elinkeinoelämän ja teollisuuden erityistarpeet.

Toimenpide T1: Selvitysluonnoksessa ehdotetaan, että käytettävissä olevaa kansallista infrastruktuurin rakentamistukea ohjattaisiin raskaan liikenteen yleisesti saatavilla oleville latauspisteille ja vedyn tankkausasemille jakeluinfra-asetuksen vaatimusten täyttämiseksi. Mahdollisuuksien mukaan tuetaan nesteytetyn metaanin tankkausasemaverkoston rakentamista. Tuen tulisi olla teknologianeutraali. Sähkö, (bio)metaani ja vety tulisi mainita samassa toimenpiteen listassa. Mikäli biometaanin suora tukeminen ei ole mahdollista, voidaan tukea ohjata myös kunnille jakeluverkon kehittämiseen esimerkiksi kaavoitustyön tukemiseen suunnatun hankerahoituksen kautta (Traficommin tukihaut).

Toimenpide T14: Sähköverkon kehittämisen lisäksi olisi hyvä huomioida myös latauskenttien sähkövarastot. Toimenpiteeseen tulisi lisätä maininta ”Tuetaan kapasiteetin varmistamiseksi kehitettäviä ratkaisuja, kuten sähkövarastoja latauspaikkojen yhteyteen”.

Toimenpide T18: Hankkeen tulisi olla avoin myös muille kunnille, jotta kehittyvät kunnat ja potentiaalisimmat jakelupistepaikkakunnat pääsevät mukaan kehitystyöhön. Esimerkiksi Seinäjoki on logistiikan ja monien ratojen ja valtateiden solmupiste. Valtatien 3 on merkittävä ruokatie, jonka vt3/vt19 on yksi maakunnan potentiaalisimpia vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon pisteitä.

Toimenpiteen toteutuksessa on huomioitava, että MAL-kuntien toimintaympäristö ja kuljetustarpeet esimerkiksi pääkaupunkiseudulla poikkeavat maakuntien tilanteesta. Sen vuoksi saadut opit eivät kaikilta osin ole monistettavissa muihin kuntiin. Mikäli ryhmän toimintaa ei voida laajentaa, vähintään tiedon jakamista myös muille kasvualueille sekä logistiikkareittien varsien kunnille tulee tehdä aktiivisesti.

Toimenpide T19: Viestinnän keinoja ei ole selvitysluonnoksessa avattu. Viestintää kannattaa tehdä monella tavalla ja monille kohderyhmille. Sähköisen ja kirjallisen viestinnän lisäksi laajentuvasta lataus-/tankkausverkostosta voidaan viestiä myös asianmukaisin liikennemerkein.

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

Selvitysluonnoksessa todetaan, että sähköistämättä on pääasiassa vähäliikenteisiä rataosuuksia. Tässä yhteydessä olisi hyvä mainita myös merkittävimmät sähköistämättömät TEN-T-verkon ulkopuoliset rataosat. Niin kutsutun Haapamäen tähden yhteyksistä Orivesi-Haapamäki ei ole tavaraliikenteen osalta vähäliikenteinen. Seinäjoki—Haapamäki—Jyväskylä-yhteyden kautta kuljetetaan merkittävä määrä raakapuuta ja radan varrella on kaksi raakapuuterminaalia. Lisäksi mainituilla rataosilla kulkee henkilöliikennettä.

Sivulla 80 on mainittu, että kuljetuksen lähtö- tai määränpään sähköistämättömyys voi tehdä kuljetuksesta taloudellisesti kannattamattoman. Veturinvaihto saattaa myös hankaloittaa ja hidasta kuljetusta. Sama tilanne on myös silloin, kun sähköistämätön rataosa osuu keskelle kuljetusketjua. Sähköistämällä kaikki tavaraliikenteen rataosat voidaan ratakuljetusten kokonaisvolyyymiä nostaa ja mahdollistaa monipuoliset tavaraliikenteen kuljetukset.

Selvitysluonnoksessa todetaan, että sekä vedyn että akkukäyttöisten junien osalta myös riittävä jakeluinfran varmistaminen vaatisi investointeja ja ne olisi varmistettava ennen kaluston hankkimista. Akkukäyttöiset junat tulisivat liikennöimään sähköistämättömille rataosuuksille dieselkaluston tilalle. Myös ratojen sähköistäminen vaatii investointeja. Toisaalta sähköistämisen myötä tarve investoida erilliseen dieselkalustoon (veturit ja kiskobussit) vähenee, mikä mm. tehokkaamman kaluston käytön myötä vähentää kustannuksia.

### **Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

Toimenpiteen R1 tekstiä olisi hyvä muokata niin, että sähköistämistä edistetään kaikilla kuljetusketjuilla, joissa on sähköistämättömiä osuuksia riippumatta siitä, missä kohdin kuljetusketjua sähköistämätön osuus sijaitsee.

Toimenpiteen perusteluissa on maininta, että sähköistämättömät rataosuudet Suomen rataverkolla ovat harvaan liikennöityjä. Tässä harvaan liikennöidyllä tarkoitetaan vähäliikenteistä. Kuten yllä on mainittu, kaikki sähköistämättömät rataosuudet eivät ole vähäliikenteisiä. Vähäliikenteiselle rataosalle on tavaraliikenteessä asetettu tonniraja, mutta monella tavaraliikenteen kannalta vähäliikenteisellä rataosalla on myös henkilöliikennettä, mikä nostaa niiden kokonaisliikenteen ja merkityksen pois vähäisestä.

Selvitysluonnoksessa on todettu, että Suomen olosuhteisiin akkumoottorijunia ei myöskään ole toistaiseksi tarjolla. Tässä yhteydessä olisi hyvä myös todeta, että akkumoottorijunien tekniikka kehittyy nopeasti. Norja on ottamassa kalustoa käyttöön ainakin yhdellä merkittävällä rataosalla. Akkutekniikkaa on ollut käytössä ajoneuvopuolella Suomessa useiden vuosien ajan. Sähkötekniikka moottoreineen on tuttua jo sähköjunakalustosta. Mahdolliset haasteet rungossa ja korissa eivät varsinaisesti johdu akkutekniikasta. Lisäksi valmistajilla saattaa olla jo valmiina tai helposti räätälöitävissä pohjosiin olosuhteisiin sopivaa akkukalustoa.

Toimenpide R3: Kun ratapihoja kehitettäessä varaudutaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluun, olisi samassa yhteydessä hyvä selvittää mahdollisuuksia toteuttaa ratkaisuja, joita voidaan hyödyntää raideliikenteen lisäksi myös tieverkon raskaan liikenteen kuljetuksissa.

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

-

#### **Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

Lehtoliikenteen toimenpiteiden suunnittelussa on hyvä muistaa myös lentokentät, joissa on lentotoimintaa ja mahdollisesti säännöllistä rahtilentotoimintaa mutta ei säännöllistä henkilöliikennettä. Toimenpiteillä ei tule vaikeuttaa tällaisten kenttien toimintaa tai asettaa niitä muita kenttiä heikompaan asemaan.

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

-

#### **Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

-

#### **Muita huomioita ohjelmasta:**

Etelä-Pohjanmaan liitto on yhteistyössä Pohjanmaan liiton kanssa toteuttanut raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien selvityksen. Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakuntien alue on raskaan liikenteen kuljetusten osalta keskeinen ja alueella sijaitsee lukuisia kuljetuksia synnyttäviä toimintoja. Alue tarjoaa myös hyvät lähtökohdat vaihtoehtoisten käyttövoimien (sähkö, biokaasu ja vety) tuotannolle ja käytölle raskaassa liikenteessä.

Selvityksen osana haasteltiin alueen suurimpien yritysten edustajia sekä toteutettiin yrityskysely. Yrityksissä sähkö nähtiin potentiaalisena käyttövoimana vakiintuneissa kuljetuksissa ja kaupunkijakelussa. Suurimmat esteet sähkökaluston käyttöön liittyvät kaluston hintaan, lyhyeen toimintasäteeseen (täysperä- vaunu- ja puoliperävaunuyhdistelmät), latausinfraan puuttumiseen ja pitkään latausaikaan.

Biokaasukaluston koettiin olevan jo nykyisin riittävän kehittyneenä logistiikan kilpailukyvyyn kannalta. Biokaasun jakeluinfra on jo nykyisin saatavilla alueella ja tämänhetkisten tietojen mukaan biokaasun jakeluinfrastruktuuri tulee kehittymään entisestään 2020-luvun aikana. Biokaasu muodostaa vaihtoehtoisista käyttövoimista varmimman vaihtoehdon monelle kuljetusyrittäjälle Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan alueella, sillä alueella on paljon pitkän matkan tai alemman tieverkon kuljetuksia, joihin sähkö ei ole vaihtoehto. Biokaasuun siirtymisessä yrittäjiä huolettavat kuitenkin tankkausasemien toimintavarmuus.

Vety nähtiin potentiaalisena käyttövoimana tulevaisuudessa ja vahvana kilpailijana biokaasun rinnalla, mutta vasta keskimäärin noin viiden vuoden kuluttua. Tekniikan ei kuitenkaan toistaiseksi koeta olevan riittävän pitkällä, jotta käyttö voisi yleistyä lähivuosina. Käytön yleistyminen vaatii myös kilpailukykyisemmän kustannustason muihin käyttövoimavaihtoehtoihin verrattuna.

Selvityksessä todettiin, että kunnilla on merkittävä rooli liikenteen käyttövoimien uudistamisessa, sillä kunnat toimivat jakeluinfrastruktuurin kehittämisen mahdollistajana. Tarvittavat alueet ovat laajoja ja niiden on sijaittava keskeisesti pääväyliin nähden. Kuntien tehtävä on tuoda raskasta kalustoa palvelevan jakeluinfran sijaintien suunnittelu kiinteäksi osaksi seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua ja kaavoitusta. Tämän takia on tärkeää, että kunnat ovat etupainotteisesti mukana luomassa puitteita jakeluinfran syntymiselle. Kuntia tulee tukea kehittämistyössä.

Jakeluinfran kehittämiseksi asetettiin lähivuosien tavoitteet:

- 1) Jakeluinfraa kehitetään etupainotteisesti ja siitä hyvin tiedottaen, mikä mahdollistaa nopeasti investoinnit vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävään raskaan liikenteen kalustoon.
- 2) Vaihtoehtoisten käyttövoimien tankkaus- ja jakeluinfraa on kattavasti ja hyvissä sijainneissa.
- 3) Jakeluinfran laajuus täyttää AFIR-asetuksen vaatimukset (Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan alueella on vähintään 4 raskaan liikenteen latauspoolia vuoteen 2030 mennessä)
- 4) Jakeluinfran toteuttamisen prosessit ja vastuut ovat selkeitä, jotta vähintään tavoiteverkon sijainnit jakeluinfralle pystytään toteuttamaan.
- 5) Tankkaus- ja latauspalvelut sekä niiden suunnittelutilanteet löytyvät helposti nettipalvelun avulla

Selvityksen lopputuloksena laadittiin kuusikohtainen toimenpideohjelma (kohtien sisältö avataan laajemmin selvityksessä):

- 1) Toteutetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran tavoiteverkko 2030 ja pidemmän aikavälin visio. (vastuutahona kunnat)
- 2) Raskaan liikenteen jakeluverkon ja maankäytön suunnittelu tehdään tiiviissä yhteistyössä. (vastuutahona kunnat)
- 3) Käynnistetään kuntakohtaiset selvitykset jakeluinfran tarkemmista sijainneista. (vastuutahona kunnat)
- 4) Laaditaan toteutusprosessit biokaasun, sähkön ja vedyn jakeluinfran toteutukselle. (vastuutahona kunnat)

5) Tieto alueen jakeluinfrasta löytyy käyttäjille helposti. (vastuutahona palveluntuottajat, ELY-keskus ja kunnat)

6) Jatketaan ja laajennetaan käynnistynyttä yhteistyötä ja vuorovaikutusta. (vastuutahona Ylimaakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä)

Selvitys Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkoston kehittäminen löytyy sivulta <https://eplitto.fi/kayttovoimaselvitys/>

Väyläviraston selvitysluonnoksessa mainitaan suunnittelutahona maakunnat ja työkaluna niiden liikennejärjestelmäsuunnitelmat. Voidaan myös pohtia, olisiko maakuntakaavoituksella jonkinlainen rooli raskaan liikenteen jakeluverkon suunnittelussa. Lisäksi maakunnat laativat nyt omia raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien selvityksiä. Esimerkiksi viisi Länsi-Suomen kuudesta maakuntaliitosta on laatinut tai laatimassa maakuntatasoisia suunnitelmia. Näistä maakunnallisista selvityksistä olisi hyvä myös laatia maakuntien ja Väyläviraston yhteistyöllä koontityö.

Etelä-Pohjanmaan kannalta keskeiset ja potentiaalisimmat vaihtoehtoisten käyttövoimien alueemme sijaitsevat Kurikan Jalasjärvellä (vt3/vt19) ja Seinäjoki (vt18/vt19/kt67). Lisäksi keskeisiä raskaan liikenteen kuljetusreittejä ovat itä-länsisuuntainen valtatie 18 sekä pohjois-eteläsuuntainen kantatie 66 liitännäisyhteyksineen. Tuon yhteyden merkittävä solmu sijaitsee Kuortaneella.

Etelä-Pohjanmaalla ajankohtainen aihe on myös Seinäjoki-Haapamäki-Jyväskylä/-Tampere tulevaisuuden henkilö- ja tavaraliikenne. Rataosille ollaan laatimassa sähköistämisen tarveselvitystä, mutta sähköistämisen lisäksi myös muita vaihtoehtoja on nostettu esiin. Dieselkäyttöiselle kiskobussiliikenteelle tulisi 2030-luvulla löytää korvaava, ilmastoystävällinen vaihtoehto. Yhteysväli toimii sekä henkilöliikenteen matkaketjujen että tavaraliikenteen kuljetusketjujen osana ja vaikuttaa sitä kautta liikennemääriään ja kokoaan suuremmin liikenteen päästöihin.

Suomen tulee jatkaa EU-vaikuttamista biometaanin tukemisen puolesta erityisesti raskaan liikenteen kuljetuksissa. Kypsällä ja käyttökelpoisella tekniikalla voidaan saada välittömiä päästövähennysvaikutuksia. Suomen tulisi hyödyntää EU-vaikuttamisessa sitä tosiseikkaa, että Gasumin siirtyessä kokonaan pois fossiilisen kaasun jakelusta kaikki Suomessa myytävä kaasu on päästöneutraalia. Suomi voisi halutessaan kieltää fossiilisen liikennekaasun myynnin (tieliikenteessä), millä voitaisiin saada EU:n suunnalta kansallista liikkumavaraa liikenteen päästölaskennassa.

