

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

Lapin liitto kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto ja esittää huomioitavaksi seuraavia erityisesti tieliikenteeseen liittyviä asioita:

Ohjelmaluonnoksessa on esitetty maakuntien liitoille alueidenkäyttöä koskeva toimenpide T3 (sähkö, vety, metaani):

Huomioidaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran tarpeet alueidenkäyttöä koskevan lainsäädännön uudistustyössä, liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sekä valtion ja suurimpien kaupunkiseutujen välisissä maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksissa. Mahdollistetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran syntyminen raskaan liikenteen taukopaikoille. Pidetään jakeluinfra-asioita esillä alueidenkäyttöä koskevassa yhteistyössä.

Toimenpiteen perustelu ja tausta:

Eryityisesti raskaan liikenteen latauskentät vaativat merkittäviä maankäytöllisiä varauksia ja kilpailevat vilkkaimmin liikennöidyillä seuduilla muun maankäytön kanssa, minkä vuoksi ne on otettava soveltuvin osin kiinteäksi osaksi seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmän ja alueidenkäytön suunnittelua. Metaanin ja vedyn tankkausasemien riittävät suojaetäisyydet edellyttävät myös huomiointia.

Maanomistaja, jonka päätöksiä jakeluinfran rakentuminen edellyttää, voi olla niin valtio, kunta kuin yksityinenkin taho. Lataus- ja tankkausasemien lopulliset sijaintipaikat ja käytettävät alueet

ratkaistaan kaavoituksessa, mutta liikennejärjestelmän suunnittelulla on keskeinen rooli sopivien paikkojen tunnistamisessa.

Raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittäminen tulee kytkeä raskaan liikenteen taukopaikkaverkoston kehittämiseen. Taukopaikkaverkoston ja jakeluinfran yhdistämisellä on saavutettavissa synergiaetuja käyttäjille, mutta samalla se myös mahdollistaa maankäytön tehostamisen.

Lapin liiton näkemyksen mukaan maakuntien rooli on tunnistettu ohjelmaluonnoksessa hyvin. Maakuntakaavoituksessa latausinfraa voidaan osoittaa yleispiirteisellä tarkkuudella, joka tarkentuu yleis- ja asemakaavoituksella. Maakuntakaavoissa ja maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa voidaan antaa esimerkiksi suunnittelumääräyksinä yleisiä tavoitteita jakeluinfran kehittämiseksi. Maakuntakaavoissa voidaan osoittaa myös alueita.

Lisäksi on keskeistä tarkastella jakeluinfraa kiinteässä ja vuorovaikutteisessa yhteistyössä yhdessä Ruotsin ja Norjan kanssa. Kansallisessa jakeluinfraohjelmaluonnoksessa on hyvä tunnistaa jakeluinfran merkitys myös huoltovarmuuden kannalta, jossa korostuu yhteydet erityisesti valtatie 21 osalta Norjaan.

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

-

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

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

-

Muita huomioita ohjelmasta:

Lappi on harvaanasuttu ja pitkien etäisyyksien alue

Lapin liitto haluaa tuoda esiin Lapin alueen erityispiirteitä ohjelmaluonnoksen jatkotyössä huomioitavaksi. Lappi on maantieteellisesti laaja alue, tieverkosto on harvaa ja etäisyydet ovat pitkiä. Kulkutapajakaumaan vaikuttavia alueellisia erityispiirteitä ovat lisäksi haastavat talviolosuhteet sekä joukkoliikennepalveluiden rajallisuus: paikallisen liikkumisen osalta joukkoliikennepalveluiden tarjonta on keskittynyt lähinnä suurimpiin kaupunkeihin sekä matkailu- ja turistikeskuksiin. Kaukoliikenteen bussiyhteyksiä on suurimpiin keskuksiin sekä matkailukohteisiin. Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisen mahdollisuudet julkisen liikenteen keinoin ovat Pohjoisen alueella muuta Suomea heikommat. Vaihtoehtoisia kulkumuotoja on vähän, liikkuminen alueella on pitkälti riippuvaista henkilöautoliikenteestä. Vaihtoehtoiset käyttövoimat ovat tehokkain liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisen keino alueella. Lataus- ja jakeluinfrastruktuurin yleistymistä tulisi mahdollistaa aktiivisesti myös niillä alueilla, joille se ei synny markkinaehtoisesti. Yleisesti pohjoisemmilla ja muilla harvemmin asutetuilla alueilla latausverkoston kattavuus on heikompaa kuin tiheimmillä kaupunki- ja taajamaverkostoseuduilla, joissa asukas- ja liikennemäärät luovat osaltaan suurempaa käyttäjäpotentiaalia. Harvaan asutuilla alueilla on kuitenkin huomattavia alueellisia eroja latausverkon kattavuudessa mm. matkailun tuottaman liikenteen vuoksi. Latauspisteverkoston kehittymiseen vaikuttaa lisäksi sähköautokannan yleistyminen, mikä on Lapissa ollut muuta Suomea hitaampaa.

Lapissa matkailu on tärkeä elinkeino ja sen vaikutus alueelliseen talouteen merkittävä. Alueelle sijoittuu useita hiihtokeskuksia sekä matkailukohteita, joihin kohdistuu merkittävästi sekä maan sisäistä että rajat ylittävää liikennettä. Kehityssuunnan odotetaan vain vahvistuvan tulevaisuudessa. Koska alueen tieverkko on harvaa, matkailukohteisiin pääsemiseksi käytetään paljon myös alempaa tieverkkoa. Matkailu kuormittaa liikennejärjestelmää sesonkiaikoina; matkailun tuottama liikenne on kausiluontoista ja aiheuttaa lisäksi selkeää viikonpäivävaihtelua liikennemääriin. Esimerkiksi majoituksen vaihtopäivänä liikennettä on selvästi keskimääräistä vuorokausiliikennettä enemmän. Liikkuvuuden varmistaminen sähköisillä ajoneuvoilla on tärkeää. Verkollisesti kattavan latauspisteverkoston toteuttaminen varmistaa matkailijoiden liikkuvuuden myös sähköisillä ajoneuvoilla nykyisten polttomootoriautojen ohella.

Lappiin on varmistettava julkisten pika- ja suurteholatauspisteiden verkosto riittävin etäisyyksin. Alueen pitkät välimatkat haastavat erityisesti talviolosuhteiden aikana, jolloin kylmyys lyhentää sähköautojen ajomatkaa. Lapin alueen ominaispiirteiden vuoksi on myös hyvä huomioida mahdolliset hätätilanteet ja laatia valmiit toimintasuunnitelmat ja -ohjeet esimerkiksi tilanteisiin, joissa auton akku tyhjenee. Pitkät etäisyydet ja kylmät olosuhteet aiheuttavat autoilijoille riskejä, joihin varautuminen on selvitettävä viranomaisten taholta. On myös selvitettävä opastuksen ja teiden varsilla tarjottavan tiedon tarvetta sekä kehittämisen mahdollisuuksia esimerkiksi tilanteissa, joissa seuraavalle latausasemalla on yli 100 km matka.

Latauspisteverkoston kehittämisessä sekä tilan osoittamisessa myös hitaamman latauksen pisteille on Lapin alueella huomioitava monipuolisesti kunta-, maakunta- ja maarajat ylittävä liikenne. Esimerkiksi matkailuliikenteen kannalta julkisen pika- ja hidaslatausverkoston lisäksi on tärkeää mahdollistaa autojen hidaslataaminen myös hotellien sekä vuokrattavien vapaa-ajan asuntojen yhteydessä. Toimintavarmuuden näkökulmasta on lisäksi varmistettava, että latausasemille löytyy vaihtoehtoja myös samoilta maantieteellisiltä alueilta.

Sähköautojen latauspisteiden kattavuus on varmistettava myös Lapissa

Vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistyminen tieliikenteessä vaatii investointeja sähköautojen latausasemiin ja kaasun tankkausasemiin. Pitkämatkaisen täyssähköhenkilö- ja pakettiautoliikenteen käyttämä julkinen pikalatausasemaverkosto on kehittynyt nopeasti viime vuosina ja mahdollistaa täyssähköautolla liikkumisen myös Lapissa. Kuitenkin suuressa osassa Pohjois-Lappia latausasemaverkosto on vielä harva.

Tarkasteltaessa julkisen latauspisteverkoston kattavuutta esimerkiksi valtatiellä 21 latauspisteiden katvealueita muodostuu Muonio-Kilpisjärvi-välille. Kohti etelää tultaessa puutteita on Rovaniemeltä Kittilän (kt79), Kuusamon (kt81) sekä Pudasjärven suuntaan (kt78). Kuusamo-Rovaniemi välinen kantatie 81 palvelee mm. Rukan ja Hossan kansallispuiston matkailijoita. Muita työvoiman ja matkailun kannalta keskeisiä yhteysvälejä ovat mm. Kemijärvi-Sodankylä-Kittilä (vt5/kt80) sekä maantie 955 Kittilästä Inariin.

Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran ja niitä käyttävän ajoneuvokannan kehitys ovat tiiviissä kytköksessä toisiinsa. Molempia on edistettävä rinnakkain. Lapissa julkisen suurteholatauksen rooli osana latauspisteinfrastruktuuria korostuu pitkien välimatkojen takia. Tieverkon itäisimmillä ja pohjoisimmilla osilla on kuitenkin heikot edellytykset suurteholatauksen markkinalähtöiseen kehittymiseen sekä alhaisten liikennemäärien että pitkien etäisyyksien näkökulmasta. Lapissa esiintyy myös laajalti metsä- ja tunturierämaita, missä olemassa olevaa infrastruktuuria ei alueen halki kulkevan tien lisäksi juuri ole ja liikennemäärät ovat hyvin alhaisia, jolloin potentiaalisten sijaintien löytyminen on haastavaa. Lisäksi kehittämistyössä on huomioitava yleisesti tunnistetut pullonkaulat, kuten latauspistetoiminnan kannattavuus, sähköverkon mitoitus, julkinen rahoitustuki ja lupakäytännöt, maksujärjestelmät ja yhteistyö.

Raskas liikenne kasvaa Lapissa

Lapin vahvoja elinkeinoja matkailun lisäksi ovat kaivos-, metalli- ja metsäteollisuus. Tulevaisuudessa myös puhtaan siirtymän kuljetuksien (akkuteollisuus, tuulivoima, vetyteollisuus) odotetaan lisääntyvän Lapissa. Kaivos- ja metsäteollisuuden mahdolliset uudet investoinnit muodostavat merkittäviä uusia kuljetusvirtoja pääteille, ja etenkin puunhankinnassa myös alemmalle tieverkolle ja yksityisteille. Pohjoisen alueen tiekuljetuksille on ominaista, että alemmalla tieverkolla on muuta Suomea merkittävämpi rooli yritysten kansainvälisissä kuljetuksissa, koska alueen valta- ja kantatieverkko on harvempaa.

Viime vuosina korjausvelka on Lapin alueella lisääntynyt, vaikkakin yksittäisinä vuosina sen kasvua on saatu taitettua. Esimerkiksi etenkin vähäliikenteisimmillä teillä joudutaan usein turvautumaan päällysteen uusimisen sijaan päällysteen paikkaamiseen. Tieverkon kehittäminen ja erityisesti alemman tieverkon kehittäminen edellyttäisi merkittävää tasokorostusta perusväylänpidon rahoitukseen. Kunnossapidon toimenpiteiden kohdentamista ja niiden vaikuttavuuden maksimointia varten alempaa tieverkkoa on syytä priorisoida.

Raskaan liikenteen määrä on kasvanut pääteillä melko tasaisesti, esimerkiksi Kittilässä kt80/kt79 risteävillä osuuksilla, Rovaniemen keskustaajaman alueella (vt4), Kemin ja Tornion satamiin johtavilla yhteyksillä Kemi/Keminmaa sekä Pellossa keskustaajaman alueella vt21 osuuksilla. Huonokuntoisen tai erittäin huonokuntoisen tieverkon osuus Lapissa oli Väyläviraston (2023) tietojen mukaan 16 % koko Lapin tieverkosta. Palvelutasopuutteiden määrä Lapin pääväylillä on merkittävää. Puutteita esiintyy esimerkiksi valtatiellä 21 välillä Tornio-Kilpisjärvi, valtatiellä 4 Rovaniemi-Inari-välillä ja valtatiellä 4/29 Oulu-Kemi-Tornio-välillä. Mainitut palvelutasopuutteet koskevat alle 80 km/h nopeusrajoituksia, mikä johtuu reittien varrella sijaitsevista taajamista, tienvarsiasutuksista ja liittymistä.

Ohjelmaluonnoksen mukaan uusien käyttövoimien jakeluinfra rakentuu nykyisten liikenteen polttoaineiden jakeluasemien rinnalle. Tämän osalta on huomioitava myös raskaan liikenteen jakelu- ja tankkausinfran kehittyminen sekä turvallisten pysäköintialueiden ja taukopaikkojen palvelutason kehittäminen. Raskas liikenne tarvitsee riittäviä palveluja tarjoavia, ympäri vuorokauden avoinna olevia taukopaikkoja parantamaan kuljettajien työolosuhteita ja liikenneturvallisuutta. Lapin pääteillä on tällä hetkellä ainoastaan kolme ympäri vuorokauden avoinna olevaa taukopaikkaa, mikä vaatii jakelu- ja tankkausinfran kehittämisen yhteydessä tehtävää tarkastelua, myös huoltovarmuuden näkökulmasta.

Suomen ainoa sähkökuorma-autojen julkinen latausasema sijaitsee Tampereella. Energiavirasto on myöntänyt tukea kuorma-autojen latausaseman toteuttamiseen Lapissa kohteeseen, joka toteutuessaan sijoittuisi valtatie 4 varrelle Tervolaan. Kaasua Lapissa voi tällä hetkellä tankata ainoastaan Keminmaassa ja Rovaniemellä. Vetytankkausasemia on suunnitteilla Tornioon, Sodankylään ja Inariin. Suunnitelman toteuttamisesta ei kuitenkaan toistaiseksi ole tarkennettua tietoa. Raskaan liikenteen jakelu- ja tankkausinfran kehittämistyössä on huomioitava kunta- ja maakuntakaavoitusprosessit. Lisäksi on otettava huomioon mm. turvallisuusnäkökohdat, suojaetäisyydet ja raskaiden ajoneuvojen vaatima tilantarve jakelu- ja tankkausinfrassa.

Valtioiden rajat ylittävän jatkuvuuden edistäminen valtion ja alueiden yhteistyöllä

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraan liittyvien haasteiden ratkomisen edellyttää useiden toimijoiden yhteistyötä. Ohjelmaluonnoksessa on tunnistettu hyvin yhteistyön tarve myös Pohjoismaiden kanssa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrakonstruktuurin kehittämisessä, ja tavoitetta on Lapin liiton näkemyksen mukaan edistettävä. Yhteistyö erityisesti Pohjoisessa

Suomessa Ruotsin ja Norjan kanssa on keskeistä tulevaisuudessa ja sitä tulee jatkaa niin valtion kuin alueiden kesken. Lapin liitolla on käynnissä laaja Interreg Aurora –rahoitteinen pohjoisen saavutettavuutta ja logistiikkaa edistävä hanke vuoteen 2026 saakka.

Lapin ELY-keskuksen teettämän kehittämisselvityksen (2023) mukaan läntisen Barentsin alueella TEN-T-verkon julkinen suurtehoinen latauspisteverkosto on suhteellisen hyvä. Puutteita latausverkoston kattavuudessa on eniten Suomen alueella, jossa myös sähköautokannan kehitys on ollut hitainta. Suomessa puutteet TEN-T-verkon ulkopuolisilla teillä ovat merkittävästi laajempia kuin Ruotsissa ja Norjassa. Erityisesti Suomen tieverkon puuteosuuksilla on heikot edellytykset suurteholatauksen markkinalähtöiseen kehittymiseen alhaisten liikennemäärien ja pitkien etäisyyksien näkökulmasta. Ruotsissa ja Norjassa investointitukea on kohdistettu alueille, joille suurteholatauspisteverkosto ei ole syntynyt markkinoiden toimesta. Suomessa ei toistaiseksi ole julkista rahoitustukea kohdistettu vastaavasti aluekohtaisesti harvaan asutuille alueille.

Jotta esimerkiksi sähkö- ja vetäautoilija voisi liikkua vaivattomasti EU:n alueella, on lataus- ja tankkausinfraan lisäksi kehitettävä yhteisesti mm. maksujärjestelmiä. Maiden välillä on tehtävä yhteistyötä latauspalvelun maksamisen helpottamiseksi ja yhtenäistämiseksi, jotta edesautetaan sujuvaa matkantekoa myös rajat ylittävillä matkoilla.

Piisilä Juha
Lapin liitto - Lapin liiton hallitus