

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

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

EU:n jakeluinfra-asetus (AFIR) asettaa sitovat tavoitteet tieliikenteen sähkön ja vedyn jakeluun. Asetus määrittää jakelupisteiden teho- ja etäisyysvaatimukset TEN-T (Trans European Transport Network, Euroopan laajuinen liikenneverkko)

-ydinverkolle ja -kattavalle verkolle.

Jakeluinfraohjelmassa on todettu, että asetuksen velvoitteiden täyttämisen näkökulmasta henkilö- ja pakettiautoja palvelevan latausinfra tilanne näyttää Suomessa lupaavalta. Vuotta 2030 kohti tultaessa on kuitenkin varmistettava, että infran katvealueita ei jää vähäliikenteisimmillekään kattavan TEN-T-tieverkon osille.

Raskaan liikenteen osalta todetaan sen sijaan, että sähkökäyttöiset linja-autot sekä jakeluliikenteessä toimivat kuorma-autot turvautuvat tällä hetkellä pääasiassa yksityiseen latausinfrastruktuuriin (varikkolataus, lataus omissa tai asiakkaiden tiloissa). Yleisesti saatavilla olevaa (julkista) infraa tarvitaan muun muassa kuljetusalueiden laajentamiseen, ei-vakioitujen reittien kuljetuksille ja niille yrityksille, joille omaan latausinfraan investoiminen ei ole mahdollista.

Vedyllä nähdään rooli tulevaisuudessa erityisesti sellaisissa vaativissa kuljetustehtävissä, joissa akkusähkö ei ole vaihtoehto. Raskaiden tavarankuljetustehtävien lisäksi vety voi olla yksi tulevaisuuden käyttövoimista myös kaukoliikenteen linja-autoissa. Vetykäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen runsas yleistymisen on sen sijaan epätodennäköistä.

Hämeen liitto pitää edellä tehtyjä havaintoja ja laadittua tieliikenteen jakeluinfran ja markkinan tilannekuvaa oikeansuuntaisena ja hyvänä.

Hämeen liitto korostaa myös Kanta-Hämeen sijaintia, joka on tieliikenteen jakeluinfran kannalta keskeinen. Kanta-Häme sijaitsee suurten kaupunkien välittömässä läheisyydessä ja alueen läpi kulkee muun muassa valtatie 2, 3, 9, 10 ja 12 sekä kantatie 54, jonka nostamista valtatieluokkaan Hämeen liitto ajaa.

Kanta-Häme kuuluu kuljetusvirtojen näkökulmasta Suomen keskisten alueiden eteläosaan, jotka toimivat tärkeimmän kuljetusinfrastruktuurin näkökulmasta eräänlaisessa välittäjäroolissa. Tämä tarkoittaa sitä, että alueen kautta kulkevat Suomen tärkeimpiin kuuluvat kuljetusväylät ja sen kautta operoidaan merkittävää osaa Suomen kuljetusvirroista. Tämä tekee Kanta-Hämeestä luontaisen logistisen solmupisteen, joka tarjoaa erittäin hyviä mahdollisuuksia myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu- ja latausinfrastruktuurin kehittämis- ja sijoittumistarpeisiin Kanta-Hämeessä.

Hämeenlinnan alueella onkin pitkäjänteisesti kehitetty Moreeni-Rastikankaan MORE-yrittäjäalue ja sen yhteyteen rakennettavaa HCT-mittasuhteet huomioivaa raskaan liikenteen palvelualueita, jonka tarkoitus on palvella tulevaisuudessa erityisesti raskaan liikenteen tarpeita ja vastata laajasti vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta valtateilla 3 ja myös valtatiellä 10. Suunnittelussa on huomioitu myös kuljettajan ja kaluston palveluihin sekä turvallisuuteen liittyvät näkökohdat. Myös uusien älyteknologioiden konseptointityötä on palvelualueen osalta tehty yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa laajasti. MORE-yrittäjäalueen tuleva raskaan liikenteen palvelualue tuleekin nähdä tulevaisuuden kannalta keskeisenä vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelu- ja solmupisteenä Etelä-Suomessa, joka tulee vastaamaan eri käyttövoimien jakelutarpeisiin laajasti vuosikymmenen lopulla.

Toinen sijaintinsa kannalta erinomaisesti tunnistettu raskaan liikenteen solmupiste Kanta-Hämeessä sijaitsee Humppilassa valtateiden 2 ja 9 risteyksessä. Alueelle on kaavoitettu laaja teollisuutta ja logistiikkaa palveleva työpaikka-alue, joka sijaintinsa Turun ja Tampereen, sekä Helsingin ja Porin muodostamassa keskiössä palvelisi erittäin hyvin raskaan liikenteen erilaisia vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelutarpeita.

Maakunnassa on käynnissä Kanta-Hämeen raskaan liikenteen käyttövoimien jakeluverkkoselvitys, jossa tunnistetaan keskeiset logistiset solmupisteet, joissa raskaan liikenteen tulevaisuuden käyttövoimien lataus- ja jakelurakenteet tulee olla saatavilla. Lisäksi tarkastellaan raskaan liikenteen taukopaikkaverkoston kehittämistarpeita sekä mahdollisuutta kehittää niitä yhdessä käyttövoimien jakelurakenteiden kanssa. Työssä tarkastellaan tarpeita, mahdollisuuksia ja rajoitteita sekä peilataan niitä kuntien maankäytön tavoitteisiin ja kaavoitustilanteisiin. Tavoitteena on löytää konkreettiset sijainnit, joihin kannattaa logistisen kysynnän ja maankäytön näkökulmasta lähteä kehittämään raskaan liikenteen käyttövoima- ja taukopaikkainfrastruktuuria. Työn tulokset ovat käytössä vuoden loppuun mennessä.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Ohjelmassa esitetyt tavoitteet liittyvät eri vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfran kehitykseen sekä osin polttoaineiden tuotantoon. Hämeen liitto toteaa, että keskeisen sijainnin vuoksi tavoitteisiin pääseminen toteutunee Kanta-Hämeessä siten, kuin muussakin Etelä- ja Länsi-Suomessa. Hämeen liitto pitää tavoitteita hyvinä, eikä sillä ole niihin liittyen erityistä lausuttavaa.

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

Ohjelman mukaan noin 60 % Suomen rataverkosta on sähköistetty. Liikenteestä yli 90 % tapahtuu sähköistetyllä rataverkolla. Pääasiassa vähäliikenteisten rataosuuksien lisäksi sähköistämättä on esimerkiksi satamien ratapihoja tai raakapuun kuormauspaikkoja, joissa sähköistys ei tule kyseeseen ajolankojen estäessä muun toiminnan alueella.

Hämeen liitto pitää tilannekuvaa hyvänä ja kannustaa edelleen nykyisten ratayhteyksien, erityisesti pääradan, kehittämistä lisäraitein. Sähkövedolla tehtävän matkustajaliikenteen kapasiteetin kasvattamisella voidaan vaikuttaa myös kulkutapajakaumaan, jolla voidaan edelleen edesauttaa tieliikenteen päästövähennystavoitteisiin pääsemistä.

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Raideliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelun tavoitteet liittyvät muun muassa sähkövedolla tehtävän liikenteen osuuden kasvattamiseen, sekä akku- ja vetyteknologioiden mahdolliseen hyödyntämiseen missä sähköistys ei ole mahdollista. Hämeen liitto pitää tavoitteita hyvinä, eikä sillä ole asiaan erityistä lausuttavaa.

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:

-

Helander Juuso

Hämeen liitto - Maakuntahallitus 19.8.2024 § 93. Asian on valmistellut liikenneasiantuntija Juuso Helander.