

Asia: VN/31178/2023

## **Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma**

### **Lausunnonantajan lausunto**

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

Nykytila ja arvio tulevasta vastaavat kuta kuinkin maakunnan näkemystä. Tosin nykytilaa arvioidaan suhteessa TEN-T -verkkoon ja kytkökset muihin liikenneverkkoihin mm. pääväyläverkkoon jää puutteelliseksi.

Solmukohtien (kaupunkisolmukohtien tai liikenteellisten solmukohtien) synergioita esim. mahdollisuus useamman kulkumuodon hyödyntää jakeluinfraa samalla alueella (mm. raskas maantieliikenne ja laiva / juna satamassa) ei ole tutkittu.

#### **Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

Vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisessä on huomattavia maantieteellisiä eroja. Edistämistoimenpiteitä on tärkeää tarkastella valtakunnallisen tason lisäksi maakunnallisesti. Myös kuljetusketjujen jatkuvuus ja toimivuus, toisin sanoen käyttövoimien saatavuus tulee mahdollistaa, myös maakunnissa, joissa maakunnan oma sisäinen kysyntä kohdistuukin pääosilta toiseen käyttövoimaan. Tämä siksi, että raskaan liikenteen runkokuljetukset ovat ylimaakunnallisia, jolloin kuljetusten toimivuuden kannalta on syytä varmistaa käyttövoimien (maakunnallista tasoa) laajempi saatavuus.

Kuljetus- ja toimitusketjut eroavat toisistaan, joten myös kaluston ja käyttövoimien tarve eroaa toisistaan. Etelä-Suomessa sähkölataus vastaa hyvin lyhempi matkaksiin toistuvaluonteisiin jakelukuljetuksiin, mutta pohjoisessa Suomessa, josta matkat Etelä-Suomen jakeluterminaaleihin ovat pitkiä ja jossa alkupään keräilyreitit saattavat muuttua, on kaasu jo tällä hetkellä laajasti käytössä oleva hyväksi havaittu, kustannustehokas vaihtoehtoinen käyttövoima.

Jatkossa on varmistettava, ettei jakeluinfran katvealueita jää myöskään vähäliikenteisimpien TEN-T-kattavan tieverkon osille. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran osalta on huomioitava, että merkittävä osa Suomen teollisuuden raskaista kuljetuksista liittyy maatalouden tai metsätalouden toimintoihin, joissa alkutuotanto ja alkukuljetukset sijaitsevat vähäliikenteisten teiden varsilla ja haja-asutusalueilla. Uusien käyttövoimien käyttöönottoa ajatellen, verkon tiheydellä eli käyttövoimien saatavuudella on merkittävä rooli niiden yleistymistä koskien.

Maantieliikenteessä selvityksen pääpaino on sähkölatauksen ja vedyn jakelun mahdollistamisessa. Hyvä niin, mutta kaasunjakelu jää selvityksessä vähemmälle huomioille, vaikka se olisikin monin paikoin helpointen ja nopeimmin käyttöönotettava vaihtoehtoinen uusiutuva käyttövoima, etenkin raskaassa liikenteessä. Pohjanmaan ja Etelä-Pohjanmaan tekemän selvityksen perustella vety voisi olla käyttövoima joskus tulevaisuudessa. Tällä hetkellä yritykset investoivat ja suunnittelevat toimintansa muihin käyttövoimiin tukeutuen.

Biokaasun jakeluasemien käyttöönottoa tulisi voida tukea valtion toimesta, vaikka EU:n näkemys kestävästä ja uusiutuvasta bioenergiasta onkin hieman toisenlainen. Asiaan kytkeytyy vahvasti myös huoltovarmuuskulma.

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

Nykytila ja arvio tulevasta vastaavat näkemystämme.

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

Raideliikenteessä sähkövedon osuutta tulee kasvattaa, kuten selvityksen tavoitteessa ja toimenpiteessä R1 linjataan. Kasvun tulisi tapahtua ensisijaisesti sähköistämällä nykyiset sähköistämättömät rataosuudet.

Selvityksessä todetaan, että noin 60 % Suomen rataverkosta on sähköistetty. Liikenteestä yli 90 % tapahtuu sähköistetyllä rataverkolla. Sähköistyksellä voidaan vaikuttaa kulkutapa jakautumaan. Esimerkiksi näiden sähköistämättömiltä rataosuuksilta, joita on kaikkiaan 40% rataverkosta, huomattava osa kuljetuksista suuntautuu nyt kumipyöräkuljetuksille. Rataverkolla on edelleen useita tärkeitä satama- sekä poikittaisyhteyksiä sähköistämättä. Esimerkki merkittävästä sähköistämättömästä ratakokonaisuudesta on Kaskinen – Seinäjoki – Haapamäki – Jyväskylä ratalinja sekä Vaasan keskusta – Vaasan satama rataosuus. Näiden yhteyksien merkitys on keskeinen myös huoltovarmuuden näkökulmasta. Liikenne12:een ja hallitusohjelmaan on kirjattu mm. tarve parantaa poikittaisyhteyksiä.

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

Nykytila ja arvio tulevasta vastaava näkemystämme – tosin valtiolla saisi olla huomattavasti enemmän kunnianhimoa ja etunojaa sähköisen lentämisen kehittämistä koskien.

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

Ohjelman tavoitteet ovat sinänsä hyvät. Kehittämistä tavoitellaan vain muutaman lentoaseman osalta. Lisää painoarvoa soisi lisäksi keskikokoisten ja pienempien TEN-T -kattavan verkon lentoasemien kehittämiseen esim. sähköistä lentämistä ajatellen.

Lähitulevaisuudessa lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä merkittävin rooli on biopohjaisilla kestävillä lentopolttoaineilla. Pidemmällä aikavälillä lentoliikenteessä hyödynnettävät vaihtoehtoiset käyttövoimat ovat todennäköisesti sähkö ja vety.

Sähkö soveltuu jo nyt erinomaisesti pienemillä etäisyyksillä toimiville pienkoneille. Merenkurkussa pienimuotoista lentoliikennettä meren yli Ruotsiin on jatkuvasti. Kokkola-Pietarsaaren lentoasemalla ja Ruotsin lentoasemilla jo tehdyt sähköistykset mahdollistavat sähkölentoverkoston kehittymisen Suomen ja Ruotsin välille. Tästä syystä lentoliikenteen sähkölatausinfra laajentaminen sähköistämällä Vaasan lentoasema, olisi perusteltua. Merenkurkun alue tarjoaa erinomaisen mahdollisuuden kehittää, pilotoida ja konseptoida uudenlaista sähkölentämisen markkinaa.

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

Nykytila ja arvio tulevasta vastaa näkemystämme: ”..useita vaihtoehtoja tulee kehittää rinnakkain”.

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

Toimenpiteet ja tuet eivät saa kohdistua vain TEN-T -verkon satamiin, vaan toimenpiteitä tulee tehdä koko satamaverkoston laajuudelta. Tätä seikkaa puoltaa myös se tosiasia, että 95% suomen tavarakuljetuksista kulkee satamien kautta. Satamien kehittämiseen on käytettävissä myös muita työkaluja kuin valtion budjetti tai CEF-tukirahat.

## **Muita huomioita ohjelmasta:**

Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan toimenpideohjelma tulee laatia liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiseksi pääväylille. Laadittu selvitys on kuitenkin tehty TEN-T -verkolle, mikä ei ole sama kuin Suomen pääväyläverkko.

Traficomien liikenneverkkoa esittävät kuvat antavat näkemyksen vain ten-t verkon liikenteestä. Yhden näkökulman esittäminen vääristää kokonaiskuvaa. Kuvissa ei huomioida eikä esitetä muuta pääväyläverkkoa tai vilkasliikenteistä tieverkkoa, tai kulkumuotojen solmupisteitä, joissa käyttövoimien murrosta voisi myös olla perusteltua tarkastella.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien tarkempia (kuntakohtaisia) jakelupisteiden sijaintipaikkaselvityksiä sekä alueiden luvitus- ja kaavoitusprosesseja pitäisi tukea valtion varoin, etenkin pienemmissä kunnissa. Pienissä kunnissa ei ole omia kaavoittajia mahdollistamassa vaihtoehtoisten käyttövoimien

jakeluinfran syntymistä. Palvelut ja selvitystyöt sekä lupa-asioiden käsittely on ostettava tai hankittava muualta. Tällaiseen ei ole kunnissa budjetoitu ja tähän tarvittaisiin valtion tukea vauhdittamaan maankäytön suunnittelua ja maanhankintaa kohti toivotunlaista energiasiirtymää.

Pohjanmaan liiton ja Etelä-Pohjanmaan liiton yhteinen raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoselvitys on juuri valmistunut. Selvitys on saatavilla osoitteessa: <https://epliitto.fi/kayttovoimaselvitys/>

Pohjanmaan ja Etelä-Pohjanmaan tekemässä käyttövoimaselvityksessä todetaan, ettei yksikään käyttövoima tule yksin muodostumaan yhdeksi valta energiaksi, vaan erilaisia energialähteet ottavat oman osuutensa jakeluinfrassa. Suomessa siis tarvitaan jatkossakin laaja valikoima erilaisia käyttövoimia, jossa erilaiset käyttövoimat täydentävät toinen toisiaan.

Brandt Mats

Österbottens förbund Pohjanmaan liitto Regional Council of Ostrobothnia

Voldi Tero

Österbottens förbund - Pohjanmaan liitto