

Asia: VN/31178/2023 Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma. Liikenne- ja viestintäministeriö, 8.9.2024. Toimitettu lausuntopalvelu.fi-kautta

Suomen ilmastopaneeli

Heikki Liimatainen, Jyri Seppälä

Taustaa

Hallituksen ohjelman mukaan laaditaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamista koskeva toimintaohjelma, jota myös EU edellyttää (AFIR-asetus). Ohjelmaa on valmisteltu aiemman jakeluinfratyön, päivitetyn seurantatiedon ja sidosryhmäyhteistyön pohjalta. Liikenteen jakeluinfra kytkeytyy laajemmin energiantuotantoon ja jakeluverkkoihin sekä maankäytön ja rakentamisen ohjaamiseen. Ohjelman tavoite on edistää fossiilisille liikennepolttoaineille vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran rakentamista ja infran kehittymisen seuranta EU:n jakeluinfra-asetuksen edellyttämällä tavalla.

Lausunto on muodostettu pyynnön mukaisten otsikoiden alle.

Suomen ilmastopaneelin näkemykset

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

Jakeluinfraohjelmassa viitataan liikenteen kasvihuonekaasujen perusennusteeseen WEM2023, jonka mukaan Suomessa olisi vuonna 2030 yli 900 000 sähkökäyttöistä autoa. Tämä ennuste on vanhentunut ja tarjolla on muitakin ennusteita, joiden mukaan sähkökäyttöisiä autoja on huomattavasti vähemmän. Liikenteen tulevaisuuden ennakoinnissa tulisi käyttää useampia eri tahojen tuottamia ennusteita sekä autokannan kehityksen että liikennesuoritteiden kehityksen osalta, koska kehitys on nykyisessä liikenteen murroksessa hyvin epävarmaa.

Jakeluinfraohjelman mukaan Suomi hyödyntää jakeluinfra-asetuksen mukaisen liikkumavaran harvaan liikennöidyn TEN-T-tieverkon lataus- ja vetytankkausvaatimusten osalta. Tämä ei riitä, koska vähäliikenteiset tiet ovat Suomessa erittäin tärkeitä kuljetusväyliä erityisesti maatalouden ja metsäteollisuuden kuljetuksille ja henkilöautoliikenteessä matkailulle. Linjaus aiheuttaa epävarmuutta sähköautojen käytön sujuvuudelle kaikkialla Suomessa, mikä kasvattaa tästä johtuvaa arjen kustannusten eriarvoistumista maakuntien välillä ja jarruttaa liikenteen sähköistymistä myös alueilla, joissa latausinfra täysin mahdollistaa arjen sähköautoilun.

Suomen ilmastopaneeli näkee, että varsinkin pääteiden henkilöautojen ja raskaan liikenteen pikalatausasemien rakentamista tulee tukea siten, että saavutetaan TEN-T-tieverkon vaatimuksia parempi kattavuus.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tavoitteet ovat hyvät ja perustellut. Tavoitteen 10 osalta tulisi muuttaa muotoilua siten, että uusiutuvan metaanin osuus on 100 % tieliikenteestä käytetystä metaanista. Biometaanin käyttöön liittyvissä tavoitteissa tulisi ottaa huomioon teknistaloudelliset edellytykset biometaanin tuotantoon ja arviot metaanin käyttötarpeista maatalouden ja työkoneiden energiana. Toimenpiteet ovat myös kannatettavia. Toimenpiteen 2 osalta olisi syytä puhua selvittämisen sijaan politiikkakeinojen toteuttamisesta. Toimenpiteen 5 osalta tulisi muotoilua täydentää siten, että uusiutuvien polttoaineiden jakeluvuoroitetta korotetaan uusiutuvaa jukista liikennesähköä vastaavalla

energiämäärällä, jotta uusiutuvien polttoaineiden käytöllä saavutettavat päästövähennykset eivät pienene. Näin myös vaikutetaan eri käyttövoimin väliin hintasuhteisiin ja edistetään ajoneuvokannan sähköistymiskehitystä, mikä on ensiarvoisen tärkeää tieliikenteen kustannustehokkaan päästövähennyspolun saavuttamiseksi jatkossa.

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

Jakeluinfraohjelman arviot ovat perusteltuja.

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Rautatieliikenteen pieni osuus liikenteen päästöistä suhteessa merkittävään osuuteen matkustus- ja kuljetussuoritteista kertoo rautatieliikenteen sähköistyksen aikaansaamasta energiatehokkuudesta ja lähtökohtaisesti vähäisemmästä tarpeesta uusiutuvien polttoaineiden ja sähkön käytön edistämiseksi. Sähköistämättömien rataosien merkitys on kuitenkin ratakilometreissä laskettua osuutta suurempi, koska lyhyenkin sähköistämättömän rataosuuden vuoksi sähköistetylläkin rataosalla ajetaan usein dieselveturilla, koska veturinvaihtotyöt aiheuttavat energiakustannusten erotusta suuremmat kustannukset. Tämän vuoksi raideverkon sähköistystä (tavoite ja toimenpide 1) tulee edistää määrätietoisesti sataan prosenttiin TEN-T-rataosuuksista ja myös TEN-T-rataosuuksien ulkopuolella.

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

Jakeluinfraohjelman arviot ovat perusteltuja.

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Jakeluinfraohjelman toimenpiteet ovat kannatettavia ja perusteltuja.

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

Jakeluinfraohjelman arviot ovat perusteltuja.

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tavoitteet ja toimenpiteet ovat kannatettavia ja perusteltuja. Maasähkön käytön lisääminen on kannatettavaa myös muiden kuin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen näkökulmasta, joten rikki-, typpi- ja pienhiukkaspäästöjen vähentämisen terveyshyödyt tulee ottaa huomioon maasähkön rakentamisen investointitarkasteluissa.

Muita huomioita ohjelmasta:

Biometaanin käytön laajentaminen edellyttää jakeluasemien merkittävää kehittämistä. Jakeluinfraohjelman mukaan kaasuputkiverkkoa ei olla laajentamassa, joten nesteytetyn biometaanin jakeluasemien sijoittelu ja jakelulogistiikka tulisi selvittää samassa yhteydessä vedyn mahdollisen putkiverkon ja jakeluasemien sijoittelun ja logistiikan kanssa.

Jakeluinfraohjelma olettaa sähköistyksen tapahtuvan autossa kiinteästi olevien suurien akkujen lataamisen kautta. Kuorma-autokalustossa on kuitenkin esitetty ja kokeiltu vaihtoehtona sekä akkujen vaihtoon että sähköistettyjen teiden (eli ajojohdinten, tienpintaan upotettujen kiskojen tai tienpinnan alle sijoitettavien induktiokäämien avulla ajoneuvoille virtaa luovuttavien järjestelmien) käyttöön perustuvia ratkaisuja. Sähkötiet on arvioitu jopa kustannustehokkaimmaksi tavaksi kuorma-autoliikenteen sähköistykseen. Kuorma-autojen sähköistyksen vaihtoehtoja tulisi tutkia enemmän.

Liikennemuotojen välisten synergioiden lisäksi olisi syytä pohtia myös liikennemuotojen välisiä vaikutuksia uusiutuvien polttoaineiden hintoihin. Esimerkiksi uusiutuvien lentopolttonesteiden vaatimukset voivat merkittävästi vaikuttaa uusiutuvien polttoaineiden hintoihin ja siten erityisesti uusiutuvan dieselin käytettävyyteen tie- ja rautatieliikenteessä.