

Asia: VN/11483/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Helsingin kaupunki antaa liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan lausunnon koskien kansallista jakeluinfraohjelman luonnosta.

Yleiset kommentit

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä, nollata päästöt vuoteen 2040 mennessä ja olla hiilinegatiivinen sen jälkeen. Kaupunki on sitoutunut vähäpäästöisen ja hiilineutraalin liikkumisen edistämiseen. Helsinki onkin kehittynyt kohti sähköisen raideliikenteen verkostokaupunkia. HSL:n busseista jo 13 prosenttia kulkee sähköllä. Myös kaupungin jakeluliikenteessä vaihtoehtoiset käyttövoimat yleistyvät. Kestävien käyttövoimien käyttöä vauhditetaan myös kokeiluilla sekä ajoneuvojen ja kuljetuspalvelujen hankintojen ympäristökriteereillä, jotka kaupunki otti käyttöön keväällä 2022. Kriteereissä on huomioitu puhtaiden ajoneuvojen laista tulevat velvoitteet. Helsinki pyrkii myös mahdollistamaan latausinfraan markkinaehtoista rakentamista.

Kansallisen jakeluinfraohjelman tavoitteena on parantaa liikennesähkön jakelun kattavuutta liikenteen energiasiirtymän edistämiseksi. Tämä tavoite on yhteneväinen Helsingin kaupunkistrategian tavoitteiden kanssa. Kaupunkistrategian mukaisesti Helsinki on laatinut toimenpidekokonaisuuden sähköautoiluinfran vahvistamiseksi. Tavoitteena on vähentää polttomoottoriautojen määrää kaupunkialueella. Helsinki tunnistaa tarpeen selvittää ja edistää metaanin ja erityisesti biometaanin käyttöä liikenteen käyttövoimana raskaassa kalustossa ja työkoneissa sekä uusiutuvalla sähköllä tuotetun vedyn potentiaalin.

Kansallisen jakeluinfran rakentamisessa ja kalustokannan muutoksessa on merkittävää potentiaalia toteuttaa se kestävästi luonnonvarojen viisaalla käytöllä ja kiertotalouden mukaisia ratkaisuja edistämällä.

Ohjelma on koottu laadukkaasti ja laajassa yhteistyössä. Tavoitteet ja toimenpiteet sekä niiden vastuutahot on esitetty selkeästi ja ohjelmaluonnoksessa on huomioitu sähkölatausinfraan lisäksi kattavasti myös muiden kestävien käyttövoimien eli metaanin, erityisesti biometaanin ja vedyn jakeluinfraan liittyvät näkökulmat. Tärkeää on, että ohjelman tavoitteiden tehokas toimeenpano varmistetaan yli hallituskausien.

Maankäyttö ja kaavoitus

Kansalliseen jakeluinfraohjelmaan on kirjattu: Raskaan liikenteen latauskentille ja vedyn ja metaanin tankkausasemille tarvitaan huomattava määrä tilaa, johon on varauduttava maankäytön suunnittelussa. Erityinen haaste tämä on tiheästi asutuilla kaupunkialueilla.

Raskaan liikenteen latauspooli vaatii huomattavan paljon tilaa (suunnittelun mallista riippuen noin 4 000 m²), mikä vaikuttaa mahdollisuuksiin sijoittaa raskaan liikenteen latauskenttiä tiiviiseen kaupunkirakenteeseen. On tärkeää, että tämä haaste on tiedostettu ja kirjattu jakeluinfraohjelmaan.

Lisäksi maankäytön suunnittelussa tulisi varautua muihin tulevaisuuden latausmahdollisuuksiin kuten esimerkiksi raskaan kaluston akkujen vaihtoon perustuvaan tekniikkaan, joka voi vaatia myös rakennuskantaa latausalueille.

Jakeluliikenteelle tulisi kaavoituksessa osoittaa latausasemien paikkoja jakelualueiden kannalta keskeisille sijainneille, jotta lataamista varten ei tarvitse poistua jakelualueelta. Edestakainen liikenne kaukana sijaitsevalle latausasemalle kasvattaa liikennemääriä ja päästöjä alueella.

Sähköautojen latausinfraan rakentamisen haasteet

Nykyinen tahti latausasemien rakentamisessa ja niiden paikkojen määrittäminen kaavoituksessa ei ole riittävällä tasolla, kun huomioidaan ajoneuvokannan voimakas sähköistyminen.

Erityisesti ammattiliikenteen näkökulmasta latausmahdollisuuksia ei tällä hetkellä ole riittävästi eivätkä ne sijaitse käytön kannalta järkevissä paikoissa. Ammattiliikenteen tarpeet tulisikin huomioida jakeluinfran sijoittamisessa, määrässä ja kapasiteetin riittävydessä sekä kaupunkisolmukohdissa että keskeisillä väylillä. Mahdollisesti osa latausasemista tulisi osoittaa vain ammattiliikenteen käyttöön.

Latausasemien ja niihin tarvittavien komponenttien saatavuus ja markkinatilanne on tällä hetkellä haastava, mikä vaikeuttaa kaupungin näkökulmasta latausasemien hankintaa ja hidastaa latausverkoston rakentumista. Toisaalta nyt olisi myös hyvä mahdollisuus vaikuttaa markkinoiden kestävään kehittymiseen luonnonvarojen viisaalla käytöllä ja kiertotalouden mukaisia ratkaisuja edistämällä.

Sähköautojen lataaminen tulee nostamaan sähköverkkojen tehovaatimuksia, eikä Suomen sähköverkko ole rakennettu aikoinaan tätä silmällä pitäen. Vaikka liikennekäyttöön tarvittavan sähkön määrä ei ole koko sähköenergian määrään verrattuna iso, voivat hetkittäiset tehovaateet nousta merkittäväksi haasteeksi.

Julkisen latausinfraan kehittäminen

Kansallisessa jakeluinfraohjelmassa esitetään henkilö- ja pakettiautoja palvelevan julkisen latausinfraan kehittämiseksi toimenpide: Selvitetään lainsäädännön, kuten maankäyttö- ja rakennuslain sekä kadun ja eräiden alueiden kunnossapidosta annettu lain, muutostarpeet kadunvarsilatauksen kehittämiseksi. Tarkastellaan määränpäälatauksen kunnianhimon kohottamista myös maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksissa.

Kadunvarsilatauksen edellytyksiä on hyvä kehittää. Tulee myös huomioida, että kadunvarsilataus voi kattaa vain osan julkisesta lataustarpeesta. Jo nykytilanteessa muutkin toimijat kuin kaupunki tuottavat julkisia latauspalveluita. Näitä ovat esimerkiksi liikekeskukset sekä urheiluhallit. Tulevaisuudessa ladattavien ajoneuvojen määrän ja latauksen kysynnän lisääntyessä myös muut kuin kaupungin mahdollistamat latausasemat lisääntyvät.

Jakeluinfraohjelmassa on linjattu, että tavoitteena on kehittää vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraa pääosin markkinalähtöisesti. Tämä on hyvä linjaus, koska tulevaisuudessa ladattavien ajoneuvojen määrän lisääntyessä myös markkinalähtöisyyden edellytykset paranevat.

Kadunvarsilatauksen toteuttamisen yhteydessä tulee huomioida tiiviin kaupunkirakenteen ja maankäytön moninaisten käyttötarpeiden asettamat vaatimukset. Kaupunki- ja katutilaa tarvitaan

yhä useampiin käyttötarkoituksiin. Näitä ovat latausasemien lisäksi esimerkiksi pyöräkaistat ja sähköpotkualtojen pysäköintialueet. Lisäksi kaupunkitilaa halutaan nykyään käyttää kaupunkilaisten parempaan viihtymiseen esimerkiksi sijoittamalla erilaisia yleistä toiminnallisuutta ja elävyyttä lisääviä toimintoja katutilaan.

Määränpäälatauksen kunnianhimon kohottaminen on tarpeellista. Siihen voidaan laatia yhteisiä tavoitteita MAL-sopimuksissa. Komission TEN-T-asetusehdotuksen mukaan kaupunkisolmukohdissa, joita olisi Suomessa seitsemän suurinta kaupunkiseutua, pitää noudattaa vaihtoehtoisten käyttövoimien AFIR-asetusta.

Jakeluinfraohjelmassa asetetaan tavoitteeksi, että sähköautojen latauspisteverkosto on riittävä suhteessa sähköautojen määrään kaikkialla maassa. Tavoitteessa määritellään tavoiteltava antoteho, johon vaikuttaa ladattavien ajoneuvojen määrä.

Myös Helsingin tavoitteena on latausasemaverkoston kehittyminen pääosin markkinalähtöisesti ladattavien ajoneuvojen määrän kasvun edellyttämällä tavalla. Kaupunkistrategian mukaan riittävät sähköautojen latausmahdollisuudet edistävät keskustan ja keskustojen toimivuutta ja ilmastotavoitteiden saavuttamista. Latausmahdollisuuksien kehittämiseen tulee osallistua sekä yksityisten asuin- ja työpaikkatonttien että julkisten latausasemien toteuttajien. Julkisten latausasemien toteutumisen mahdollistajana myös Helsingin kaupungilla on oma roolinsa.

Helsinki muistuttaa, että sähköautojen pikalatausinfraan tehokkaampi rakentaminen ja mm. tukien kohdentaminen siihen vauhdittaisi haluttua siirtymää täyssähköiseen ajoneuvokantaan.

Jakeluinfratuet kaupungin näkökulmasta

Julkista tukea ja koordinoitua tarvitaan erityisesti raskaan kaluston (kuorma-autot ja bussit) jakeluinfraan, henkilöautoille jakeluinfra syntyyneen markkinaehtoisesti. Jakeluinfran tarvetta on syytä selvittää niin valtakunnallisesti kuin seudullisesti.

Jakeluinfraohjelmassa tulee hyvin esille erilaisten tukien merkitys ajoneuvokannan riittävyydelle. Samalla on kuitenkin huomioitava, että Suomi velkaantuu ja muutoksen edistäminen ei voi rakentua vain tukien varaan. Tukien pitäisi olla tarkasti kohdennettuja esim. työsuhdeautoilussa täyssähköautojen käytön edistämiseen.

Jakeluinfrale jaetaan valtion tukia eri energiamuodoille, mutta tukia olisi tarpeen saada selkeämmin korvamerkittyä myös suoraan julkisille toimijoille (kunnille ja kaupungeille), jotta julkinen sektori suurena toimijana voisi rakentaa riittävän kattavan latausverkon myös omat tarpeensa huomioiden.

Mikäli julkisten tahojen rakentamaan jakeluinfraan saataisiin valtion tukea, nopeuttaisi se infran rakentamista ja sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttöönottoa. Kuntien ja kaupunkien rakentaman latausinfra osalta on tärkeää huomioida, että osa siitä on kaikkien käytettävissä olevaa julkista infraa ja osa on kuntatoimijan omia tarpeita varten esimerkiksi kaupungin omistamiin kiinteistöihin kohdentuvaa infrarakentamista (kotihoito, kotisairaanhoido, logistiikkaa hoitavat kaupunkiyhtiöt jne.). Kaupungit voisivat latausinfra rakentajina myös olla suunnannäyttäjinä erilaisten maksutapamallien edistämässä.

Sähköiseen ajoneuvokalustoon siirtyminen on iso investointi ajoneuvokaluston hintojen lisäksi myös latauspisteiden hankinnan vuoksi. Olisikin suotavaa, että yrityksille suunnattaisiin tukia myös yritysten omaan toimintaan liittyvien latausasemien rakentamiseen.

Riittävän tiheän latausverkoston rakentaminen on edellytys sähköisten ajoneuvojen käyttöönotolle. Ohjelmaluonnoksessa mainitaan, ettei kaikkia latausinfra rakentamiselle haettuja tukia ole nostettu. Tähän syynä lienee ainakin osin se, että edes tukien kanssa latausasema ei välttämättä alkuvaiheessa ole kaupallisesti kannattava. Ratkaisuna harvemmin asutuille alueille ja kriittisillä tieverkoilla voisi olla uusi tukimuoto, jolla taataan latausaseman rakentajalle jokin vuotuinen minimikorvaus, mikäli latausaseman käyttöaste ei tee toiminnasta kannattavaa ensimmäisten vuosien aikana. Näin mahdollistettaisiin latausverkon kasvu, joka taas mahdollistaa sähköisten ajoneuvojen määrän kasvun, mikä johtaa toiminnan kannattavuuteen.

Satamien ja työmaiden jakeluinfra

Jakeluinfraohjelmassa tulisi käsitellä tarkemmin satamia, joista osa on eurooppalaisessa verkostossa nk. TEN-T-ydinverkon satamia ja osa ns. kattavan verkon satamia. Ohjelmassa tulisi esittää mitä rahoitusmahdollisuuksia vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseen satamilla on.

Jakeluinfraohjelmassa olisi hyvä huomioida myös työmaat. Helsinki ja muut kansallisen päästöttömien työmaiden green deal -sopimuksen allekirjoittaneet hankintayksiköt pyrkivät vähentämään myös työmailla syntyviä päästöjä merkittävästi vuoteen 2030 mennessä. Tähän mennessä työmailla käytettävistä työkoneista ja työmaiden kuljetuksista vähintään 50 % toimii sähköllä, biokaasulla tai vedyllä. Keskeistä jakeluinfra rakentamisessa olisi huomioida yhteensopivuus ja joustavuus monenlaisen kaluston osalta. Näin se olisi hyödynnettävissä erityisesti työmaille ja työmailta kulkevalle raskaan kalustolle. On myös hyvä huomata, että

markkina työmaiden jakeluinfralle on vasta syntymässä, ja olisikin tärkeää, että ohjelmassa suositeltu tuki (mm. neuvonta, rahoitus) olisi käytettävissä myös mm. työkoneiden sähköistymisen edistämiseen.

Vety liikenteen käyttövoimana

Jotta vety toimisi nollapäästöisenä energianlähteenä liikenteelle, energiankantajana tulisi käyttää elektrolyysivetyä, joka tuotetaan uusiutuvalla sähköllä. Liikenteen osalta elektrolyysivety soveltuu parhaiten raskaan liikenteen polttonaajoneuvoihin. Raskaan liikenteen vetyjakeluasemat tulisi sijoittaa logistiikkakeskittymien ja joukkoliikennevarikoiden yhteyteen. Ulkomaisten esimerkkien perusteella näiden yhteyteen on mahdollista toteuttaa jakeluasemia myös henkilöautoille.

Ohjelmaluonnoksesta ilmenee hyvin, että raskaan tavaraliikenteen käyttövoimasiirtymää hidastaa merkittävästi vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkoston puutteellisuus. Jakeluverkostoa ei kuitenkaan tarvitse rakentaa kokonaan uudelleen, vaan siinä voitaisiin hyödyntää olemassa olevaa huoltoasemaverkostoa. Vedyn kuljettaminen on hankalampaa kuin vedystä johdettujen synteettisten polttoaineiden (hiilivedyt) käytön edistäminen. Nykyistä huoltoasemaverkostoa voitaisiin hyödyntää synteettisten polttoaineiden jakelussa, mutta tämä edellyttää, että ne otettaisiin mukaan jakeluvervoitteeseen. Puhtaan sähkön avulla tuotetut synteettiset polttoaineet tulisi hyväksyä jakeluvervoitteeseen uusiutuvien lisäksi. Se lisäisi merkittävästi kiinnostusta myös investoida niiden tuotantoon.

Jakeluinfran käyttäjäystävällisyys

Jakeluverkoston riittävyys, maksamisen käyttäjäystävällisyys, hinnoittelun selkeys ja palvelun toimintavarmuus ovat keskeisiä tavoitteita. Varsinkin mikäli jakeluverkostoa rakennetaan julkisella tuella, näitä pitäisi edellyttää palveluntarjoajalta. Vertailukohtana esimerkiksi nk. Tanskan malli, jossa edellytetään lähimaksutoimintoa.

Muuta

Ohjelmaluonnoksen kohta 2.2.3: Kappaleen viimeiseen toimenpiteeseen, jolla edistetään puhtaisten ajoneuvojen hankintaan liittyvää neuvontaa, tulisi vastuutahoksi lisätä myös Kuntaliitto.

Lausunnon valmistelu

Lausunnon ovat yhteistyössä valmistelleet Helsingin kaupunkiympäristön toimiala, kaupunginkanslia ja Helsingin kaupungin rakentamislaitos Stara.

Nevalainen Kirsikka

Helsingin kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala - Lausunnon ovat yhteistyössä valmistelleet Helsingin kaupunkiympäristön toimiala, kaupunginkanslia ja Helsingin kaupungin rakentamislaitos Stara.