

Asia: VN/11483/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto 21.02.2023 56/03.00.00.00/2023

[Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035]

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31, 00023 Valtioneuvosto

kirjaamo@lvm.fi

Viite: Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/11483/2022

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän lausunto luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035.

Lausuntopyynnön tausta ja sisältö

EU:n jäsenmaakohtaisten velvoitteiden kiristämisen myötä Suomen päästövähennystarve tiukentuu. EU:n taakanjakosektorin keskeisin päästölähde on liikenne, jonka päästöistä 90 % syntyy tieliikenteessä. Suomen tavoitteena on puolittaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja laskea niitä edelleen vuoteen 2035, jolloin Suomen on tarkoitus olla hiilineutraali.

Liikenteen päästöjen vähentämisen tueksi Euroopan komissio on antanut ehdotuksen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (14.7.2021, nk. AFIR-asetusehdotus). Kansallisen jakeluinfraohjelman on tarkoitus edistää Suomessa AFIR-asetusehdotuksen toimeenpanoa ja toimia asetuksen edellyttämän seurannan pohjana. Ohjelmaluonnoksessa on esitetty liikenteen uusien käyttövoimien jakeluverkoston infrastruktuurin nykytila, tavoitteet ja ennakoitu kehitys sekä toimenpiteet jakeluinfrastruktuurin kansalliselle kehittämiselle.

Lausuntoaineistot ovat saatavissa sähköisesti Lausuntopalvelujen verkkosivulta. Lausunto pyydetään antamaan vastaamalla lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistuun lausuntopyyntöön viimeistään 28.2.2023.

HSL:n lausunto

HSL:n toiminnan kytkennät lausuntopyyntöön

HSL kiittää kansallisen jakeluinfraohjelman asettamisesta julkisesti nähtäville ja mahdollisuudesta lausua ohjelmaluonnoksesta. HSL toivoo jatkossa olevansa mukana lausunnonantajien listalla ja saavansa lausuntopyynnön suoraan kirjaamoon.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) suunnittelee ja järjestää toimialueensa (9 kuntaa) joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä sekä vastaa liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta Helsingin seudulle (14 kuntaa) ja Siuntioon. Liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan osana Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnitelmaa.

Vuosille 2022–2025 laaditun HSL:n strategian mukaan yksi kärkitavoitteistamme on päästötön joukkoliikenne. Mittarina on, että joukkoliikenteen CO₂-päästöt ovat 90 % vuoden 2010 päästöjä pienemmät vuonna 2025. Seudulla liikennöitävien sähköbussien määrä kasvaa kilpailutusten myötä säännöllisesti ja tavoitteena on, että vuonna 2035 joukkoliikenne on kokonaan päästötöntä. Sähkö ja muut fossiilisille polttoaineille vaihtoehtoiset polttoaineet ovat HSL:n tavoitteiden saavuttamisessa keskeisessä asemassa ja jakeluverkko on siinä kriittinen tekijä. HSL on osaltaan varmistanut jakeluverkon toteutumista bussiliikenteen osalta esimerkiksi varikoilla sekä kuntien toteuttamien latausasemien ja lataus palveluna -hankintojen kautta.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 - suunnitelmalla (luonnos 11/2022) pyritään edistämään hiilineutraalia, hyvinvoivaa ja menestyvää seutua. Yhtenä toimenpiteenä MAL 2023 - luonnoksessa on esitetty ajoneuvokannan nopean uudistumisen tukeminen varmistamalla seudullisen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon riittävä kattavuus ja tarjonta. MAL-suunnittelun yhteydessä keväällä 2023 selvitetään vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkoston

laajuutta ja tarvetta. Selvityksessä määritellään seudun näkökulmasta keskeiset tarvittavat toimenpiteet jakeluverkon kehittämiseksi. Selvityksellä on kytkös myös kaupunkilogistiikasta laadittavaan seudulliseen selvitykseen.

On tärkeää, että kansallisella tasolla on ryhdytty kuvaamaan vaihtoehtoisten käyttövoimien nykytilaa, arvioimaan käyttövoimauudistuksen muutosvauhtia ja määrittämään tavoitetilaa. Kansallinen jakeluinfracija antaa lähtökohdan seudulliselle selvitystyölle erityisesti tavoitetilan osalta, mutta jättää vielä paljon ratkaistavaa tarkemman tason suunnitteluun ja keskeisten toimijoiden määrittelyyn. Vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönoton aikatauluun ja osuuksiin liittyy paljon epävarmuuksia, mikä asettaa haasteita riittävän kattavan jakeluverkon oikea-aikaiselle suunnittelulle. Kaikille vaihtoehtoisille käyttövoimille ei voida suunnitella ja toteuttaa kattavaa jakeluverkkoa ja siksi kansallisesti määritelty eri käyttövoimien tulevaisuuskuva on tärkeä.

Valtakunnan tason määrittelytyötä ja suunnittelua on tarpeen jatkaa, jotta valtakunnallisen liikenteen kokonaiskuva ja tarpeet tulevat riittävästi huomioitua ennen siirtymistä seudullisen liikenteen ja sen tarvitseman jakeluverkon suunnitteluun. Valtakunnallisen ja seudullisen suunnittelun työjaosta on syytä sopia, suunnittelun koordinointi varmistaa ja suunnittelun vastuutoimijat määritellä.

Oletettavaa on, että erityisesti raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran toteuttaminen edellyttää julkisen sektorin asiantuntemusta, rahallista tukea ja koordinoitua varsinkin alkuvaiheessa. Logistisen järjestelmän muutokset ovat erilaisia pitkämatkaisessa kuljettamisessa ja kaupunkiseutujen jakeluliikenteessä, ja myös näiden käyttövoimasiirtymä tapahtuu eri tahdilla. Erityisesti valtakunnallisen logistiikan näkökulmasta on tärkeää määrittää jakeluinfran tarpeet ja aikataulu tarkemmin, jotta tämä osataan huomioida seudullisessa suunnittelussa.

Raskaan liikenteen jakeluinfran suunnittelu kytkeytyy vahvasti raskaan liikenteen taukopaikkojen suunnitteluun. Helsingin seudulla on tunnetusti suurimmat tarpeet taukopaikoille ja myös valtakunnallisesti suurimmat haasteet löytää riittävän suuria maa-alueita taukopaikkakäyttöön. Sama haaste tulee koskemaan raskaan liikenteen latausinfraa. Taukopaikkoja ja latausinfraa onkin suunniteltava yhdessä. Näiden toteuttaminen edellyttää voimakasta tukea valtiolta – sekä suunnitteluun että toteutukseen.

HSL kannattaa pääosaa ohjelmaluonnoksessa esitetyistä toimenpiteistä. Seuraavaksi on esitetty huomioita ja täsmennysehdotuksia toimenpiteisiin ja ohjelmaluonnokseen yleisemmin.

Kommentit yksittäisiin toimenpiteisiin

- Toimenpide s. 72 ”Tuodaan raskaan liikenteen latausinfraan suunnittelu kiinteäksi osaksi seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua ja maankäytön suunnittelun yhteistyötä. Huomioidaan raskaan liikenteen latauskenttien tarpeet maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksissa. VASTUU: kunnat, maakunnat, LVM, YM, Väylävirasto, Traficom, ELY-keskukset”. Toimenpidettä on tarpeen tarkentaa siten, että kyse on sijaintien suunnittelusta. Seudullisessa maankäytön ja liikenteen suunnittelussa ei suunnitella latausinfraa. Maankäytön suunnittelussa on huomioitava, että kaasun ja sähkön jakelulla on erilaiset tarpeet. Sijaintien suunnittelu voidaan sisällyttää Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelun osaselvitykseen, joka käynnistyy kevään 2023 aikana. Seudullisen suunnittelun pohjaksi tarvitaan kuitenkin vielä nykyistä tarkempaa valtakunnallista tietoa, jotta valtakunnallisen liikenteen kokonaiskuva ja tarpeet tulevat riittävästi huomioitua ennen siirtymistä seudullisen liikenteen ja sen tarvitseman jakeluverkon suunnitteluun.

- Toimenpide s. 72 ”Varaudutaan maankäytön suunnittelussa mahdollisuuksien mukaan varaamaan tarvittavat alueet raskaan kaluston latauskentille.” Toimenpidettä voisi jäntevöittää poistamalla kohdan ”mahdollisuuksien mukaan”: Sijaintien olisi hyvä sijoittua ainakin osittain raskaan liikenteen taukopaikoille palveluiden yhteyteen. Raskaan kaluston latauskentät vaativat tarkempaa määrittelyä niin varattavien alueiden kuin muiden reunaehtojen osalta, jotta maankäytön suunnittelussa voidaan huomioida niiden tarpeet. Myös sijainnit on oltava määriteltynä seudullisella ja valtakunnallisella tasolla, jotta ne voidaan viedä kuntakohtaisiin kaavoihin.

- Toimenpide s. 62 ”Kehitetään hitaan julkisen latauksen tarjoamista paikoissa, jossa autot seisovat pidemmän aikaa: kadunvarsilataus, liityntäpysäköinnit, erilaiset julkiset ja yksityiset pidempiaikaisten vierailujen kohteet. Selvitetään lainsäädännön, kuten maankäyttö- ja rakennuslaki sekä kadun ja eräiden alueiden kunnossapidosta annettu laki, muutostarpeet kadunvarsilatauksen kehittämiseksi. Tarkastellaan määränpäälatauksen kunnianhimon kohottamista myös maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksissa. VASTUU: LVM, YM, Väylävirasto ja ELY-keskukset (valtion väyläverkolla), Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (katuverkon liityntäpysäköintialueiden vuosittainen avustus Liikenne12-suunnitelman mukaisesti), kunnat, hyvinvointialueet, julkiset ja yksityiset palveluntarjoajat” Toimenpiteessä olisi hyvä myös arvioida, toteutuvatko julkisen hitaan latauksen pisteet markkinaehtoisesti, jos autojen kierto on hidasta. Määränpäälatauksen kunnianhimon kohottaminen MAL-sopimuksissa vaatii tarkempaa määrittelyä. Toimenpiteen kohta ei tällaisenaan aukene. MAL-sopimuksilla ei myöskään suoraan vaikuteta yksityisiin toimijoihin, vaan se edellyttää muita yhteistyömuotoja.

- Toimenpide s. 62 ”Parannetaan ymmärrystä hitaan latauksen käyttäjien ja sitä käyttävien eri ajoneuvoryhmien tarpeista sekä vaihdetaan infraan kehittämiseen liittyviä kokemuksia. Huomioidaan eri ryhmien tarpeet latausinfrale potentiaalisten sijaintien suunnittelussa ja mahdollistamalla latausinfraan toteuttaminen katuverkolla tai pysäköintialueilla paikoissa, jotka sijaitsevat toimijoiden hyvin saavutettavissa. Selvitetään myös taksiliikenteen ja kaupunkien jakelu- ja keräilyliikenteen tarpeisiin rajattujen latauspisteiden toteuttamismahdollisuudet ja -tarpeet.” Taksiliikenteen ja kaupunkilogistiikan lisäksi yhteiskäyttöautojen tarpeet on hyvä huomioida. Ymmärryksen lisääminen myös kotilatauspisteistä ja niiden osuudesta osana latausverkostoa olisi tarpeen. Ymmärryksen parantamiseksi tukien myöntämiseen voisi kytkeä velvoitteen tiedonvälittämisestä (lisätietoa alla).

Muita kommentteja ohjelmaluonnokseen

Raskaan liikenteen latausinfra

Henkilöautojen latausinfra vaikuttaa toteutuvan pääosin markkinalähtöisesti. Keskeistä onkin edistää raskaan liikenteen päästöjen vähentämistä. Kaluston uudistamisessa riittävän tiheällä vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkolla on keskeinen merkitys.

Kaupunkiliikenteen sähköbussuja ladataan pääsääntöisesti liikennöitsijöiden toimesta varikoilla. Varikkolatausjärjestelmä on ns. suljettu järjestelmä ja näin ollen sillä ei ole suoranaista kytkentää jakeluverkko-ohjelmaan. Kaupunkibussuja ladataan pääosin öisin, jolloin päiväsaikaan infra on vajaakäytöllä. Infran monipuolinen hyödyntäminen tulisi mahdollistaa esim. siten, että järjestetään varikon välittömään läheisyyteen, mutta kuitenkin varikkoalueen ulkopuolelle, tilaa latauksen järjestämiselle olemassa olevasta latausinfraasta. Useimmat liikennöitsijät eivät halua varikkoalueellaan olevia latureita ulkopuolisten käyttöön riskien minimoimisen vuoksi. Saman infran hyödyntäminen eriytetyillä latauspisteillä loisi liikennöitsijöille insentiivin avata latausinfraansa käytön myös muille toimijoille, erityisesti päiväsaikaan.

Vaikka kaupunkibussuja ladataan pääosin varikoilla, sopivilla sijainneilla sijaitsevat julkiset raskaan liikenteen pikalatausasemat voivat olla houkuttelevia liikennöitsijöiden näkökulmasta. Julkiset latausasemat toisivat lisää operatiivista dynaamisuutta ja siten potentiaalia kustannussäästöille.

Vedyn käyttö kaupunkibussiliikenteessä ei todennäköisesti tule olemaan kovin suuressa osassa tällä vuosikymmenellä. Syynä tähän on pääasiallisesti akkusähköbussia heikompi energiatehokkuus sekä vedynjakelun kompleksinen logistiikka. Vedyn yleistymistä vaikeuttaa myös tankkausasemien puuttuminen. Vedyn kilpailukyky voi kuitenkin parantua nykyisestä, joten HSL ei sulje mitään päästöttömän liikenteen vaihtoehtoa pois tulevaisuustarkasteluista. Vedyn tankkausverkostoa suunniteltaessa kaupunkibussuja ei kuitenkaan tule nähdä ensisijaisena käyttäjäryhmänä, vaan todennäköisemmät käyttäjäryhmät lienevät pitkämatkainen raskas liikenne, jossa akkusähkön toimintasäde ei riitä operatiivisen toiminnan tarpeisiin.

Tuet

Ohjelmaluonnoksessa on esitetty monipuolisesti erilaisia tukia. Tukia myönnettäessä on tärkeää tunnistaa ja huomioida, mihin käyttäjäryhmiin tuet kohdistuvat (sosiaalinen tasapuolisuus), mikä niiden hyötykustannussuhde ja vaikuttavuus on, mitä mahdollisia haitallisia sivuvaikutuksia niillä on ja mitä muuta niillä voidaan saavuttaa. Esimerkiksi auton omistamiseen liittyvien tukien sijaan voisi harkita jakamistalouteen kannustavia tukimuotoja. Ohjelmassa mainittu sähkön varastointi ja kaksisuuntainen lataus voisi toimia järjestelmätasolla tehokkaammin, jos ajoneuvot olisivat jaettuina sen sijaan, että ne olisivat yksityisomisteisia.

Tukien vaikutusten arviointi on hyvä varmistaa. Tukien myöntämiseen voisi kytkeä esimerkiksi käyttäjäkyselyn, jolla selvitetään tuilla hankitun infran toimivuutta ja käyttäjien näkemyksiä. Myös automaattisen datankeruun mahdollisuudet on hyvä hyödyntää laajasti.

Sähköisten henkilöautojen hankintatuissa haasteena on, että tuet todennäköisesti suuntautuvat pääosin hyvätuloisille ja kannustavat auton omistukseen. Tästä näkökulmasta vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviin raskaan liikenteen ajoneuvoihin kohdistuvat hankintatuet ovat henkilöautoihin kohdistuvia tukia kannatettavampia. Tuen saajilta olisi tärkeä myös selvittää jälkepäin, mitä vaikutuksia sähköautoon siirtymisellä on ollut liikkumiseen. Sähköautojen hankintatuissa ja muissa sähköautojen hankinnan taloudellisten kannustinten tuissa on lisäksi arvioitava, miten kasvava sähköautoilu vaikuttaa esim. liikenneonnettomuuksien kasvuun ja ruuhkautumiseen. Olisi hyvä myös mahdollistaa sellaisia tukimuotoja, jotka eivät kannusta auton omistamiseen. Jos käyttövoimavero poistetaan (toimenpide s. 35), alentaako se myös esimerkiksi yksityisleasingin kautta hankittavien sähköautojen kustannuksia?

Kaupunkilogistiikka ja sähköpyörien lataaminen

Kaupunkilogistiikka ja sen tarpeet jakeluverkolle olisi hyvä nostaa omaksi kohdaksi ohjelmaan. Tarpeet todennäköisesti eroavat pitkämatkaisen raskaan liikenteen lataustarpeista. Lisäksi on todennäköistä, että kaupunkijakelussa käytettävä kalusto uudistuu muita raskaita ajoneuvoja nopeammin.

Myös sähköpyörien, jakelupyörät sisältäen, lataamisen mahdollisuudet olisi hyvä varmistaa latausinfraassa.

Lopuksi

Sähköautojen määrän ja osuuden kasvattaminen ajoneuvokannasta on tärkeä toimenpide liikenteen päästöjen vähentämiseksi ja se edellyttää toimivaa jakeluverkkoa. Samalla on kuitenkin huomioitava, että sähköautojen yleistymisen myötä autoilun määrä todennäköisesti kasvaa aiempaa edullisempien käyttökustannusten vuoksi. Sähköautojen määrän kasvun vaikutukset suoritteisiin on tunnistettu myös Valtakunnallisissa liikenne-ennusteissa (Traficom 6/2022). Riski olisi hyvä tunnistaa ja nostaa esille myös jakeluinfraohjelmassa, vaikka kasvaneen autoilun aiheuttamat haitat (esim. liikenneturvallisuuden heikentyminen, tilantarve, ruuhkautumisen kasvu, aktiivisten kulkumuotojen kilpailukyvyyn heikkeneminen) tulisivat ratkaistaviksi muissa suunnitelmissa ja sopimuksissa. Henkilöautoilun alenevat käyttökustannukset kasvattavat henkilöauton jo valmiiksi hyvää kilpailukykyä verrattuna kestäviin kulkumuotoihin: joukkoliikenteeseen, pyöräliikenteeseen ja jalankulkuun, jos näiden edellytyksiä ei turvata ja henkilöautoilua hallita muilla keinoin.

Lisätietoja antaa

Liikennejärjestelmäasiantuntija Mette Granberg

mette.granberg@hsl.fi, p. 0408211116

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen

Toimitusjohtaja

HSL

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 23.2.2023. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

Granberg Mette
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä - Strategia-
tulosalue/Liikennejärjestelmäyksikkö