

Asia: VN/11483/2022

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

#### 1. Yleistä

Jakeluinfraohjelman tavoitteena on edistää liikenteen vihreää siirtymää. Vuoteen 2035 ulottuvassa ohjelmaluonnoksessa tarkastellaan liikennesähkön, -metaanin ja -vedyn jakeluinfran sekä ko. käyttövoimia hyödyntävän ajoneuvokannan nykytilaa ja esitetään tarvittavat toimet jakeluinfran parantamiseksi. Ohjelman on tarkoitus toimia Suomessa myös EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin eli ns. AFIR-asetusehdotuksen toimeenpanon edistäjänä. Voimaan tullessaan se asettaa julkiselle vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfralle minimitason.

Tieliikenteen polttoaineiden jakeluinfra on keskeinen osa valtakunnan liikennejärjestelmää, jonka kehittämisen on oltava pitkäjänteistä ja ennakoitavaa. Suomen asettamien tieliikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää monia toimenpiteitä, joista keskeisimpiä ovat ajoneuvokannan uudistaminen ja uusien käyttövoimien jakeluinfran kehittäminen.

Kauppakamari pitää tärkeänä, että tavoitteita ja toimenpiteitä koskevat päälinjaukset tehdään koko valtakunnan tasolla. Selkeä kokonaiskuva antaa hyvän pohjan toimenpiteiden tarkempaan suunnitteluun ja täytäntöönpanoon niin seutu- ja kuntatasolla kuin yrityksissäkin.

On hyvä, että tavoitteeksi on asetettu uusien polttoaineiden jakeluinfran kehittyminen pääasiassa markkinalähtöisesti. Jos markkinalähtöisen kehityksen edellytykset vielä puuttuvat (raskas liikenne, harvaan liikkennöidyt alueet), voidaan siirtymäkaudella tarvita julkista tukea. Erityisesti henkilö- ja pakettiautojen sähköinen julkinen latausinfra on kehittynyt hyvin jo nyt markkinalähtöisesti, mutta raskaan liikenteen julkista latausinfraa ei meillä toistaiseksi ole ja sen kehittyminen vaatii julkista tukea. Suuri tarve on julkiselle suurteholatausinfralle.

Suurteholatausasemat ovat erittäin kalliita investointeja ja niiden markkinaehtoisen lisääntymisen vauhdittamiseksi tarvitaan nykyistä voimakkaampia panostuksia jakeluinfratukeen mm. liikenneasemille ja maanteiden varsilla oleville palveluyrityksille. Kattavan verkoston muodostumisen kannalta tukielementti voi olla ratkaiseva.

Kaikkien uusien käyttövoimien osalta on tärkeää edistää kilpailua – toimijoilla on oltava useita vaihtoehtoja, joista valita sekä kaluston että polttoaineiden toimittaja.

## 2. Jakeluinfran sijoittaminen kaupunkiseuduilla

Ohjelmaluonnoksessa on hyvin tunnistettu uusien polttoaineiden jakelupaikkojen sijoittamiseen liittyvä maankäytöllinen ongelma. Haastetta lisää se, että uusien polttoaineiden kehitystä ja lopullista merkitystä on vaikea ennustaa, mikä vaikeuttaa jakeluinfran tilankäytön ennakoitua huomattavasti. Julkisen lataus- ja tankkausinfra sijoittaminen tulee todennäköisesti muodostumaan kaikkein suurimmaksi jakeluverkoston kehittämishaasteeksi tiheimmin asutuilla kaupunkiseuduilla ja erityisesti Helsingin seudulla.

Raskaan liikenteen latauskentät sekä vedyn ja metaanin tankkausasemat tarvitsevat paljon tilaa, mikä edellyttää niihin varautumista jo hyvissä ajoin etukäteen maankäytön suunnittelussa. Merkittävimpien ja turvallisuussyistä haastavimpien alueiden suunnittelu edellyttäneen maakuntatason suunnittelua, joka on useiden vuosien prosessi. Sen lisäksi tai vain kuntatason hankkeissa tarvitaan yleis- ja asemakaavoitusta. Oman lisämausteensa kaupunkiseuduilla tuovat MAL-suunnitelmat, joissa myös pitäisi löytää yhteisymmärrys merkittävimmän jakeluinfran sijainneista.

Vaikka tarkkaa tietoa tulevaisuudessa käytettävistä polttoaineista, niiden osuuksista tai jakeluun tarvittavista alueista ei vielä ole, se kuitenkin tiedetään, että varsinkin Helsingin seudulla on tarvetta useille suurille raskaan liikenteen julkisille lataus- ja tankkausalueille. Tarkoituksenmukaista olisi sijoittaa ne raskaan liikenteen palvelualueiden yhteyteen. Valitettavasti palvelualueista on Helsingin seudulla ollut jo pitkään huutava pula, koska kunnat eivät ole päässeet yhteisymmärrykseen niiden sijaintipaikoista.

Helsingin seudun väkiluvun kasvaessa ja yhdyskuntarakenteen tiivistyessä tulee yhä vaikeammaksi löytää suuremmille lataus- ja tankkausalueille sopivia sijainteja. Niiden tarve kasvaa tulevaisuudessa, koska asukkaiden ja työpaikkojen lisääntyessä myös tavaraliikennettä on nykyistä enemmän. Sen vuoksi merkittävimmät potentiaaliset alueet tulee turvata sitovasti maankäytön suunnittelussa jo maakuntakaavatasolla, jotta kunnat eivät voi kaavoittaa niille muuta maankäyttöä.

Kauppakamari korostaa, että jo tulevissa MAL-neuvotteluissa valtion tulee varmistaa sekä raskaan liikenteen palvelualueiden että lataus- ja tankkausalueiden toteuttaminen Helsingin seudulla. MAL-sopimuksessa tulee sopia sitovasti alueiden toteuttamisesta, määrittellä niiden sijainti ja kytkeä toteuttaminen valtion MAL-sitoumusten toteuttamiseen. Lisäksi tulee velvoittaa kunnat varautumaan omassa kaavoituksessaan tuleviin aluetarpeisiin.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulevan päivityksen yhteydessä tulee niin ikään ottaa huomioon merkittävimpien raskaan liikenteen palvelualueiden sekä lataus- ja tankkausalueiden toteuttaminen.

Oman ongelmansa muodostaa henkilö- ja pakettiautojen sekä muun kaupunkilogistiikan latausinfra kehittäminen tiiviissä kaupunkiympäristössä. Sääntely ohjaa esim. takseja vahvasti sähköistymiseen, mutta sähköautojen julkisen latausinfra kehitys nojaa pitkälti markkinaehtoiseen vähittäiskaupan latausverkoston laajentumiseen. Kaupan toimijoiden latauspisteiden sijoittelulla pyritään kuitenkin ohjaamaan kuluttajia oman ryhmän kauppapaikkoihin, mikä on johtanut siihen, että ammattiautoilijoiden oikeutta käyttää ko. latauspisteitä on rajoitettu.

Julkisten latauspisteiden käyttöoikeuden rajoittaminen jarruttaa ammattiliikenteen sähköistymistä, sillä autojen korkeat käyttöasteet vaativat suurteholatausta, jota ei ole tarjolla kotilatausverkostossa. Näin ollen kaupunkeihin tarvitaan myös kaupallisista sijainneista/ toimijoista erillisiä julkisia suurteholatauspisteitä esim. joillekin taksiasemille.

### 3. Yksittäisiä huomioita

Julkisen jakeluinfraverkoston kehittäminen on tehtävä käyttäjälähtöisesti. Käyttäjille merkittäviä asioita ovat sijainti, latausteho sekä digitalisaation mahdollisuudet, kuten helpot maksutavat.

Raskaan liikenteen päästövähennysten edistäminen edellyttää yhteiskunnan tukea sekä uusia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen hankintaan että jakeluinfran kehittämiseen. Kaluston hankintahinnat ovat toistaiseksi varsin korkeita ja kaluston tehokas käyttö edellyttää kattavaa latausinfraa.

Nykyinen dieselkäyttöinen kuljetuskalusto tulee säilymään käytössä arviolta 10-15 vuotta. Konteissa ja perävaunuissa on paljon dieselkäyttöisiä lämmittimiä ja kylmäkoneita. Tarvitsemme toimivan ja kustannustehokkaan jakeluinfran perinteisille polttoaineille vielä pitkään.

Vetyliikenteen käynnistämiseksi on tarpeen tukea myös vetyajoneuvojen hankintaa – pelkkä vedyn tuotannon ja liikenteen tankkausasemien tukeminen ei riitä. Kansallinen vetyajoneuvojen hankintatukiohjelma tulee saada pian valmiiksi, jotta ajoneuvoja olisi käytössä vuonna 2024, kun ensimmäiset tankkausasemat avautuvat.

Vedyn käyttökohteet tullevat olemaan erityisesti raskaassa liikenteessä. Vetykuorma-autojen ja linja-autojen määrälliset tavoitteet voisivat olla ehdotettua suurempia, jotta signaali vetyliikenteen käynnistymiseen olisi markkinan suuntaan selkeämpi. Henkilö- ja pakettiautoille ei ole asetettu erillisiä tavoitteita, mutta vedyllä tulee olemaan käyttöä myös taksiliikenteessä sekä paikallisessa jakeluliikenteessä.

Jakeluinfraverkoston kehittäessä on otettava huomioon matkustajaliikenteen solmukohdat ja liityntäpysäköinti. Niihin tulee sijoittaa uusien polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteitä, mikä lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta osana matkaketjua.

Pasuri Tiina  
Helsingin seudun kauppakamari