

Asia: VN/11483/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2023

Tieliikenteen jakeluinfraohjelmaluonnoksessa käsitellään uusiutuvien energiamuotojen jakeluinfran nykytilaa ja kehitystä sekä sähkölatauksen, metaanin ja vedyn jakelua koskevat tavoitteet Suomessa vuoteen 2035 asti. Koko maan kattava suunnitelma osoittaa jakeluinfran kehitystarpeet, jotta henkilö ja tavaraliikenne voi siirtyä uusiin käyttövoimiin. Käyttövoimamuutos on tarpeellinen, jotta Suomi pääsee hiilineutraaliuus tavoitteeseensa vuoteen 2035 mennessä.

Kansallinen jakeluinfraohjelma vastaa Euroopan komission AFIR-asetusehdotukseen. Asetusneuvottelut ovat vielä kesken, mutta kansallisen ohjelman rakentaminen rinnan AFIR-neuvotteluiden kanssa on tärkeää, jotta velvoitteisiin päästään tavoitteiden mukaisesti.

Turun kaupunki antaa lausuntonsa jakeluinfraohjelmaluonnoksesta seuraavasti:

Luonnos kansallisesta jakeluinfraohjelmasta on hyvin valmisteltu ja on osoittanut Suomen yksilölliset haasteet liikenteen käyttövoimamurroksessa. AFIR-asetusehdotuksen sisällöstä pystyy näkemään, että osa Suomen tieverkosta on liikenne- ja tavaramääriltään pieniä ja latausinfran rakentaminen markkinaehtoisesti tulee olemaan vaikeaa. On siis tärkeää, että Suomi pyrkii saamaan AFIR-asetusehdotukseen mahdollisimman toimivan jouston liittyen juuri liikenne- ja tavaramääriin liittyen. Joustolla tarkoitetaan, että lataus-pisteitä ei tarvitsisi olla yhtä tiheästi, jos kantaverkon liikennemäärät ovat pienet. Tämä jousto mahdollistaisi jatkossakin pääasiallisesti markkinaehtoisen jakeluinfran kehityksen Suomessa.

Turun kaupungin näkökulmasta TEN-T verkon solmukohtien vaatimukset nousevat päällymmissä asiana AFIR-asetusluonnoksesta sekä kansallisesta jakeluinfraohjelmasta. Laajat latauskentät ovat erityisen haasteellisia kaupunkiympäristössä varsinkin silloin, kun halutaan tukea isoimpia sisääntuloväyliä kaupunkiin. Etenkin TEN-T ydinverkon solmukohtien vaatimukset tulevat eteen nopeasti ja ovat tällä aikataululla haastavia rakennettavia. Haasteellisuutta lisää myös sähköverkon vaatimukset isoja lataustehoja asennettaessa. Ydinverkon solmukohtien vaatimusten täyttäminen vuoteen 2025 vaatii rahoituksen ja tuen tarkastamista vuosina 2023–2025. Turun kaupunki

ehdottaa, että ydinverkon latauskenttähankkeille näille vuosille kohdennetaan rahoituselementti, jolla kaupungit pystyvät ohjaamaan ensimmäisten raskaanliikenteen latauskenttien rakentamista. Latauskenttien rakentamiseen kohdistettavan tuen tulee olla myös sellaista, että se mahdollistaa yritysten osallistumisen latauskenttien rakentamiseen ja yritystoiminnan harjoittamiseen heti ensimmäisistä latauskentästä lähtien, vaikka lataustoiminta ei vielä olekaan kannattavaa raskaanliikenteen osalta. Tulevaisuudessa ja ajoneuvokannan kasvaessa myös raskaanliikenteen osalta, markkinavetoinen lataus- ja jakeluverkon rakentaminen mahdollistuu.

Raskaanliikenteen ja logistiikan osalta on tärkeää, että jakeluinfra suunnitelmat tehdään laajemmassa seudullisessa tai kansallisessa kehyksessä, vaikka kunnat toimivatkin päävastuulla maankäytöllisessä päätöksenteossa. Sama koskee myös pitkänmatkan linja-autoliikennettä tukevaa latausinfraa. Sähkökäyttöiset kulkuneuvot aiheuttavat uusia ongelmatilanteita tai esimerkiksi evakuoinnin aikana ja tulee miettiä, miten käyttövoiman muutokset vaikuttavat erityistilanteisiin. Varautumisen näkökulmasta olisi tärkeää, että kaupunkiliikenteessä käytettäville sähköbussille olisi tarjolla latausta myös varikoiden ulkopuolella TEN-T-verkon varrella.

Henkilö- ja pakettiautoja koskevan latausverkoston suunnittelutyö on jo aloitettu Turun kaupungilla ja suunnittelutyössä on otettu huomioon kansallinen ohjelma ja AFIR-asetusluonnos. Jakeluinfraohjelmaluonnoksen sähköautoja koskevat tavoitteet ovat riittävät ja tavoitetaso nosto latauksen antotehossa verrattuna AFIR-asetusluonnokseen on hyvä ja auttaa riittävän latausverkon luomisessa. Huomioisimme yksityiskäyttäjien kadunvarsipysäköintiä käsittelevässä kohdassa myös asukkaiden tarpeen yönaikaiseen pysäköintiin niiltä osin, kun asukkailla ei ole pääsyä taloyhtiön latauspisteille. Riittävä ja edullinen pääsy latauspisteille siellä, missä autoa pysäköidään yönaikana, on sähköautojen yleistymiselle yksi tärkeimmistä ajureista. Yönaikainen latausteho ei myöskään tarvitse olla yhtä suuri, kuin muilla latauspisteillä ja myös dynaamista lataustehoa voidaan hyödyntää tehokkaammin. Julkiset yönaikaiseen lataukseen keskittyvät latauspisteet, jossa hyödynnetään kaksisuuntaista latausta, mahdollistavat myös merkittävän joustomahdollisuuden sähköverkoissa.

Induktiolatausmuodon käsittely ohjelmaluonnoksessa kaksisuuntaisen latauksen rinnalla olisi tärkeää, koska induktiolatauksen tärkeys tulevaisuuden liikenteen automaatiassa on iso. Induktiolataus mahdollistaa latauksen automaation niissä tilanteissa, jossa yhteiskäyttöauto, taksi tai bussi on automatisoitu liikkumaan liikenteessä ilman ihmisoijausta. Myös nykyisessä taksiliikenteessä tai kaupunkilogistiikassa induktiolataus helpottaisi latauksen järjestämistä, kun se tapahtuisi automaattisesti esimerkiksi taksitolpalla tai laslauslaiturilla, eikä johtoja tarvittaisi. Induktiolatauksen kehitystä ja sen tarjoamia mahdollisuuksia tulisi tarkastella osana muita uusia lataustekniikoita.

Ohjelmaluonnoksessa mainitaan, että liikenne- ja viestintäministeriö perustaa seuranta-ryhmän, joka valvoo, että jakeluinfraohjelma vastaa tulevan AFIR-asetuksen kriteerejä ja että määritellyt tavoitteet saavutetaan. Turun kaupunki ehdottaa, että ministeriö kutsuu Turun kaupungin edustajan mukaan tähän seurantar ryhmään, jotta saisimme ensikäden-tiedot jakeluverkon kehittymisestä ja sen toimenpiteistä.

Jaranti Sari

Turun kaupunki Kaupunkiympäristötoimiala - Turun kaupunki,
kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus, kaupunkiympäristöjohtaja
Christina Hovi