

Asia: VN/11483/2022

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

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Kansallinen jakeluinfraohjelmaluonnos, Väyläviraston lausunto

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa tieliikenteen uusien polttoaineiden kansallisen jakeluinfran kehittämissuunnitelman 7.2.2023 päivätystä luonnoksesta. Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua ja tarkastelee asiaa valtion väyläalueiden haltijan roolissa.

Ohjelmaluonnos on laadittu laajassa yhteistyössä keskeisten sidosryhmien kanssa. Liikennehallinnon sisäisen vastuunjaon mukaisesti Väylävirasto on seurannut valmistelua ulkopuolelta.

Ohjelmaluonnoksessa on kuvattu hyvin kehittämisen lähtökohdat ja tiedossa olevat tavoitteet, sekä eri ajoneuvoryhmiin ja käyttövoimiin liittyviä kysymyksiä. Kannatettava pyrkimys on, että tarvittava infrastruktuuri rakentuu markkinalähtöisesti.

Ohjelmaluonnoksen käsittelytapa, jossa eri käyttövoimat ja eri ajoneuvoryhmät tarkastellaan erikseen, on perusteltu. Käyttövoimista vedyn ja metaanin jakelu tapahtunee muualla kuin valtion väyläverkon alueella. Sen sijaan sähköautojen latausinfrastruktuuria on jo rakennettu muutamille valtion tiealueilla oleville levähdysalueille kaupallisten toimijoiden investoinneilla. Lausunnoissaan Väylävirasto ei ota kantaa vedyn tai metaanin jakeluinfraan, vaan keskittyy sähköautojen ja sähköisen raskaan liikenteen julkisen latausinfrastruktuurin kehittämiseen.

#### Sähköverkot

Sähköliittymä on keskeinen tekijä latauspaikkoja rakennettaessa ja operoitaessa. Pääsääntöisesti latausoperaattorit hankkivat liittymän itse paikalliselta sähköverkkoyhtiöltä.

Ohjelmaluonnoksessa todetaan, että lataushankkeiden suunnittelijoiden tulee olla varhaisessa vaiheessa yhteydessä paikalliseen sähköverkkoyhtiöön, erityisesti raskaan liikenteen latauskenttiä harkittaessa, ja että tarvitaan kansallista suunnittelua raskaan kaluston latauspisteverkostosta.

Verkkoyhtiöiden ja rautatieliikenteen haasteita rata-alueiden ja sähköjohtojen risteämissä pyritään helpottamaan sopimus pohjaa uudistamalla, kuten ohjelmaluonnoksessa todetaan.

## Julkinen latausinfra

Julkisen latausinfraan tarve ja nykytila on kuvattu selkeästi. Pitkämatkaisen henkilö- ja pakettiautoliikenteen tarpeisiin pika- ja suurteholatausasemia löytyy kattavasti koillisinta Suomea lukuun ottamatta. EU:n tulevat AFIR ja TEN-T vaatimukset eivät kuitenkaan kaikilta osin täytyne.

Latauksen haasteet eroavat vähäliikenteisellä ja vilkkaalla tieverkolla. Maanteiden levähdysalueita löytyy koko tieverkolta ja niille on mahdollista sijoittaa julkisia latauspisteitä täydentämään puuttuvaa tai ylikuormittunutta tarjontaa. Latausinfraa on mahdollista rakentaa myös valtion teiden ja ratojen yhteydessä oleville liityntäpysäköintialueille sekä kanava-alueiden pysäköintialueille, jos lainsäädäntöä hieman muutetaan.

Ohjelmaluonnoksessa on todettu sähkötiety mahdollisena uutena vaihtoehtona sähköisen liikenteen infraan toteuttamiseksi. Väylävirastolla ei ole lisättävää sähkötiekirjauksiin.

## Latausinfra valtion palvelu-, levähdys- ja pysäköintialueilla

Laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä säädetään maantiehen kuuluvista alueista ja palvelualueista (5.1 § ja 8 §). LjMTL 8 § erottelee toisistaan pysäköintialueet, levähdysalueet ja palvelualueet. Sopimismahdollisuudet ja -menettelyt poikkeavat toisistaan kaikissa kolmessa.

Valtion maanteilla on yhdeksän palvelualueita, joista on tehty erilliset yhden sopimuskumppanin kanssa. Nykyisissä sopimuksissa ei ole käyttövoimien jakeluun liittyviä ehtoja, mutta sopimuskumppanit tarjoavat latauspalvelua markkinalähtöisesti. Mahdolliset käyttövoimakysymykset tulee hoitaa kyseessä olevien sopimusten mukaisten menettelyjen kautta.

Pysäköinti- ja levähdysalueiden välinen jako on häilyvä, koska eri aikoina ja eri alueilla lienee ollut kirjavia nimeämiskäytäntöjä, mutta laki (LjMTL 8 §) erottaa niille sijoittamisen näin: Edellä 5 §:n 1 momentissa tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakehua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen suostumus.

Nykyisen lainsäädännön mukaan latausinfra ei siis saa rakentaa maantien pysäköintialueelle mutta saa rakentaa levähdysalueelle. Jotta tieverkon liityntäpysäköintialueille voitaisiin rakentaa latausinfra, tarvittaisiin säädösmuutos.

Käytännössä LjMTL 8 §:n mukainen ELY-keskuksen suostumus latausinfraan sijoittamiseen levähdysalueelle sisältyy 42 §:n mukaiseen lupaan, joka on haettava PIRELYn keskitetyistä lupapalveluista. Luvan voi hakea sähköisesti vapaamuotoisesti ja käsittelyajat ovat lyhyet, mutta latausoperaattoreiden näkökulmasta prosessia on mahdollista sujuvoittaa ja ohjeistaa nykyistä paremmin. Tähän mennessä ei ole tehty yhtään kielteistä lupapäätöstä. Latausmahdollisuudesta kertovan opasteen (G11.3) sijoittaminen tien varteen vaatii luvan, jonka voi saada, kun alueella on vähintään neljä julkista latauspistettä.

ELY-keskuksen luvista peritään lupamaksu maksuasetuksen mukaisesti (Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista). Levähdysalueiden latauspisteisiin ei nykyisin liity lupamaksun lisäksi muuta rahaliikennettä tienpitäjän ja palveluntarjoajan välillä. Latausaseman perustaminen voi olla kaupallisesti kiinnostavaa tiejaksolle, jonka keskimääräinen vuorokausiliikenne ylittää 10 000. Jatkossa riittänee pienempikin liikennemäärä, kun sähköautojen osuus kasvaa.

Toistaiseksi levähdysalueille tulleille latausoperaattoreille ei ole asetettu mitään latauspalveluun liittyviä ehtoja. Mahdolliset ehdot voisivat liittyä esimerkiksi latauspisteiden vähimmäis- tai enimmäismääriin, lataustehoon, hinnoitteluun tai laitteiden maisemointiin.

Latausoperaattoreiden kanssa käydyissä keskusteluissa he ovat ilmaisseet myönteisen kantansa sille, että samalle levähdysalueelle tulisi useita operaattoreita. Kun kohteessa on useita latauspisteitä, tienkäyttäjät voivat luottaa löytävänsä vapaan paikan jonottamatta. Vilkas alue olisi kiinnostava myös kahvilapalvelujen tarjoajille. Myös hiljaisten pitkien taipaleiden varsille tarvittaisiin latausmahdollisuuksia.

Raskaan liikenteen latausinfra

Raskaan liikenteen latausinfraalle ei ole riittävää kysyntää, ennen kuin sähköiset kuorma-autot yleistyvät. Alkuun tarvittaisiin raskaalle liikenteelle soveltuvia latauspisteitä, joita voisi hyödyntää myös henkilöautojen suurteholatauksessa. Raskaan liikenteen suosimiin levähdysalueisiin on jo kohdistunut kiinnostusta tällaisten latausasemien verkon rakentamiseksi. Mahdollisissa toteutuksissa on huolehdittava, ettei lataus vähennä ammattikuljettajien taukoihin tarvittavien pysäköintipaikkojen määrää, ja että alueen liikennejärjestelyt ovat turvalliset.

Raskaan liikenteen latauksessa tarvittavat sähkötehot asettavat ehtoja latausinfraan sijoittamiselle. Jos ja kun uusia latausinfraa varustettuja raskaan liikenteen levähdysalueita suunnitellaan ja rakennetaan, samalla kannattaa ottaa huomioon TEN-T tieverkon turvallisia taukopaikkoja koskevat vaatimukset.

Kommentit Väyläviraston osavastuulle osoitettuihin neljään toimenpiteeseen

Sujuvoitetaan sähköverkkojen luvitus- ja sopimusprosesseja ja nopeutetaan siten latausinfraan vaatiman sähköverkkojen kattavuuden ja kapasiteetin saavuttamista

VASTUU: YM, Väylävirasto, sähköverkkoyhtiöt, Energiategollisuus

ELY-Keskus vastaa tiealueiden lupa- ja sopimusprosesseista. Väylävirasto tukee ohjelmaa tavoitteiden mukaisesti. Suurteholatauksessa tarvittavia 110 kV sähköjohtoyhteyksiä ei yleensä mahdu sijoittamaan tiealueelle, joten niiden sijoittamista ei voi edistää maanteiden luvitusprosesseja nopeuttamalla. Tavanomaiset 20 kV yhteydet mahtuisivat, jos sattuvat olemaan tiensuuntaisia, mutta ne riittävät vain hyvin pienimuotoiseen tai hitaaseen lataamiseen.

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

Liityntäpysäköintialueita on myös valtion väyläverkolla. On mahdollista, että kaupallisten latauspalveluntarjoajien tasapuolisen kohtelun varmistaminen edellyttää säädösmuutoksia lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Rautatieliikennepaikkojen yhteydessä olevien

liityntäpysäköintialueiden tilanne on kirjava. Osa alueista on kokonaan Väyläviraston toimivallan ulkopuolella ja joillakin alueen hallinta ja kunnossapito on sopimuksen perusteella luovutettu kunnalle.

Parannetaan ymmärrystä hitaan latauksen käyttäjien ja sitä käyttävien eri ajoneuvoryhmien tarpeista sekä vaihdetaan infran kehittämiseen liittyviä kokemuksia. Huomioidaan eri ryhmien tarpeet latausinfraalle 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.

VASTUU: LVM, YM, Väylävirasto ja ELY-keskukset, Liikenne- ja viestintävirasto

Traficom, kunnat, hyvinvointialueet, julkiset ja yksityiset palveluntarjoajat

Väylävirasto toteuttaa vuosittain Tienkäyttäjätutkimuksia, joiden tavoitteena on tuottaa tietoa yksityishenkilöiden ja raskaan liikenteen edustajien maanteihin liittyvistä kokemuksista ja mielipiteistä. Lisäksi teemme säännöllistä asiakkuustyötä erilaisten kansalaisjärjestöjen ja yritysten kanssa, jotta ymmärrämme asiakkaidemme valtion väyliin liittyviä tarpeita. Väylävirasto jakaa mielellään tietoa ja kokemuksia muiden toimijoiden kanssa.

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

Väylävirasto osallistuu alueelliseen liikennejärjestelmätyöhön koko maassa ja kannattaa ehdotusta raskaan liikenteen latausinfraan suunnittelusta osana maankäytön suunnittelua.

Gröhn Jari