

Asia: VN/31178/2023

## **Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Tieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä**

Jakeluinfrakonstruktuurin rakentuminen tukee ajoneuvokannan uudistumista ja vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoa raskaassa liikenteessä ja on tärkeä askel liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa.

Hallitusten linjaukset ja politiikkatoimet liikenteen sähköistymisen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseksi ovat Suomessa heilahdelleet. Uusin liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste nojaakin edellisen hallituksen linjauksiin, eikä siten kuvaa nykyisen hallituksen politiikkatoimien vaikutusta päästökehitykseen. Tämä on puute jakeluinfraohjelman tietopohjassa.

Ajoneuvokannan sähköistyminen on Suomessa hidastunut. Kuluttajien ostopäätösten ja yritysten tuotanto- ja investointipäätösten kannalta olisi tärkeää, että liikenteen päästöjä pyritään vähentämään pitkäjänteisillä linjauksilla ja kannusteilla (porkkanat ja kepit).

Suomen lähtökohtana on, että jakeluinfra rakentuu mahdollisimman pitkälti markkinalähtöisesti. Kannatamme tätä linjausta. Kehityksen alkuvaiheessa tarvitaan infran rakentumisen vauhdittamiseksi myös EU-tukien tehokasta hyödyntämistä ja kansallisia tukia. Tukien kohdentamisessa tulee huomioida myös TEN-T-verkon ulkopuoliset sijainnit, joissa on kysyntää vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöön. Tavoitteena tulisi olla tarvetta vastaava, kehitystä tukeva ja kustannustehokas jakeluinfraverkosto Suomeen.

Säätelyn ja tukien rinnalla tarvitaan myös tutkimusta, pilotointia, informaatio-ohjausta ja kokemusten vaihtoa jakeluinfran edistämiseksi.

Erityisesti raskaan liikenteen jakeluinfran rakentuminen edellyttää myös tiedonvaihtoa ja yhteistyötä valtiotoimijoiden, elinkeinoelämän ja kuntasektorin kesken. Tämä tulisi huomioida selkeästi myös jakeluinfraohjelmassa. Raskaan liikenteen jakeluinfran osalta on vielä paljon avoimia kysymyksiä kuten: mikä on pääteiden solmupisteiden rooli raskaan liikenteen jakeluinfran sijoittumisessa, muuttuvatko liikennepaikat ja taukopaikat jakeluasemiksi (joissa myös muut tarvittavat palvelut), missä määrin jakeluinfra sijoittuu terminaaleihin ja yritysten omille varikoille ja millä nopeudella raskaan liikenteen jakeluinfran kysyntä voi kasvaa. Nämä tekijät lisäävät tiedonvaihdon ja yhteistyön tarvetta.

## **Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

Kuntien rooli jakeluinfran edistämässä liittyy ensi sijassa maankäytön suunnitteluun ja jakeluinfran sijaintien mahdollistamiseen.

Tieliikenteen jakeluinfran kehittämiseksi on ohjelmassa neljä toimenpidekokonaisuutta (T3, T4, T15 ja T18), joissa kunta on merkitty yhdeksi vastuutahoksi. Alueidenkäyttöä koskevassa yhteistyössä (T3) tulisi huomioida, että raskaan liikenteen jakeluinfran osalta voidaan tarvita myös valtakunnallista tai ylimaakunnallista näkemystä tarvittavista ja potentiaalisista tarpeista ja sijainneista. Seutu- ja aluetasolla sijaintien tarkemmat verkolliset tarkastelut ovat tärkeitä. Tarkemmassa kaavoituksessa keskeisiä kysymyksiä ovat mm. maanomistus (yksityinen/kunta/valtio) ja maanomistajan intressit, jakeluinfra-aseman ja latauskenttien tilatarpeet, turvaetäisyydet ja reunaehdot, sähköverkon kapasiteetti sekä vaikutukset ja toteutettavuus suhteessa ympäröivään maankäyttöön (esim. liikenneturvallisuus). Kyse on myös vaihtoehtokustannuksista silloin, kun ko. paikalle kohdistuu myös toisenlaisia maankäytön tarpeita. Yksityiskohtaisemman kaavoituksen alkaessa monen asian tulee siis olla selvillä, jotta kaavahanke voi edetä.

Toimenpiteessä T3 voisi olla yhtenä vastuutahona mainittuna myös energiayhtiöt, sillä niiden jakeluverkon kapasiteetti vaikuttaa siihen, mihin raskaan ajokaluston suurtehoisia latauspisteitä on mahdollista sijoittaa.

Toimenpiteessä T4 (sähkö) linjataan, että mahdollistetaan suunnittelun ja luvituksen kautta julkisen latauksen tarjoamista paikoissa, jossa autot seisovat useampia tunteja tai yli yön: esimerkiksi virastot, liikuntapaikat, kaupat, liityntäpysäköinnit, kadunvarret. Toimenpide on vastuutettu julkisille ja yksityisille tahoille.

Kunnat mahdollistavat latauspalvelujen sijoittumista etenkin pysäköintialueille, pysäköintilaitoksiin ja kadunvarsille. On huomioitava, että katutilan käyttöön kohdistuu monenlaisia käyttötarpeita, jotka on sovittava yhteen. Näitä ovat jalkakäytävien ja pyöräteiden tilatarpeet, polkupyörien, sähköpotkautojen ja autojen pysäköintitarpeet, joukkoliikenne, kuormauspaikat ja katujen kunnossapidon edellytykset. Siksi pysäköintialueet ja pysäköintilaitokset ovat usein toimivampi ratkaisu latauspalveluiden sijoittumiseen kuin kadunvarret.

Infrastruktuurituen ohjaaminen ensisijaisesti raskaan liikenteen latauspisteiden ja vetyasemien toteuttamiseen on perusteltua. Kotilatausinfraalla on keskeinen rooli sähköautoilun yleistymisessä ja yksityisen latausinfraan tuen uudelleen käynnistämistä tulisi selvittää.

**Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfra ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä**

-

**Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

Matkustajaliikenteen palvelutason ja sen kehittämisen kannalta ongelmallisia ovat sähköistämättömät rataosuudet esim. Itä-Suomessa. Rataosuuksien sähköistämistä tulee jatkaa ja hakea myös aktiivisesti väliaikaisratkaisuja esimerkiksi yhdistämällä akkuteknologiaa kalustoon.

**Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfra ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä**

-

**Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

-

**Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfra ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä**

-

**Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

-

**Muita huomioita ohjelmasta:**

Pidämme ohjelmaa hyvin valmisteltuna ja kiitämme sen yhteydessä tehtyä laajaa sidosryhmäyhteistyötä, johon myös kuntia on kutsuttu mukaan.

Vilkuna Johanna  
Suomen Kuntaliitto ry