

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

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

-

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta kansalliseksi liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelmaksi. Viitaten Keskuskauppakamarin luonnoksesta antamaan lausuntoon Helsingin seudun kauppakamari esittää lisäksi tieliikenteen osalta seuraavaa:

1. Yleistä

Jakeluinfraohjelma on laadittu pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman sekä EU:n jakeluinfra-asetuksen tavoitteisiin vastaamiseksi. Orpon hallituksen ohjelman mukaan yhdessä elinkeinoelämän kanssa laaditaan toimenpideohjelma liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiselle pääväylillä. EU:n jakeluinfra-asetus edellyttää kansallisen toimintakehyksen laatimista liikenteen alan vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi ja tarvittavan infrastruktuurin käyttöönottamiseksi

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra on keskeinen osa valtakunnan liikennejärjestelmää, jonka kehittämisen on oltava pitkäjänteistä ja ennakoitavaa. Suomen ja EU:n asettamien liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää monia toimenpiteitä, joista keskeisimpiä ovat tieliikenteen ajoneuvokannan uudistaminen ja vaihtoehtoisten 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 jakeluinfran kehittyminen pääasiassa markkinalähtöisesti. Jos markkinalähtöisen kehityksen edellytykset vielä puuttuvat (mm. raskas liikenne, harvaan liikennöidyt alueet), voidaan siirtymäkaudella tarvita julkista tukea. Erityisesti henkilö- ja pakettiautojen sähköinen julkinen latausinfra on kehittynyt hyvin jo nyt markkinalähtöisesti, mutta raskaan liikenteen julkinen latausinfra on vielä lähes olematonta ja vaatii kehittyäkseen julkista tukea. Suuri tarve on julkiselle suurteholatausinfrale.

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.

Lisäksi on tarpeen ohjelman mukaisesti vahvistaa yhteistyötä sähkön siirtoverkkojen kehittämisessä niin, että suuritehoisen latausinfra rakentuminen on ylipäätään mahdollista.

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

2. Jakeluinfran sijoittaminen kaupunkiseuduilla

Ohjelmassa on hyvin tunnistettu vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran sijoittamiseen liittyvä maankäytöllinen ongelma. On erittäin tärkeää, että jakeluinfran tarpeet otetaan huomioon alueidenkäyttöä koskevan lainsäädännön uudistustyössä, liikennejärjestelmäsuunnitelmissa sekä valtion ja suurimpien

kaupunkiseutujen välisissä MAL-sopimuksissa.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien kehitystä ja lopullista merkitystä on vaikea ennustaa, mikä vaikeuttaa jakeluinfran edellyttämän tilan ennakointia huomattavasti. Julkisen lataus- ja tankkausinfra sijoittaminen tulee todennäköisesti muodostumaan kaikkein suurimmaksi jakeluverkoston kehittämishaasteeksi tiheimmin asutuilla kaupunkiseuduilla ja varsinkin Helsingin seudulla.

Erityisesti raskaan liikenteen käyttövoimien jakeluinfra tarvitsee paljon tilaa, mikä edellyttää varautumista jo hyvissä ajoin etukäteen maankäytön suunnittelussa. Merkittävimpien ja turvallisuussyistä haastavimpien alueiden suunnittelu vaatineee 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 sijaintipaikoista.

Vaikka tarkkaa tietoa tulevaisuuden käyttövoimista, 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 taukopaikkojen yhteyteen. Valitettavasti kunnollisista taukopaikoista on Helsingin seudulla ollut jo pitkään huutava pula, koska kunnat eivät ole päässeet yhteisymmärrykseen niiden sijaintipaikoista eivätkä halua luovuttaa maa-alueita ko. käyttöön.

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.

Ohjelman mukaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran syntyminen mahdollistetaan raskaan liikenteen taukopaikoille. Kauppakamari korostaa, että Helsingin seudulla on ensin mahdollistettava useiden taukopaikkojen syntyminen, mikä edellyttää valtion vahvaa ohjausta.

Meneillään olevissa MAL-neuvotteluissa valtion tulee varmistaa sekä raskaan liikenteen taukopaikkojen 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 valmisteilla olevan päivityksen yhteydessä tulee niin ikään ottaa huomioon merkittävimpien raskaan liikenteen taukopaikkojen sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran toteuttaminen.

Oman ongelmansa muodostaa henkilö- ja pakettiautojen sekä kaupunkilogistiikan käyttövoimien jakeluinfran turvaaminen ja kehittäminen tiiviissä kaupunkiympäristössä. Kaupunkilaisten ja yritysten lisäksi kattava jakeluverkosto on tärkeä viranomaisille, kuten pelastuslaitokselle ja poliisille. Kuitenkin esimerkiksi pääkaupunkiseudulla polttoaineiden jakeluasemien määrä vähenee jatkuvasti, koska kunnat haluavat niiden tilalle muuta maankäyttöä.

Kauppakamari pitää jakeluasemien vähentämistä huolestuttavana ja lyhytnäköisenä. Nykyisiä polttoaineita tarvitaan vielä pitkään ja myös liikenteen vaihtoehtoiset käyttövoimat tarvitsevat julkisia tankkaus- ja latausasemia. Erityisesti Helsingin kantakaupungissa tulee tilan puute muodostamaan merkittävimmän esteen jakeluverkoston kehittämiseksi, jos nykyistenkin asemien paikalle kaavoitetaan jotain muuta.

3. Yksittäisiä huomioita

Sähköautojen julkisen latausinfraan kehitys nojaa pitkälti markkinaehtoiseen, kuten vähittäiskaupan latausverkoston laajentumiseen. Kaupan toimijoiden latauspisteiden sijoittelulla pyritään kuitenkin samalla ohjaamaan kuluttajia oman ryhmän kauppapaikkoihin, mikä on joissain tapauksissa johtanut siihen, että ammattiautoilijoiden (mm. taksit) 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.

Julkisen jakeluinfraan 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 käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankintaan että jakeluinfraan 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 jakeluinfraan perinteisille polttoaineille vielä pitkään.

Vetyliikenteen käynnistämiseksi on tarpeen tukea myös vetyajoneuvojen hankintaa – pelkkä vedyn tuotannon ja liikenteen tankkausasemien tukeminen ei riitä.

Jakeluinfraverkostoa kehitettäessä on otettava huomioon matkustajaliikenteen solmukohdat ja liityntäpysäköinti. Niihin tulee sijoittaa vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkauspisteitä, mikä lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta osana matkaketjua.

Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

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

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Muita huomioita ohjelmasta:

-

Pasuri Tiina
Helsingin seudun kauppakamari