



Lausunto

03.09.2024

HEL 2024-008568

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

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

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä, nollata päästöt vuoteen 2040 mennessä ja olla hiilinegatiivinen sen jälkeen. Kaupunki on sitoutunut vähäpäästöisen ja hiilineutraalin liikkumisen edistämiseen. Kaupunki on tunnistanut omassa keinovalikoimassaan olevia liikenteen päästövähennyskeinoja, ja uusia toimenpiteitä on päätöksenteossa seuraavien kuukausien aikana. Kaupungin oma keinovalikoima liikenteen päästöjen vähentämiseksi on kuitenkin rajallinen, ja valtion toimenpiteillä onkin suuri merkitys kuntien hiilineutraalisuustavoitteiden kannalta. Parhaiten tavoitteisiin päästään, kun valtio- ja kuntatasolla pyritään samansuuntaisesti kunnianhimoisiin liikenteen päästövähennyksiin ja tehdään tavoitteen mukaisia konkreettisia toimia.

Kansallisen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelman lähtökohtana on EU-sääntelystä tulevat velvoitteet jakeluinfrastruktuurille. Helsingin osalta EU-sääntelystä tulevat velvoitteet kohdistuvat erityisesti satamaan ja eurooppalaisen liikenteen TEN-T-verkkoon kuuluville osuuksille. Velvoitteisiin on jo osittain vastattu. Helsingin satama TEN-T-ydinsatamana on esimerkiksi systemaattisesti aloittanut parantamaan maasähkövalmiuksia, joilla vähennetään ilmanpäästöjä satamissa. On huomattava, että EU-velvoitteet kohdistuvat tietyille rajallisille, sääntelyn määrittämille alueille, mutta jakeluinfraohjelma esittää myös toimia, joilla jakeluinfraa kehitettäisiin EU-velvoitteita laajemmin.

Helsingin kaupunkistrategian mukaan riittävät sähköautojen latausmahdollisuudet edistävät keskustan ja keskustojen toimivuutta ja ilmastotavoitteiden saavuttamista. Helsinki on laatinut sähköautojen latausinfraan toimenpidekokonaisuuden, joka on hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa 4.6.2024. Toimenpideohjelmassa linjataan, miten kaduille- ja yleisille alueille toteutettavaa julkista latausinfraa kehitetään tulevaisuudessa. Yleisillä alueilla tapahtuva julkinen lataus on pieni osa latausinfrakokonaisuutta, joka tapahtuu pääasiassa yksityisillä kiinteistöillä. Latausinfrakokonaisuuden kehittäminen on tärkeää ympäristöystävällisen liikkumisen lisäämisen ja päästötavoitteiden saavuttamisen kannalta.

Jakeluinfraohjelman mukaan kevyillä ajoneuvoilla, henkilö- ja pakettiautot, latausinfra kehittyi hyvin markkinalähtöisesti varsinkin tiheästi asutuilla alueilla. Vaihtoehtoisen käyttövoimien jakeluinfra koskevien kansallisten velvoitteiden täyttämässä haasteita on erityisesti raskaan liikenteen latausinfraan rakentumisessa. Helsingin kaupunki pitää tilannekuvaa oikeana. Tätä kuvaa se, että Suomessa on vain yksi julkinen raskaan liikenteen latauspaikka. Raskaan liikenteen latausinfra ei kehity markkinaehtoisesti yhtä helposti, koska ladattavaa raskasta kalustoa on vielä varsin vähän liikenteessä. Tällöin latausinfraan merkittävä kehittäminen vaatii yhteiskunnan tukea.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tieliikenteen jakeluinfraa koskien jakeluinfraohjelmassa on esitetty 10 tavoitetta ja 19 toimenpidettä.

Latausinfraan osalta tavoitteena on, että jokaista täyssähkökäyttöistä henkilö- ja pakettiautoa kohden on julkista latausta vähintään 3 kW:n antoteho ja hybridiajoneuvoa kohden vähintään 0,66 kW:n antoteho kunkin vuoden lopussa. Tätä samaa tavoitetta Helsingin kaupunki on käyttänyt laatimassaan sähköautojen latausinfraan toimenpidekokonaisuudessa mitoittaessaan latausinfraan tarvetta tulevaisuudessa.

Raskaan liikenteen julkisen latausinfraan kehittämisessä kaupunkiseuduilla tulee huomioida EU-sääntelystä tulevat velvoitteet erityisesti TEN-T-verkolla ja TEN-T-ydinsatamissa, yritysten logististen tarpeiden mukainen sijainti pääväylien, satamien ja lentokentän läheisyydessä sekä raskaan liikenteen latausinfra- ja taukopaikkojen vaatima suuri tilantarve. Vaatimukset täyttävien paikkojen löytäminen voi olla haastavaa. Raskaan liikenteen lataustarpeen ja palveluiden yhteensovittaminen on kannatettavaa, mutta tässäkin ongelmaksi voi muodostua sopivien sijaintien löytäminen. Helsinki pitää tärkeänä sitä, että raskaan liikenteen latausinfraa paikoissa huomioitaisiin myös yritysten tarve lepo-/ajantasauspaikoille. Myös Helsinki on linjannut maankäytölle asettamissaan elinkeinopoliittisissa tavoitteissaan, että raskaan liikenteen ajantasauspaikkoja pitää lisätä.

Eryityisesti raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraan toteutuminen edellyttää yhteistyötä ja joustavuutta liikennejärjestelmäsuunnitelmissa sekä valtion ja suurimpien kaupunkiseutujen välisissä maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksissa. Metaanin ja vedyn tankkausasemien riittävät suojaetäisyydet tulee huomioida. Tämä lisää haasteita löytää sopivia sijainteja etenkin kaupunkiseuduilla. Asia nostetaan hyvin esiin jakeluinfraohjelmassa, mutta uusia tapoja kehittää eri osapuolten välistä yhteistyötä tulisi selvittää.

EU-velvoitteet asettavat jakeluinfraan kehittämiselle minimitason. Jakeluinfraohjelman mukaan tiiviillä kaupunkiseudulla tarpeet ovat kuitenkin minimitasoa suuremmat. Yhtenä toimenpiteenä on mahdollistaa suunnittelun ja luvituksen kautta julkisen latauksen tarjoamista paikoissa, jossa autot seisovat useampia tunteja tai yli yön. Helsinki on kilpailuttanut julkista latausinfraa kaduille ja

yleisille alueille. Suurin osa latausinfraa on hidasta latausta. Julkista latausinfraa toteutuu yleisille alueille tulevaisuudessakin. Kadunvarsilatauksen toteuttamisen yhteydessä huomioidaan tiiviin kaupunkirakenteen ja maankäytön moninaisten käyttötarpeiden asettamat vaatimukset. Kaupunki- ja katutilaa tarvitaan yhä useampiin käyttötarkoituksiin. Näitä ovat latausasemien lisäksi esimerkiksi pyöräkaistat, sähköpotkulautojen pysäköintialueet ja entistä viihtyisämmät kaupunkitilat.

Toimenpiteenä on selvittää asunto-osakeyhtiölain muutostarpeet kotilatausinfraan rakentumisen edistämiseksi. Helsingillä on tiukat päästövähennystavoitteet, joten kaikki kohtuulliset ja käytettävissä olevat keinot tulee käyttää liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Kotilatausinfraan lisääntyminen parantaa mahdollisuutta hankkia täyssähköauto ja latausinfra-avustus nopeuttaa tutkitusti liikenteen sähköistymistä. Toimenpiteenä on selvittää yksityisen latausinfraan tuen uudelleen käynnistämisen mahdollisuudet. Uudelleen käynnistäminen on erittäin kannatettavaa, koska myös se edistää päästötavoitteiden saavuttamista sekä nopeuttaa latausinfraan syntyä ja täyssähköautojen yleistymistä. Kaupunki esittää, että sähköautojen latausinfra-avustus otetaan käyttöön. On myös hyvä selvittää, millä kannustimilla latausinfraan rakentumista voidaan vauhdittaa sellaisilla alueilla, joilla se muuten rakentuu hyvin hitaasti.

Toimenpiteenä on tukea vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien paketti- ja kuorma-autojen hankintaa ja selvittää tuen jatkamisen mahdollisuuksia. Raskaammissa ajoneuvoissa siirtyminen vaihtoehtoisiin käyttövoimiin on ollut hitaampaa kuin henkilö- ja pakettiautoissa, joten raskaampien ajoneuvojen hankintatuki on perusteltu. Kaupunki kuitenkin esittää, että myös täyssähköisten henkilöautojen vuosina 2018-2021 voimassa ollut hankintatuki otettaisiin uudestaan käyttöön. Perusteluina ovat kunnianhimoisten päästötavoitteiden edistäminen. Erityisen huolestuttavaa on täyssähköautojen vuoden 2024 vähentyneet ensirekisteröinnit, johon yksi syy voi olla hankintatuen poisto.

Helsinki kiinnittää huomiota siihen, että jakeluinfra-ohjelman toimenpiteissä ei ollut ollenkaan mukana kuorma-autojen konvertoimista sähköiseksi. Helsingin kaupungin liikelaitos Stara on muuttanut eRetrofit-kokeilussa kuorma-auton sähköiseksi, mutta erityisesti viranomaishyväksyntäprosessi osoittautui aikaa vieväksi. Toimenpide-ohjelmalla pitäisi edistää myös konversioita, koska ne voivat synnyttää uutta liiketoimintaa ja konversiot voivat tulla uutta sähkökuorma-autoa edullisimmiksi yrityksille.

Helsingin kaupunki on ottanut käyttöön ajoneuvo- ja kuljetuspalveluhankinnoille ympäristökriteerit vuonna 2022. Kaupungin kokemuksen mukaan lakia ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista ei tunneta hankintaorganisaatioissa riittävän hyvin. Tämän vuoksi Helsinki pitää kannatettavana toimenpidettä edistää ajoneuvokannan uusiutumista viestinnän keinoin, lisätä puhtaiden ajoneuvojen hankintoihin liittyvää neuvontaa sekä edistää tiedonvaihtoa hankintayksiköiden kesken.

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:

-

Linden Timo
Helsingin kaupunki - Pormestari 2.9.2024 § 53