

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

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

Huomio käytetystä terminologiasta

Jakeluinfraohjelmassa käytettyä sähköisten ajoneuvojen latausinfraan liittyvää terminologiaa olisi hyvä selkiyttää, ja terminologian yhtenäistäminen eri strategioiden, selvitysten ja muiden dokumenttien välillä olisi yleisemminkin tarpeen. Ongelmallista on muun muassa se, että latausasema-termiä käytetään viitatessa latauskenttiin tai -sijainteihin, eikä pelkästään viitatessa fyysiseen latauslaitteistoon, jossa voi olla yksi tai useampi latauspiste. Olisi myös hyödyllistä, että termien englanninkieliset käännökset ja mahdolliset eroavaisuudet jakeluinfra-asetuksen (AFIR) kanssa olisi listattu.

Latausinfran kehittäminen erilaisissa yhdyskuntarakenteissa

Sähköisen latausinfran kehitykseen kaupungeissa liittyy kysymyksiä mm. infrastruktuurin luomien tilantarpeiden ja investointien yhteensopivuuteen kestävien ja aktiivisten kulkumuotojen (kävely ja pyöräily) kehittämisen kanssa, etenkin tiiviillä keskusta-alueilla. Olisikin tärkeää arvioida, missä määrin rajallinen kaupunkitila mahdollistaa mm. kadunvarsilatauksen kehittämisen, vai olisiko latauspisteet tarkoituksenmukaisempaa keskittää autoille varatun tilan rajoittamiseksi. On myös tärkeää panostaa käyttäjäystävällisyyteen ja kuluttajien käytössä oleviin reaaliaikaisiin tietojärjestelmiin, niin ettei toimivan ja vapaan latauspaikan etsiminen aiheuta turhia ajokilometrejä ja niihin liittyviä haittavaikutuksia. On mahdollista, että toimivin latausinfra on erityyppinen erilaisissa kaupunkikudoksissa (ns. jalankulkukaupunki, joukkoliikennekaupunki ja autokaupunki). Kaupunkikudosajattelu ja kaupunkitilaan liittyvät kysymykset olisikin hyvä tuoda mukaan tuleviin selvityksiin latausinfra-asetuksen kategorisoinnin lisäksi (yksityinen/julkinen, hidas/suurteho, kadunvarsi/määränpää, jne.).

On myös todennäköistä, että latausinfraan kehittämisessä tulee vastaan konflikteja niiden luomien haittojen ja hyötyjen suhteen: esimerkiksi latauspisteiden määrän rajoittaminen voi olla ristiriidassa sähköautojen akkujen sähköverkolle tarjoamien palveluiden hyödyntämisen kanssa, mikä edellyttäisi (lähes) jatkuvaa kytköstä jakeluverkkoon. Näitä ristiriitoja tulisi ennakoida ja punnita.

Maaseudun taajamissa taloyhtiöt ovat rakentaneet latausmahdollisuuksia hitaammin kuin kaupungeissa. Tässä kontekstissa julkisella latausinfraalla on tällöin merkitystä niille asukkaille, jotka eivät pysty lataamaan autoaan kotona. Myös matkailijat ja kakkosasukkaat tarvitsevat latausmahdollisuuksia. Osassa maaseudun taajamia latauspisteitä on tällä hetkellä saatavilla hyvin niukasti. LATAAVA-hankkeen analyysi myönnettyjen yksityisen latausinfra-tukien kohdentumisesta osoitti myös, että Aran tuet ovat edistäneet taloyhtiöiden latausmahdollisuuksien kehittymistä lähinnä kaupunkiseuduilla (hankkeen loppuraportti: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-364-7>).

Raskaan liikenteen ja työkoneiden tilanne

Raskaan liikenteen ja työkoneiden sähköistyminen on hitaampaa kuin kevyemmän henkilö- ja pakettiautoliikenteen. Raskaan liikenteen ja työkoneiden sähköistäminen on kuitenkin tärkeää päästöjen vähentämiseksi. Jakeluinfra-asetuksen toteutuksessa tulisi suunnitella ja toteuttaa raskaan liikenteen latausasemat siten, että ne mahdollistavat kuljettajille mm. pakolliset lepoajat latauksen yhteydessä sekä myös latauksen lähialueella käytettäville työkoneille. Jakeluinfra-asetuksen kaupunkien ja tieliikenneverkoston lisäksi latausasemia tarvitaan raskaan liikenteen ja työkoneiden päästökeskittymiin mm. kaivosten, satamien, teollisuuspuistojen ja suurten logistiikkakeskusten yhteyteen.

Biometaani on välittömästi hyödynnettävissä raskaan liikenteen polttoaineena ja säilyttää asemansa pitkään. Maatalouden biomassojen metaanintuottopotentialista hyödynnetään nykyisellään vain murto-osa. Hyödyntäminen voi vähentää maatalouden ilmastopäästöjä. Erityisesti nesteytetyn biometaanin jakeluverkkoa ja -kapasiteettia on kehitettävä alueellisesti nykyistä laajemmaksi. Tämä palvelee myös työkoneiden päästöjen vähentämistä biometaanilla toimivien koneiden osalta, sillä niiden on sijaittava jakeluinfraan lähellä tai polttoaine on saatava paikan päälle kuljetettuna. Työkoneiden osuus taakanjakosektorin CO₂-päästöistä oli vuonna 2022 noin 9 %.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Jakeluinfraohjelmassa tunnistetaan kiitettävästi, että latausinfraa tarvitaan myös TEN-T-tieverkon ulkopuolella ja että TEN-T-tieverkolle määritetty minimitaso ei ole riittävä vastaamaan kysyntään vilkkaasti liikennöidyillä alueilla.

Hankintatukien sijasta henkilöautokannan sähköistymistä voitaisiin kiihdyttää EU Life Canemure ja Ilmastoratkaisujen vauhdittaja (ACE) -hankkeiden liikenteen politiikkasuosituksen

(<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-11-5682-3>) mukaisesti rajaamalla työsuhdeautojen hankinta täyssähköautoihin. Uusien polttomoottoriautojen hankintaa voitaisiin puolestaan vähentää korottamalla CO₂-päästöperusteista autoveroa. Poliitikkasuosituksessa suositellaan myös tukea raskaan liikenteen latausinfraalle ja sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankinnalle.

Huomio sivu 57, tavoite T1 (sähkö): hydridiajoneuvojen vähimmäisantoteho tulisi päivittää vastaamaan arvoa 0,8 kW (nyt 0,66 kW).

Tietotarpeet sähköisen latausinfraan suhteen

Latauspisteiden saatavuutta olisi hyvä seurata yhdyskunnittain. Suomen ympäristökeskuksen Elinympäristön tietopalvelu Liiteri tarjoaa tietoa latauspisteiden saavutettavuudesta, ja Liiterin tietopohjaa olisi mahdollista päivittää ja kehittää palvelemaan latausinfraan seurantaa (kartta latauspisteiden saavutettavuudesta on myös saatavilla osoitteessa: https://www.materiaalitkiertoon.fi/fi-FI/Seuranta/Kaasu_ja_sahkoautoilu).

LATAAVA-hanke analysoi myönnettyjen latausinfrastruktuurien vaikuttavuutta henkilöautokannan sähköistymisen näkökulmasta (loppuraportti: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-364-7>). Aloitettua analyysiä olisi hyvä jatkaa Aran taloyhtiöille myöntämän yksityisen latausinfrastruktuurien vaikutusten osalta, sillä aikasarja tuen vaikutuksista henkilöautokannan sähköistymiskehitykseen ei ollut hankkeen aikana kokonaisuudessaan saatavilla.

Sähköistä latausinfraa kehitettäessä julkisilla tuilla olisi hyvä edellyttää, että julkisten latauspisteiden käyttöä koskeva tieto olisi keskitetty ja saatavilla tutkimuskäyttöön. Tieto latauspisteiden käytöstä mahdollistaisi sekä paremman ymmärryksen mahdollisista ongelmakohtista että latauskäyttäytymisen ennustamisen (käyttö eri viikonpäivinä, vuorokaudenaikoina, eri kaupunginosissa, erityyppisissä latauspisteissä, jne.). Latausverkon suunnittelussa on hyvä hakea ratkaisuja myös ruuhkahuipputilanteisiin ja latauksen pullonkauloihin. Reaaliaikainen tieto latausmahdollisuuksista on myös tärkeää käyttäjille ja sen tulisi olla helposti integroitavissa reittisuunnitteluun.

Olisi myös tarpeen kerätä tietoa yksityisestä sekä puolijulkisesta tai rajoitetussa käytössä olevasta latausinfrastruktuurista. Tieto yksityisen latausinfrastruktuurin kehityksestä mahdollistaisi muun muassa vertailun vuokra- ja omistusasuntopainotteisten taloyhtiöiden tilanteesta, mikä on tärkeää yhdenvertaisuusnäkökulmasta.

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

Suomen ympäristökeskus ei lausu asiasta.

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Suomen ympäristökeskus ei lausu asiasta.

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

Lentoliikenteen suhteen tulisi alleviivata sektorin kasvuennusteiden ristiriitaisuutta Pariisin ilmastopöytäkirjan tavoitteiden kanssa. Markkinoilla olevien kypsiä teknologisia ratkaisuja puute uusien käyttövoimien käyttöönotolle lyhyellä aikavälillä (ennen vuotta 2030) johtaa sektorin päästöjen todennäköiseen kasvuun lentomatkailun kysynnän kasvaessa.

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Koko lentoliikenteen ilmastovaikutuksen kattavien tavoitteiden puute on ongelmallista globaalien ilmastotavoitteiden näkökulmasta. Vaikka Euroopan talousalueen sisäiset lennot kuuluvatkin lentoliikenteen päästökauppaan (EU ETS), sitovien päästövähennystavoitteiden puute kaikelle lentoliikenteelle (kansainvälinen lentoliikenne mukaan lukien) on valitettavaa.

Lentosektorilla tarvittaisiin myös enemmän keskustelua kysynnän ohjaamisesta kestävämpiin kulkumuotoihin, kuten raideliikenteeseen, etenkin Suomen sisäisessä liikenteessä. Myös kestävämpien matkaketjujen luominen ulkomaanmatkoille olisi ilmastonäkökulmasta tarpeellinen kehityskohde.

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

On kiitettävää, että jakeluinfraohjelmassa on tunnistettu ammoniakkiin liittyvät haittavaikutukset (myrkyllisyys). Ammoniakin tuottamia riskejä meri- ja vesiluonnolle tulisi myös alleviivata.

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Suomen ympäristökeskus ei lausu asiasta.

Muita huomioita ohjelmasta:

Kevyiden sähköisten liikennevälineiden (mm. sähköpyörät ja -potkulaudat) latausinfra jää ohjelman ulkopuolelle. Yleisellä tasolla olisi hyvä tukea erilaisia kokeiluja sähköpyörien käyttöön liittyen, sillä niillä on merkittävä päästövähennyspotentiaali niiden korvata henkilöauton matkoja. Kevyiden liikennevälineiden lataus- ja muuhun infrastruktuuriin liittyvät kysymykset ovatkin tärkeitä tässä yhteydessä.

On hyvä alleviivata, että vaikka tieliikenteen latausinfra kehittäminen on tarpeellista liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämisen kannalta, se ei yksin ole riittävää päästövähennysten näkökulmasta. Ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi emme voi odottaa ajoneuvokannan sähköistymistä, vaan meidän on toimittava välittömästi myös ajosuoritteiden pienentämiseksi. Tämä vähentäisi CO₂-päästöjen lisäksi liikenteen muita kielteisiä ulkoisvaikutuksia. Suuremmissa kuvissa

onkin erityisen tärkeää, että sähköistymisen lisäksi sekä suoritteiden että autonomistuksen vähenemistä edistetään etenkin kaupunkiseuduilla.

Suomalainen Emilia
Suomen ympäristäkeskus