

Lausunto Heinolan nimeämisestä osaksi EU:n laajuista liikenteen vaihtoehtoisen käyttövoimien jakeluverkkoa

80/00.04.00/2017

Tekla 17.01.2017 § 4 Valmistelija: kaavoituspäällikkö Harri Kuivalainen,
puh. 044 797 6907, etunimi.sukunimi@heinola.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman jakeluinfradirektiivin toimeenpanotyöryhmän laatima ehdotus liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon suunnitelmaksi (LVM, 22.11.2016), ote:

EU:n direktiivi 2014/94/EU liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (jakeluinfradirektiivi) tuli voimaan lokakuussa 2014. Direktiivin mukaan kaikkien jäsenmaiden tulee marraskuuhun 2016 mennessä laatia kansallinen toimintakehys liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi ja asiaan liittyvän infrastruktuurin käyttöönottamiseksi. Kansallisissa toimintakehyksissä tulee esittää sekä liikenteen vaihtoehtoisia käyttövoimia koskevat tavoitteet vuosille 2020 ja 2030 sekä toimenpiteet, joilla tavoitteet saavutetaan.

Jakeluinfradirektiivin toimeenpanotyöryhmä esittää, että Suomen kansalliseksi tavoitteeksi asetettaisiin se, että tieliikenne vuonna 2050 olisi lähes nollapäästöistä. Merenkulun tavoitteena olisi, että merenkulun kasvihuonekaasupäästöt vähenisivät vuoteen 2050 mennessä 40 % LNG:n ja biopolttoaineiden käytön ja muiden toimenpiteiden ansiosta. Lentoliikenteen tavoitteena olisi vähintään 40 prosentin uusiutuvien tai muiden päästöjä vähentävien ratkaisuiden osuus vuonna 2050.

Työryhmä esittää, että kaikki Suomessa myytävät uudet autot olisivat vaihtoehtoisten käyttövoimien (sähkö, vety, maa- ja biokaasu sekä nestemäiset biopolttoaineet myös korkeina pitoisuuksina) käyttöön soveltuvia jo vuonna 2030. Vuoden 2025 tavoitteena on, että 50 % uusista henkilö- ja pakettiautoista voisi kulkea jollakin vaihtoehtoisella käyttövoimalla ja vuoden 2020 tavoitteena on 20 % osuus. Raskaan kaluston osalta tavoitteena on, että 60 % uusista kuorma- ja linja-autoista olisi yhteensopivia jonkin vaihtoehtoisen käyttövoiman kanssa vuonna 2025 ja 40 % jo vuonna 2020. Raskaan kaluston luvut pitävät sisällään kuorma- ja linja-autot, jotka on tyyppihyväksynnän kautta hyväksytty käyttämään biopolttoaineita myös korkeina, jopa 100 prosentin pitoisuuksina. Tällaisia autoja on Suomen kuorma-autoista ja linja-autoista tällä hetkellä jo noin 30 %.

Jakeluinfradirektiivin suosituksena on, että sähköautojen julkisia la-

tauspisteitä tulisi olla 1 kappaale kymmentä sähköautoa kohti. Työryhmä ehdottaa, että latauspisteverkoston mitoituksen pohjaksi asetetaan noin 20 000 sähköauton määrä vuonna 2020 ja vähintään 250 000 sähköauton määrä vuonna 2030. Julkisia latauspisteitä tulisi näin ollen olla vähintään 2000 kappaletta vuonna 2020 ja 25 000 kappaletta vuonna 2030.

Kaasukäyttöisten autojen tavoitteeksi ehdotetaan vähintään 5000 autoa vuonna 2020 ja 25 000 autoa vuonna 2030. Liikennekaasun (maa- ja biokaasu) jakeluasemia olisi noin 50 kappaletta vuonna 2020. Vetyasemia olisi vuonna 2030 yhteensä noin 20 kappaletta. Vetyautojen lukumäärä sisältyisi osaksi sähkökäyttöisten autojen tavoitetta.

Nesteytetyn maa- ja biokaasun osalta tavoitteena olisi, että kaikissa Suomen TEN-T ydinverkkoon kuuluvissa satamissa (Hamina-Kotka, Helsinki, Naantali ja Turku) olisi mahdollisuus bunkrata LNG:tä tai LBG:tä viimeistään vuonna 2025. Lisäksi Porin ja Tornion LNG-terminaalien yhteyteen tulee bunkrausmahdollisuus terminaalien valmistuessa. Sisävesiliikenteen osalta tavoitteena on, että Saimaan syväväylillä kulkevien alusten mahdollinen LNG/LBG-tarve katettaisiin liikkuvalla bunkrauspisteellä tms. Lappeenrannan Mustolassa viimeistään vuonna 2030.

Lentoliikenteessä tavoitteena on tehdä Helsinki-Vantaan lentoasemasta vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöön panostava Green hub –lentoasema, jossa uusiutuvaa lentopolttoainetta olisi kaikkien lentoyhtiöiden saatavilla, vuoteen 2020 mennessä. Green hub –lentoasemalla vaihtoehtoisia käyttövoimia edistettäisiin vahvasti myös aseman terminaaliliikenteessä.

Työryhmä esittää, että eri polttoaineiden jakeluasemaverkosto sekä sähköautojen vaatimat julkiset latauspisteet Suomessa rakennetaan markkinaehtoisesti. Rakentamisessa voidaan hyödyntää erilaisia, olemassa olevia EU- ja/tai kansallisia tukia. Rakentajina toimivat pääosin erilaiset energiayhtiöt ja muut kaupalliset toimijat (esim. kauppakeskukset, pysäköintioperaattorit jne.). Ensimmäisenä rakennetaan kannattavimmat alueet eli suuret ja keskisuuret kaupunkiseudut. Muut alueet ja toimenpiteet niiden rakentamiseksi arvioidaan viimeistään vuonna 2020.

Työryhmä katsoo, että vaikka rakentamisen lähtökohtana on markkinaehtoisuus, tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan kuitenkin runsaasti uusia toimia. Näitä voisivat olla muun muassa jakeluvuoroilain uudistaminen, olemassa olevien taloudellisten ohjaukeinojen, mm. auto-, ajoneuvo- ja polttoaineverotuksen ja energiatukien käyttö, uusien teknologioiden hankintatuki, työsuhdeautoedun verotuksen muuttaminen, julkisten hankintojen hyödyntäminen, informaatio-

tio-ohjauksen kehittäminen, kansainvälinen ja EU-tason vaikuttaminen sekä tutkimus ja kehittäminen. Työryhmä toteaa, että raportissa eriteltyjen uusien toimien vaikutuksia ei kaikilta osin ole vielä pystytty riittävästi arvioimaan. Toimenpiteiden vaikutusarviointeja jatketaan ja tarkennetaan osana kansallisen energia- ja ilmastostrategian ja pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman laadintaa ja toteuttamista.

Kuntien ei odoteta itse rakentavan tai rahoittavan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran rakentamista, vaan niiden tehtävänä on osallistua tarpeellisilta osin tämän infran suunnitteluun sekä huolehtia infran linkittymisestä muuhun liikenneverkkoon paikallistasolla. Poikkeuksen saattavat muodostaa kuntien/joukkoliikenneviranomaisien kilpailuttaman joukkoliikenteen vaatimat jakeluverkkoratkaisut (esim. sähköbussien latausinfra). Kuntien tulee huolehtia myös siitä, että alueiden käytön suunnittelussa ja kaavoituksessa varataan jakeluinfralle tarvittavat alueet.

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö (9.12.2016):

LVM pyytää, että ne kunnat, joiden alueella jo on sähkön ja/tai kaasun liikennejakelua, ilmoittaisivat lausunnoissaan, voidaanko ne nimetä osaksi EU:n laajuista jakeluverkkoa kyseisten käyttövoimien osalta. *Jos jokin kunta haluaa tulla nimetyksi osaksi EU:n laajuista liikennesähkön ja/tai liikennekaasun jakeluverkkoa jo tässä vaiheessa, vaikka sen alueella ei vielä olisi kyseistä jakeluinfraa, pyydetään tästäkin lausuntoja perusteluineen, miksi kunta nimettäisiin osaksi verkkoa jo nyt.*

Liitteenä olevassa työryhmän ehdotuksessa on Heinolan osalta seuraavat esitykset:

- *Liikennesähkö* (jakeluverkkokartta s. 52 ja -taulukko s. 58): Tavoitevuonna 2016 Heinola kuuluu liikennesähkön valtakunnalliseen jakeluverkostoon yhtenä kaupunkialueena / liikenneverkon solmupisteenä. Väkiluvun mukaisesti on esitetty toteutettavaksi 5 jakelupistettä, mutta ei niiden sijaintia ja toteuttajaa.
- *Paineistettu kaasu* (CNG/CBG; jakeluverkkokartta s. 53): Heinolaan ei ole esitetty jakeluasemaa vuoden 2020 tavoiteverkkoon. Lähimmät esitetyt asemat ovat Lahdessa, Joutsassa, Mikkelissä ja Kouvolassa.
- *Nesteytetty kaasu* (LNG/LBG; jakeluverkkokartta s. 54): Heinolaan ei ole esitetty jakeluasemaa vuoden 2020 tavoiteverkkoon. Lähimmät esitetyt maaliikenteen asemat ovat Helsingissä ja Jyväskylässä.
- *Vety* (jakeluverkkokartta s. 56): Tavoitevuoden 2020 jakeluverkostoon on maan etelä- ja keskiosissa esitetty Helsinki, Turku, Tampere; sekä tavoitevuoden 2030 verkostoon lisäksi Heinola, Jyväskylä, Pori ja Lappeenranta.
- *Nestemäiset biopolttoaineet* (tavoiteverkkokartta 2030 s. 57):

Tavoitteena tavoitteena olisi, että vuonna 2030 kaikilla jakelu- asemilla olisi tuotevalikoimassaan jokin korkeaseosbiopoltto- aine (kuten 100-% HVO, RE85 tai ED95). Valtalaatuna olisi esimerkiksi E20/25-moottoribensiini. Olemassa oleva jakelu- infra joustaa kehityksen ja perusparannuksen myötä. Nykyisin ns. suojalaatuna jaettava 98 E5 –moottoribensiini jää tuote- valikoimasta pois melko pian, jolloin se osaltaan vapauttaa kapasiteettia esimerkiksi korkeaseoksisille liikennepoltto- aineille. Voidaan arvioida, että HVO100- ja E85-tuotteita jaettaisiin noin puolella koko asemakannasta. ED95 –etanolidieselasemia olisi noin 250.

Heinolan kaupungin lausunto jakeluverkkoesitykseen

Työryhmän raportti sisältää ehdotuksia liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien kansallisiksi tavoitteiksi mm. käyttövoimaosuuksien, autokannan ja jakeluinfran suhteen. Myös erilaisia toimenpiteitä tavoitteisiin pääsemiseksi on esitetty varsin laajalla kirjolla. Tässä yhteydessä Heinolan kaupunki ottaa kantaa vain esityksiin eri käyttövoimien EU:n laajuisesta jakeluverkosta.

Heinolan sijainti eteläisessä Suomessa on erittäin keskeinen maamme tieliikenneverkossa. Kaupungin kautta kulkevat valtatiet 4 ja 5, joista edellinen kuuluu myös EU:n TEN-T -ydinverkkoon. Väylät ovat hyvin merkittäviä pitkämatkaisen henkilöliikenteen, erityisesti loma- ja viikonloppuliikenteen, ja raskaan liikenteen reitteinä. Heinola toimii myös Itä-Hämeen kaupunkikeskuksena, johon suuntautuu lähiseudulta ja osin pitkämatkaisestakin liikenteestä etenkin kesämökkikaudella kulttuuri- ja kaupallisten palvelujen kysyntää.

Moottoritien varsilla Heinolan alueella on useita merkittäviä liikenneasemia. Näitä olisi yleisen palvelutason kehittämisen ja työryhmän esittämien tavoitteiden edistämiseksi perusteltua tutkia myös liikennekaasun EU-jakeluverkon osana. Tarvittaessa kaupunki voi kaavoituksellisesti tutkia muitakin mahdollisia liikennekaasun ja muiden vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelupisteiden sijainteja.

Heinolan kaupunki on sitoutunut kehittämään kaupunkia sosiaalisen, taloudellisen ja ekologisen kestävyuden pohjalta allekirjoittamalla 15.4.1997 Aalborgin sopimuksen. Parhailaan päivitetään Heinolan kestävä kehityksen toimintaohjelmaa vuosille 2017-2021. Ohjelma-ehdotukseen kuuluu teeman *kestävän matkailun kaupunki* alla esitys biokaasutankkauspisteen saamisesta Heinolaan.

Edellä mainituilla perusteilla Heinolan kaupunki esittää halunsa tulla nimetyksi osaksi EU:n laajuisen liikennekaasun jakeluverkkoon. Muitten esitettyjen jakeluverkkojen osalta kaupungilla ei ole huomautettavaa.

Esityslistan liitteenä 3

Liikenneministeriön lausuntopyyntö

Jakeluinfradirektiivin toimeenpanotyöryhmän ehdotus vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon suunnitelmaksi.

- Ehdotus: Teknisen toimen johtaja (TP): Tekninen lautakunta päättää antaa edellä esitetyn Heinolan kaupungin lausuntona liikenne- ja viestintäministeriölle, koskien kuntien nimeämistä osaksi EU:n laajuista liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa.
- Päätös: Päätösehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.
- Muutoksenhaku: muutoksenhakukielto
- Tiedoksianto: Kopio Liikenne- ja viestintäministeriö
teknisen toimen johtaja,
ympäristöpäällikkö,
kaavoituspäällikkö
elinkeinojohtaja