

Lausunto - Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Kaupunkirakennelautakunta 28.08.2024 § 150
4553/00.04.00/2024

Valmistelijat / lisätiedot:
liikennejärjestelmäsuunnittelija Matti Vänskä, puh. 044 718 5463
kaupunkisuunnittelujohtaja Ilkka Laine, puh. 044 718 5401
etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi

Päätösehdotus

apulaiskaupunginjohtaja KYP Jari Kyllönen

Kaupunkirakennelautakunta hyväksyy selostuksessa esitetyn Kuopion kaupungin lausunnoksi Väylävirastolle.

Päätös

Merkitään, että liikennejärjestelmäsuunnittelija Matti Vänskä saapui kokoukseen tämän asian käsittelyn ajaksi.

Päätösehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Liikenne ja viestäntäministeriö pyytää lausuntoa kansallisen liikenteen vaihtoehtoisen käyttövoimien jakeluinfraohjelmaluonnoksesta, lausuntopyyntö 11.6.2024 VN/31178/2023. Lausuntopyynnön taustalla on hallitusohjelman tavoite, jonka mukaan laaditaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamista koskeva toimintaohjelma. EU:n vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra-asetus (AFIR) edellyttää tie-, rautatie-, vesi- ja lentoliikenteen kattavan kansallisen toimintakehyksen laatimista. Lausuntopyynnössä todetaan, että ohjelmaa on valmisteltu aiemman jakeluinfra-työn, päivitetyn seurantatiedon ja laajan sidosryhmäyhteistyön pohjalta. Liikenteen jakeluinfra kytkeytyy laajemmin energiantuotantoon ja jakeluverkkoihin sekä maankäytön ja rakentamisen ohjaamiseen.

Lausuntopyynnössä lisäksi todetaan, että ohjelman tavoitteena on edistää fossiilille liikennepolttoaineille vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran rakentamista ja infran kehittämisen seuranta EU:n jakeluinfra-asetuksen edellyttämällä tavalla.

Virallinen lausunto pyydetään jättämään 8.9.2024 mennessä lausuntopalvelu.fi -palvelussa. Lausunto pyydetään tarkastelemaan alla olevien *kursivoitujen kysymysten* kautta.

Kuopion kaupunki lausuu kysymyskohdittain seuraavaa:

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

Kuopion osalta vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien henkilöautojen osuus liikennekäytössä olevien henkilöautojen kokonaismäärästä (58 562 kpl) nykytilassa on seuraava:

- Lataushybridit ja täyssähköautot = n. 7,9 %
- Kaasukäyttöiset ja kaasuhybridit = n. 0,3 %
- Etanoli = 0,1%

Viimeisen viiden vuoden (2019-2023) aikana uusien henkilöautojen kysyntä on yleisesti laskenut. Kuopiossa uusien autojen rekisteröintimäärät ovat laskeneet

vuoden 2019 tasosta noin 36 % vuodelle 2023 (2634 kpl → 1684 kpl). Tämän myötä autojen keski-ikä on nousussa sekä Kuopiossa että valtakunnallisesti. Uusien autojen käyttövoimien osalta muutos kohti vaihtoehtoisia käyttövoimia on myös Kuopiossa ollut voimakasta parin edellisen vuoden aikana. Tarkasteluajanjaksolla bensiinikäyttöisten autojen osuus uusista autoista on laskenut vuoden 2019 65,1 %:sta vuoden 2023 41,6 %:n. Dieselkäyttöisten autojen osuus on laskenut 19,6 %:sta (2019) 5,2 %:n (2023). Samaan aikaan sähköautojen osuus on kasvanut vuoden 2019 4,9 %:sta 35,9 %:n vuonna 2023. Ladattavien hybridien osuus uusista autoista kasvoi vuosien 2019-2021 aikana, mutta on kääntynyt laskuun vuosien 2022 ja 2023 aikana, osuuden ollessa vuonna 2023 n. 17 % ja korkeimmillaan vuonna 2021 n. 23,7 %. Kaasukäyttöisten autojen osuus kasvoi vielä vuoteen 2020 asti, ollen suurimmillaan n. 1,2 %, mutta viime vuosien aikana kysyntä on ollut hyvin pientä ja vuonna 2023 osuus oli enää n. 0,3 %.

Lataushybridien ja täyssähköautojen markkinaosuuden kasvu uusissa autoissa on vuoden 2024 alkupuolella (tammikuu-kesäkuu) hidastunut rekisteröintitilastojen mukaan. Bensiiniautojen osuus on kasvanut vuoteen 2023 nähden, osuuden ollessa 57,1 % ja sähköautojen osuus on laskenut 22,6 %:n. Tilastoissa on huomioitava, että sähkökäyttöisiä (täyssähkö tai ladattava hybridi) autojen osuus on erityisen suuri työsuhdeautoissa, mitkä otetaan käyttöön (rekisteröidään) yleisesti vuoden viimeisinä kuukausina verotusteknisten syitten takia, mutta myös tehdyt päätökset mm. hankintatukien lopettamisesta on todennäköisesti ohjannut hankintoja takaisin fossiilisia polttoaineita käyttäviin autoihin.

Sähköautojen tai lataushybridien julkisten latausasemien lukumäärä Kuopiossa on sivuston latauskartta.fi mukaan nykytilassa 48 kpl joista valtaosa, 38 kpl, sijoittuu kantakaupungin alueelle. Kantakaupungin ulkopuolella eniten latausasemia sijoittuu Nilsiä/Tahkon alueelle (4 kpl). Latausasemilla on latauspisteitä yhteensä 291 kpl jakautuen lataustehojen mukaisesti:

- <50 kW = 217 kpl
- 50-150 kW = 21 kpl
- >150 kW = 53 kpl

Myös Kuopiossa näkyy latauspisteiden osalta jakautuminen selkeästi pidempiaikaiseen asiointilataukseen (<50 kW) sekä nopeampaan suurteholataukseen (>150 kW). Erityisesti raskaalle liikenteelle toteutettuja latauspisteitä ei tällä hetkellä ole, mutta yksi hanke on suunnitteilla Kuopion kantakaupungin eteläosiin.

Nykytilan ladattavien autojen lukumäärän, yhteensä 2 727 ladattavaa hybridiä ja 1 881 sähköautoa, mukaan tulisi Kuopiossa olla jakeluinfra-asetuksen edellyttämän antotehovaatimuksen mukaan (1,3 kW per täyssähköauto ja 0,8 kW per ladattava hybridi) olla latausinfraa yhteensä noin 4 600 kW.

Latauskartta.fi sivuston tietojen mukaisesti Kuopiossa tällä hetkellä olevan latausinfraan yhteisteho on noin 16 000 kW eli yli kolme kertaa enemmän kuin mitä asetukset edellyttää. Maantieteellisesti julkinen latausverkosto on keskittynyt suurelta osin kantakaupungin alueelle ja vt5:n läheisyyteen. Keskusta-alueella julkiset latauspisteet sijoittuvat valtaosin pysäköintilaitoksiin. Kantakaupungin ulkopuolella, entisissä kuntakeskuksissa, julkisia latauspisteitä on vähän ja nämä yksittäiset latauspisteet ovat keskittyneet taajamien kaupallisten yksiköiden yhteyteen. Toisaalta näillä alueilla omakotitalojen osuus on suuri ja näin ollen voidaan olettaa, että asukkailla on hyvät edellytykset kotilataukselle.

Kaasukäyttöisten ajoneuvojen osalta Kuopiossa on yksi kaasutankkausasema (Gasum) pienen Neulamäen yritysalueella. Asemalta saa sekä nestemäistä että paineistettua bio-/maakaasua. Alueen sijainti on hyvä erityisesti raskaan liikenteen logistisia toimintoja ajatellen. Henkilöautojen osalta sijainti on valtatie 5 läheisyydessä, mutta asema ei näy valtatielle ja näin ollen sijainti tulee tietää etukäteen. Aseman tankkauskapasiteetti suhteessa alueen nykytilan kaasua polttoaineena käyttävään henkilöautokantaan (196 kpl) on erinomainen, mutta maantieteellisesti tämä asema palvelee hyvin laajaa aluetta, ja tämä on todennäköisesti ollut aiemmin esteenä kaasukäyttöisten ajoneuvojen yleistymiselle. Nykytilassa uusien kaasukäyttöisten henkilöautojen saatavuus on heikko ja mallivalikoiman on ennakoitu supistuvan tulevaisuudessa. Raskaan liikenteen osalta Kuopion osalta eriteltyä tietoa kaasukäyttöisten ajoneuvojen lukumäärästä ei ole käytettävissä. Tulevaisuuden osalta Kuopiossa ja laajemmin kaupunkiseudun alueella on suunnitteilla useita biokaasuhankkeita, joiden on tarkoitus palvella erityisesti raskaan liikenteen tarpeita. Huomioitavaa kuitenkin on, että hankkeiden toteutuminen riippunee kysynnästä ja mikäli kysynnän ei riittävässä määrin ennusteta kasvavan, voi osa hankkeista jäädä toteutumatta.

Vetykäyttöisiä ajoneuvoja ei Kuopiossa nykytilassa ole. Samoin alueelta puuttuu nykytilassa vedyn jakeluinfra. Alueella ei myöskään ole tiedossa olevia hankkeita vedyn jakeluinfran osalta. Kuopion kaupunkiseudulla on käynnissä selvitystyö seudullisen logistiikkakeskuksen osalta ja osana tätä selvitystyötä tullaan selvittämään myös vedyn tankkausinfra sijoittumisen mahdollisuutta alueelle. Kaupunki on alustavasti tunnistanut muutamia mahdollisia sijoituspaikkoja sellaisilta alueilta missä mm. turvaetäisyydet täyttyvät ja millä voisi olla tulevaisuudessa riittävästi kysyntäpotentiaalia markkinaehtoiselle etenemiselle.

Etanolin osalta Kuopiossa saa E85 polttoainetta nykytilassa viideltä (5) jakeluasemalta, jotka kaikki sijoittuvat kantakaupungin alueelle. Traficom in aineiston mukaisesti Kuopiossa on tällä hetkellä liikennekäytössä vain 81 etanolia käyttävää henkilöautoa. Raskaan liikenteen osalta Kuopion osalta eriteltyä tietoa ei ole käytettävissä.

Joukkoliikenteen osalta Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenteessä käyttövoimajako oli vuonna 2023 kaupunkilinjoilla (65 ajoneuvoa) seuraava:

- Sähkö = 20 %
- Biodiesel = 60 %
- Fossiilinen diesel = 20 %

Kaikilla linjoilla (88 ajoneuvoa):

- Sähkö = 15 %
- Biodiesel = 46 %
- Fossiilinen diesel = 39 %

EU:n puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevan direktiivin (CVD) ja sitä koskevan kansallisen lain mukaan liikenteestä 41 % on oltava puhtaita ja energiatehokkaita 2.8.2021 – 31.12.2025 tehtävissä hankintasopimuksissa ja 59 % vuosina 2026-2030 tehtävissä hankintasopimuksissa. Kaupunkiseudun joukkoliikennetoimijan näkemyksen mukaan tavoite tullaan saavuttamaan. Kaupunkijoukkoliikenteessä vaaditaan jatkossa päästötöntä käyttövoimaa, sähköä, joka on kustannustehokkain vaihtoehto kaupunkiliikenteessä. Vähäisen suorit määrän maaseutuliikenteessä edetään vaihtoehtoisilla puhtailla käyttövoimilla. Tarjouskilpailuissa kuitenkin mahdollistetaan pisteytyksellä päästöttömien käyttövoimien tarjoaminen. Sähkö on jo nyt varteenotettava käyttövoima kaukoliikenteen vuoroilla, mutta vaatii latausinfraan saamista matkakeskuksille ja asemille, jossa on pidemmät pysähdysajat ja

mahdollisuudet. Muista vaihtoehtoisista käyttövoimista joukkoliikennetoimijan näkemyksen mukaisesti vety voi olla varteenotettava vaihtoehto kaukoliikenteessä.

Yllä olevaan perustuen ohjelmassa esitetty nykytilan kuvaus ja arvio tulevasta kehityksestä on pääosin saman suuntainen kuin Kuopion kaupungilla. Vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta kaupunki katsoo, että suurin kehittämispotentiaali on henkilöautoissa sähkökäyttöisten ajoneuvojen osalta ja raskaalla liikenteellä kaasukäyttöisissä ajoneuvoissa. Käyttövoimien osalta ladattavien hybridien ja sähköautojen osuutta on viime vuosina vauhditettu valtion erilaisilla tuilla, kuten työsuhdeautojen vähäpäästöisten autojen verotusarvon vähennyksellä. Tukien avulla on ohjattu kysyntää em. käyttövoimiin. Tämä on yhdessä autoliikkeiden runsaan jälkitoiminnan myötä mahdollistanut käytettyjen sähköautojen markkinoiden syntyminen, mikä on tuonut sähköautoja myös edullisempaan hintaluokkaan ja yhä useamman saavutettaville.

Kaupunki katsoo, että myös tulevaisuudessa valtionohjauksen pääpaino tulisi olla vaihtoehtoisen ja vähäpäästöisten tai päästöttömien käyttövoimien tukemisessa. Liikennepolitiikan tulisi olla pitkäjänteistä, jolloin saavutetaan pysyvä murros puhtaampaan liikenteeseen ja voidaan vähitellen vähentää riippuvuutta fossiilisista polttoaineista. Tämä on myös kansallisen huoltovarmuuden osalta positiivinen asia.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tavoitteet

Tavoite 1 (sähkö): Ohjelman tavoitteen mukaisesti jokaista täyssähköistä henkilö- ja pakettiautoa kohden olisi julkista latausta vähintään 3 kW:n antoteho ja jokaista hybridi ajoneuvoa kohden vähintään 0,66 kW:n antoteho kunkin vuoden lopussa. Kuopion osalta tavoite tarkoittaisi vuoden 2023 lopun mukaisella ajoneuvokannalla, 2 727 ladattavaa hybridiä ja 1 881 sähköautoa, että julkisen latauksen antotehoa tulisi olla n. 5 643 kW täyssähköautoja varten ja n. 1 800 kW ladattavia hybridejä varten, eli yhteensä n. 7 443 kW. Nykytilassa Kuopiossa on yli kaksinkertainen määrä julkisten latauspisteiden antotehoa. Tavoite on hyvä ja realistinen, mutta tavoitteessa tulisi tarkentaa hybridien osalta, että puhutaan ladattavista hybrideistä.

Tavoite 2 (sähkö): Vuonna 2030 päätieverkolla on henkilö- ja pakettiautoille yleisesti saatavilla olevia vähintään 150 kW:n suurteholatauspisteitä koko maassa 60 kilometrin säteellä. Kuopion osalta päätieverkkoon kuuluvat valtatiöt 5 ja 9. Nykytilassa merkittävimmät puutteet Kuopion seudulla ovat valtatiellä 9 Kuopion ja Joensuun välillä. Vt 9 Kuopio – Joensuu kehittämisselvityksen (Pohjois-Savon ELY-keskus, 2022) mukaisesti em. yhteysvälin ylivoimaisesti merkittävin kulkumuoto on henkilöauto. Yhteysvälin liikenne koostuu pääosin ostos- ja vapaa-ajanmatkoista, mutta tiellä on merkittävä rooli myös työ-, opiskelu-, asiointi- ja työasiointimatkoissa (mm. pendelöintimatkat kaupunkiseutujen välillä ja sisäisesti). Yhteysvälin nykytilan puutteet suurteholatauksen osalta voi rajoittaa vaikutusalueen käyttövoimamuutosta ja tältä osin tavoite suurteholatauspisteiden lisäämisestä on hyvä.

Tavoite 3 (sähkö): Tavoite raskaan liikenteen yleisesti saatavilla olevan latausinfra kehittämisestä jakeluinfra-asetuksen vaatimukset täyttäväksi on hyvä. Kaupunki katsoo, että raskaan liikenteen osalta sähkökäyttöisillä jakeluautoilla on merkittävä rooli tulevaisuudessa kaupunkilogistiikassa.

Käyttövoimamuutos parantaa osaltaan ilmanlaatua ja vähentää melua erityisesti tiiviillä keskusta-alueilla. Yleisesti raskaan liikenteen latauspisteet tulisi sijoittaa merkittävimpien logistiikka-alueiden yhteyteen, jolloin ne ovat helposti saavutettavissa ja paremmin osana logistiikkaketjua. Joukkoliikenteen osalta Kuopion tavoitteena tulevaisuudessa on mahdollistaa kaukoliikenteen/tilausajoliikenteen sähköbussien lataaminen matkakeskuksella. Kuopion etäisyys Helsingistä on noin 400 km ja näin ollen matka on sopiva myös talvella sähköbusseille tulevaisuudessa latausinfra kehittyessä.

Tavoite 4 (sähkö): Samat kommentit kuin tavoitteeseen 3.

Tavoite 5 (sähkö): Tavoite rajoitetun latausinfra kehittämisestä on sinänsä hyvä, mutta kaupunki katsoo lausunnossaan, että latausinfra kehittyminen tulee tapahtua markkinavetoisesti. Kuntien rooli on mahdollistaa kehitys maankäytössä ja osaltaan asettaa riittävät velvoitteet latauspaikkojen osalta mm. rakennusjärjestyksessä.

Tavoite 6 (vety): Tavoitteen mukaisesti Kuopion kaupunkisolmukohdassa tulisi ottaa käyttöön vähintään yksi yleisesti käytössä oleva vetytankkausasema. Jakeluinfra-asetuksen velvoitteen mukaisesti tankkausaseman parhaan sijainnin määrittämiseksi tulee tehdä analyysi ja analyysissa tulee tarkastella erityisesti tankkausaseman käyttöönottoa multimodaalikeskuksissa, jolloin asema palvelee myös muita liikennemuotoja. Tavoitteen aikataulu on melko tiukka huomioiden tankkausaseman todennäköisesti edellyttämät kaavamutokset selvityksineen. Lisäksi Kuopio katsoo, että kaupungin vaikutusmahdollisuus käyttöönoton osalta rajoittuu aseman sijoittumisen mahdollistamiseen maankäytön osalta ja itse asema toteutuu markkinaehtoisesti kysynnän mukaan. Näin ollen asetuksessa mukaisessa aikataulussa, aseman käyttöönotto viimeistään 31.12.2030, ei ole täysin kaupungin päätäntävällässä, vaan edellyttää myös valtion osalta ohjausta vedyn käyttöönoton vauhdittamiseksi.

Tavoite 7 (vety): Ei lausuttavaa.

Tavoite 8 (metaani): Kaupungin näkemyksen mukaan tavoitteen toteutuminen edellyttää valtion osalta toimenpiteitä käyttövoimamuutoksen kiihdyttämiseksi raskaan liikenteen osalta. Tavoite on ristiriitainen lausuntokierroksella olleen hallituksen esityksen jakeluelvoitelain muuttamisesta kanssa, minkä toimenpiteillä päinvastoin jopa viivytetään siirtymistä vaihtoehtoihin käyttövoimiin. Käyttövoimamuutoksen mahdollistaminen edellyttää valtiolta pitkäjänteistä työtä ja päätöksiä.

Tavoite 9 (metaani): Jakeluasemien toteutuminen tavoitteen mukaisesti ja markkinaehtoisesti edellyttää kysyntää, mikä taas edellyttää mm. lainsäädännöllisiä toimia käyttövoimamuutoksen mahdollistamiseksi/toteutumiseksi.

Tavoite 10 (metaani): Tavoitteen toteutuminen edellyttää todennäköisesti investointeja uusiutuvan metaanin tuotantolaitoksiin. Investoinnit taas edellyttävät riittävää kysyntää, mikä taas edellyttää mm. lainsäädännöllisiä toimia käyttövoimamuutoksen mahdollistamiseksi/toteutumiseksi.

Toimenpiteet

Toimenpide 1 (sähkö, vety, metaani): Toimenpide on tarpeellinen velvoitteen ja ohjelman tavoitteiden täyttämiseksi.

Toimenpide 2 (sähkö): Toimenpide on tarpeellinen velvoitteen ja ohjelman tavoitteiden täyttämiseksi.

Toimenpide 3 (sähkö, vety, metaani): Toimenpide on tarpeellinen velvoitteen ja ohjelman tavoitteiden täyttämiseksi.

Toimenpide 4 (sähkö): Latauspisteiden toteuttaminen katujen varsille ei edistä Kuopion kaupungin tavoitetta ohjata pysäköintiä katujen varsilta pysäköintilaitoksiin. Lisäksi kadunvarsille sijoitetut latauspisteet hankaloittavat katujen talvikunnossapitoa erityisesti ahtailla katualueilla. Lisäksi kaupunki katsoo, että latauspisteiden toteuttaminen tulee tapahtua markkinaehtoisesti yksityisten toimijoiden toimesta ja tällöin katualueelle sijoitettujen latauspisteiden osalta kunnossapidon vastuurajat voivat olla epäselviä. Muutoin ohjelman mukainen toimenpide on hyvä.

Toimenpide 5 (sähkö): Ei lausuttavaa.

Toimenpide 6 (vety): Toimenpide selkeyttää vedyn tankkausasemien luvitusta ja on näin ollen parannus nykytilaan. Toimenpiteen jatkovalmistelussa tulee kiinnittää huomiota riittäviin resursseihin lupien valmistelun osalta sekä huolehtia selkeästä ohjeistuksesta luvan hakijoille mahdollisimman sujuvan luvitusprosessin varmistamiseksi.

Toimenpide 7 (sähkö): Ei lausuttavaa.

Toimenpide 8 (sähkö): Yksityisen latausinfraan tuki aiempina vuosina on vauhdittanut merkittävästi liikenteen käyttövoimamuutosta kohti sähköä. Tuen jatkamisen mahdollisuuksia kannattaa tarkastella.

Toimenpide 9 (sähkö, vety, metaani): Henkilöautojen osalta aiempien vuosien tuilla saavutettiin huomattava murros käyttövoimissa kohti vaihtoehtoisia käyttövoimia, millä on osaltaan mahdollistettu myös mm. käytettyjen sähköautojen markkinoiden syntyminen. Paketti ja kuorma-autojen osalta vastaavan tukimekanismin käyttöönottoa kannattaa selvittää.

Toimenpide 10 (sähkö, vety, metaani): Ei lausuttavaa.

Toimenpide 11 (vety, metaani): Toimenpide on hyvä ja kannatettava.

Toimenpide 12 (sähkö, vety, metaani): Toimenpide on hyvä.

Toimenpide 13 (sähkö): Toimenpide on hyvä. Kuopio seuraa mielenkiinnolla selvityksen tuloksia ja on valmis yhteistyölle valtion kanssa kaupunkiseutua koskevan tarpeen osalta.

Toimenpide 14 (sähkö): Katuverkon alle tulevan sähkösiirtoverkon osalta yhteistyö ja mahdolliset sijoitustarpeet myös muun infraan ja kuntien katuverkon muun kunnossapitotarpeen osalta on tärkeää. Tällä voidaan välttää päällekkäisiä töitä ja tehdä mm. latausinfraa kustannustehokkaammin.

Toimenpide 15 (vety): Tukesin ohjeistus on hyvä ja tarpeellinen.

Toimenpide 16 (sähkö, vety, metaani): Ei lausuttavaa.

Toimenpide 17 (sähkö): Ei lausuttavaa.

Toimenpide 18 (sähkö, vety, metaani): Kuopion kaupunki on osana Kuopion kaupunkiseutua valmis yhteistyöhön.

Toimenpide 19 (sähkö, vety, metaani): Ei lausuttavaa.

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

Kuopion kaupungin ja kaupunkiseudun osalta alueellisesti tärkein ratayhteys on Savon rata, mikä on nykytilassa sähköistetty ja näin ollen alueen matkustajaliikenne hoituu pääosin sähkövedolla etelä-, pohjois- ja länsi-Suomeen. Alueellisesti merkittävän tavaraliikenteen tuottajan, Yara Oyj Siilinjärvi, pistoraide on myös sähköistetty. Kuopiossa sijaitsevan Savon Sellun (Mondi Powerflute) osalta pistoraide on sähköistämätön ja tehtaan tavaraliikenne joudutaan tekemään nykytilassa joko dieselgeneraattorilla varustetulla sähköveturilla tai dieselveturein. Savon Sellu sijaitsee Sorsasalon yritysalueella, mikä on Kuopion yksi tulevaisuuden isoista teollisuus-/yritysalueista. Rataosuuden sähköistämisen hyötyjä kannattaisi tulevaisuudessa tarkastella yhteistyössä. Matkustajaliikenteen osalta Itä-Suomen liikennejärjestelmän kannalta merkittävimmät puutteet sähköistettyjen raiteiden osalta on yhteydet Joensuuhun. Nykytilassa sekä Siilinjärven ja Joensuun että Pieksämäen ja Joensuun väliset rataosuudet ovat sähköistämättömiä. Näistä Siilinjärvi – Joensuu rataväli on ohjelmassa todettu vähäliikenteiseksi, mutta rataosuudella on tehty tarveselvitys (Väyläviraston julkaisu 2/2023), missä ensisijaiseksi kehitystoimenpiteeksi on tunnistettu Ruokosuo- Sänkimäki ratosan sähköistäminen ja Säkinmäen raakapuukuormauspaikan kehittäminen. Tämän toimenpiteen osalta tarkempi suunnittelu on käynnissä. Pieksämäen ja Joensuun välinen rataosuus ja sen sähköistämättömyys on noussut Itä-Suomen liikennejärjestelmätyössä esille selkeänä puutteena rajoittaen ratavälin kehittymistä.

Savon radan osalta vuonna 2022 alkanut Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa on lisännyt radalla tavaraliikennettä ja radan kapasiteetti mm. lähijunaliikenteen kehittämiseksi on puutteellinen.

Vety- ja akkukäyttöisyys voivat olla mahdollisia tulevaisuuden käyttövoimia esimerkiksi vähäliikenteisellä Siilinjärvi – Joensuu rataosuudella.

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tavoitteet

Tavoite 1: Sähkövedon käytön osuuden kasvattaminen on hyvä ja selkein tavoite keinona rataliikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Tavoite 2: Ei lausuttavaa.

Toimenpiteet

Toimenpide 1: Toimenpide on hyvä. Itä-Suomen saavutettavuuden osalta Pieksämäki – Joensuu ratavälin sähköistämistä ja mahdollisia hyötyjä / matkustajapotentialin kasvua tulisi selvittää.

Toimenpide 2: Ei lausuttavaa.

Toimenpide 3: Varautuminen edellyttää tarkempaa ohjeistusta asiasta ja ohjeistuksen laatiminen tulisi olla ensimmäinen toimenpide vaihtoehtojen käyttövoimien osalta. Kuopion osalta ratapihan kehittämishanke on valmistumassa ja suunnitelmissa ei ole osattu varautua vaihtoehtojen käyttövoimien jakeluun tarkemman ohjeistuksen puuttuessa.

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

Kuopion lentoasema, mikä sijaitsee Etelä-Siilinjärvellä Rissalassa, on TEN-T kattavan verkon lentoasema. Lentoasema on sekä sotilas- että siviili-ilmailun käytössä kentän toimiessa Karjalan lennoston tukikohtana. Lentoaseman käyttö jää nykytilassa ja ohjelman arvion mukaisesti myös tulevaisuudessa alle jakeluinfra-asetuksen mukaisen raja-arvon, 10 000 kaupallista lento-operaatiota vuodessa. Nykytilassa lentoaseman kaupalliset lento-operaatiot muodostuvat pääosin reittilennoista ns. charter-lentojen määrän ollessa pieni. Kuopion, kaupunkiseudun ja maakunnan tavoitteena on lentoliikenteen lisääminen, erityisesti kaupallisten charter-lentojen osalta, mutta tästä huolimatta toteamme lausuntonamme, että ohjelman arvio sekä nykytilasta että tulevasta kehityksestä on tältä osin realistinen ja tältä osin asetuksen mahdollistaman kansallisen liikkumavaran hyödyntäminen on kannatettavaa. Näin ollen lentoasema voidaan vapauttaa jakeluinfra-asetuksen maasähkösyyttövelvoitteesta. Maasähkösyyttö voi näin vapaammin rakentua kysynnän mukaan.

Tulevaisuuden vaihtoehtojen käyttövoimien osalta sähkölentäminen voi ohjelmassa kuvatun mukaisesti synnyttää Suomeen jatkossa uuden tyyppistä pienimuotoisempaa lentotoimintaa, erityisesti elinkeinoelämän tarpeisiin. Tämän osalta kehittymistä on syytä seurata alueellisissa liikennejärjestelmätöissä.

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tavoitteet

Tavoite 1: Tavoitteen lähtökohta maasähkön ja vaihtoehtojen kestävien polttoaineiden turvallisen jakeluinfrakonstruktuurin kehittämiseksi markkinalähtöisestä on hyvä.

Toimenpiteet

Toimenpide 1: Ei lausuttavaa.

Toimenpide 2: Kaupunki esittää, että lentoliikenteen osuus päästöoikeuksien huutokaupoista, noin 10,1 miljoonaa euroa, tulisi ohjata lentoliikenteen päästövähennystoimenpiteisiin.

Toimenpide 3: Ei lausuttavaa.

Toimenpide 4: Kansallisen selvityksen laatiminen käyttövoimien huomioimisesta lentoasemamaksuissa sähkölentämisen edistämiseksi on hyvä. Sähkölentäminen voi tarjota tulevaisuudessa myös Kuopion lentoasemalle uusia elinkeinoelämää hyödyttäviä reittimahdollisuuksia muille suurille kaupunkiseuduille ja mahdollisesti myös osiin Ruotsin länsiosia.

Toimenpide 5: Toimenpide on hyvä.

Toimenpide 6: Koska ilmailun pelisäännöistä ja edistämiskeinoista sovitaan ensisijaisesti muualla kuin kansallisesti, on aktiivinen osallistuminen kansainvälisillä foorumeilla välttämätöntä. Näillä foorumeilla on tärkeää tuoda esille Suomen haasteita ja erityispiirteitä (mm. talviolosuhteet ja lentomarkkinat) lentoliikenteen osalta.

Toimenpide 7: Toimenpiteen mukaisiin vaihtoehtoihin käyttövoimiin tulee varautua hyvissä ajoin suunnitelmat laatimilla. Kuopion kaupunki toivoo aktiivista tiedonjakoa suunnitelmien osalta osana seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmätyötä.

Toimenpide 8: Ei lausuttavaa.

Toimenpide 9: Lentoasema-alueiden kehittäjien kannalta tieto erityisesti käytettävissä olevista rahoitusinstrumenteista on tärkeää.

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

Kuopion osalta ohjelmassa on esitetty nykytila varsin selkeästi. Venäjän hyökkäyssodan seurauksena Saimaan kanavan tavaraliikenne on keskeytynyt ja tämä on siirtänyt vesistökuljetuksia rata- ja tieliikenteeseen mutta osin myös lisännyt Vuoksen vesistön sisäisiä kuljetuksia metsäteollisuuden uittojen lisääntyttyä. Vuoksen vesistöllä käytössä oleva vesiliikenteen kalusto on nykytilassa melko iäkästä ja vaikka uuden kaluston saaminen vesistölle olisi suotavaa, on se nykyisellä kysynnällä varsin epätodennäköistä. Näin ollen kaupungin näkemyksen mukaan ohjelmassa esitetty kuvaus nykytilasta ja arvio tulevasta kehityksestä on realistinen. Kuopion osalta nykyisiin satama-alueisiin, Kumpusaari ja Kelloniemi, voi olla haastavaa mahdollistaa laajoja suojaetäisyyksiä vaativia vaihtoehtoisten käyttövoimien kohteita käytettävissä olevan rajoitetun tilan vuoksi.

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Tavoitteet:

Tavoite 1: Suomen satamien maasähkön ja muiden vaihtoehtoisten kestävien polttoaineiden turvallinen jakeluinfrastruktuuri kehittyy EU-sääntelyn edellyttämällä tavalla markkinalähtöisesti on Kuopion kaupungin mielestä realistinen tapa edetä.

Tavoite 2: Suomen meriliikenteen erityisolosuhteiden huomioimisesta EU:n laajuisten tavoitteiden ja toimien päivittämisen osalta on tärkeä.

Tavoite 3: Ei lausuttavaa.

Tavoite 4: Ei lausuttavaa.

Tavoite 5: Sisävesiliikenteen ja sen toimintaedellytyksien kehittämisestä tarpeisiin perustuen tehokkaaksi ja vähäpäästöiseksi uitossa, aluskuljetuksissa ja vesistömatkailussa on realistinen.

Tavoite 6: Ei lausuttavaa.

Tavoite 7: Tavoite on hyvä ja luo Vuoksen vesistölle mahdollisuuden vaihtoehtoisten käyttövoimien kaluston käyttöönotolle.

Toimenpiteet:

Toimenpide 1: Ei lausuttavaa.

Toimenpide 2: EU:n rahoitusmahdollisuudet tulee pyrkiä hyödyntämään mahdollisimman kattavasti.

Toimenpide 3: Kuopion kaupunki kannattaa maasähkön verotuksen muutoksen toteuttamista.

Toimenpide 4: Ei lausuttavaa.

Toimenpide 5: Koska myös vesiliikenteen pelisäännöistä ja edistämiskeinoista erityisesti meriliikenteen osalta sovitaan ensisijaisesti muualla kuin kansallisesti, on aktiivinen osallistuminen kansainvälisillä foorumeilla välttämätöntä. Näillä foorumeilla on tärkeää tuoda esille Suomen haasteita ja erityispiirteitä (mm. talviolosuhteet).

Muita huomioita ohjelmasta:

Yleisesti ottaen ohjelman sisältö on oikean suuntainen ja näin toteuttaa EU:n jakeluinfra-asetuksen täytäntöönpanon kansallisesti. Huomioitavaa kuitenkin on, että esimerkiksi tieliikenteessä käyttövoimamuutos on tällä hetkellä vielä herkässä tilassa ja heilahtelua eri käyttövoimien välillä tapahtuu melko herkästi eri päätösten mukaan. Viime vuosina saavutettu kasvu erityisesti liikenteen sähköistymisessä on alkuvuonna 2024 selkeästi hidastunut. Osasyynä tähän on tehdyt päätökset siirtymävaiheen tukien lakkauttamisesta ja julkinen keskustelu mm. liikennepolttoaineiden jakeluvoltelakiin tehtävistä muutosesityksistä. Näillä on osin jopa kannustettu siirtymään takaisin fossiilisten polttoaineiden käyttöön mikä ei pidemmällä aikajänteellä ole kokonaisuutta ajatellen järkevää ja kestävää.

Suomessa liikennepolitiikka on perinteisesti ollut tempoilevaa. Erilaisilla päätöksillä kulloisessakin tilanteessa on suosittu tiettyjä käyttövoimia ja nämä päätökset ovat muuttuneet liian nopealla syklillä, millä on valitettavasti onnistuttu luomaan mm. markkinahäiriöitä liikennesektorille. Kaupunki edelleen korostaa, että kokonaisuutena liikennepolitiikka on pitkäjänteistä työtä ja käyttövoimamurros pois fossiilisista polttoaineista tulee tehdä mieluummin ennemmin kuin myöhemmin jo pelkästään huoltovarmuutta ajatellen. Tätä muutosta tulee pystyä myös tukemaan pidemmällä aikajänteellä eikä vain neljän vuoden sykleissä.

Vaikutusten arviointi

Liitteenä.

Liitteet

4553/2024 Vaikutusten ennakkoarviointi Kuopion kaupungin päätöksenteossa
4553/2024 Lausuntopyyntö