



## Ajankohtaista puhtaista ajoneuvoista, latauspisteistä ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman etenemisestä

Etelä-Pohjanmaan maakuntatilaisuus

Vesa Peltola

23.10.2019

## Sisältö:

**Puhtaiden ajoneuvojen direktiivin  
implementointi**

**Rakennusten energiatehokkuus-  
direktiivin päivitys**  
**- Latauspisteet**

**Valtakunnallinen  
liikennejärjestelmäsuunnitelma**

# Puhtaiden ajoneuvojen direktiivin implementointi

# Puhtaiden ajoneuvojen (Clean Vehicles) direktiivi

- EU edistää puhtaiden ajoneuvojen markkinoita julkisten hankintojen kautta.
- Direktiivi on jäsenmaata velvoittava. Kattaa sekä autojen että henkilö- ja tavarankuljetuspalvelujen hankinnan (osto, leasing, vuokraus).
- Nykyinen direktiivi vuodelta 2009.
- Kuntaliiton viesti valmistelun aikana direktiiviesityksen ongelmista:
  - Puhtaan ajoneuvon määritelmä liian kapea.
  - CV-autojen tavoiteosuudet 2021-2025-2030 liian korkeat esim. lakisääteisten henkilökuljetusten kannalta.
- Kansallinen lainsäädäntö saatettava voimaan viimeistään 1.8.2021
- Koskee uusia sopimuksia.

# CVD:n minimivaatimukset julkisille auto- ja kuljetuspalveluhankinnoille

## Minimiosuus julkisille hankinnoille

Ajoneuvoluokka		8/2021 – 12/2025	1/2026-	Merkitys kuntasektorille
Henkilöautot (M1)	Max. 8 matkustajaa	38,5 %	38,5 %	Käytännössä täyssähköauto
Pienoisbussit (M2)	Yli 8 matkustajaa, kok. massa max. 5 t	38,5 %	38,5 %	Käytännössä täyssähköauto
Bussit (M3)	Kaupunkibussit (bus) - Alaluokat I ja A	41 % (sähkö: 20,5 %)	59 % (sähkö: 29,5 %)	Vähintään 50 % sähköbussseja. Loppuihin käy vaihtoehtoiset käyttövoimat (esim. liikennebiokaasu, uusiutuva diesel)
	Muut bussit (coach) - Alaluokat B, II ja III	0 %	0 %	Direktiivi ei koske (seutuliikenteen bussit, kaukoliikenteen bussit)
Pakettiautot (N1)	Kok. massa max. 3,5 t	38,5 %	38,5 %	Käytännössä täyssähköauto
Kuorma-autot	Kok. massa max. 12 t (N2)	9 %	15 %	Ei sähköautovaatimuksia; vaihtoehtoiset käyttövoimat hyväksytään (ei seoksia) Kunnissa lähinnä jätekuljetukset
	Kok. massa yli 12 t (N3)	9 %	15 %	

# Kuntaliitto: Puhtaiden ajoneuvojen direktiivin toimeenpano

- Tavoite hyvä, mutta toteutus haasteellista vielä monta vuotta.
  - Vaatimukset täyttävien ja käyttötarkoituksiin soveltuvien ajoneuvojen saatavuus ja hinta Suomen markkinoilla??
- Ongelmallisinta koululais- ja sote-kuljetukset. Kaupunkibussiliikenteessä puhdas kalusto yleistymässä.
- Eteneminen painopisteittäin: ensivaiheessa niissä ajoneuvoryhmissä, joille on markkinaa.
- Pyrittävä estämään kilpailun ja hankintojen vääristymistä.
- Tarvitaan innovatiivisten hankintamallien yhteiskehittämistä.
- Valtion vauhditettava ajoneuvokannan uusiutumista.

**Toimeenpano ei saa johtaa siihen, että kunnan tai kuntaryhmän on toteutettava vaatimuksia hinnalla millä hyvänsä**

# Rakennusten energiatehokkuus- direktiivin päivitys - latauspisteet

# Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin muutos (2018/844)

- Direktiivin muutos osa komission puhtaan energian pakettia 30.11.2016
- Rakennusten energiatehokkuusdirektiivin muutos julkaistiin 19.6.2018
- Direktiivin noudattamisen edellyttämät **lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset on saatettava voimaan viimeistään 10.3.2020**.
- Direktiivimuutoksella pyritään
  - nopeuttamaan olemassa olevien rakennusten kustannustehokkaita peruskorjauksia
  - lisäämään älykkään teknologian käyttöä rakennuksissa
- Energiatehokkuus, uusiutuva energia, energiankäytöltään vähähiilinen rakennuskanta, ilmastonmuutoksen torjunta



# EPBD-muutos – latauspisteitä koskeva osuus

## - käsitteitä

- **Latausvalmius** = putkitus, johon voidaan myöhemmin asentaa tarvittava kaapelointi sähköajoneuvojen latauspisteitä varten tai kaapelointi sähköajoneuvojen latauspisteitä varten
- **Latauspiste** = jakeluinfradirektiivin (2014/94/EU) liitteen 2 mukainen normaalitehoinen (Type 2 –standardi) tai suuritehoinen (CCS/Combo) latauspiste
  - Lämpötolppa tai muu kotitalouspistorasia ei kelpaa
- **Laajamittainen korjaus** = rakennuksen vaippaan tai teknisiin järjestelmiin kohdistuva korjausten jälleenrakentamiskustannuksiin perustuvat kokonaiskustannukset ovat yli 25 % rakennuksen arvosta (pois lukien rakennusmaan arvo)

# EPBD-muutos

## - asuinrakennusten latauspistevaatimukset

Rakennus	Hallituksen lakiesitys (HE)	Kuntaliiton esitys **	Kustannusero
<b>Uudet ja laajasti korjattavat asuinrakennukset *</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vain ne pysäköintialueet, jotka ovat rakennuksessa tai fyysisesti sen yhteydessä</li> </ul>	<b>Max. 4</b> autopaikkaa: ei velvoitteita	<b>Max. 10</b> autopaikkaa: - Ei velvoitteita	<b>Kohtalaisen suuri</b>
	<b>Yli 4</b> autopaikkaa: latausvalmius jokaiseen	<b>Yli 10</b> autopaikkaa: latausvalmius jokaiseen	<b>Kohtalaisen suuri</b>
	Jos latausvalmius on tehty, sähköautoilijalle on mahdollistettava latauspiste ilman tarpeetonta viivytystä	<b>Tarkentuu lausunnossa</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uusi vaatimus (<b>ei ole peräisin direktiivistä</b>)</li> <li>Ei ehkä tarpeen</li> </ul>	<b>Suurehko(?)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>voi myös poikia erimielisyyksiä taloyhtiöissä</li> </ul>
<b>Muut asuinrakennukset</b>	Ei velvoitteita	Ei velvoitteita	<b>Ei eroa</b>
<b>Uudet ja laajasti korjattavat pysäköintitalot</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vain asuinrakennuksia varten olevat P-talot</li> </ul>	Latausvalmius jokaiseen autopaikkaan	<b>Tarkentuu lausunnossa</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uusi vaatimus (<b>ei ole peräisin direktiivistä</b>)</li> <li>Ehkä tarpeen</li> </ul>	<b>Ei liene kokonaisuutena kovin suuri(?)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Määrä pieni(?)</b></li> </ul>

\* Vain jos korjaus kattaa pysäköintialueen tai rakennuksen sähköjärjestelmän

\*\* Vastaa direktiivin minimitasoa

# EPBD-muutos

## - ei-asuinrakennusten latauspistevaatimukset

Ei-asuinrakennukset	Hallituksen lakiesitys (HE)	Kuntaliiton esitys **	Kustannusero
<b>Uudet ja laajasti korjattavat *</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vain ne pysäköinti-alueet, jotka ovat rakennuksessa tai fyysisesti sen yhteydessä</li> </ul>	Max. 10 autopaikkaa: ei velvoitteita	Max. 10 autopaikkaa: ei velvoitteita	<b>Ei eroa</b>
	Latauspisteet: 1. 11-20 autop: <b>1</b> latauspiste 2. Yli 20 autop: latauspiste <b>10 %</b> autopaikoista	Latauspisteet: 1. 11-20 autop: <b>1</b> latausp. 2. Yli 20 autop: <b>1</b> latausp.	1. <b>Ei eroa</b> 2. <b>Suuri</b>
	Latausvalmius: <b>50 %</b> autopaikoista	Latausvalmius: <b>20 %</b> autopaikoista	<b>Suurehko</b>
<b>Muut</b> ei-asuinrakennukset <ul style="list-style-type: none"> <li>Vain käytössä olevat rakennukset (sairaalat, koulut, päiväkodit, nuorisoseurantat jne.)</li> </ul>	Max. 20 autopaikkaa: ei velvoitteita	Max. 20 autopaikkaa: ei velvoitteita	<b>Ei eroa</b>
	Yli 20 autopaikkaa: latauspiste <b>10 %</b> autopaikoista	Yli 20 autopaikkaa: <b>yksi</b> latauspiste	<b>Erittäin suuri</b>

\* Vain jos korjaukset kattavat pysäköintialueen tai rakennuksen sähköjärjestelmän

\*\* Vastaa direktiivin minimitasoa

# Vaarana ylisääntely ja hukkainvestoinnit

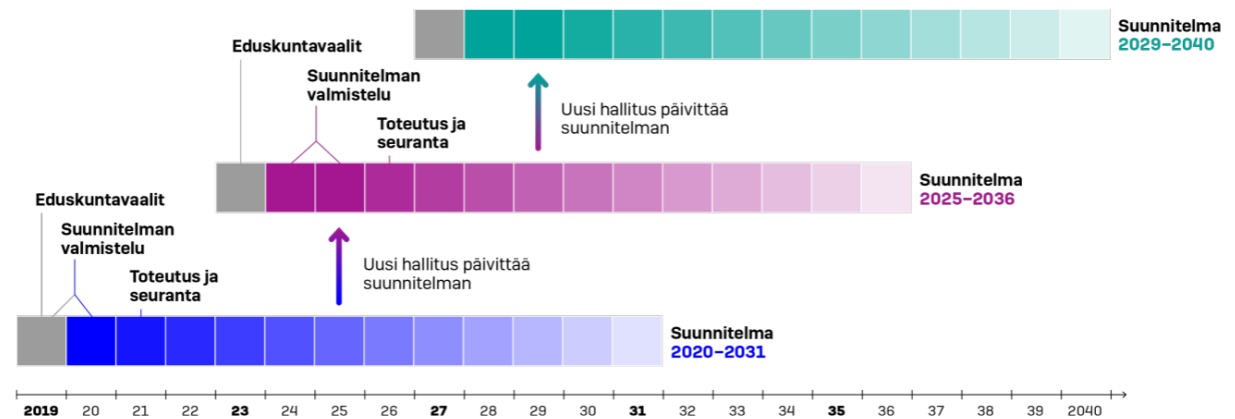
- Ns. jakeluinfradirektiivin mukaisten julkisten latausasemien määrä on kasvanut markkinaehtoisesti tavoitteen mukaan → hyvä malli olemassa!
- **Ei-asuinrakennusten** pysäköintialueille latauspisteiden rakentaminen 10 % autopaikoista on ylimitoitettua ja hyvin kallista
  - Lyhyt asiointilataus ei juuri lisää toimintamatkaa, joten käyttö olisi vähäistä
  - Latauspisteitä olisi pakko rakentaa myös sellaisille pysäköintialueille, joissa niille ei ole juuri käyttöä tai se on kausiluontoista (tanssilavat, huvipuistot ym.)
  - Raha on poissa vaikuttavammista kiinteistön energiainvestoinneista
  - Yleensä olemassa olevaan rakennukseen ei ole tarvinnut tehdä lainmuutosten takia korjauksia ennen kuin vasta seuraavan laajan korjauksen yhteydessä
  - Minimitaso (1 kpl/P-alue) mahdollistaisi latauspisteiden kohdentamisen sinne, missä niitä tarvitaan

# Valtakunnallinen liikennejärjestelmä- suunnitelma

# Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu

- LVM valmistelee, VN hyväksyy
- Tarkistetaan kunkin hallituskauden alussa – sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa
- LVM:n varmistettava suunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin

## Jatkuva ja rullaava prosessi



# Liikennejärjestelmän kokonaiskuva



# Liikennejärjestelmäsuunnittelun kokonaisuus

*”Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuva ja yhteistyöhön perustuva prosessi, jossa tarkastellaan liikennejärjestelmän tilaa ja kehittämistarpeita kokonaisvaltaisesti kaikkien liikennemuotojen osalta.”*

*”Liikennejärjestelmäsuunnittelua ei kuitenkaan tehtäisi hierarkkisesti eri suunnittelutasoilla, kuten maankäytön suunnittelua, vaan suunnittelu perustuisi enemmänkin eri tasojen väliseen vuorovaikutukseen ja toimijoiden väliseen jatkuvaan yhteistyöhön.”*





# Valtakunnallinen liikenne- järjestelmä- suunnitelma

- Sisältö
  - Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset
  - Liikennejärjestelmän kehittämisen yhteiskunnalliset päämäärät ja suunnitelman tavoitteet
  - Toimenpideohjelma (valtio ja kunnat)
  - Valtion rahoitusohjelma
  - Yhteenvedo vaikutusten arvioinnista
  - Suunnitelman seuranta ja jatkuvan valtakunnallisen liikennejärjestelmätyön organisointi
  - Evästyksiä seuraavalle suunnittelukierrokselle

## Liikennejärjestelmäsuunnitelman ohjausvaikutus

- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaisi valtion ja maakuntien välisiä menettelyitä ja neuvotteluja sekä vaikuttaisi palvelutason määrittelyyn ja maakunnissa tehtävään suunnitteluun.
- VLJS luonteeltaan strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisen periaatteista sekä valtakunnallisista tavoitteista ja näiden saavuttamiseksi tarpeellisista toimista.
- Suunnitelma *ohjaisi* muita viranomaisia ja hallinnonalan toimijoita *ottamaan* toiminnassaan *huomioon* suunnitelmassa esitetyt tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset, vaikka suunnitelmalla ei olisi oikeudellisia vaikutuksia.
- LVM:n varmistettava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin.

# Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman aikataulu

- Vaikutusten arviointiohjelman koskeva lausuntokierros, syys-lokakuu 2019
- Marraskuu 2019–syyskuu 2020
  - Teemakohtaisia, alueellisia ja valtakunnallisia tilaisuuksia sekä keskustelut kuntien ja kaupunkiseutujen kanssa sekä olemassa olevien verkostojen hyödyntäminen
- Muu vuorovaikutus
  - Kuulemistilaisuudet ja muu sidosryhmäyhteistyö
- Suunnitelmaluonnosta ja arviointiselostusluonnosta koskeva lausuntokierros, marraskuu – joulukuu 2020
- Selonteko eduskunnalle, helmikuu 2021
- Valtioneuvoston päätös, huhtikuu 2021

# Mitä Kuntaliitto pitää tärkeänä

## Prosessi

- Avoin ja reilu prosessi.
- Virallisen työryhmän lisäksi suoraa vuorovaikutusta kuntien ja alueiden kanssa.
- Yhteiseksi koetut tilanne- ja kehityskuvat ja tavoitteet.
- Laaja-alainen vaikutusten arviointi tukee valmistelua ja päätöksentekoa.
- Riittävät kuulemisajat.

## Sisältö

- Toimenpiteet tavoitteisiin ja vaikutusarviointeihin perustuvia.
- ”Kuntien toimet” = valtion ja kuntien yhteistyöhankkeita.
- Uudet avaukset yhteistyössä.
- MAL-sopimusten ja muiden sopimusten kytkentä.
- Selkeät rahoitusvastuut, vapaaehtoinen sopiminen.

## Jatkuvuus

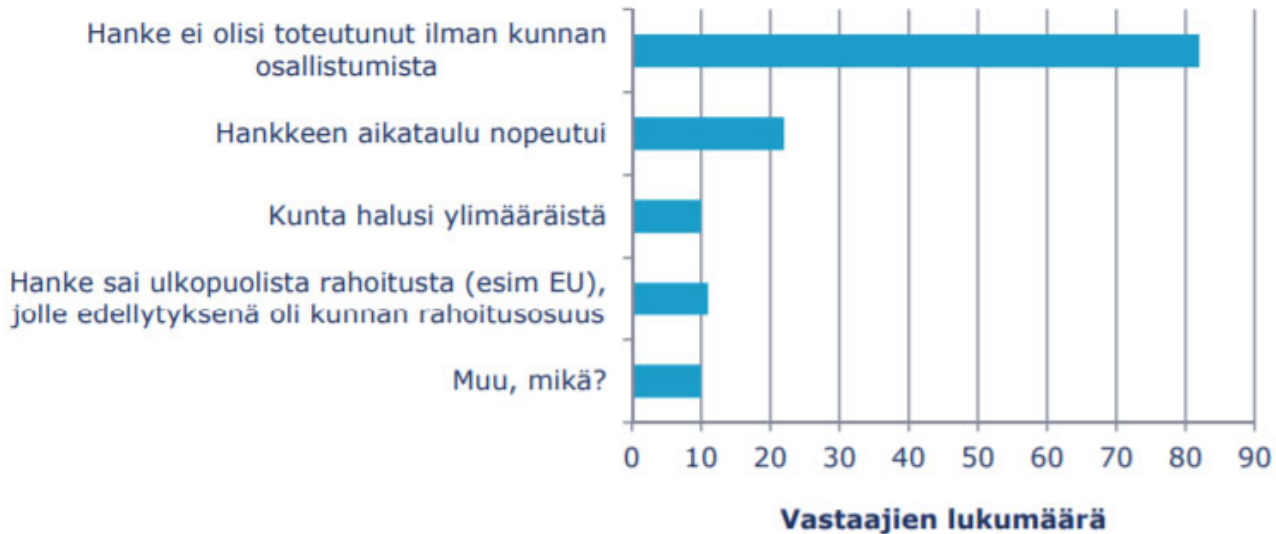
- Varmistetaan oikea-aikainen suunnitteluvalmius.
- Turvataan ennakoitavuus ja pitkäjänteisyys.
- Kehitetään myös kevyempiä mutta tehokkaita sopimuksellisuuden malleja.
- Yksiaäninen valtioneuvosto ja koko liikennehallinto toiminnallisesti samassa linjassa.

# Kuntien osallistuminen valtion hankkeiden rahoitukseen

# Kuntaliitto: Infran kehittämiseen pitkäjänteisyyttä, rahoitusvastuut pidettävä selkeinä

- Uusien rahoitusmallien selvittäminen tärkeää.
  - Kaupungeilla ei ole kuitenkaan uutta ylimääräistä rahoituslähdeä valtion infraan.
  - Jotta uusista raideyhteyksistä saada hyötyä kiinteistöjen arvonnousuun, se edellyttää sitä, että kaupunki jatkuvasti tekee itse investointeja.
- Kaupungit tarvitsevat maankäyttötulonsa oman infransa rahoittamiseen.
  - Kunnilla miljardien eurojen korjausvelka omassa infrassa.
  - Valtion osuus ELY-keskusten ja kaupunkiseutujen järjestämän joukkoliikenteen yhteenlasketusta rahoituksesta on noin 10 prosenttia.
- Hyötyjä maksaa - näkökulmasta valtio tulisi osallistua enemmän kaupunkiseutujen infran ja joukkoliikenteen rahoitukseen.
  - Kuntaliiton kaupunkipoliittisen työryhmän kannanotto 14.11.2018: *Kaupunkien osallistuminen valtiolle kuuluvien infrastruktuuri-hankkeiden rahoitukseen.*

# Kuntien osallistuminen valtion tienpitoon vuosina 2011-2013



**Kuntaliiton kysely osoitti, että kaikenkokoiset kunnat osallistuivat vuonna 2013 maanteiden rakentamisvastuisiin yli 40 milj. eurolla.**

**Pääsyynä oli se, että hanke ei olisi toteutunut ilman kunnan rahoitusta tai sitä pystyttiin nopeuttamaan kunnan rahoituksella.**

## Valtion ja kuntien osuudet liikenneväylänpidon kokonaisrahoituksesta

valtio



prosenttia  
eli 1,7 miljardia  
euroa vuodessa

kunnat



prosenttia  
eli 1,4 miljardia  
euroa vuodessa\*

\*Kunnat eivät ole veronsaajia valtion keräämissä liikenteen erityisveroissa, jotka ovat yli 8 miljardia euroa vuodessa

**Laskelman on tehnyt VTT (2017) ja se sisältää investoinnit ja kunnossapidon katuihin, teihin, rautateihin, lentoasemiin ja satamiin.**



# Kiitos mielenkiinnosta!

Vesa Peltola  
09 771 2054  
vesa.peltola@kuntaliitto.fi



Onnistuva Suomi tehdään lähellä

**kuntaliitto.fi**

PL 200, 00101 Helsinki  
Kuntatalo, Toinen linja 14  
00530 Helsinki

