

Asia: VN/11483/2022

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Suomen tavoitteena on puolittaa kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Vuoden 2030 jälkeen liikenteen päästöjä tulee edelleen vähentää tukemaan Suomen tavoitetta olla hiilineutraali vuonna 2035. Vuonna 2045 liikenne olisi kokonaan fossiilitonta. Kotimaan liikenne kuuluu Euroopan unionin niin sanotulle taakanjakosektorille, jossa kutakin jäsenmaata koskee pääasiassa bruttokansantuotteen perusteella määritetty päästövähennysvelvoite vuoteen 2030 mennessä. Osana EU:n 55-ilmastopakettia EU:n taakanjakoasetus muuttuu ja jäsenmaakohtaisia velvoitteita kiristetään edelleen, Suomen osalta 39 prosentista 50 prosenttiin. Taakanjakosektorin merkittävin päästölähde on kotimaan liikenne ja suurin osa (yli 90 %) kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä. Euroopan komissio antoi 14.7.2021 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöön otosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (nk. AFIR-asetusehdotus). Ohjelman on tarkoitus toimia Suomessa myös AFIR-asetusehdotuksen toimeenpanon edistäjänä ja sekä asetuksen edellyttämän seurannan pohjana. AFIR-asetusehdotuksen neuvottelut ovat vielä kesken. Voimaan tullessaan se asettaa julkiselle vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurille minimitason.

Ohjelmaluonnoksen tarkoituksena on edistää kansallisia tavoitteita liikenteen uusien käyttövoimien jakeluverkoston kehittymiselle ja mahdollistaa siten liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Tavoitteena on kartoittaa infrastruktuurin nykytila, tavoitteet ja ennakoitu kehitys ja tunnistaa toimenpiteet jakeluinfrastruktuurin kansalliselle kehittämiselle.

Ohjelmaluonnoksen mukaan sähköautojen julkisten latauspisteiden maantieteellinen kattavuus on Suomessa kohtalainen. Pienessä osassa Lappia Venäjän rajalla oli yli 100 km lähimmälle latausasemalle. Pika- ja suurteholatauspisteet painottuvat kaupunkeihin ja keskeisimpien pääteiden varsille. Suomessa on vielä selkeitä katvealueita suurteholatauksessa esimerkiksi Pohjanmaalla (valtatie 8), Pohjois-Karjalassa, Kainuussa ja Lapissa. Latauspisteet keskittyvät Suomessa kysyntää myötäillen vilkkaimmin liikennöityjen teiden varsiiin ja suurimpiin kaupunkeihin (kuva 10). Verkosto

on harvempi harvaan liikennöidyillä alueilla, erityisesti pohjoisimmassa Suomessa. Osalla näistä alueista myös tulevan AFIR-asetuksen vaatimusten täyttämässä erityisesti kattavalla verkolla saattaa olla haastavaa

Lapin liiton näkemys:

Lapin liitto pitää tärkeänä toimenpidettä, jossa julkista jakeluinfraa kehittyy kaikkialle Suomeen, myös harvemmin liikennöidyille alueille, jonne infraa ei markkinaehtoisesti synny. On hyvä selvittää muita kuin liikenteen infratuen keinoja (tuet, lainsäädäntö, mahdolliset muut keinot) julkisen infran rakentumiseksi erityisesti harvaan asutuille seuduille.

Raskaan liikenteen latausinfran kehittämisen osalta toimenpiteeksi on maakunnan liitoille esitetty: tuodaan raskaan liikenteen latausinfran suunnittelu kiinteäksi osaksi seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua ja maankäytön suunnittelun yhteistyötä. Huomioidaan raskaan liikenteen latauskenttien tarpeet maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksissa. Sen lisäksi maakunnissa varaudutaan maankäytön suunnittelussa mahdollisuuksien mukaan varaamaan tarvittavat alueet raskaan kaluston latauskentille.

Maakuntien rooli on tunnistettu myös liikennemetaanin jakeluinfran kehittämisessä: huomioidaan jakeluasemien rakentamisen tarve ja turvallisuusnäkökohdat maankäytön suunnittelussa. Hyödynnetään olemassa olevaa ohjeistusta ja lisätään yhteydenpitoa hankkeen toteuttajien ja lupaviranomaisten kesken.

Lapin liiton näkemyksen mukaan maakuntien rooli on tunnistettu ohjelmaluonnoksessa hyvin. Maakuntakaavoituksessa latausinfraa voidaan osoittaa yleispiirteisellä tarkkuudella, joka tarkentuu yleis- ja asemakaavoituksella. Maakuntakaavoissa ja maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa voidaan antaa esimerkiksi suunnittelumääräyksiä yleisiä tavoitteita jakeluinfran kehittämiseksi. Jakeluinfraa koskevien selvitysten on hyvä olla riittävän laajat. Lisäksi on keskeistä tarkastella jakeluinfraa myös yhdessä Ruotsin ja Norjan jakeluinfran kanssa. Kansallista jakeluinfraohjelmaluonnoksessa on hyvä tunnistaa myös jakeluinfran merkitys huoltovarmuuden kannalta, jossa korostuu yhteydet erityisesti valtatie 21 osalta Norjaan. Kiinteä ja vuorovaikutteinen yhteistyö Norjan ja Ruotsin kanssa on syytä ottaa paremmin huomioon jakeluinfraohjelmaluonnoksen jatkovalmistelussa.

Valtioiden rajat ylittävä jakeluinfra on tunnistettu ohjelmaluonnoksessa. AFIR-asetusehdotuksen tavoitteena on, että sähkö- ja vetyautoilija voisi liikkua vaivattomasti EU:n alueella. Tavoitetta on Lapin liiton näkemyksen mukaan edistettävä. Yhteistyö erityisesti Pohjoisessa Suomessa Ruotsin ja Norjan kanssa vaihtoehtoisten käyttövoimien kehittämiseksi on keskeistä tulevaisuudessa ja sitä tulee jatkaa niin valtion kuin alueiden kesken.

Kinnunen Kaisa  
Lapin liitto - Aluesuunnittelu, Lapin liitto