

24.1.2012

Tulevaisuuden käyttövoimat liikenteessä -työryhmän asettamispäätös

Asettaminen

Liikenne- ja viestintäministeriö on tänään asettanut "Tulevaisuuden käyttövoimat liikenteessä" -työryhmän.

Toimikausi

24.1.2012 – 31.12.2012

Tausta

Liikenne - erityisesti tieliikenne – saa nykyisin käyttövoimansa lähes yksinomaan öljystä. Jokainen kulutettu bensiini- tai diesellitra lisää kuitenkin ilmastomuutosta kiihdyttäviä CO₂ -päästöjä, ja ajoneuvoteknologian kehittymisestä huolimatta liikenteen päästöt ovat vuodesta 1990 vuoteen 2008 kasvaneet EU:n alueella lähes neljänneksen. Liikenteen päästöt ovat nykyisellään noin 20 % EU:n kaikista kasvihuonekaasupäästöistä, mutta liikenteen osuus on kasvamassa sitä mukaa kun päästöt muilla sektoreilla pienentyvät. Öljyn saatavuuden ja laadun ennustetaan heikkenevän 2025 alkaen. Lisäksi öljyn hinta on herkkä erilaisille poliittisille muutoksille.

EU:n tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80-95 % vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoden 1990 tasoon. Tavoitteeseen pääseminen edellyttää radikaaleja toimenpiteitä myös liikennesektorilla. Liikenteen energiatehokkuutta on parannettava ja liikennemäärien kasvua hillittävä, mutta pitkällä aikavälillä liikenteeseen on saatava myös riittävä määrä uusia polttoaineita tai vaihtoehtoisia käyttövoimia.

Öljyä korvaavia polttoainevaihtoehtoja liikenteessä ovat seuraavat:

- sähkö (ja/tai vety) ja biopolttoaineet päävaihtoehtoina
- synteettiset polttoaineet erityisesti siirtymävaiheessa fossiilisista polttoaineista biopohjaisiin
- metaani (maakaasu (CNG, LNG) ja biokaasu) täydentävinä vaihtoehtoina
- nestekaasu (LPG, Liquefied Petroleum Gas)

Öljyä korvaavat vaihtoehdot soveltuvat eri liikennemuodoille hieman eri tavoin. Tieliikenteeseen soveltuu lyhyillä matkoilla parhaiten sähkö, keskipitkillä matkoilla vety ja metaani, ja pitkällä matkoilla biopolttoaineet, synteettiset polttoaineet ja nestemäiset kaasut (LPG ja LNG). Raideliikenteessä paras vaihtoehto on sähkö aina kun mahdollista, ja muussa tapauksessa biopolttoaineet. Lentoliikenteessä paras ratkaisu lienee

biomassasta jalostettu kerosiini. Vesiliikenteessä voidaan hyödyntää biopolttoaineita sekä osin myös vetyä (sisävesillä liikkuvat alukset ja pienet alukset), LPG:tä ja LNG:tä (meriliikenteessä).

Eri vaihtoehtojen liikennemuotokohtaisen soveltuvuuden lisäksi käyttöönoton aikajänne on eri tekniikkavaihtoehtoissa erilainen. Biopolttoaineita, maakaasua ja nestekaasua on tarjolla tässä ja nyt, sähköautot vasta tekevät tuloaan markkinoille. Vety ja polttokennot ovat kauempana tulevaisuudessa, koska vetyteknologia vaatii täysin uuden infrastruktuurin ja polttokennot ovat toistaiseksi hyvin kalliita. Maakaasun osalta erityisen tankkausinfrastruktuurin vaatimus on hidastanut tämän teknologian markkinoille tuloa.

Suomessa on viisi miljoonaa tieliikenteen ajoneuvoa sekä lisäksi muiden liikennemuotojen vaatimat välineet, joita koskevilla päätöksillä on suoria vaikutuksia kansalaisten ja elinkeinoelämän päivittäiseen toimintaan. Mihin suuntaan näiden liikennevälineiden tulevaisuus on kehittymässä? Millaisia polttoaineita tulevaisuudessa on tarjolla, ja miten tulevaisuuteen pitäisi varautua? Samalla kun ilmastokysymykset ja uudet teknologiset ratkaisut muokkaavat aktiivisesti liikkumisen, kuljettamisen ja ajoneuvoteollisuuden toimintaympäristöä, tulee kansallisella toiminnalla ja päätöksillä pyrkiä turvaamaan mahdollisimman pitkälle ennakoitavissa olevat puitteet ajoneuvoja ja muita liikennevälineitä koskeville valinnoille ja investoinneille.

Tulevaisuuden ennakointi on tärkeää myös Suomen kilpailukykyyn säilyttämiseksi. Ajoneuvoja koskeva sääntely on muuttumassa eurooppalaisesta yhä maailmanlaajuisemmaksi ja omien erityistekijöidemme huomioiminen sääntelyssä vaatii yhä aktiivisempaa ja ennakoivampaa toimintakulttuuria vaikuttaessamme EU:ssa ja kansainvälisissä yhteisöissä (ECE, IMO, ICAO) tehtäviin päätöksiin. Suomen hajautunut infrastruktuuri ja kylmät olosuhteet edellyttävät jossakin vaiheessa myös priorisointia eri tekniikoiden osalta. Suomessa toteutettavien toimenpiteiden ja ratkaisujen tulee kuitenkin olla yhteensopivia erityisesti EU:n puhtaan liikenteen strategian yhteydessä valmisteltavien toimintalinjojen kanssa.

Tavoite/tehtävä

Työryhmän tulee määritellä nykyisten liikennevälineiden ja niiden ennustetun uusiutumisvauhdin pohjalta, millaiset käyttövoimat ovat eri liikennemuotojen osalta mahdollisia tulevaisuuden Suomessa, kuinka laajassa mittakaavassa ja millaisin aikatauluin. Lisäksi työryhmän tulee yleisellä tasolla suositella toimenpiteitä, joihin Suomessa tulisi ryhtyä haluttujen käyttövoimien käyttöön saamiseksi, mahdolliset vastuut ja aikataulut toimenpiteiden toteuttamiseksi. Työryhmän loppuraportti julkaistaan LVM:n julkaisuja-sarjassa. Työryhmän työn tulokset huomioidaan soveltuvien osin myös työ- ja elinkeinoministeriön valmistelemassa ohjelmassa öljyriippuvuuden vähentämiseksi.

Organisointi

Puheenjohtaja:

Hallitusneuvos, yksikön päällikkö Silja Ruokola, liikenne- ja viestintäministeriö

Jäsenet / varajäsenet:

Puheenjohtaja Martti Merilinna, Autoliitto

Varajäsen: Viestintäpäällikkö Jukka Tolvanen, Autoliitto

Toimitusjohtaja Tero Kallio, Autotuoajat ry

Varajäsen: Tekninen asiantuntija Sami Peuranen, Autotuoajat ry

Sähkökaupan asiantuntija Petteri Haveri, Energiateollisuus ry

Varajäsen: Sähköverkkotoimialan johtaja Kenneth Hänninen, Energiateollisuus ry

Konekalustopäällikkö Åke Lindström, Finavia Oyj

Varajäsen: Suunnittelija Johanna Kara, Finavia Oyj

Ympäristöjohtaja Kati Ihamäki, Finnair Oyj

Varajäsen: Viestintäjohtaja Arja Suominen, Finnair Oyj

Toimintaympäristöasiantuntija Lauri Ali-Mattila, Liikennevirasto

Osastonjohtaja Björn Ziessler, Liikenteen turvallisuusvirasto

Varajäsen: Johtava asiantuntija Katja Lohko-Soner

Projektipäällikkö Mikko Saavola, Linja-autoliitto

Varajäsen: Projektipäällikkö Esa Mannisenmäki, Linja-autoliitto

Logistiikkapäällikkö Outi Nietola, Metsäteollisuus ry

Varajäsen: Energia- ja infrastruktuurijohtaja Jouni Punnonen, Metsäteollisuus ry

Logistiikkapäällikkö Sakari Backlund, SKAL ry

Varajäsen: Kuljetusasiantuntija Jari Harju, SKAL ry

Puheenjohtaja Ari Lampinen, Suomen Biokaasuyhdistys ry

Toimitusjohtaja Hannu Kauppinen, Suomen kaasuyhdistys

Varajäsen: Erytisiasiantuntija Jyrki Pohjolainen, Suomen kaasuyhdistys

Energia- ja ilmastoasiantuntija Venla Virkamäki, Suomen luonnonsuojeluliitto SLL

Asiantuntija Eija Kanto, Suomen Varustamot

Varajäsen: Toimitusjohtaja Olof Widén, Suomen Varustamot

Viestintäjohtaja Nina Nizovsky, Suomen Taksiliitto

Varajäsen: Tekninen asiantuntija Ville Jaakola, Suomen Taksiliitto

Ylitarkastaja Jukka Saarinen, työ- ja elinkeinoministeriö

Varajäsen: Neuvotteleva virkamies Erkki Eskola, työ- ja elinkeinoministeriö

Neuvotteleva virkamies Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö

Varajäsen: Ylitarkastaja Hanne-Riikka Nalli, valtiovarainministeriö

Yli-insinööri Kaisa Mäkelä, ympäristöministeriö

Toimitusjohtaja Helena Vänskä, Öljyalan keskusliitto

Varajäsen: Varatoimitusjohtaja Pekka Huttula, Öljyalan keskusliitto

Asiantuntijajäsenet:

Kansanedustaja Oras Tynkkynen, Eduskunta

Johtava teknologia-asiantuntija Martti Korkiakoski, Tekes
Varajäsen: Toimialajohtaja Teija Lahti-Nuuttila, Tekes

Tutkimusprofessori Nils-Olof Nylund, VTT
Varajäsen: Erikoistutkija Päivi Aakko-Saksa, VTT

Erikoisasiantuntija Kari Mäkelä, VTT

Sihteeristö:

Yli-insinööri Maria Rautavirta, liikenne- ja viestintäministeriö

Neuvotteleva virkamies Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö

Kustannukset ja rahoitus sekä asiantuntijoiden kuuleminen

Työryhmän raportti valmistellaan virkatyönä. Työryhmän jäsenten ja varajäsenten matkakorvauksia ei korvata. Työryhmä voi kuulla eri alojen asiantuntijoita ja yrityksiä.

Liikenneministeri



Merja Kyllönen

Kansliapäällikkö



Harri Pursiainen