

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

LAUSUNTO FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTASTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää 19.2.2021 mennessä lausuntoja luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Hallitusohjelman mukaan Suomi on hiilineutraali vuonna 2035 ja kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöt tulee puolittaa vuoteen 2030 mennessä. Pitkällä aikavälillä liikenteen päästöjen vähentämisen on vastattava Suomen hiilineutraaliustavoitetta. Tieliikenteestä aiheutuu suurin osa liikenteen päästöistä ja fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteet kohdistuvatkin ensisijaisesti tieliikenteeseen.

Tiekartta koostuu kolmesta vaiheesta. Ensimmäisen vaiheen toimenpiteet kohdistuisivat fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen, ajoneuvokannan uudistamiseen ja liikennejärjestelmän energiatehokkuuteen erilaisin tuin ja kannustimin. Toisessa vaiheessa arvioitaisiin keinoja, joiden vaikutuksista päästöihin tarvitaan lisätietoa ennen päätöksentekoa. Kolmas vaihe on ehdollinen. Syksyllä 2021 hallitus arvioisi, riittävätkö ensimmäisen ja toisen vaiheen keinot sekä EU-tasolla tehtävät päätökset Suomen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä. Jos tavoite ei näyttäisi toteutuvan, hallitus tekisi päätökset muista tarvittavista toimista. Päätöstä tehtäessä huomioitaisiin päästövähennysten kustannustehokkuus, vaikutus kilpailukykyyn sekä alueellinen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus.

Lausunto fossiilittoman liikenteen tiekartasta

Fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnoksessa tunnistetaan, että Suomi on harvaan asuttu maa ja auto on monelle ihmiselle välttämätön liikkumisväline nyt ja tulevaisuudessa. Harvaan asutuilla alueilla ei ole realistista puhua henkilöautoilusta luopumisesta, vaan päästövähennysratkaisuja on etsittävä alueiden erityispiirteet huomioiden. Tiekartan luonnoksen vaiheen yksi toimenpiteet huomioivat yksityisen henkilöautoilun päästöjen vähentämisen mahdollisuuksia mm. jatkamalla ja korottamalla yksityisen latausinfra tukea taloyhtiöille, jatkamalla täyssähköautojen hankintatukea ja tukisumman korottamista, jatkamalla konversiotukea bensiiniauton muuttamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi. Etelä-Karjalan liiton mielestä fossiilittomiin käyttövoimiin siirtymisen aikataulussa tulee huomioida itäisen ja pohjoisen Suomen olosuhteista johtuva riippuvuus henkilöautoilusta sekä talviolosuhteiden aiheuttamat haasteet fossiilittomien polttoaineiden, erityisesti sähkön, luotettavuudelle ajoneuvoissa.

Tiekartan toimenpiteissä on erityisen tärkeää huomioida fossiilittomien polttoaineiden jakeluverkon laajentaminen koko Suomea kattavaksi. Biokaasu on tärkeä erityisesti tavarakuljetusten osalta. Etelä-Karjalan liitto pitää hyvänä, että liikennesähkön ja -kaasun julkisen jakeluinfrastruktuurin tuen myöntämisessä huomioidaan erityisesti alueet, joilla ei vielä ole julkista fossiilittomien polttoaineiden jakeluverkkoa. Fossiilittomien polttoaineiden jakeluverkon kattavuuden lisäksi on tärkeää, että polttoaineiden hintakehitykseen pyritään vaikuttamaan siten, että vähäpäästöisemmät polttoaineet ovat jatkossa edullisempia kuin fossiiliset polttoaineet.

Vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja niiden laajamittaiseen käyttöön liittyy vielä haasteita. Etelä-Karjalan liitto pitää hyvänä, että tiekartan luonnoksessa tunnistetaan tarve vaihtoehtoihin käyttövoimiin liittyvälle tutkimukselle. Etelä-Karjalassa tehdään jo nyt vahvaa kehitystyötä synteettisten polttoaineiden käyttöönoton edistämiseksi. LUT-yliopistossa on pilotoitu fossiilisia polttoaineita korvaavien hiilivetyjen tuotantoa laboratoriomittakaavassa jo vuodesta 2017 lähtien. Lisäksi yliopisto on käynnistänyt synteettisten polttoaineiden pilottilaitoksen toteutettavuustutkimuksen. Etelä-Karjalalla on vahva intressi toimia myös synteettisten polttoaineiden pilottialueena. Pilotointi voidaan aloittaa vesiliikenteestä ja Saimaan sisävesialue on siihen erinomainen ympäristö.

Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteet eivät heikennä Itä- ja Pohjois-Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä ja nosta logistiikkakustannuksia raaka-aineiden ja tuotekuljetusten osalta. Elinkeinoelämän raskaan liikenteen mitta- ja massamittojen korottaminen voi edistää vähähiilisyttä, kun kuljetusten koon kasvaessa liikennesuoritteita voidaan vähentää kustannustehokkaasti. Tiekartan vaiheessa kaksi on tunnistettu väylien kunnossapidon parantamistarpeet. On oleellista, että parannustarpeita kohdistetaan Itä- ja Pohjois-Suomeen, joiden alueilla liikkuu merkittävä tonnimäärä elinkeinoelämän kuljetuksia, mm. puukuljetuksia. Tässä yhteydessä on tärkeää varautua myös raskaan liikenteen kuljetusreittien

siltojen ja teiden kantavuuden ja kunnon parantamiseen. Tavaraliikenteen siirtämisessä tieliikenteestä kestävämpiin liikennemuotoihin mm. raiteille ja vesiväylille on paljon mahdollisuuksia, kun samalla huomioidaan kuljetusketjujen sujuvuus, katkeamattomuus ja kustannustehokkuus.

Etelä-Karjalan liiton mielestä etätyö voi tulevaisuudessa edistää liikenteen kasvihuonekaasupäästötavoitteiden saavuttamista, elinkeinotoiminnan sujuvuutta ja monipaikkaisuuden mahdollisuuksia, kun päivittäiset henkilöliikenteen liikennesuoritteet vähenevät. Fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteet kohdentuvat ensisijaisesti tieliikenteeseen, mutta Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että etätyön täysimääräisen hyödyntämisen esteet puretaan mm. toimivilla ja kattavilla tietoliikenneyhteyksillä. Viestintäverkkoja kehittämällä voidaan vaikuttaa ihmisten liikkumistarpeeseen ja -suoritteisiin vähentävästi sekä samalla myös vähentää liikkumisen aiheuttamia päästöjä. Sujuvat matkaketjut ja liityntäyhteydet Suomen eri alueilla edistävät myös omalta osaltaan kasvihuonekaasupäästötavoitteiden saavuttamista sekä alueiden sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta. Kun matkaketjut ja liityntäyhteydet ovat sujuvia, entistä useammalla on mahdollisuus valita vähäpäästöisempi liikkumismuoto.

Muissa yhteyksissä päätettävät toimenpiteet

Fossiilisen liikenteen tiekarttaan on koottu myös sellaisia toimenpiteitä, joita myös tarvitaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseksi vuonna 2030, mutta joista päätökset tehdään muissa yhteyksissä kuin Fossiilittoman liikenteen tiekartan yhteydessä. Yhtenä tällaisena toimenpiteenä mainitaan liikennejärjestelmän tehostaminen suuntaamalla valtion liikenneinfrainvestointeja kestävään liikkumiseen ja kuljettamiseen.

Hallitusohjelman mukaisesti raideinvestointien määrää kasvatetaan nykytasosta mm. panostamalla suurten kaupunkiseutujen välisten ratojen välityskykyyn nykyisen rataverkon parannuksilla. Raideliikenteen energiatehokkuutta parannetaan myös panostamalla rataverkkoon erityisesti työnkäynnin ja elinkeinoelämän kannalta merkittävimmillä osuuksilla sekä toteuttamalla yksittäisiä parantamishankkeita, joilla tähdätään esimerkiksi akselipainojen nostoon tavaraliikenteen junakuljetusten tehostamiseksi. Lisäksi todetaan, että kuljetuksia on jossain määrin mahdollista siirtää kumipyöriltä myös vesille. Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen ja Saimaan järviolueen vesiliikenteen toimintaedellytysten parantaminen alentaa kuljetuskustannuksia mahdollistamalla pidemmät alukset ja suuremman kulkusyvyuden Saimaan kanavalla ja syväväyläverkolla.

Etelä-Karjalan liitto pitää erittäin tärkeänä sitä, että nykyistä rataverkkoa kehitetään niin, että se mahdollistaa Suomen viennin kannalta tärkeiden raidekuljetusten lisäksi myös alueellisen henkilöjunaliikenteen kehittämisen. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että ”rautatieliikenne on jakautunut maantieteellisesti epätasaisesti ja suurin osa matkustajaliikenteestä keskittyy Helsingin seudulle ja Etelä-Suomeen”. Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että rataverkkoa kehitetään niin, että kehittämistoimenpiteillä tasoitetaan eroa eteläisen

Suomen ja muun Suomen mahdollisuuksissa hyödyntää rautateitä myös alueellisessa henkilöjunaliikenteessä. Ratayhteyksien tasapuolinen kehittäminen maan eri alueilla on tärkeää, jotta vähäpäästöinen liikkuminen on mahdollista myös muualla kuin eteläisessä Suomessa.

Tynkkynen Sonja
Etelä-Karjalan liitto