

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON
PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN
KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Ilmatieteen laitos kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Tausta

Kansallisella tasolla Suomi on sitoutunut vähentämään taakanjakosektorille kuuluvan kotimaan liikenteen päästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteesta on sovittu kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa vuonna 2016, Keskipitkän aikavälin ilmasto-suunnitelmassa vuonna 2017 ja pääministeri Antti Rinteen ja pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmissa vuonna 2019.

Pitkän aikavälin tavoitteena hallitusohjelmissa on, että Suomen tulee olla hiilineutraali vuonna 2035. Liikenteen päästövähennystavoitteiden tulee vastata tähän tavoitteeseen. Tämä tarkoittaa sitä, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt tulee kokonaan poistaa vuoteen 2045 mennessä.

Hallitusohjelman mukaan tällä hallituskaudella laaditaan tiekartta fossiilittomaan liikenteeseen. Toimeksiannon mukaan tiekartassa esitetään keinot, joilla kotimaan liikenteenkasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Hallitusohjelmassa on linjattu myös eräistä muista liikenteen päästövähennystoimista

Yleisesti kartan luonnos esittää varsin selkeästi lähtökohtana olevat tavoitteet, sekä myös varsin kattavan joukon toimenpiteitä, joilla tavoitteisiin ehkä voidaan päästä. Iso joukko toimenpiteitä on kartassa vielä kuitenkin lähinnä pelkän geneerisen idean asteella, analyysiä niiden vaikutuksista tai kustannuksista ei ole vielä esitetty. Lisäksi monissa ratkaisuissa, joissa alustava kustannus/vaikutus analyysi on tehty, arvioidut päästövähennyspotentiaalit sekä hinnat eivät välttämättä ole eri toimenpiteiden välillä yhteismitallisesti arvoituja, joten todellista toimenpiteiden tehokkuusvertailua on luonnoksen perusteella mahdoton suorittaa. Toimeksiantoon ei selvästikään kuulu toimenpiteiden muiden vaikutusten arviointi, vaikkakin monessa tapauksessa on helppo nähdä että esim. ympäristövaikutukset (ilmanlaatu, melu) jotka liittyvät vahvasti moniin esitettyihin CO2-päästövähennysratkaisuihin (erityisesti liikenteen sähköistämiseen), voisivat lopulta olla keskeinen kriteeri toimenpiteiden toteutuksen mielekkyyttä ja kustannustehokkuutta arvioitaessa. Lopullisessa päätöksenteossa perusteellinen kokonaishyödyn arviointi olisi ensiarvoisen tärkeää.

Ensimmäisen vaiheen sinällään varsin laaja toimenpidevalikoima vaikuttaa lopputuloksen kannalta melko vaatimattomalta, vain n. 40% tavoitteesta saavutettaisiin kaikilla ensimmäisen vaiheen toimenpiteillä.

Olisi syytä tarkistaa, voiko toiseen vaiheen suunnitellusta keinovalikoimasta jo löytää ratkaisuja, joilla tätä tavoitteeseen pääsyä voitaisiin nopeuttaa, samalla edistäen myös muista syistä tärkeitä kehityslinjoja (esim. etätyö mahdollisuuksien hyödyntäminen; väylien kunnostaminen; liikenteen uudet digitaaliset ratkaisut). Vaikka näiden ratkaisujen tarkkaa arvoa CO2 päästöjen vähentäjänä ei vielä tarkkaan osata arvioidakaan, tärkeämpää on se, että jo tässä vaiheessa voidaan nähdä niiden laajempi positiivinen vaikutus moneen muuhunkin tärkeään tavoitteeseen, kuten ympäristö, liikenteen sujuminen, väylien kunto.

Kolmannessa vaiheessa mainittua päästökauppakytköstä (EU) olisi syytä selkeyttää ja täsmentää, sillä jos liikenteen päästövähennystavoitetta voidaan päästökaupan kautta siirtää jollekin muulle sektorille, tämä myös muuttaa koko tarkastelun pohjana olevat tavoitenumerot sitovista ei sitoviksi. Olisi tärkeä arvioida jo tässä vaiheessa, minkälaisen liikkumavaran liikennesektorin päästötavoitteisiin mahdollinen päästökauppakytkentä voi antaa, ja voiko tämä oleellisesti vaikuttaa myös kartan lopulliseen päämäärään, kasvihuonekaasupäästöttömään liikenteeseen.

Ari Karppinen,

Tutkimuspäällikkö,

Ilmakehän koostumuksen tutkimus, Ilmatieteen laitos

Karppinen Ari
Ilmatieteen laitos - Ilmakehän koostumuksen tutkimus