



SATAKUNTALIITTO
Regional Council of Satakunta

Lausunto

19.02.2021

SL/12/03.05.00/2021

Asia: VN/9996/2019

**FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON
PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEEN
KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto

16.02.2021

SL/12/03.05.00/2021

id: 96870

1 (5)

Liikenne- ja viestintävirasto

lausuntopalvelu.fi

viite: Lausuntopyyntönne 15.1.2021

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA-LUONNOS

Satakuntaliitto kiittää Liikenne- ja viestintäministeriötä lausuntopyyntöns lähettämisestä.

Hallitusohjelman mukaan Suomi on hiilineutraali vuonna 2035. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt tulee hallitusohjelman mukaan vähintään puolittaa vuoteen 2030 mennessä, ja pitkällä aikavälillä liikenteen päästöjen vähentämisen tulee vastata Suomen hiilineutraaliustavoitetta.

Hallitusohjelman mukaan tällä hallituskaudella laaditaan tiekartta fossiilittomaan liikenteeseen. Tiekartassa esitetään keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteet kohdentuvat ensisijaisesti tieliikenteeseen, josta aiheutuu valtaosa liikenteen päästöistä. Tiekartta koostuu kolmesta vaiheesta. Ensimmäisessä vaiheessa edistettäisiin fossiilisten polttoaineiden korvaamista, ajoneuvokannan uudistamista ja liikennejärjestelmän energiatehokkuutta erilaisin tuin ja kannustimin. Päätökset tuista ja kannustimista tehtäisiin alkuvuodesta 2021. Toisessa vaiheessa arvioitaisiin keinoja, joiden vaikutuksista päästöihin tarvitaan lisää tietoa ennen päätöksentekoa. Vaikutusarvioinnit valmistuisivat viimeistään syksyllä 2021. Viimeinen vaihe on ehdollinen. Syksyllä 2021 hallitus arvioisi sitä, 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

Satakunnassa ollaan parhaassa vaiheessa viimeistelemässä Satakunnan ilmasto- ja energiastrategiaa. Satakunnan ammattikorkeakoulun osana EU:n LIFE-rahastoista Canemure-hanketta päivittämä Satakunnan ilmasto- ja energiastrategialuonnos 2030 on parhaillaan viimeistelyvaiheessa. Sen määrittelyt ja teemat tukevat fossiilittoman liikenteen tiekartan linjauksia.

Satakunnassa on rakenteilla merkittävä akkumateriaalien tuotantolaitos, joka valmistuessaan tukee Harjavallassa syntyvässä olevaa akkuklusteria. Tehtaiden valmistuessa toiminta ja tuotteet edistävät fossiilittoman liikenteen tiekartan toteutumista. Kuitenkin Harjavallan akkuklusterikin tarvitsee toimivia, vähähiilisiä liikkumisyhteyksiä ja siihen liittyviä infran investointeja. Harjavallan ratapiha tarvitsee lisäraiteita ja parantamistoimenpiteitä, jotta akkuklusterin toiminta saataisiin riittävän tuottavaksi. Harjavallan suurteollisuuspuistoon tulee raaka-aineita rautatiekuljetuksina. Kokemäki-

Harjavalta rataosuuden maksimi akselipaino on 22,5 t ja sen korottaminen lisäisi tavaraliikenteen tehokkuutta ja tuottavuutta, pienentäisi kuljetuskustannuksia ja antaisi koko Tampere-Pori rataosuudelle parempaa kilpailukykyä, mikä olisi yksi edellytys kumipyöräliikenteen siirtymiselle rautapyörille.

Vaikutusten arvioinnin toteutus on onnistunut osana lausunnolla olevaa tiekarttaluonnoksen laadintaa. Vaikutusten arvioinnin keskeisiä tuloksia on nostettu esille erillisinä mainintoina etenkin luvussa 3. (mm. päästövähennysvaikutus, kustannusvaikutus ja kompensatio). Lisäksi vaikutusten arvioinnin yhteenveto on esitetty taulukkomuodossa lausunnolla olevan tiekartan liitteenä. Näin toteutettu vaikutusten arviointi nostaa selkeästi esille tiekartan vaikutuksia niin päästövähennystavoitteiden toteuttamisen kuin kustannusvaikutusten osalta. Arviointi on toteutettu laaja-alaisesti arvioiden etenkin päästövähennysten määrää, kustannusvaikutuksia eri tahoille, ympäristövaikutuksia ja alueellisia vaikutuksia, kilpailukykyä sekä työllisyyttä.

Sivulla 11/ 6) Käynnistetään ensimmäiset pilottihankkeet sähköteiden soveltuvuuden tutkimiseksi Suomessa. Esitetään käynnistettävän sähkötieinfran pilottihankkeet keskeisille kuljetusreiteille v. 2021. Pilottihankkeen paikaksi olisi syytä valita tiejakso, jossa raskaan liikenteen osuus koko liikenteestä on merkittävä ja jossa on investointitarpeita ja jossa voidaan jo tie- tai yleissuunnitteluvaiheessa ottaa sähköisen infran lisäys huomioon. Satakunnassa on pilottikohteeksi sopiva tiejakso vt 8, Rauma-Eurajoki, johon on saatu rahoitus yleissuunnitelman toteuttamiseen, ja Eurajoen ohikulkutie, jolle on myönnetty toteutusrahoitus.

Sivulla 19 /18) Selvitetään toimet yhdistettyjen kuljetusten uudelleen käynnistämiseksi Suomessa. Yhdistettyjen kuljetusten osalta on nostettu esille vain tavaraliikenne ja yhdistettyjen kuljetusten käynnistäminen uudelleen. Tämä on toki tärkeää ja tässä yhteydessä voisi nostaa esille myös Porin ja Rauman satamat ja junaliikenteen mahdolliset yhdistämistarpeet em. kuljetusten osalta. Kuljetusten yhdistely-termiä voisi laajentaa myös haja-asutusalueiden henkilö- ja tavaraliikenteen yhdistämiseen. Yhdistämistä rajoittaa tällä hetkellä lainsäädäntö, joka estää mm. kunnan koulukuljetusten ja sote-kuljetusten tai henkilö- ja tavarakuljetusten yhdistämisen. Näillä toimilla olisi mahdollista saada kustannussäästöjä ja tehokkuutta haja-asutusalueiden ja pienten maaseutukuntien kuljetuksiin ja ainakin osittain antaa mahdollisuuksia vähentää henkilöauton käyttöä ja CO₂-päästöjä.

Henkilöautojen junakuljetuksia tulisi ehdottomasti lisätä. Nykyinen kapasiteetti on rajallinen – Helsingistä ja Tampereelta saa auton kyytiin kuljetettavaksi Lappiin ja nämä paikat täyttyvät heti, kun niitä on mahdollista varata. Tässä olisi hyvä mahdollisuus vähentää henkilöautoliikenteen hiilidioksidipäästöjä, kun sesonkiaikojen jokaviikkoista matkailua koskevaa liikennettä voisi vähentää siirtämällä autoja junakuljetuksina pohjoiseen. Tämänkaltaisia kuljetusmuotoja tulisi lisätä ja esim. Pori pitäisi nostaa yhtenä lastauspaikkana esille ja erikoisvaunukapasiteetin määrää tulisi kasvattaa tai muita uudenlaisia sovelluksia olisi syytä kehittää. Myöhemmässä vaiheessa, kun asenteet ja pandemian vaikutukset matkustamiseen ovat nykyisestä muuttuneet, voitaisiin liikuttaa vain ihmiset matkatavaroineen, jolloin viimeiset (kymmenet-)kilometrit liikuttaisiin muilla liikenteen palvelun tarjoamilla vähähiilisillä keinoilla.

Joukkoliikenteen tuki ja merkitys on nostettu tiekartassa keskeisesti esille (esim. toimenpide 16) ja luvussa 4.3. liikennejärjestelmän tehostaminen. Joukkoliikenteen merkitys on toki iso ja sen tulisi kasvaa tulevaisuudessa. Tiekartassa ei ole kiinnitetty huomiota esim. mahdollisten pandemioiden yms. vaikutuksiin joukkoliikenteen osalta. Miten mahdollinen uusi pandemia vaikuttaisi ihmisten liikkuvuuteen? Miten ihmiset palaavat nykyisestä tilanteesta takaisin joukkoliikenteeseen? Tiekartan laadintaan olisi hyvä sisältyä myös riskien arviointi erilaisten tulevaisuuden skenaarioiden näkökulmasta (esim. biopolttoaineiden saatavuus, Suomen erityisolosuhteet – pakkaset ja vaikutus esim. sähköautojen akkuihin, pitkät etäisyydet, pandemiat, ihmisten asenteet ja muutosvastarinta jne.)

Liikennejärjestelmän tehostaminen, luku 4.3. Joukkoliikenne yms. nousee tässä esille. Kutsutaksijärjestelmää olisi hyvä edistää muidenkin kuin Kelan palveluiden osalta. Kutsutaksijärjestelmään ja digitaaliseen palveluliikenteeseen liittyviä mahdollisuuksia pitäisi nostaa selkeästi esille matkailuun ja virkistyskäyttöön liittyvien yksittäisten henkilöautomatkojen vähentämiseksi ja uuden toimintamallin luomiseksi. Nämä uudet palvelut ja matkaketjut on nostettu esiin myös Länsi-Suomen liikennestrategiassa. Valtakunnallinen lippu- ja maksujärjestelmien kehitys vaatii tuekseen isännän ja rahoitusta.

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla

Suunnataan valtion liikenneinfrainvestointeja kestäväan liikkumiseen ja kuljettamiseen s 29

Toteuttamiskeinoksi olisi syytä lisätä poikittaisten ratayhteyksien mahdollisuuksien selvittäminen Pori-Parkano-Haapamäki rataosuudella. Suomen kehärata länsirajalta itärajalta on mahdollisuus, joka vähentää kumipyöräliikennettä, vapauttaa tilaa henkilöliikenteen volyyymiin ja nopeuden kasvulle yhteysväleillä Vainikkala-Riihimäki-Tampere-Pori ja Tampere-Jyväskylä. Suomen kehärata avaisi toteutuessaan metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden tavaravirroille uusia reittejä ja parantaisi kuljetusten toimintavarmuutta. Suomen kehärata tarjoaa toteutuessaan Venäjän transitovirroille pohjoisemman reitin länsirannikolle vapauttaen kaikkein kuormitetuimpia rataosuuksia Kaakkois-Suomessa ja pääradalla.

Satakunnan ilmasto- ja energiastrategian (viimeistelyvaiheessa) päivityksessä etsitään ja esitetään keinoja, miten Satakunnassa päästäisiin Marinin hallituksen esittämiin hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteisiin. Sekä Satakunnan ilmasto- ja energiastrategiassa että fossiilittoman liikenteen tiekartassa on esitetty useita eri vaihtoehtoja fossiilisten polttoaineiden korvaamiseksi. Voidaankin arvioida, että jos henkilöautoliikenteen moottoreiden ainoa energialähde olisi sähkö, ei päästöjen vähentämistavoitetta voida annetussa aikataulussa saavuttaa. On realistista ajatella, että uutta sähkökäyttöistä autoa edullisemmalla, nykyisen auton polttoaineen vaihtamisella kaasukäyttöiseksi, saataisiin laajamittaisesti voimakkaampia ja nopeampia CO₂-päästöjen vähentämiseen liittyviä vaikutuksia. Valittujen vaihtoehtojen monipuolisuus edistäisi kansallisiin tavoitteisiin pääsemistä. Valtionhallinnon olisi syytä vaikuttaa EU-tasolla, jotta myös henkilö- ja pakettiautojen biokaasumoottoreiden päästöt voitaisiin huomioida hiilidioksidipäästöjen laskennassa.

Satakunnassa on vuoden 2019 alussa valmistunut Satakunnan kaasutaloussuunnitelma 2025, jossa on kartoitettu vuonna 2018 toimivat, suunnitteilla olevat ja vuonna 2025 tavoiteltavat biokaasu- ja LNG-laitokset, tuottajat, jakelijat ja muut toimijat. Linkki Satakunnan kaasutaloussuunnitelma 2025 sivustolle: [satakunnan-kaasutaloussuunnitelma-2025_final_lowres.pdf](#) (prizz.fi). Lähikuukausina Satakunnassa on käytössä viisi kaasuautojen tankkauspistettä. Potentiaalia määrän kasvattamiseen on runsaasti, mikäli kaasuautojen käyttömäärä alkaisi kasvamaan.

Satakunnassa on neljä Hinku-kuntaa, Pori, Rauma, Harjavalta ja Eurajoki, joiden yhteenlaskettu asukasmäärä kattaa noin 64 % koko maakunnan asukasmäärästä. Näiden kuntien tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. Vuoden 2021 alussa on aloitettu Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittäminen, jonka yhtenä tavoitteena on hiilidioksidipäästöjen vähentäminen maakunnassa. Liikenne 12 suunnitelma ja Fossiilittoman liikenteen tiekartta sekä muut Liikenne 12-suunnitelmaan liittyvät strategiat tulevat kuulumaan tausta-aineistoihin, jotka otetaan huomioon Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluissa.

Fossiilisen liikenteen tiekartta on kolmiosainen ja ensimmäisen vaiheen keinoista on mahdollista antaa lausunto. Toisen vaiheen lisäkeinoista annetaan esimerkkejä, mutta niiden toteutumiseen vuoden 2021 syksyllä vaikuttavat keskeneräiset tai tulossa olevat selvitykset. Kolmannen vaiheen toimenpiteistä ei vielä kerrota muuta, kuin EU-komission esityksestä syksyllä 2021 tehdään tarvittaessa päätös. Satakuntaliitto toivoo, että mikäli toisen tai kolmannen vaiheen toimenpiteistä ollaan tekemässä päätöstä, annettaisiin alueille ja sidosryhmille riittävästi aikaa tutustua ja kommentoida päätösehdotuksia, koska päätökset vaikuttavat koko maan elinvoimaan, elinkeinoelämään, liikkumiseen ja kansalaisten elämiseen.

Lausuntoa ovat valmistelleet Esa Perttula, Anne Savola ja Susanna Roslöf

Susanna Roslöf

Esa Perttula

alueiden käytön johtaja

liikennesuunnittelija

SATAKUNTALIITTO

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta kirjaamo@satakunta.fi

Perttula Esa
Satakuntaliitto