

17.02.2021

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Pirkanmaa on HINKU-maakunta, eli tavoitteenamme on olla hiilineutraali vuonna 2030. Liikenteen päästövähennyksellä on tässä tavoitteessa merkittävä rooli. Pirkanmaalla onkin laadittu Hiilineutraali Pirkanmaa 2030 -tiekartta sekä suunnittelutyön tueksi tavoitetila vähäpäästöisten liikenteen käyttövoimien edistämisestä maakunnassa. Näiden selvitysten ja linjausten tulokset ovat hyvin linjassa nyt lausuttavana olevan fossiilittoman liikenteen tiekartan kanssa.

Pirkanmaan liikenteen vähäpäästöisten käyttövoimien selvityksessä tultiin siihen johtopäätökseen, että laissa oleva jakeluelvoite on merkittävin lyhyellä aikavälillä tieliikenteen päästöihin vaikuttava toimenpide. Tämä on kuitenkin fossiilittoman liikenteen tiekartan näkökulmasta jo perusuraan kuuluva toimenpide. Haasteena on, että bensiiniin ei voida lisätä biopolttoainetta (etanolia) nykyistä kymmentä prosenttia enempää, joten käytännössä jakeluelvoite koskee dieselöljyä. Jakeluelvoitteen kasvun CO₂-päästöjä vähentävää vaikutusta heikentää hieman dieselhenkilöautojen ensirekisteröintien määrän väheneminen viime vuosina.

Pirkanmaan liitto toteaa, että vaikka sähköautojen myynti on vauhdittunut huomattavasti, ovat henkilöautokannan sähköistymisen vaikutukset tieliikenteen päästöihin kunnolla näkyvissä todennäköisesti vasta 2030-luvun puolella. Näin ollen myös kaasuhenkilöautoja tarvitaan ja biokaasun tuotantopotentiaali on hyödynnettävä. On hyvä, että tiekartassa on tunnistettu kaasun tuotannon merkittävimäksi hidasteeksi laitoshankkeiden heikko kannattavuus. Kuten tiekartassa todetaan, tuotantoa tulisi ainakin alkuvaiheessa tukea kannattavuuden parantamiseksi. Biokaasun kotimaisen kestävyuden saatavuutta voitaisiin osaltaan vahvistaa tarkastelemalla kokonaisuutta ja kohdistamalla rahoitusta koko arvoketjun kannalta tehokkaammin. Pirkanmaalla on biokaasuekosysteemien kehittämistä tukemaan perustettu Pirkabio-yhteistyöverkosto. Verkoston työpajoissa on todettu mm., että laitosten kannattavuus tällä hetkellä perustuu liiaksi porttimaksuihin ja erilaisiin tukiin. Yhtenä kehittämisen alueena tulisi olla massojen kuljetuksiin,

laitosten operointiin, kierrätyslannoitetuotantoon, riippumattomien asiantuntija- ym. ketjuun liittyvien palvelujen kehittäminen. Laitoshankkeiden toteutumista voitaisiin vauhdittaa myös sujuvoittamalla kaavoitus- ja lupaprosesseja ja muita viranomaismenettelyjä.

Pirkanmaan liiton näkemyksen mukaan sähköautojen latausverkoston yleistyminen tulee vielä vaatimaan valtion tukea. EU on asettanut julkisille alueille, kuten liikenteen solmupisteet, suosituksia latauspisteiden määrästä ja laadusta. Tämän toteutumisessa on vielä runsaasti puutteita, vaikka yleisesti käytettävissä olevien latauspisteiden määrä on kasvanut viime vuosina nopeasti Pirkanmaalla. Jatkossa erityistä huomiota tulisi kiinnittää suurteholatureiden saatavuuteen, jotta sähköauton käyttömahdollisuudet paransivat myös pidemmällä matkoilla.

Tiekartta nostaa esiin myös uusien palveluiden ja matkaketjujen rooli osana päästöjen vähentämistä. Pirkanmaan liitto pitää tätä tavoitetta tärkeänä. Myös Länsi-Suomen liikennestrategiassa on tunnistettu tarve lippu- ja maksujärjestelmien kehittämiseksi, jotta matkaketjut ovat aidosti houkuttelevia. Pirkanmaan liitto toteaa, että valtakunnallinen lippu- ja maksujärjestelmien kehitys vaatii tuekseen isännän ja rahoitusta. Pelkällä yhteistyöllä asia ei ole edennyt.

Pirkanmaan liitto toteaa, että liikenteelle asetettuja CO₂-päästövähennystavoitteita ei saavuteta ilman merkittäviä muutoksia toimintaympäristössä. Asetetut tavoitteet ovat tiukat. Pirkanmaan liiton teettämän selvityksen mukaan vuoteen 2030 mennessä on Pirkanmaalla realistista vähentää henkilöautojen yksikköpäästöjä noin 40–45 %. Jos henkilöautoilun liikennesuorite ei kasva, tämä vastaa kokonaisvähennystä. Kuorma-autopuolella voidaan päästä 20–25 % yksikköpäästöjen vähenemään. Kuorma-autojen liikennesuorite erittäin todennäköisesti kasvaa, mikä vähentää kokonaispäästövähennyksen määrää. Kokonaisuudessaan tieliikenteen yksikköpäästöt vuoteen 2030 mennessä voivat arvion mukaan vähentyä parhaassa mahdollisessa tilanteessa noin 40 %.

Pirkanmaan liitto pitää fossiilittoman liikenteen tiekarttatyötä tarpeellisena ja sen tuloksia rohkaisevina. Vaiheessa 1 esitetyt toimenpiteet ovat realistisia ja pääasiassa nopeasti toteutettavissa. Niillä voidaan tunnistaa myös muita yhteiskunnallisia hyötyjä kuin vain päästövähennystä. Lisäksi Pirkanmaan liitto pitää tärkeänä, että Suomi tekee vahvaa vaikuttamistyötä myös EU:ssa, jotta esimerkiksi biokaasun täysimääräinen hyödyntäminen tunnistettaisiin osana liikenteen päästöjen vähentämistä.

Lopuksi Pirkanmaan liitto haluaa painottaa tarvetta ennakoivalle ja avoimelle vuorovaikutukselle niin viranomaisten kuin muidenkin sidosryhmien kanssa. Tämä laajentaa toimenpiteisiin sitoutumista ja mahdollistaa paremman ennakkoinnin tuleviin muutoksiin. Esimerkiksi puhtaiden ajoneuvojen direktiiviin ja sen toimeenpanoon on liittynyt paljon epä tietoutta, vaikka se vaikuttaa kaikkien julkisten toimijoiden hankintoihin. Tässä yhteistyössä myös maakunnan liitto voi olla apuna esimerkiksi alueensa kuntien koollekutsujana.

Scarpellini Elisabet
Pirkanmaan liitto