

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

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.

Uusilla toimenpiteillä tulisi kattaa vielä noin 1,65 Mt päästövähennemä vuoteen 2030 mennessä, joista ensimmäiseen vaiheeseen on arvioitu katettavan 0,62 Mt ja toisella sekä kolmannella vaiheella loput.

Lausuttavana olevan valtioneuvoston periaatepäätösluonnoksen valmistelussa on hyödynnetty lokakuussa 2020 valmistuneen fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän työtä sekä liikenne- ja viestintäministeriön erikseen tilaamia vaikutusarviointeja. Luonnos on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä. Luonnos viimeistellään lausuntokierroksella saatavan palautteen pohjalta ja siitä annetaan valtioneuvoston periaatepäätös keväällä 2021.

Tiekartan ensimmäisessä vaiheessa esillä on päästövähennysten kannalta kustannustehokkaita ja myös Pohjois-Pohjanmaan ilmastotiekartassa keskeisiksi liikenteen päästövähennyksiä edistäviksi toimenpiteiksi tunnistetut liikennesähkön ja -kaasun jakeluinfran kehittäminen. Pohjois-Pohjanmaan ja laajemmin Itä- ja Pohjois-Suomen saavutettavuuden näkökulmasta jakeluinfran kehittämisen tukeminen on elintärkeää, sillä suuri osa alueesta on maantieliikenteen varassa eikä jakeluinfra kehity markkinaehtoisesti riittävän nopeasti luomaan mahdollisuuksia vähäpäästöiselle liikenteelle.

Sujuva matkanteko sähkö- ja kaasukäyttöisillä ajoneuvoilla edellyttää riittävän tiheää jakeluverkostoa. 2020-luvulla myytävillä sähköautoilla sujuva matkanteko edellyttää käytännössä kapasiteetiltaan riittävää suurteholatausasemaverkostoa (100+ kW latausteho) pää- ja matkailuteiden varsille muiden tienvarsipalveluiden yhteyteen sekä peruslatausmahdollisuuksia (22 kW) kuntakeskuksiin, matkailukeskuksiin sekä kansallispuistoihin. Kaasukäyttöisillä ajoneuvoilla sujuva matkanteko ja käyttömahdollisuus ylipäätänsä vaatii vastaavasti kattavan tankkausasemaverkoston kuntakeskuksiin. Tiekartassa on hyvin tunnistettu verkoston kehittämiseen tarvittava julkinen tuki, mutta tiekartta ei ota varsinaisesti kantaa jakeluinfran verkostolliseen kehittämiseen tai infran laatuun. Julkisen tuen tehokas käyttö edellyttäisi vahvempaa strategista suunnittelua sekä konkreettista verkostosuunnittelua taustalle sekä tuenantajan aktiivista otetta verkoston kehittämiseen passiivisen hakemuskäytännön sijaan. Nykykäytännöllä ei rakenneta tulevaisuuden liikennettä palvelevaa verkostoa vaan nopeasti vanhenevaa tilkkutäkkiä.

Kaasuun pohjautuvan liikenteen kehittymisen kannalta keskeistä on myös EU-raja-arvojen valmisteluun vaikuttaminen. Kaasukäyttöisten ajoneuvojen huomioiminen omana kokonaisuutenaan on pitkällä aikavälillä elinehto laajemmalle biokaasun hyödyntämiselle liikenteessä. Vastaavasti myös biokaasun tuotannon käynnistämisen tukeminen energiatuilla ja ravinnekiertokorvauksilla on elintärkeää kokonaisuuden nopean edistymisen kannalta.

Fossiilittoman liikenteen ja päästövähennysten kokonaisuuden arviointi on kohtuullisen haastavaa, sillä tavoitteita konkreettisesti toteuttavia toimenpiteitä ohjelmoidaan tällä hetkellä usealla eri suunnitteluvälillä, joiden aikataulut ei ole merkittävistä ristiin kytkennöistä huolimatta täysin yhteneväisiä. Esimerkiksi valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma käsittelee teemaa korostetusti kaupunkiseuduilla tapahtuvan kestävä liikunnan kautta. Suunnitelmassa pitkänmatkaisen liikenteen tulevaisuuden tavoitteet eivät korostu riittävän painokkaasti mm. kuljetusten energiatehokkuuden ja vähäpäästöisen maantieliikenteen merkityksen osalta.

Kiviniemi Olli
Pohjois-Pohjanmaan liitto