



## Lausunto fossiilittoman liikenteen tiekartasta

Keski-Suomen liitto kiittää mahdollisuudesta lausua fossiilittoman liikenteen tiekartasta.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitetään toimenpiteet, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Tiekartan tavoitteet ja keinot kohdentuvat ensisijaisesti tieliikenteeseen, jossa myös suurin osa kasvihuonekaasupäästöistä syntyy.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta koostuu kolmesta eri vaiheesta. Ensimmäisessä vaiheessa edistetään fossiilisten polttoaineiden korvaamista, ajoneuvokannan uudistamista ja liikennejärjestelmän energiatehokkuutta erilaisin tuin ja kannustimin. Päätökset tuista ja kannustimista tehdään alkuvuodesta 2021. Toisessa vaiheessa arvioidaan keinoja, joiden vaikutuksista päästöihin tarvitaan lisää tietoa ennen päätöksentekoa. Viimeinen eli kolmas vaihe on ehdollinen. Syksyllä 2021 hallitus arvioi, riittävätkö ensimmäisen ja toisen vaiheen keinot sekä EU-tasolla tehtävät päätökset Suomen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä.

Keski-Suomen energiataseen perusteella tieliikenteen päästöt ja energiankulutus ovat Keski-Suomessa kasvaneet vuodesta 2016 vuoteen 2019. Kasvu johtuu suurelta osin lisääntyneestä raskaasta liikenteestä ja mitä ilmeisemmin Äänekosken uudesta biotuotetehtaasta, jonka puuraaka-aineen hankinta tapahtuu pääosin rekkaliikenteellä. Tieliikenteen päästöjen vähentäminen onkin keskeistä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa tavaraliikenteen tavoitteena on, että paketti- ja kuorma-autojen suoritteiden kasvu hidastuu 2020-luvulla. Tavoitteella ei tarkoiteta tavarankuljetusten tai taloudellisen toimeliaisuuden vähentämistä, vaan tavaroiden entistä tehokkaampaa kuljettamista tieliikenteessä tai kuljetusten siirtymistä entistä kestävämpiin kuljetusmuotoihin. Kuljetusten tehostamiseen liittyen liikenteen digitalisaatiolla on keskeinen rooli. Merkittävimmät logistiikan digitalisaation hyödyt päästöjen osalta saavutetaan keinoilla, joilla pystytään vaikuttamaan kuljetusmääriin ja ajosuoritteisiin. Keski-Suomen logistinen sijainti ja tavaraliikenteen volyymit pääväylillä tuovat potentiaalia päästövähennyksiin logistiikan digitalisaation kautta. Maakunnan sisäisessä liikenteessä haasteena ovat pitkät etäisyydet ja harva asutus, joka haastaa myös digitalisaation mahdollisuudet liikenteen päästövähennyksiin.

Keski-Suomen ilmastostrategian seurantatutkimuksessa 2017 todettiin, että Keski-Suomessa taakanjakosektorin ulkopuolisista päästöistä hitaimmin ovat laskeneet liikenteen päästöt. Liikenteen päästöt myös arvioitiin hitaimmin laskeviksi. Tarvetta valtakunnallisille ja koko maan kattaville päästövähennyskeinoille siis on.



Keski-Suomelle tyypillinen piirre on, että suurin osa maakunnasta on harvaanasuttua seutua. Näillä alueilla julkinen liikenne on pääosin vähäistä eikä sen merkittävään lisäämiseen ole realistisia mahdollisuuksia. Henkilöliikenteessä auto on välttämätön liikkumisväline siis myös tulevaisuudessa maaseutumaisilla alueilla. Keski-Suomen liitto näkeekin tärkeäksi fossiilittoman liikenteen tiekartan linjaukset, että vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkaus- ja latausverkostoa tuettaessa huomioidaan alueellinen kattavuus. Tämä on tärkeää toimien vaikuttavuuden, mutta ennen kaikkea toimien sosiaalisen hyväksyttävyyden ja alueellisen oikeudenmukaisuuden kannalta.

Keskeinen teema fossiilittoman liikenteen tiekartassa on fossiilisten polttoaineiden käytön vähentäminen lisäämällä vaihtoehtoisia polttoaineita. Vaihtoehtoiset polttoaineet ja liikenteen sähköistäminen nähdään mahdollisuutena myös Keski-Suomessa. Keski-Suomen läpi kulkevat pääväylät ja Jyväskylän asema logistisena keskuksena sekä henkilöliikenteen solmukohtana muodostavat hyvän perustan kohti fossiilittoman liikenteen tavoitteita.

Keski-Suomen liiton tilamaassa tuoreessa synteesisissä vahvistui, että Keski-Suomen biokaasun tuotanto voitaisiin lähes kymmenkertaistaa nykyisestä tuotannosta. Biokaasulla voitaisiin korvata tieliikenteessä käytettävää fossiilista tuontiöljyä, vahvistaa aluetaloutta ja omavaraisuutta sekä vähentää päästöjä samanaikaisesti. Biokaasun käytön edistäminen liikenteen käyttövoimana tukee myös huoltovarmuutta. Jos Keski-Suomen biokaasupotentiaali saataisiin valjastettua tuotantoon, voitaisiin sillä kattaa lähes 20 % tieliikenteen tällä hetkellä kuluttamasta energiasta. Biokaasun tuotannon ja käytön edistämiseksi on tärkeää taata biokaasun kilpailukyky jatkossakin. Keski-Suomen liitto näkee, että biokaasun käytölle liikenteen polttoaineena on potentiaalia henkilöliikenteessä sekä erityisesti raskaan liikenteen puolella.

Tiekartassa liikennejärjestelmän tehostamiseen liittyvät ensimmäisen vaiheen toimenpiteet (mm. kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman toteuttamisen jatkaminen ja liikkumisen ohjauksen valtionavustustason korotus) tukevat hyvin Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteitä erityisesti kestävästä liikkumisesta edistämiseen ja tavoitteisiin liittyen. Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä kulkumuotona on päästövähennämisen lisäksi myös merkittäviä kansanterveydellisiä vaikutuksia. Eri keinojen käyttöä ja valintaa pohtiessa on oleellista tunnistaa kuhunkin toimintaympäristöön sopivimmat ja vaikuttavimmat toimenpiteet.

Tiekartassa todetaan, että kunnat ja kuntayhtymät tilaavat vuosittain erilaisia liikenteen palveluja noin 880 miljoonalla eurolla, ja voivat tilaajina vaikuttaa siihen, millaisella kalustolla kuljetuksia hoidetaan. Keski-Suomessa esimerkiksi Jyväskylän kaupunki ja kuntien omistama jätehuolto-yhtiö Mustankorkea Oy ovat edistäneet biometaanin käyttöä ajoneuvo- ja kuljetushankinnoissaan edellyttämällä mm. bussi- ja jäteautoissa biometaanin käyttöä. Jyväskylän kaupungin leasinghenkilöautoista jo yli puolet on biometaanikäyttöisiä.



KESKI-SUOMEN LIITTO

Keski-Suomen liitto toteaa, että tiekarttatyö on tarpeellinen ja konkreettisia toimenpiteitä esiin nostava. Lähtökohtaisesti eri vaiheissa esitetyt toimenpiteet ovat kannatettavia. Hyvää tiekarttatyössä on toimenpiteiden vaiheistus ja se, että toimenpiteiden vaikutusten riittävyyttä myös tiiviisti arvioidaan ja seurataan suhteessa asetettuihin päästövähennystavoitteisiin.