ILMATIETEEN LAITOS

LAUSUNTO

16.10.2017

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: Ilmatieteen laitoksen lausunto VNS 7/2017 vp Valtioneuvoston selontekoon keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030

Tausta

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa asetetaan kasvihuonekaasujen päästövähennystavoite vuodelle 2030 ja käsitellään keinoja, joilla tähän tavoitteeseen päästään. Suunnitelman lähtökohtana toimii EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoite, joka on vähintään 40 % verrattuna vuoden 1990 päästötasoon. Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma koskee päästökaupan ulkopuolisia sektoreita eli ns. taakanjakosektoria, ja se täsmentää ja täydentää energia- ja ilmastostrategiassa määriteltyjä toimia päästöjen vähentämiseksi.

Taakanjakosektorin merkittävin päästövähennyspotentiaali on liikenteessä, ja tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä noin puolella vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Ilmatieteen laitoksen alan kannalta suunnitelman keskeisin liikennesektoriin liittyvä sisältö koskee biopolttoaineiden osuuden lisäämistä, kevyen liikenteen edistämistä, sekä ilmanlaatuvaikutuksia.

Arvio suunnitelmasta

Liikenne on hyvin tärkeässä roolissa strategian tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Liikenteen biopolttoaineet ja sähkön käyttö edesauttavat päästövähennyksiä. Liikenteen biopolttoaineet ja muut uudet käyttövoimat ovat erityisen keskeisiä öljyn kulutuksen vähentämisen kannalta. Kannattaa huomata, että Pariisin sopimuksen tavoitteita saatetaan kiristää tulevan kymmenvuotiskauden aikana.

Strategian mukaisella biopolttoaineiden käytön lisäämisellä saavutetaan parhaat ilmastohyödyt, kun biopolttoaineet tehdään muiden tuotteiden tuotannon tähteistä tai metsien hakkuutähteistä. Jos biopolttoaineita joudutaan tekemään paljon ja metsänhakkuita on lisättävä varta vasten niiden tekemiseksi, on vaarana, että metsän hiilinielu heikkenee enemmän kuin puulla korvattavat fossiilisen polttoaineen päästöt. Suomen tavoitteena komission suuntaan on, että myös metsistä syntyviä nieluyksiköitä voitaisiin käyttää rajoitetusti taakanjakosektorin velvoitteen saavuttamiseen kaudella 2021-2030.

Ilmanlaadun näkökulmasta biopolttoaineiden ei odoteta lisäävän typen oksidien, hiilivetyjen tai pienhiukkasten päästöjä verrattuna nykyisiin fossiilisiin polttoaineisiin. Tiukentuvien päästönormien myötä ilmanlaadun odotetaan joka tapauksessa parantuvan. On kuitenkin tärkeää muistaa, että toisin kuin kasvihuonekaasujen päästöt, ilmanlaatu eritysesti liikenteeseen ja pienpolttoon liittyen on aina vahvasti paikallinen ongelma: vaikka Suomessa päästäisiinkin kokonaisuudessaan sovittuihin päästövähennystavoitteisiin, ilmanlaatu voi etenkin taajamissa olla edelleenkin ajoittain heikko. Biopolttoaineiden täsmällisistä vaikutuksista ilmanlaatuun on toistaiseksi melko vähän tutkittua tietoa, joten näiden polttoaineiden yleistyessä päästöjen ja pitoisuuksien seuranta ja mallintaminen on tärkeää. Ilmatieteen laitos ylläpitää korkealaatuista osaamista näillä tutkimusosa-alueilla.

Suunnitelmassa käsitellään kevyen liikenteen lisäämisen edellytyksiä, keinoja ja lisäyksen vaikutuksia melko niukasti. Niiden tutkiminen toisi tehokkuutta toimiin ja saataisiin parempi kuva kevyen liikenteen lisäyksen mahdollisista vaikutuksista. Esimerkiksi pyörä- ja kävelyreittien liukkaus on merkittävä tekijä kevyelle liikenteelle. Suomessa liukastumistapaturmia sattuu vuodessa keskimäärin noin 50000. Kustannusten yhteiskunnalle on arvioitu olevan satojen miljoonien luokkaa. Olisi tarpeellista selvittää miten kevyen liikenteen lisäyksen usein mainitut terveyshyödyt saavutetaan ja samalla tapaturmariskiä vähennetään.