Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Lausuntopyyntönne 29.9.2022 Dnro VNS 6/2022

**Lausunto valtioneuvoston selonteko Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategiasta**

## Yleiset huomiot

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää erittäin hyvänä sitä, että Suomen kansallinen ilmasto- ja energiastrategia kattaa yhteiskunnan kaikki kasvihuonekaasupäästöt ja nielujen aikaansaamat poistumat. Strategia muodostaa kokonaisvaltaisen toimintaohjelman, jolla edetään hiilineutraaliin ja myöhemmin hiilinegatiiviseen yhteiskuntaan.

Pohjois-Karjalassa on vuonna 2020 laadittu liikennejärjestelmäsuunnitelma. Suunnitelman mukaan Pohjois-Karjalassa liikennejärjestelmän päämääränä on edistää maakunnan kilpailukykyä, seutujen elinvoimaa ja saavutettavuutta ja torjua osaltaan ilmastonmuutosta. Suunnitelmassa esitetään toimenpiteitä, joilla pyritään edistämään koko liikennejärjestelmän energiatehokkuutta. Erityisenä toimenpiteenä mainittakoon liikenteellisten solmupisteiden kehittäminen. Näiden avulla pystytään hyödyntämään aina tehokkaimpia ja ilmaston kannalta puhtaimpia mahdollisia kuljetusmuotoja sekä käyttövoimia.

Lisäksi Pohjois-Karjalassa on tehty vuonna 2021 hyväksytty uusi Ilmasto- ja energiaohjelma 2030 ja sen jalkauttamista edistämään laadittiin toimenpidesuunnitelma, joka hyväksyttiin vuonna 2022. Maakunnan toimenpidesuunnitelmassa esitetään toimenpiteitä paitsi ilmastonmuutoksen hillintään myös siihen sopeutumiseen. Maankäytön ja maakuntakaavoituksen puolella Pohjois-Karjalan maakuntakaava 2040, 1. vaiheessa on tehty myös erikseen ilmastovaikutusten arviointi.

## Liikennesektorin päästövähennystavoitteet Pohjois-Karjalassa

Liikenteen KHK-päästöille on asetettu 50 % vähennystavoite. Tämän saavuttaminen vaatii monipuolisia toimenpiteitä. Esitetyt biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen nosto, biokaasun, sähköautoilun, sekä niiden tueksi jakeluverkoston kehittäminen ovat Pohjois-Karjalan kannalta mahdollisia. Pohjois-Karjalaan on suunnitteilla uusia liikennebiokaasun tuotantolaitoksia ja jakeluasemia. Huolena on kuitenkin biokaasun liikennekäytön osalta erityisesti kaasukäyttöisten henkilöautojen saatavuus tulevaisuudessa, sillä polttomoottorikäyttöisten autojen valmistuksesta ollaan luopumassa. Sen sijaan raskaan liikenteen puolella ja työkoneissa biokaasu voi toimia vielä pitkään siirtymävaiheen polttoaineena.

Vety- ja sähköpolttoaineet nähdään strategiassa käyttöönotettavaksi siinä vaiheessa, kun ne saavuttavat kaupallisen kannattavuuden. Strategiassa otetaan huomioon pitkä ajallinen perspektiivi. Vetytalous tarvitsee kehittyäkseen runsaasti sähköä, käytännössä tuulisähköä, jota voidaan muuttaa vedyksi aikoina, jolloin tuulivoiman tuotanto on suurta tai sähkön kysyntä on alhaista. Tämä vety voidaan muuttaa sitten sähköpolttoaineeksi hyödyntämällä esim. bioteollisuuden päästöistä talteen otettua hiilidioksidia.

Pohjois-Karjalan osalta uhkana vetytalouteen siirtymisessä nähdään sekä tuulisähkön tuotannon vaikeus johtuen puolustusvoimien asettamista rajoitteista sekä sähkönsiirtoverkkojen rajallisuus koko itäisessä Suomessa. Mikäli itäisen Suomen tuulivoimakysymystä ei saada ratkaistua eikä sähkönsiirtoverkkojen kapasiteettia saada ratkaistua, niin Pohjois-Karjalaan eikä muuallekaan itäiseen Suomeen synny vedyntuotantoa, eikä myöskään sähköpolttoaineiden tuotantoa, jonka tuottamiseen olisi kuitenkin edellytyksiä. Itäisessä Suomessa on runsaasti metsäteollisuutta, jonka tuottama hiilidioksidi on talteen otettavissa ja mahdollistaisi laajamittaisen sähköpolttoaineiden tuotannon.

Kaupunkialueiden joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen ovat hyviä tavoitteita. Samoin etätyön tekemistä edistävät ja sitä kautta työmatkaliikkumista vähentävät toimenpiteet ovat mahdollisuus ja tavoite, joka täällä on jo tunnistettu ja jota edistetään. Pohjois-Karjala on harvaan asuttu, pitkien välimatkojen maakunta, jonka asukkaiden ikärakenne ja tulotaso rajoittavat liikenteen kehittämisen mahdollisuuksia. Yksityisautoilun määrän kasvun pysäyttäminen 2020 luvun tasolle ja yksityisen autokannan voimakas uusiminen (erityisesti sähköautojen hinta) ovat tämän vuoksi maakunnassa haasteellisia ja uhkana nähdään liikenneköyhyyden lisääntyminen. Uusille käyttövoimille suunnattuja tukia tulisikin jatkossa suunnata enemmän alueille, joilla henkilöauto on käytännössä ainoa vaihtoehto arkiliikkumiselle. Harvan asutuksen vuoksi myös joukkoliikenteen kokonaisvaltainen kehittäminen kustannustehokkaasti on haasteellista erityisesti Joensuun kaupunkiseudun ulkopuolella.

**Pohjois-Karjalan maakuntaliitto**

Markus Hirvonen
maakuntajohtaja

Lisätietoja:
liikenneasiantuntija Jyrki Suorsa
etunimi.sukunimi@pohjois-karjala.fi
puh. 050 466 8511

*Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu. Voitte tarkastaa allekirjoituksen oikeellisuuden kirjaamosta.*