Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta 16.2.2026

Asia: VNS 11/2025 vp Valtioneuvoston selonteko pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta

Lausunto pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta

Professori Heikki Liimatainen, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen yliopisto

Kiitän mahdollisuudesta lausua pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta. Koska olen Suomen Ilmastopaneelin jäsen, olen osallistunut Ilmastopaneelin lausunnon laatimiseen. Ilmastopaneelin lausunto keskittyy yleisiin huomioihin pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta, joten keskityn tässä lausunnossa liikenteeseen liittyviin seikkoihin.

Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa tunnistetaan oikein tieliikenteen päästökehityksen taustalla vaikuttavat autojen käyttövoimien rekisteröintiosuudet, ensirekisteröitävien ja käytettynä maahantuotujen autojen kokonaismäärä, ajosuoritteen kehitys sekä uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen taso. Tärkein nimenomaan pitkän aikavälin liikenteen kehitykseen vaikuttava tekijä on kuitenkin jätetty lähes täysin tarkastelun ulkopuolelle, eli kulkutapa- ja kuljetusmuotojakauma. Sen voi tulkita olevan ajosuoritteen kehityksen taustalla, mutta vain ENV-skenaariossa mainitaan kulkutapojen muutos julkisen liikenteen käytön kasvuun, eikä kuljetusmuotojen muutosta mainita missään skenaariossa.

Kulkutapojen muutoksella on erittäin suuria kansantaloudellisia ja kansanterveydellisiä vaikutuksia. Jokainen autolla ajettu kilometri tuottaa vähintään 0,1 € yhteiskunnallisen kustannuksen, kun taas jokainen pyöräilty kilometri tuottaa vähintään 0,18 € terveyshyödyn ja jokainen kävelty kilometri vähintään 0,37 € terveyshyödyn (Gössling et al. 2019; Maier et al. 2023). Joukkoliikenteen käyttöön liittyy lähes aina myös liityntäliikennettä kävellen tai pyörällä, joten myös joukkoliikenne tuottaa terveyshyötyjä. Määrätietoisella kestävää liikennettä edistävällä politikalla voidaan vuoteen 2055 mennessä saada aikaan erittäin suuri kulkutapojen muutos, joka johtaa kansanterveyden paranemiseen ja sote-kustannusten merkittävään alenemiseen sekä edelleen autonomistuksen ja tuontipolttoaineriippuvuuden alenemiseen ja kauppataseen merkittävään paranemiseen.

Kuten todettua, kulkutapamuutoksen näkökulmia ei kuitenkaan valitettavasti pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa käsitellä, vaan kokonaisliikennesuoritteen on kaikissa skenaarioissa oletettu kasvavan. Kasvuoletusta ei suunnitelmassa mitenkään perustella, eikä suoritteen kehityksestä anneta tarkkoja lukuarvoja. Suunnitelmassa ei myöskään ole viittausta valtakunnalliseen liikenne-ennusteeseen tai sen epävarmuuksiin. Skenaarioissa esitetään vain päästöjen kehitys, mutta ei lukuarvoja päästöjen taustalla vaikuttavista tekijöistä, joten skenaarioiden arviointi on mahdotonta.

Kotimaan liikenteen päästötasojen erot ovat hyvin pienet WEM- ja WAM-skenaarioiden välillä, eivätkä ne siten tuo esiin suuria vaikutusmahdollisuuksia, joita kulkutapojen muutoksella, autokannan sähköistymisen nopeuttamisella ja uusiutuvien polttoaineiden käytön lisäämisellä on päästövähennysten nopeuttamiseksi. WAM-skenaariossa näkyy vuoden 2030 päästöjen kasvu KAISUn mukaisesti, mikä on sinänsä totuudenmukaista, mutta erittäin valitettavaa. Pitkän aikavälin tarkastelussa erilaisia mahdollisia päästövähennystoimenpiteitä on tarjolla runsaasti, mutta niitä ei skenaarioissa tuoda esiin. BIZ- ja ENV-skenaarioissa liikenteen päästöt vähenevät myös samankaltaisesti kuin WEM- ja WAM-skenaarioissa.

Skenaarioiden välillä on eroja lähinnä vuoden 2030 jälkeen päästötasojen ollessa suuremmat FIN- ja PPL-skenaarioissa. Taakanjakosektorin merkittävimmät päästövähennykset odotetaan saavutettavan juuri liikennesektorilla, joten suurempia eroja skenaarioiden välillä olisi ollut syytä esittää, jotta poliittisen ohjauksen merkitys liikenteen päästövähennyksille olisi tullut selkeämmin esiin.

Skenaariot sinällään ovat sisäisesti loogisia, mutta ulkoisen toimintaympäristön kehitystä ei kuvata ja se vaikuttaa olevan ristiriidassa jo tehtyjen EU-tason päätösten kanssa. Esimerkiksi FIN-skenaariossa oletetaan, että Suomessa myytäisiin polttomoottoriautoja vielä vuoteen 2045 saakka, vaikka EU suunnitelman kirjoitushetkellä oli kieltänyt polttomoottoriautojen myynnin 2035 alkaen.

Skenaarioissa puhutaan hyvin vähän logistiikasta ja tavaraliikenteestä, mikä on yllättävää ja valitettavaa, koska sähköistyminen on edennyt nopeammin henkilöliikenteessä ja siten tavaraliikenteen osuus liikenteen päästöistä kasvaa ja uusiutuvien polttoaineiden käytön kasvattaminen vaikuttaa erityisesti tavaraliikenteen käyttämään dieseliin. Tekoälypohjainen logistiikkaoptimointi mainitaan keinona parantaa reititystä ja kuormausta, mutta näiden osalta ei arvioida päästövähennyspotentiaalia.

Liikenteen sähköistyminen on kantava teema useassa kohdassa suunnitelmaa. Autokannan sähköistymisestä puhuttaessa suunnitelma tunnistaa merkittävän päästövähennyspotentiaalin, mutta sähköautojen hankintahinnoista ja erityisesti raskaiden ajoneuvojen sähköistymisestä puhuttaessa suunnitelmassa käytetään jo vanhentuneita argumentteja ja ohitetaan täysin pitkän aikavälin näkymät akku- ja latausteknologiassa. Tämä johtaa siihen, että raskaan tieliikenteen osalta vetyä ja sähköpolttoaineita tarjotaan suunnitelmassa tarpeettomasti ratkaisuksi raskaaseen tieliikenteeseen.

Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelman skenaarioista yhdessäkään ei päästä fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisesti päästöttömään liikenteeseen 2045. On erikoista, että tällaista skenaariota ei ole laadittu, vaikka se on virallinen tavoite ja myös täysin saavutettavissa oleva tavoite. Suunnitelma ei siten mahdollista vaihtoehtoisten, ilmastotavoitteet saavuttavien polkujen ja keinojen vertailua.

Gössling et al. 2019. The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2018.12.016

Maier et al. 2023. Cutting social costs by decarbonizing passenger transport. https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103878