Lausunto 24.2.2026

Länsi-Suomen maakuntien liittojen yhteinen lausunto keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta

Valtioneuvosto antoi 4.12.2026 eduskunnalle selonteon keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU).

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma perustuu ilmastolakiin. Suunnitelma laaditaan kerran vaalikaudessa ja se sisältää toimenpideohjelman päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden eli ns. taakanjakosektorin (mm. liikenne, rakennusten erillislämmitys, työkoneet, jätteenpoltto) päästöjen vähentämiseksi.

Länsi-Suomen maakuntien liitot antavat tässä yhteydessä lausuntonsa pääosin niihin KAISU:n sisältöihin, jotka liittyvät liikenteeseen.

Länsi-Suomen maakuntien liitot katsovat, että ilmastopolitiikan on oltava pitkäjänteistä, ennakoitavaa ja riittävän kunnianhimoista. Suunnitelmassa esitetyillä toimilla ei kuitenkaan olla saavuttamassa liikenteelle asetettua päästövähennystavoitetta, mikä voi johtaa siihen, että Suomi ei saavuta päästövähennystavoitteissa EU:n asettamia velvoitteita.

Liikenteen päästöt ovat merkittävin päästölähde taakanjakosektorilla ja suurin osa liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä. Suomi on valinnut uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen yhdeksi tärkeimmistä tieliikenteen päästövähennyskeinoista. Siksi erityisen huolestuttavaa liikenteen päästövähennysten kannalta on hallitusohjelman mukaisten kevennysten, kuten jakeluvelvoitteen laskun, aiheuttama vaje päästötavoitteeseen nähden (noin 4,4 Mt CO_2-ekv). Suunnitelmassa esitetyt lisätoimet (0,95 Mt CO_2-ekv) eivät vajetta tule kattamaan.

Länsi-Suomen taakanjakosektorin päästöistä tieliikenteen päästöt muodostavat yli 30 %:n osuuden. Tieliikenteen päästöistä henkilöautojen päästöt muodostavat lähes 60 %. Henkilöautokannan määrä on Länsi-Suomessa noin 186 000 ja keski-ikä vaihtelee Pirkanmaan 13,4 vuodesta Etelä-Pohjanmaan 15,4 vuoteen. Huomioitavaa on, että alueen traktorikanta on lähes yhtä suuri, noin 167 000 kappaletta. Jo eri alueiden tunnusluvuista voi huomata, että alueet hahmottavat ja painottavat eri päästövähennystoimenpiteitä eri tavoin.

Länsi-Suomen liitot toteavat, että raskaan liikenteen käyttövoimamurros on tieliikenteen päästötavoitteiden suurin haaste. Markkinaehtoinen kehitys on raskaassa liikenteessä hidasta, joten on välttämätöntä jatkaa ja ottaa käyttöön julkisia hankinta- ja infratukia.

Suunnitelmassa todetaan, että AFIR-asetuksen mukaisesta, vuoden 2030 raskaan liikenteen latausasematavoitteesta pystytään todennäköisesti toteuttamaan noin puolet. Samaan

aikaan latausasemien tarve muullakin tieverkolla kasvaa. Jotta sähkökäyttöiseen kalustoon nojaava logistiikka voisi toimia, tulee latausasemien rakentamista vauhdittaa myös TEN-T-verkon ulkopuolella. Ilman riittävän kattavaa verkostoa kuljetusalan toimijat eivät uskalla tehdä kalliita kalustoinvestointeja.

Raskaan liikenteen käyttövoimamurroksen etenemisen varmistamiseksi tulee tunnistaa koko raskaaseen liikenteeseen vaikuttava systeemi. Mainittujen toimien lisäksi tulee mm. varmistaa jakeluinfran sähköjärjestelmän kapasiteetti ja hakea sähköisen kaluston määrän kasvattamista nykyisen kuljetuskaluston konversiotuella. Myös julkisten hankintojen kautta voidaan vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoa edistää.

Suunnitelmassa todetaan, että valtio ja kunnat edistävät myös raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutumista elinkeinoelämän kuljetusten tarpeisiin (MAL-sopimukset). Länsi-Suomen liitot toteavat, että tavoite on hyvä, mutta taukopaikkaverkoston rakentumista tulisi edistää myös muulla tieverkolla. Erityisesti vuonna 2025 on Länsi-Suomessakin suljettu monia ympäri vuorokauden avoinna olleita huoltoasemia, mikä heikentää raskaan liikenteen kuljettajien lepomahdollisuuksia.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa keskitytään raskaan liikenteen toimenpiteisiin, joiden lähtökohtana nykyisen kulkumuotojakauman säilyminen. Suunnitelmassa vähälle huomiolle on jäänyt raskaan liikenteen liikennesuoritteiden määrän hallittu vähentäminen. Tavarakuljetusten siirtäminen raiteille (esimerkiksi kappaletavarakuljetukset ja ns. rekkajunat) on yksi tehokkaista päästövähennyskeinoista ja EU:n tavoittelema kehitys. Hyvin toteutettuna siirtymä on yrityksille vähintään kustannusneutraali vaihtoehto pitkille maantiekuljetuksille. Kyse on kuitenkin järjestelmätason muutoksesta, mikä vaatii sekä valtion viitoittaman selkeän etenemispolun että riittävän rahoituksen rataverkon ylläpitoon ja kehittämiseen.

Biokaasu on monihyötyinen energialähde. Se soveltuu liikenteen polttoaineeksi, työkoneiden käyttövoimaksi ja maatilojen energiaratkaisuksi.

Biokaasulla on mahdollisuus edistää kiertotaloutta, lisätä maatalouden kriisinkestävyyttä ja parantaa huoltovarmuutta. Maatalouden päästöjen vähentäminen biokaasun avulla on tapa, jolla voidaan vaikuttaa sekä taakanjakosektorin että mahdollisesti maankäyttösektorin päästöihin ilman, että tuotantokyky heikkenee.

Biokaasukäyttöisten henkilöautojen kanta on jäänyt pieneksi. Lähes kaikki autonvalmistajat ovat luopuneet kaasukäyttöisten autojen valmistuksesta ja Suomeen tuodaan enää hyvin vähän kaasukäyttöisiä henkilöautoja yksittäismaahantuontina.

Raskaassa liikenteessä biokaasun merkitys on kuitenkin nousussa. Esimerkiksi vuonna 2025 rekisteröitiin kaasukäyttöisiä kuorma-autoja 2,5 kertaa enemmän kuin sähkökuorma-autoja. Vuosittainen rekisteröintimäärä on noussut vuoteen 2023 verrattuna yli kaksinkertaisiksi. Raskaan liikenteen kuljetussuoritteesta lähes puolet sijoittuu suurimpaan

kokonaispainoluokkaan 68–76 t. Tähän luokkaan autovalmistajilla ei ole tarjota kilpailukykyistä sähköistä kalustoa. Kun vielä tiedetään, että noin puolet kuljetusmatkoista on vähintään 300 km ja neljäsosa yli 500 km pituisia, on selvää, että biokaasu on raskaan liikenteen vaihtoehtoisista polttoaineista tällä vuosikymmenellä realistisin ja omaa parhaan päästövähennyspotentiaalin.

Kaasun jakeluaseman toteuttamiskustannus on yleensä edullisempi kuin sähkölatausasemien, joten niiden toteuttamiseen tarvittava tuen määrä on vastaavasti pienempi. Aivan kuten sähkölatausasemien, kaasun tankkausasemien verkoston tulisi olla riittävän kattava, jotta yritykset uskaltavat investoida kaasukäyttöiseen kalustoon.

Kestävien liikkumistapojen (kävely- ja pyöräilyinfra, sekä joukkoliikenne) rahoitusta on viime vuosina vähennetty. Toisaalta hallitus on tehnyt periaatepäätöksen ostojunaliikenteen jatkamisesta 2030-luvulla. Myös alueellisen junaliikenteen lisääminen on 2030-luvulla mahdollista.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on kustannustehokas tapa saavuttaa paitsi päästövähennyksiä, myös merkittäviä kansanterveydellisiä hyötyjä. Tällä hetkellä valtionavustukset näihin hankkeisiin ovat kuitenkin riittämättömiä verrattuna hankkeiden tuottamiin monitasoisiin hyötyihin. Lisäksi on huomioitava, että valtion myöntämillä investointituilla on ollut merkittävä vipuvaikutus, koska valtion investointituen ehtoihin kuuluu hakijan omarahoitusosuus.

Kulkumuotosiirtymä on huomioitu MAL-kaupunkiseutujen toimenpiteiden yhteydessä, kun tavoitteeksi on asetettu joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn osuuksien kasvattaminen. Päästökysymysten rinnalla erityisesti ihmisten yhdenvertaisuuskysymykset ja sosiaaliset vaikutukset korostuvat haja-asutusalueilla. Liikenneköyhyys on todellisuutta monilla alueilla ja väestöryhmillä. Joukkoliikenteen ja kutsuliikenteen kehittäminen nähdään liitoissa välttämättömänä sosiaalisen oikeudenmukaisuuden varmistamiseksi erityisesti pienemmissä kunnissa.

Työkone-kategoriaan kuuluu monia hyvin erityyppisiä työkoneita maa- ja metsätalouden koneista logistiikkatyökoneisiin. Koneiden koko vaihtelee, mutta käyttövoimana on useimmiten diesel. On merkittävää, että työkoneet muodostavat Länsi-Suomen maakunnissa yli 8 % osuuden taakanjakosektorin päästöistä. Päästövähenemä verrattuna vuoteen 2005 on maatalouden päästöjen jälkeen toiseksi hitainta eli vain -13 %.

Suunnitelmassa todetaan, että kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen kannalta merkittävin yksittäinen toimenpide työkoneissa on kevyen polttoöljyn bio-osuuden nostaminen. Nykyinen tavoite on aiemmin kaavailtua maltillisempi. Työkoneiden päästöjä on pyritty rajoittamaan vapaaehtoisin toimenpitein mm. työkonealan Green Deal –sopimuksen kautta. Kuten päästövähenemän pienuudesta Länsi-Suomessa ja koko Suomessa voi todeta,

toimenpiteet eivät ole olleet järin tehokkaita, joten sekä tukevia että rajoittavia lisätoimia tarvitaan.

Toni K. Laine
Maakuntajohtaja
Hämeen liitto

Mats Brandt
Maakuntajohtaja
Pohjanmaan liitto

Heli Seppelvirta
Maakuntajohtaja
Etelä-Pohjanmaan liitto

Pekka Hokkanen
Maakuntajohtaja
Keski-Suomen liitto

Anna-Mari Ahonen
Maakuntajohtaja
Pirkanmaan liitto

Kristiina Salonen
Maakuntajohtaja
Satakuntaliitto