



Varsinais-Suomen maakunnallinen ilmastovastuujaosto 20.11.2024

Paikalla: Myllymäki, Veck, Myllykoski, Siitonen, Heikkinen, Harjula, Liimatainen, Somerpalo, Perho, Saarento, Korte, Salminen, Lindholm, Perkonoja, Virtanen, Jyväkorpi, Tuovinen, Rautalin, Törmä, Karulinna, Meretoja, Kaskinen, Haapanen, Ranta, Wiren, Leskinen

MUISTIO

1. Kokouksen avaus, asialistan hyväksyminen ja puheenjohtajan avaussanat

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 14:00 ja nosti esille COP29-kokouksen kuulumisia. Kun maailmanpolitiikassa on liikehdintää ja Yhdysvallat mahdollisesti irtautumassa sopimuksesta, on alueiden ja kaupunkien rooli ilmastotoimissa yhä vain tärkeämpiä. Jaostolle esiteltiin alueen energiasiirtymän hanketilannetta sekä myös merituulivoiman valmistelua. Päästöjen trendi on Varsinais-Suomessa ollut laskeva, mutta liikenteen osuus päästöissä edelleen on kasvussa, sillä siinä merkittäviä muutoksia on ollut haastavaa saada aikaan.

2. Liikenteen päästötavoitteet, mahdoton tehtävä?

Professori Heikki Liimatainen, Tampereen yliopistosta alusti aiheesta (esitys liitteenä). Liimatainen muistutti, että liikennesektorin tavoitteiden toteutuminen vaikuttaa merkittävästi siihen, saavutetaanko taakanjakosektorin tavoitteita. Liikenteestä tulisi käytännössä tulla päästötöntä. Kuitenkin hitaasti uusiutuva autokanta ja liikennejärjestelmä eivät mahdollista nopeita muutoksia. Jotta päästötavoitteisiin olisi mahdollista päästä, on käytännössä kaikkien rekisteröityvien autojen oltava päästöttömiä. Hallituksen toimet, jakeluvelvoitteen alentaminen edelleen haastaa tavoitteiden saavuttamista ja hidastavat sähköistymistä. Olennaista onkin keskittyä kulkutapasiirtymiin.

Jos taakanjakosektori ei täytä välivuosien päästötavoitteita, voidaan siirtää oikeuksia päästökauppasektorilta tai vastaavasti ostaa oikeuksia muilta mailta. Yhtä kaikki aiheuttaa kustannuksia Suomelle. Ilmastopaneeli suosittaa, että jakeluvelvoitetta ei lasketa vaan nostetaan EU:n liikenteen päästökauppa tulossa voimaan 2027, mutta vielä on epäselvää, mikä tulee olemaan päästöoikeuden hinta.

Kulkutapasiirtymää on saatava aikaan ja lisäksi nopeaa sähköistymistä. Muita keskeisiä keinoja mm. Suurteholatausverkoston rakentaminen erityisesti raskaan liikenteen käyttöön sekä joukkoliikenteen valtionavustustason nosto. Liikenteen verotuksen uudistaminen co2-perusteiseksi olisi tärkeää.

Ilmastopaneeli tehnyt suosituksen toimenpiteistä ja tehnyt laskelman kustannuksista pitkällä aikavälillä. Vaikka toimien kustannukset vuonna 2030 on hiukan korkeammat, laskevat ne pitkällä aikavälillä. Ilmastopaneelin mukaisilla suosituksilla myös vältetään sanktiot päästötavoitteiden ylittymisestä.

Liikenteen päästötilanteesta johtuen ei kuntien ja alueiden päästötavoitteita tulla nykytoimilla saavuttamaan. Kulkutapasiirtymän muutos on välttämätön.

Keskustelussa nostettiin esille turvallisuuskysymykset ja toiminta poikkeustilanteissa. Liimataisen mukaan raskaassa liikenteessä huoltovarmuusnäkökulma olennaisempaa kuin henkilöautoissa, joiden tarve poikkeustilanteessa vähemmän kriittistä. Varautumisen kannalta joukkoliikenne olennaista. Huoltovarmuusnäkökulmasta biokaasu on järkevä ratkaisu. Raskaassa kuorma-autoliikenteessä vedyllä voi olla roolia, mutta vety on kallista, koska se hukkaa energiaa. Vety on

tuskin missään kohtaa halvempaa kuin sähköllä renkaiden liikuttaminen. Kriisitilanteessa olennaista, että yhteiskunta toimii niin normaalisti kuin mahdollista.

3. Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja kaupunkiseudun rakennemalli: Missä mennään nyt ja seuraavat vaiheet, 14.35

Suunnittelujohtaja Heikki Saarento, Varsinais-Suomen liitto esitteli aihetta (esitys liitteenä).

Paljon ratkaistavia yhteensovittavia investointeja. Rakentamisaikaiset päästöt monesti hyvin suuria, joten liikenneinvestoinnit eivät välttämättä ole ilmastotekoja. Asetetaan tavoitteet ja niiden priorisointi ja pohditaan miten tavoitteet näkyvät alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Keskustelussa nousi esille tarve voimakkaampaan kulkutapasiirtymään pois henkilöautoliikenteestä kohti houkuttelevaa joukkoliikennettä. Poliittikatoimilla tulisi saada muista kulkumuodoista tulisi houkuttelevampia.

4. Katsaus ajankohtaisiin kysymyksiin

- a. Joukkoliikennepalvelujohtaja Sirpa Korte, Turun kaupunki
 - i. Fölialue on tasataksalla toimiva 300 000 asukkaan alue. Paimio liittynyt uutena. Puolet matkoista kuljetaan sähköllä. Ei laajentumissuunnitelmia ainakaan tällä vuosikymmenellä. Kulkumuotojakaumassa ei edelleenkään pärjätä, mutta matkamäärät palautuneet koronaa edeltävälle ajalle.
 - ii. Runkolinjasto on tärkein asia tällä hetkellä, sillä halutaan erityisesti vaikuttaa kulkumuotojakaumaan. Keskeisenä muutoksena mm. toimiva kehälinja. Myös pysäkkimuutoksia turvallisuuden kehittämiseksi. Isot odotukset matkustusmäärien lisäyksestä tulevana vuosina.
 - iii. Raitiotiesuunnittelussa mukana yhtenä tahona. Lähijuna-asiantuntijatyö käynnistymässä. Tulevana toiveina erityisesti liityntäpysäköinnin kehittämiseksi.
 - iv. Huolia huoltovarmuus sähköbussilla. Täytyy pitää pöydällä ja varmistaa miten toimitaan, jos tilanne tulee.
 - v. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden osalta haasteena on joukkoliikenteen lippujen ALV-nosto. Positiivinen vire kuitenkin ja saatu paljon hyvää palautetta myös asiakkailta.
- b. Toimitusjohtaja Tero Siitonen, SKAL Länsi-Suomi ry
 - i. On pohdittava, millainen kuljetustehtävä on ja millaisia tarpeita ja olosuhteita on. Millaisilla latausmääriä saadaan milläkin aikataululla? Työvuoron aikataulutusta rajaa ja raskas liikenne edellyttää suuria lataustehoja. Tämä taas tarkoittaa suuria kuormituksia sähköverkkoon. On otettava huomioon olosuhteet, toimintamatka, latauksen kesto, akkujen käyttöikä ja eri latausjärjestelmien toimivuus. Hankintahinta merkittävä toimialalla, joka perinteisesti hyvin matalakatteista. Kysymys onkin siitä, millä kalusto rahoitetaan?
 - ii. Vety ei ole hinnaltaan kilpailukykyinen ja sen hyötysuhde on heikko.
 - iii. Liikenteen toimintaympäristö on voimakkaassa muutoksessa. Näyttää selvältä, että polttomoottori säilyy, mutta se mitä käyttövoimaa se käyttää tulee vaihtelevaan. Jakeluinfra laajenee ja sähköistyminen lisääntyy.
- c. Liikennejärjestelmäpäällikkö Hanna Lindholm, Varsinais-Suomen ELY-keskus

- i. Kertoi ELY:n liikennevastuualueen toimista ilmastonmuutokseen hillintään liittyen. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin voidaan konkreettisesti vaikuttaa, mutta rahoitukset hyvin pieniä ja koskee pääsääntöisesti MAL-aluetta. Elyllä ei ole omaa rahaa toimiin juurikaan.
- ii. Joukkoliikenteen palvelutasoa täytyy karsia rahoituksen vuoksi.
- iii. Aluehallintolain edetessä joukkoliikennetehtävät siirtyvät Traficomiin

Keskustelussa pohdittiin sitä, että liikennejärjestelmä näyttäytyy hajanaisena ja on haastavaa tunnistaa kuka päättää mistäkin ja kenellä on vastuu? Lainsäädännön yhtenäisyys esimerkiksi latausverkoston ja työaikalainsäädännön välillä. Tarvitaanko strateginen latausverkkosuunnitelma?

5. Jäsenten muut tiedoksi tuotavat asiat

- a. Maakuntastrategiaan vaikutetaan nyt: Ilmastovastuujaoston tapaaminen aiheesta

6. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 16:02