

KUUMA-SEUDUN LAUSUNTO FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTASTA

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 15.1.2021 (VN/9996/2019)

LUONNOS 10.2.2021/HH

Taustaa

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa aiheesta Fossiilittoman liikenteen tiekartta - luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Lausunto on pyydetty toimittamaan www.lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta 19.2.2021 mennessä.

Hallitusohjelman mukaan Suomi on hiilineutraali vuonna 2035. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt tulee hallitusohjelman mukaan vähintään puolittaa vuoteen 2030 mennessä, ja pitkällä aikavälillä liikenteen päästöjen vähentämisen tulee vastata Suomen hiilineutraaliustavoitetta. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitetään keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Tiekartan toimenpiteet kohdentuvat ensisijaisesti tieliikenteeseen, josta aiheutuu valtaosa liikenteen päästöistä.

Tiekartta koostuu kolmesta vaiheesta. Ensimmäisessä vaiheessa edistettäisiin fossiilisten polttoaineiden korvaamista, ajoneuvokannan uudistamista ja liikennejärjestelmän energiatehokkuutta erilaisin tuin ja kannustimin. Päätökset tuista ja kannustimista tehtäisiin alkuvuodesta 2021. Toisessa vaiheessa arvioitaisiin keinoja, joiden vaikutuksista päästöihin tarvitaan lisää tietoa ennen päätöksentekoa. Vaikutusarviointit valmistuisivat viimeistään syksyllä 2021. Viimeinen vaihe on ehdollinen. Syksyllä 2021 hallitus arvioisi sitä, riittävätkö ensimmäisen ja toisen vaiheen keinot sekä EU-tasolla tehtävät päätökset Suomen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä. Jos tavoite ei näyttäisi toteutuvan, hallitus tekisi päätökset muista tarvittavista toimista. Päätöstä tehtäessä huomioitaisiin päästövähennysten kustannustehokkuus, vaikutus kilpailukykyyn sekä alueellinen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus.

Lausunto

KUUMA-seutu on maantieteellisesti laaja ja yhdyskuntarakenteeltaan heterogeeninen alue. Myös joukkoliikenteen järjestämistapa ja eri joukkoliikennemuotojen toimintaedellytykset vaihtelevat eri kuntien välillä. Osa kunnista sijaitsee raideliikenteen piirissä, kun taas osa tukeutuu linja-autoliikenteeseen. Tiiviin maankäytön alueilla asukkaille voi tarjoutua mahdollisuudet tehdä matkansa joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen, kun taas harvemmin asutuilla alueilla henkilöauto on pääsääntöinen liikkumismuoto.

KUUMA-seutu korostaa, että voimakkaasti kasvavan ja kansantalouden kannalta keskeisen Helsingin seudun näkökulma ja tarpeet tulee ottaa huomioon. Helsingin seudulle yhteisesti laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019 sekä kuntien ja valtion kesken solmittu MAL-sopimus toimivat seudun yhteisenä tahdonilmauksena ja lähtökohtana kasvavan metropolialueen kehittämiseksi. Suuret kaupunkiseudut ovat keskeisessä roolissa päästövähennyksiä tavoiteltaessa. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen voimakkaasti kasvavilla seuduilla on siten erittäin tärkeää.

KUUMA-seutu vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasuautojen yleistymisen edistämiseksi seudulla.

Liikenne keskittyy vahvasti Uudellemaalle, jossa sijaitsee valtaosa Suomen elinkeinoelämän toimijoista ja paljon valtakunnallista logistiikkaa sekä liikenteen solmukohtia. Helsinki - Vantaa on maan merkittävin kansainvälinen lentoasema, jonka kautta kulkee yli 90 % Suomen kansainvälisestä matkustajaliikenteestä. Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla olevan maantieverkon pituus on reilut 9.000 km, mikä on noin 12 % koko maan tieverkon pituudesta. Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat tällä alueella.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitetyistä toimista relevantteja kunnille ovat:

2) Jakeluinfratuki julkisille lataus- ja tankkausasemille

3) Latausinfiratuki taloyhtiöille ja työpaikoille

8) Täyssähköautojen hankintatuki

9) Pakettiautojen hankintatuki

10) Raskaan kaluston hankintatuki

11) Romutuspalkkiokampanjat

12) Konversiotuet etanoli- ja kaasuautoille

13) Julkisen sektorin puhtaat ajoneuvohankinnat

15) Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma

16) Joukkoliikennetuet

17) Liikkumisen ohjauksen tuki

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa valtio nostaa kuntien kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriavustusten määrärahat vuodesta 2025 alkaen 30 miljoonaan euroon vuodessa. Lisäksi liityntäpysäköintiin varataan valtion avustuksia kunnille yhteensä 30 miljoonaa euroa ja valtion verkolla panostetaan kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin ja liityntäpysäköintiin. KUUMA-seutu pitää näitä kestävästä liikkumisesta edistäviä toimenpiteitä erittäin positiivisina ja oikeansuuntaisina, mutta toivoo myös avustuksiin liittyvien hakuprosessien olevan kuntien kannalta selkeitä. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa valtio panostaa kaupunkiseutujen ja muiden alueiden sisäiseen joukkoliikenteeseen vuodesta 2025 eteenpäin huomattavasti nykyistä enemmän, mikä on kestävästä liikkumisesta edistämisen kannalta erittäin tervetullut toimenpide.

KUUMA-seutu pitää erittäin tärkeänä, että tiekartan toimenpiteistä käydään keskustelua kuntien ja kaupunkiseutujen kanssa. Tiivis vuorovaikutus on välttämätöntä kunnallisten, seudullisten ja valtakunnallisten näkökulmien nivomiseksi yhteen. KUUMA-seutu pitää muun muassa yritysten työvoimasaavutettavuuden, logistiikan toimivuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn turvaamista tärkeinä näkökohtina.

Suunnitelman lähtökohtana on ajatus, että nykyinen järjestelmä kopioidaan sellaisenaan tulevaisuuteen pyrkimällä siirtymään vaihtoehtoisiin käyttövoimiin ilman, että tapahtuisi muita muutoksia. Käyttötymisen muutokseen tähtäävät asiat on työnnetty toiselle kaudelle eli toteutettavaksi sitten, kun nykyistä järjestelmää on ensin yritetty betonoida yhteiskuntaan. Vaikuttaa, että resurssit voisi käyttää tehokkaamminkin. Toisen kauden toimenpiteitä tulisi harkita toteutettavaksi nopeammin (esimerkiksi etätyö ja matkaketjut). Etätyön merkitys suunnitelmassa voisi olla esitettyä suurempi. Mikäli etätyötä voidaan valtion toimesta joillain tavoin edistää, voidaan saavuttaa pysyvä tai ainakin pitkäaikainen vaikutus liikennesuoritteeseen ja esim. väyläkapasiteetin kehittämistarpeeseen.

Liikkumisen palveluiden edistämiseksi tulisi ensisijaisesti ottaa huomioon elinkeinoelämän muodostamat ratkaisut ihmisten liikkumistarpeisiin. Käytännössä katsoen yksityisten toimijoiden muodostamat ratkaisut

ovat yleensä kysyntään vastaavuudeltaan sekä joustavuudeltaan julkishallinnollisia palveluita tehokkaampia. Yritysten toimintaympäristössä tulisi edistää uusien liikkumisratkaisujen kehittämistä. Yhteiskäyttöautoilun edistäminen olisi hyvä lisätä keinovalikoimaan.

Maanteiden varsien pikalatauspisteisiin kannattaa panostaa vasta sitten, kun perustalataaminen kodeissa ja työpaikoilla on paremmassa kunnossa. Tämä on järkevää myös olemassa olevan sähköverkon tehokkaan hyödyntämisen näkökulmasta. Asuinalueiden verkossa on vapaata kapasiteettia yöaikaan, jolloin autoja voisi ladata. Sen sijaan pikalatauspisteet vaativat lähes poikkeuksetta massiivistakin uuden verkon rakentamista. Toimenpiteiden 2 ja 3 painostusten suhdetta pitäisi siirtää enemmän 3 puolelle.

Sähkötiepilotin toteuttaminen vaikuttaa isolta panostukselta suhteessa muihin toimenpiteisiin, kun ottaa huomioon, että Ruotsin kokemukset ovat käytettävissä ja siinä havaittuihin ongelmiin on pystytty hyvin vähän osoittamaan ratkaisuja. Sähköteiden pilottihankkeet eivät näyttäyty kustannustehokkaana ratkaisuna fossiilisista polttoaineista luopumiseen. Ratkaisut ovat erittäin korkeita kustannuksiltaan, ja niiden tehokas käyttö on riippuvainen ajoneuvokannan kehittymisestä ratkaisua tukevaksi.

Joukkoliikenteen tukea nostettaisiin käytännössä kaksinkertaiseksi. Periaate tietysti on hyvä ja päästövähennys/kustannus -suhdekin näyttää olevan parhaita. Valtion näkökulmasta kyse on varmasti suurestakin muutoksesta, mutta HSL:n budjetissa tuon suuruista tuen kasvua häidin tuskin huomaa. Jos tällä halutaan palvelutason nousua, tulisi summan olla selvästi suurempi. Huomioitavaa on, että kulkutapamuutosten kautta toimenpide voi myös siirtää autoliikenteen infrainvestointien tarvetta pidemmälle tulevaisuuteen.

Biopolttoaineiden jakeluvaihtoehdon nosto on myönteinen ratkaisu nykyisen autokannan iäkkyuden (siirtymäaika sähköiseen liikenteeseen) ja kuluttajille koituvien kustannusten näkökulmasta. On kuitenkin huomioitava, että Suomen päästövähennysratkaisujen ei tulisi nojata suhteettoman paljon ulkomailta tuotavaan biopolttoaineen raaka-aineen saatavuuteen, ja mahdollisten toimenpiteiden tulisi olla laajalti sovellettavissa.

Kaupunkien merkitys näyttää unohtuvan. Pitkien etäisyyksien ja harvaan asutun alueen ja taas pelkkien kaupunkien esiin nostaminen unohtaa perinteiseen tapaan kaupunkien kehysalueet kokonaan. Kaupungistumisen vaikutus liikkumistarpeeseen voisi olla suunnitelmassa enemmän painotettu. Sekoittunut, tiivis kaupunkirakenne vähentää liikkumisen tarvetta, ja yhdessä muiden toimenpiteiden kanssa edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä. Investointien ohjaus kestävien kulkumuotojen infran kehittämiseen on tärkeää. Mittareissa kohdassa Liikennejärjestelmän kehittäminen, voisi seurata myös investointien kohdentumista kulkumuodoittain

EU-tason ajoneuvojen päästötasojen raja-arvojen valmisteluun vaikuttamisen mahdollisuudet voivat olla suppeat. Raja-arvojen kiristämisen rajana on laajalti teknologian kehitys legislaation ohella. Nykyisten raja-arvojen saavuttamiseksi on jo otettu käyttöön esim. sähköautojen $0\text{g}/\text{km}$ arvon ”kaksinkertaistaminen”, joten nykyisellään ei tosiasiallisesti päästä $95\text{ g}/\text{km}$ keskimääräiseen valmistajakohtaiseen arvoon. Kaasukäyttöisten ajoneuvojen huomioiminen raja-arvoissa omana kokonaisuutenaan on erittäin myönteinen tavoite.