

Liikenne- ja viestintäministeriö
Kirjaamo

Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä

Sidosryhmäkuuleminen liikenteen päästövähennyksistä

Kuntaliitto kiittää mahdollisuudesta esittää näkemyksiään liikenteen päästövähennyskeinoista. Alla Kuntaliiton vastaukset ministeriön esittämiin kysymyksiin liikenteen päästöjen vähentämisestä.

1. Ovatko energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet liikenteen osalta tasapainossa tavoitteiden kanssa? Tarvitaanko lisätoimenpiteitä?

- Energia- ja ilmastostrategia sisältää paljon hyviä toimenpiteitä ja tavoitteita, mutta yhdyskuntasuunnittelun teemojen olisi tullut olla suuremmalla painoarvolla mukana.
- Yhdyskuntarakenne luo lähtökohdat ja edellytykset liikennetarpeen vähentämiselle ja myös kestävien kulkumuotojen ja uusien liikkumispalvelujen käytölle. Erityisen tärkeässä asemassa päästöjen vähentämisen kannalta ovat kaupunkiseudut, joissa on suuret liikkumisen ja kuljetusten volyymit. Keskeistä on hyvin palveleva ja hinnaltaan kilpailukykyinen joukkoliikenne siellä, missä on joukkoja. Kaupungeissa joukkoliikenne palvelee työ-, koulu- ja asiointimatkoja sekä tukee maankäytön ja palveluverkon kehittämistä pitkällä aikavälillä.
- Harvaan asutuilla alueilla ongelmat ja ratkaisukeinot eroavat tiivistä taajamista. Näillä alueilla tarvitaan joustavien kuljetusratkaisujen kehittämistä, sillä säännöllisen joukkoliikenteen edellytykset voivat olla heikot. Sote-kuljetusten ja muiden henkilökuljetusten tarpeiden ja resurssien koordinointi ja yhteensovittaminen on jatkossa tärkeää ja siihen tulee luoda edellytyksiä ja kannusteita. Kutsujoukkoliikenne sekä erilaisten liikumis- ja kuljetusratkaisujen yhdistely on tarpeen, jotta käytettävissä olevilla resursseilla saadaan enemmän palvelua ja vahvistetaan uuden liiketoiminnan kysyntäpohjaa. Tämä on tärkeää myös päästöjen näkökulmasta, sillä harvaanasutulla alueella välimatkat ovat pitkiä, jolloin päästöt henkilökilometriä tai kuljetusyksikköä kohden voivat muodostua korkeiksi ilman yhdistelyä ja kuljetusten optimointia.
- Energia- ja ilmastostrategian päästövähennystavoitteet ovat niin kunnianhimoisia, että niihin tuskin päästään ilman hinnoitteluohjausta. Hinnoittelun painopisteen siirtäminen yhä enemmän auton omistamisesta autonkäyttöön on kannatettava periaate. Erilaisen hinnoittelumallien selvittäminen tulee jatkaa. Uusia hinnoitteluinstrumentteja on tärkeää tarkastella koko liikenneverkon ja sen eri osien näkökulmasta ja hakien kokonaisuuden ja erityyppisten alueiden kannalta hyväksyttäviä ratkaisuja.
- Henkilöautokannan uusiutumista voidaan vauhdittaa verotuksen keinoin, mutta tämä tulee tehdä ympäristönäkökulmaa painottaen, jottei samalla tulla kannustaneeksi useamman auton hankintaan ja autoilun lisäämiseen.
- Tarvitaan sen kirkastamista, millaista liikennejärjestelmää tavoitellaan ja mikä on eri kulkumuotojen, kuten raideliikenteen, muun joukkoliikenteen ja pyöräilyn, rooli. Miten ympäristö- ja turvallisuustavoitteisiin vastataan, miten kaupungistumista ja työssä-

käyntialueiden saavutettavuutta tuetaan, miten elinkeinoelämän tarpeista huolehditaan, miten maan eri osien potentiaalin hyötykäyttöä edistetään ja koko maan saavutettavuutta parannetaan. Digitalisaatio, kestävät kulkutavat, uudet liikkumispalvelut, automaatio ja autokannan uudistaminen ovat keskeisiä keinoja.

- Liikenneverkon ylläpidon ja kehittämisen näkymää on iso tarve pitkäjänteistä. Tarvi- taan pitkän aikavälin visio, mutta myös keskipitkän aikavälin näkymä rahoituksen pai- notuksista. Eduskunta voisi päättää yli hallituskausien kestävästä, esimerkiksi 12 vuo- den infraohjelmasta. Jokainen hallitus voisi ohjelmaa tarkentaa, mutta iso kuva säilyisi ja painotukset olivat ennakoitavia toisin kuin tällä hetkellä. Hankkeiden priorisoinnissa tulisi hyödyntää vaikutustarkasteluja, jotka kuvaavat hyötyjä ja kustannuksia, kuten päästövaikutuksia, laaja-alaisesti. Samalla voidaan tehostaa nykyisen verkon käyttöä ja myös korjausvelan hoitoa ja kehittämishankkeiden toteutusta.
- Yli hallituskausien ulottuvasta infraohjelmasta olisi myös se keskeinen hyöty, että se pitkäjänteistäisi ja tukisi myös muuta suunnittelua kuten kuntien maankäytön kehittä- mistä ja asuntotuotantoa. Pitkäjänteisyys toisi myös elinkeinoelämän toimintaympäris- töön ennustettavuutta.
- Infraohjelmaa tukisi liikenneinfran budjetoinnin kehittäminen, esim. muodostamalla infralle oma kehysmenettely. Omalla kehysmenettelyllä voitaisiin saada lisää läpinäky- vyyttä ja pitkäjänteisyyttä liikenneinfran budjettiin. Tällöin kokonaiskuva rahoituk- sen jaksottumisesta pitemmällä aikavälillä olisi selkeämpi kuin nyt. Tämä tukisi myös kustannustehokkaampaa liikenneinfran toteutusta.

2. Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

- Raskaan kaluston osalta biopolttoaineiden sekoitus sekä kaasu ja sähköbussit ovat mahdollisuuksia.
- Sähköbussit ovat tulossa kaupunkiliikenteeseen. Ne vähentävät ilmastopäästöjä ja terveydelle haitallisia päästöjä ja melua (vaikkakin tarvitsevat edelleen talvikäytössä öljykäyttöisiä sisälämmittimiä).
- Tavaraliikenteen kulkumuotojakaumaan voidaan vaikuttaa kuljetuksia yhdistelemällä sekä konttikuljetuksissa rautatieliikenteen ja tieliikenteen yhdistelyin ja hinnoitteluin.

3. Onko biopolttoainetavoite ja toimet tasapainossa keskenään? Tarvitaanko lisä- toimia?

- Kehittyneiden biopolttoaineiden lisääminen (drop-in) vaikuttaa kustannustehokkaim- malta ratkaisulta, joka toimii niin kauan, kun vaihtoehtoiset käyttövoimat eivät ole yleisiä (ajoneuvojen käyttökelpoisuus, hinta, saatavuus, jakelu), aikajänne 10-20 vuotta.
- Biopolttoainetavoitteiden tulee perustua ensi sijassa kotimaisiin raaka-aineisiin (huol- tovarmuus). Biopolttoaineiden raaka-aineet kilpailevat muiden käyttötapojen kanssa, mitkä ovat realistiset tuotantomahdollisuudet?
- Tukipolitiikalla ei tule ohjata vähäpäästöisiä polttoaineita eriarvoiseen asemaan, jotta löydetään olosuhteisiin ja tavoitteisiin parhaimmat ratkaisut, eikä tehdä virheinves- tointeja tai jätetä hyödyntämättä hyviä ratkaisuja.

4. Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?

- Ks. vastaukset muihin kysymyksiin.
- Autoilun päästöjä on mahdollista vähentää myös neuvonnalla ja viestinnän keinoin: auton valinta, ajotapa, vaihtoehtoiset kulkumuodot.

4 a. Millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-iän alentamista tulisi edistää?

- Hankintaan sisältyvän autoveron porrastus päästön mukaan, CO2-päästö pohjaista vuotuista ajoneuvoveroa hyödyntäen sekä polttoaineverolla. Tai uusilla hinnoitte- luinstrumenteilla (ks. vastaus kysymykseen 1).
- Huomio tulisi kiinnittää suurten vuotuisten ajomäärien kalustoon (pihassa seisova kak- kosauto ei juuri kuluta tai aiheuta päästöjä).

4 b. Miten ns. uusien teknologioiden (sähkö-, vety- ja kaasuauto) yleistymistä voitaisiin nopeuttaa?

- Tuotekehitys avainasemassa ja hinta-laatu -suhde.
- Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon laajentaminen ja kehittäminen.
- Kestävien julkisten hankintojen neuvontaan tarvitaan pysyvä organisaatio. Tässä tulee hyödyntää olemassa olevia organisaatioita (Kuntaliitto, Motiva, maakunnat?). Innovaatiiviset kestävät hankinnat kunnissa tarvitsevat tuekseen neuvontaa.
- Myös sähköautojen edistämistoimien tulee perustua kustannustehokkuuteen. Huomiointi, että sähköauto on parhaimmillaan lyhyillä matkoilla ja kaupunkiliikenteessä. Talvikäytössä tarvitaan vielä öljykäyttöiset sisälämmittimet.

4 c. Miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?

- Biopolttoaineiden osuuden kasvattaminen.
- Ajotapoihin vaikuttamalla: tähän tarvitaan koulutusta ja neuvontaa.
- Ajosuoritteisiin vaikuttaminen esim. hinnoittelun keinoin.

5. Millä keinoin henkilöautoliikenteen kasvu voidaan kaupunkiseuduilla pysäyttää? Miten aikaansaadaan henkilöautojen täyttöasteen parantuminen? Entä kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvu 30 prosentilla? Mitä muita keinoja tarvittaisiin liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi?

- Perustan luo yhdyskuntarakenteen täydennysrakentaminen, tiivistäminen ja uudisrakentaminen erityisesti joukkoliikenteen kannalta edullisille alueille. Olemassa olevan infran ja palveluiden hyödyntämisen tehostaminen ja kehittäminen. Tämä luo pohjan toimivalle asumisen, työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuudelle, kävelyn ja pyöräilyn osuuden kasvattamiselle sekä Maas- ja muiden uusien liikkumispalveluiden kysynnälle.
- Hyvän kaupunkisuunnittelun prioriteettijärjestys on: kävely, pyöräily, joukkoliikenne, henkilöautoliikenne. Myös tavaraliikenteen tarpeista huolehdittava.
- Kävelyn ja pyöräilyn kannalta ovat lyhyet etäisyydet, sujuva pyöräilyinfra ja laadukkaat pyöräilyn palvelut, kuten pysäköinti, avainasemassa. Kaupunkipyörä- ja vuokra-pyöräijärjestelmien toteutusmalleja tulee kehittää niin isoissa kaupungeissa kuin pienillä paikkakunnilla matkaketjujen toimivaksi osaksi. Sähköavusteisen pyöräilyn tarpeiden huomioiminen tärkeää esim. pysäköinnissä.
- Täydennysrakentamista tulee helpottaa lainsäädännön keinoin.
- Kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen kokonaisvaltainen kehittäminen peruslähtökohta. Avainasemassa myös joukkoliikenteen integraatio muihin liikkumispalveluihin, liityntä-pysäköinti, toimivat matkaketjut sekä vaihdot valtakunnallisiin ja kansainvälisiin liikenneyhteyksiin. Solmu- ja vaihtopisteiden hyvä suunnittelu siten, että palvelut toimivat.
- Keskisuurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen kehittämisessä on päästy hyvään vauhtiin joukkoliikennelain muutoksen myötä. Tätä kehitystä tulee myös valtion tukea.
- Hinnoitteluohjaus myös kaupunkiliikenteessä tärkeää: joukkoliikennelipun hinta, pysäköinnin hinta, tulevaisuudessa tienkäyttömaksu.
- Kaupunkiseutujen tienkäyttömaksuille tulisi luoda lainsäädännölliset edellytykset, jotta maksuja voidaan kokeilla tai testata niin haluttaessa. Helsingin seudulla on tutkittu tienkäyttömaksuja jo useamman kerran. Tienkäyttömaksut olisivat tehokas keino ohjata kulkutapavalintoja kestäväan suuntaan, vähentää päästöjä ja parantaa liikenneturvallisuutta sekä saada lisärahoitusta seudullisesti järkeviin liikennehankkeisiin. Tämän keinon kokeilu tai käyttöönotto edellyttää kuntien yksimielisyyttä ja varmuutta siitä, että maksutuotot kanavoidaan seudun liikennehankkeisiin osaksi MAL-paketteja.

- Pysäköintipolitiikassa paljon potentiaalia myös kestävä liikumisen näkökulmasta, esim. pysäköinnin toteutuksen uudet toteutustavat kuten pysäköinnin hinnan erottaminen asunnon hinnasta, älykkäät digitaaliset ratkaisut pysäköinnin ohjaukseen ja hinnoitteluun sekä pyörien, vähäpäästöisten ajoneuvojen ja yhteiskäyttöautojen suosiminen pysäköinnissä.
- Jaettujen taksipalvelujen sekä kimppakyytien ja autojen jakamis- ja yhteiskäyttöpalvelujen edistäminen (etuudet esim. pysäköinnissä). Tavoitteena, että korvaavat yksinajoa tai tuovat lisäarvoa joukkoliikenteen matkaketjuun.
- Maas-palvelut ja erilaisten kulkumuotojen käytön sujuva yhdistäminen: sekä pitkillä matkaketjuilla että paikallisliikenteessä.
- Toimivat ja selkeät aikataulu- ja reittipalvelut, digitaaliset ja staattiset.
- Työpaikkojen liikumisen ohjauksen toimenpiteet: esim. terveystuista palkitseminen, laadukkaat pyöräilijän fasiliteetit, joukkoliikennelippu, työmatkasetelit, joustotyö, etättyö, maksullinen pysäköinti yksin ajavalle.
- Kaupunkiliikenteen kestävyden kannalta on olennaista, että tietoisena tavoitteena on jaettu automaatio sen sijaan, että kehitys kulkee kohti yksilöllistä automaatiota.
- Isoilla kaupunkiseuduilla tarvitaan luottamuksen rakentamista sen suhteen, että valtion ja kuntien välinen sopiminen maankäytön, asumisen ja liikenteen hankkeista ja niiden yhteisrahoituksesta on jatkuva prosessi.

6. Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?

- Päästöjen vähentämistä on katsottava osana muita tavoiteltavia vaikutuksia. Kuntien kannalta on olennaista, että päästöjen vähentämisen toimet integroituvat osaksi kuntien elinvoiman ja kestävä kehityksen strategioita. Päästöjä vähentävien toimenpiteiden tulee samalla edistää sosiaalista, ekologista ja taloudellista kestävyttä. Tällaiset keinot ovat myös kaikkien kustannustehokkaimpia.
- Vaikka parlamentaarisen työryhmän päähuomio on valtion välissä, niin mahdollisia keinoja ja liikennejärjestelmän toimivuutta on tärkeää tarkastella kokonaisuutena. Valtion ja kuntien liikenneverkot ovat kokonaisuus, ratkaisut valtion verkolla vaikuttavat myös liikkumiseen kuntien verkolla sekä maankäytön suunnitteluun.

SUOMEN KUNTALIITTO

Jarkko Huovinen
johtaja

Johanna Vilkuna
Liikenneasiantuntija

Jakelu Kirjaamo, Leo Parkkonen Valtiovarainministeriö, Kalevi Luoma, Miira Riipinen, Jenni Kuja-aro, Anne Jarva, Timo Reina.