

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 Valtioneuvosto

Viite: Kirjeenne 25.1.2017/ LVM/421/05/2017

Asia: Sidosryhmäkuuleminen liikenteen päästövähennyksistä

Vantaan maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala esittää seuraavat vastaukset kysymyksiinne:

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

Vantaan kaupunki korostaa, että valtion mm. liikenteeseen liittyvien eri strategioiden ja lakimuutoshankkeiden tulee olla pitkäjänteisiä sekä keskenään johdonmukaisia. Raideliikenteeseen tukeutuvan joukkoliikennekaupungin, kuten Vantaa, kehittämisen perustuu pitkäaikaiseen ja ennakoitavaan liikennöinnin ja talouden suunnitteluun. Helsingin seudun liikennejärjestelmän runkona toimii kokonaisvaltaisesti järjestetty joukkoliikennejärjestelmä, ja sillä tulee jatkossakin olla nykyisen kaltainen joukkoliikenteen PSA-suoja, jota ei saisi heikentää valtion muulla lainsäädäntöhankkeilla.

Kuten strategiassa sanotaan, liikenteen polttoaineiden kehittäminen päästöttömämpään suuntaan on lyhyellä aikavälillä varmastikin nopein tapa vaikuttaa liikenteen kasviuonekaasupäästöihin.

Kaupunkisuunnittelun näkökulmasta tärkeintä on mahdollistaa tiiviin kaupunkirakenteen syntyä ja tehdä siitä eri osapuolille (kuntalainen, rakentaja, kaupunki, elinkeinot) kannattavaa. Palveluiden sijainti tiivissä monimuotoisessa ympäristössä mahdollistaa useamman päivittäisten matkan hoitamisen jalan tai polkupyörällä. Tiivis kaupunkirakenne mahdollistaa osaltaan myös kustannustehokkaan ja kilpailukykyisen joukkoliikenteen järjestämisen

Pysäköintipolitiikka on merkittävä liikkumista ohjaava liikennesuunnittelun keino. Pysäköinnin sääntely ja pysäköintinormin kehittäminen mahdollistaa kaupunkialueilla pienemmän autotiheyden ja toisaalta kannustaa alueelle suuntaavia valitsemaan muita kulkumuotoja kuin henkilöauton.

Strategiassa voisi enemmän korostaa kestävien liikuntamuotojen edistämistä. Pyöräilyn osuutta matkaketjuissa on mahdollista lisätä mm. rakentamalla ja kunnossapitämällä laadukasta ja yhteinäistä kevyen liikenteen runkoverkoston sekä rakentamalla korkeatasoisia pyöräpaikkoja liityntäpysäköintialueiden yhteyteen. Viihtyisät ja esteettömät kaupunkikeskustat kannustavat taas jalan-
kulkua.



Liikenne palveluna on innovatiivinen konsepti ja vaatii tiiviin kaupunkirakenteen toimiakseen tehokkaasti – kuten muutkin kestävämmät kulkumuodot. Liikenne palveluna konsepti hyötyy myös keskitetyistä pysäköintiratkaisuista.

Kaupunkeja tulisi myös taloudellisesti kannustaa tiiviin ja kestävä kaupunkirakenteen luomiseen, koska se mahdollistaa kustannustehokkaan ilmastopolitiikan.

2. Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

Ei välttämättä. Voisiko kuljetusten ympäristöystävällisyyttä (hiilidioksidi, melu, hiukkaset) huomioida tuntuville taloudellisilla ohjauskeinoilla siten, että kuljetusten kustannuksia kannattaisi optimoida vähintään yhtälailla kuin työvoimakustannuksia? Toimija voisi saada tuntuvia kompensatioita myös biodieselin tai muun ympäristöystävällisen polttoaineen valinnasta. Jonkinlainen bonusjärjestelmä voisi toimia lisäkannusteena edelläkävijöille alentuneen polttoainemaksun lisäksi.

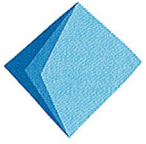
Kunnat ovat merkittäviä kuljetuspalveluiden tilaajia, jotka omistavat myös oman strategisen raskaan kalustonsa. Kunnat siten voivat näyttää hyvää esimerkkiä omassa hankinnoissaan ja ohjata myös yksityisten palveluntuottajien kuljetuskaluston kehittymistä ja uusiutumista. Ympäristönsuojelussa edelläkävijöiden tukeminen on erityisen tärkeätä, koska ne saattavat tuottaa koko yhdyskuntaa ja kansantaloutta tukevia innovaatioita.

3. Onko biopolttoainetavoite ja toimet tasapainossa keskenään? Tarvitaanko lisätoimia?

Polttoaineen osuus kuljetuskustannuksista (ammatti liikenne ja henkilöliikenne) on kohtuullisen pieni eikä se siksi ohjaa valintoja kovinkaan vahvasti. Se ei myöskään näy välittömästi ajettaessa, toisin kuin esimerkiksi pysäköinnin kustannukset.

Voisiko kustannuksia tuoda selvemmin esille ja osoittaa siten erityisesti ympäristöystävällisten valintojen kannattavuutta? Uusiutuvien polttoaineiden tavoite on sinänsä hyvä ja suotuisa kotimaista tuotantoa ajatellen. Jonkinlainen progressiivinen ympäristöverotus voisi tehostaa ohjaavaa vaikutusta.

Kaupunkiseudut ovat tällä hetkellä hyvin kiinnostuneita sähköbuseista, mutta niiden kilpailukyky ja joustavuus eivät vielä yllä diesel-tekniikan tasolle. Koska sähköisellä liikenteellä on myös terveyden kannalta suotuisia vaikutuksia, tulisi sähköisen bussiliikenteen yleistymistä edistää myös valtiolta.



4. Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää? Millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-ikäen alentamista tulisi edistää?

Ympäristöystävällisen ajoneuvon tulisi olla hankintahinnaltaan ja käyttökustannuksiltaan edullisempi kuin perinteinen ajoneuvo.

- miten ns. uusien teknologioiden (sähkö-, vety- ja kaasuautot) yleistymistä voitaisiin nopeuttaa?

Kunnat mahdollistavat ja kehittävät omalta osaltaan mm. sähköautojen latauspaikkaverkostoa.

- miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?

Tarjotaan huomattavia verohelpotuksia sellaisille huoltoasemaketjuille, jotka pystyvät ylittämään tavoitteensa biopolttoaineiden pitoisuuksien osalta. Ketjuilla voisi olla esimerkiksi oma 95 ja 98 rinnalla myytävä brändi, joka sisältäisi huomattavasti enemmän biopolttoainetta. Suuremman biobrändin myyntiosuuden mukaan ko. ketju saisi huojennusta polttoaineverotuksessa (luotaisiin vipumekanismi, joka kannustaa kehittämään ja myymään mahdollisimman hiilineutraalia polttoainetta).

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

Toimiva ja oikein sijoitettu liityntäpysäköinti lyhentää henkilöautomatkojen pituutta ja erityisesti vähentää ruuhkaliikenteen haittoja. Liityntäpysäköinnin kehittäminen edellyttää jatkossa valtion osallistumista merkittäväällä panoksella, erityisesti koska tiivistyvät kaupunkikeskustat toteutetaan pääasiassa rakenteellista pysäköintiä.

Henkilöautoilu kasvaneen väistämättä jonkin verran vaikkakin suhteessa väestönkasvuun ja työpaikkamäärien kasvuun vähemmän. Katso vastaus kohtaan 1. Liikennejärjestelmällä voidaan ratkaista hajanaisten maankäytön luomia ongelmia vain jossain määrin eikä se ole useinkaan kustannustehokasta. Avain kestävään liikennejärjestelmään on viisas kaupunkirakenne.



Lausunto

24.4.2017

VD/3129/00.04.03/2017

6. Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?

Kysymykseen on vastattu edellisissä kohdissa.

Erityisesti raskaan kaupunkiliikenteen sähköistyminen vähentää meluhaittoja ja terveydelle haitallisia paikallispäästöjä. Tämänkin vaikutus kertaantuu, koska miellyttävämmässä kaupunkitilassa valitaan mieluummin kävely tai pyöräily.

Vantaalla 21.4.2017

Hannu Penttilä

apulaiskaupunginjohtaja

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Vantaan kaupunki
Maankäytön, rakentamisen ja
ympäristön toimiala
Kielotie 28, 01300 Vantaa

Puhelin (09) 83 911
kirjaamo[at]vantaa.fi
etunimi.sukunimi@vantaa.fi
www.vantaa.fi