

20.4.2017

358/00/04/02/00/2017

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)  
[leo.parkkonen@vm.fi](mailto:leo.parkkonen@vm.fi)

## HSL:N LAUSUNTO LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN PARLAMENTAARISEN LIIKENNE- VERKON RAHOITUSTA ARVIOIVAN TYÖRYHMÄN TYÖHÖN LIITTYVÄSTÄ LIIKENTEEN PÄÄSTÖ- VÄHENNYKSISTÄ

LVM on asettanut parlamentaarisen työryhmän, jonka työn tavoitteena on:

- Kustannustehokkaan, pitkäjänteisen ja tarkoituksenmukaisen suunnitelman luominen väyläverkon kehittämiseksi ja rahoitukselle
- Suunnitelman luominen kansallisen ilmastopolitiikan mukaisten tavoitteiden saavuttamiseen vuoteen 2030 mennessä
- Suotuisan toimintaympäristön luominen digitaalisille liikenteen palveluille ja automatisaatiolle sekä
- Korjausvelan vähentäminen seuraavan 10 vuoden aikana sekä tarvittavan rahoituksen turvaaminen väylien ylläpitoon jatkossa.

Työryhmä kuulee työnsä tueksi sidosryhmien näkemyksiä aihepiireittäin. Ensimmäisenä aiheena ovat liikenteen päästövähennyskeinot. Sidosryhmiltä pyydetään näkemyksiä seuraaviin kysymyksiin:

### *Miten liikenteen päästöjä voidaan vähentää?*

- 1) Ovatko energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet liikenteen osalta tasapainossa tavoitteiden kanssa? Tarvitaanko lisätoimenpiteitä?
- 2) Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?
- 3) Onko biopolttoainetavoite ja toimet tasapainossa keskenään? Tarvitaanko lisätoimia?
- 4) Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?
  - Millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-ikänsä alentamista tulisi edistää?
  - Miten ns. uusien teknologioiden (sähkö-, vety- ja kaasuauto) yleistymistä voitaisiin nopeuttaa?
  - Miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?
- 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?
- 6) Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?

20.4.2017

358/00/04/02/00/2017

*Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä lausuu kannanottonaan Liikenne- ja viestintäministeriön parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan työryhmän työhön liittyvistä liikenteen päästövähennyksistä:*

### **Yleistä**

HSL näkee erittäin tärkeänä, että liikenteen päästövähennystavoitteet saavutetaan. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen ja yhä useamman matkan tekeminen kestäväillä kulkutavoilla yksityisautoilun sijaan ovat keskeisiä keinoja tavoitteiden saavuttamiseksi.

Tarkempien toimien ohjelmoinnissa on keskeistä tunnistaa joukkoliikenteen merkitys sekä hyvä työnjako valtion ja kaupunkiseutujen toimien kesken. Joukkoliikennettä tulee edistää siellä, missä on joukkoja. Joukkoliikenteellä on keskeinen merkitys toisaalta kaupunkiseutujen sisäisessä liikenteessä, toisaalta kaupunkiseutujen välisillä matkoilla. Helsingin niemen rajalla joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus aamun ruuhkatuntina on 74 % motoroiduista matkoista.

HSL kehittää joukkoliikennettä merkittävästi Helsingin seudun sisällä. HSL:n jäsenkunnat panostavat joukkoliikenteeseen vuosittain yli 300 miljoonaa euroa ja lipputuloista saadaan suurinpiirtein sama osuus. Valtion tehtävänä on huolehtia joukkoliikenteen infrasta ja toimintaedellytyksistä valtakunnallisesti. Valtion suora rahoitus joukkoliikenteelle koko maassa on vuoden 2017 talousarvion mukaan noin 84 miljoonaa euroa.

Liikenteen päästöjen vähentäminen on pitkäjänteistä työtä. Siihen kuuluu mm. maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelu yhdessä. HSL on yhtenä osapuolena laatimassa Helsingin seudun 14 kunnan alueelle maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmaa (MAL 2019). MAL 2019 –suunnitelman taustaselvityksiin kuuluva Liikenteen päästövähennystavoitteet Helsingin seudulla on parhaillaan työn alla.

### **HSL:n vastaukset lausuntopyynnön kysymykseen: Miten liikenteen päästöjä voidaan vähentää?**

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

Päästötavoitteet ovat kovat ja niihin pääsemiseksi tarvitaan monipuolisia toimia ja pitkäjänteistä työtä. Energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet ovat varmasti oikeansuuntaisia, mutta niitä ei ole vielä viety strategiassa niin konkreettiselle tasolle, että niiden riittävyttä pystyttäisiin arvioimaan. Kunkin toimenpiteen kohdalla tulisi myös nimetä sen vastuutaho.

Liikenteen toimien jakaminen liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseen, ajoneuvojen energiatehokkuuden parantamiseen ja fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen uusiutuvilla tai vähäpäästöisillä vaihtoehdoilla on hyvä jaottelu.



20.4.2017

358/00/04/02/00/2017

Kaupunkiseudut ovat keskeisessä asemassa liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamisessa. Kaupungistumisen megatrendi jatkuu niin maailmanlaajuisesti kuin Suomessa. Liikennejärjestelmän energiatehokkuutta voidaan parantaa kolmen vaikutusmekanismin kautta:

- 1) vaikuttamalla liikkumisen tarpeeseen (tiivis maankäyttö)
- 2) vaikuttamalla liikkumisen hintaan (tiemaksut)
- 3) vaikuttamalla liikkumisen vaihtoehtoihin (monipuoliset ja edulliset joukko-liikenneyhteydet)

Valtioneuvoston selonteossa kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030 on todettu, että valtion on tähän asti ollut hyvin vaikeaa osallistua kuntien kävelyä, pyöräilyä tai joukkoliikennettä edistävien hankkeiden toteuttamiseen. Ratkaisuna tähän esitetään liikenneverkko-yhtiö LIVE:n perustamista. Muitakin ratkaisuja varmasti löytyy. Liikenneverkko-yhtiöllä on tarkoitus edistää valtion väylien kehittämistä, eivätkä kuntien kadut ja kevyen liikenteen väylät silloin kuulu sen piiriin. Kaupunkiseutujen liikenteen ja liikenneverkkojen kehittämiseksi ja rahoittamiseksi sekä liikennesuoritteiden vähentämiseksi on olemassa useita maailmalla toimiviksi todettuja malleja, kuten Tukholman ruuhkamaksu.

## 2) Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

Tavaraliikennettä ja logistiikkaa on käsitelty valtioneuvoston ilmasto- ja energiastrategiaraportissa yleispiirteisesti. Ainoana konkreettisena toimenpiteenä on mainittu Suomessa jo käyttöön otetut Keski-Eurooppaa suuremmat mitat ja massat raskaissa kuljetuksissa. Raportissa mainitut muut parannustoimet (digitalisaatio, liikenne palveluna -toimintatapa sekä kuljetusyritysten omat toimet ja tilaajapuolen aktiivisuus) tulee jalostaa konkreettisiksi toimenpiteiksi, sopia niiden vastuista sekä siitä, miten valtio ja kunnat voivat omilla toimillaan (kannustimet/ säätely) edesauttaa energiatehokkuuden parantamista myös logistiikassa.

Raportissa mainitaan EU:n raskaan kaluston ominaiskulutus- ja päästörajoarvojen valmisteluun ja käyttöönottoon osallistuminen. Tälle vaikuttamiselle ei kuitenkaan aseteta varsinaisia tavoitteita. Raskaan kaluston energiatehokkuus tulee nosta tässä valmistelussa vahvasti esiin, koska lähipäästöt ovat Euro VI-luokan myötä jo erittäin alhaiset. Ominaiskulutuksen pienentämiselle uudessa kalustossa tulisi asettaa määrävällein kiristyvät vaatimukset. Samoin vaatimukset siirtymisestä toisen sukupolven biopolttoaineisiin.

Myös kaupunkibusseissa siirtyminen dieselistä sähköön pudottaa energian kulutuksen neljäsosaan. Energiatehokkuudessa tapahtuu merkittävä hyppäys ja samalla lähipäästöt poistuvat kokonaan. Kestävästi tuotetut toisen sukupolven biopolttoaineet ovat erinomainen keino CO<sub>2</sub>-päästöjen leikkaamiseen edellyttäen, että raaka-aineet ja tuotantokapasiteetti riittävät. HSL:n strategisena tavoitteena on siirtyä jo vuoteen 2020 mennessä tilaamassaan bussiliikenteessä pelkästään tähteistä ja jätteistä tuotettuihin toisen sukupolven dieselpolttoaineisiin. Lisäksi vuonna 2025 kolmasosa busseista kulkee kestävästi

20.4.2017

358/00/04/02/00/2017

tuotetulla sähköllä, kuten raideliikenne (raitiovaunut, metro ja lähijunat) jo nyt tekee.

3) *Onko biopolttoainetavoite ja toimet tasapainossa keskenään? Tarvitaanko lisätoimia?*

Biopolttoaineiden käyttöönotossa on tärkeää ottaa huomioon tuotantokapasiteetin riittävyys. Jakeluvelvoite on tehokas keino varsinkin, jos velvoite päätetään riittävän pitkälle aikavälille. Tällöin toimijat uskaltavat investoida tuotantoon.

4) *Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?*

a) *Millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-ikänsä alentamista tulisi edistää?*

Selonteossa autokannan uusiutuminen sidotaan liikenneverkko-yhtiön perustamiseen. Asiaa pitäisi kuitenkin tarkastella kokonaisuutena, jossa auton hankinnan verotuksesta siirrytään yhä enemmän käytön verotukseen. Liikenneverkko-yhtiö voi olla tähän yksi vaihtoehto, mutta myös muut verojen ja maksujen uudistamiset ovat mahdollisia. Kaupungeissa voidaan ottaa käyttöön paikallisempia kannusteita (pysäköintipaikkojen varaaminen vähäpäästöisille autoille) tai rajoitteita (vyöhykkeitä, joissa ei saa kulkea paljon saastuttavilla ajoneuvoilla).

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

Autokanta uudistuu Suomessa edelleen hitaasti, joten ilmeisesti nykyinen veromalli ei ole ollut riittävä kannustin. Verotusta ja kannustimia suunnattaessa tulee kiinnittää huomiota niiden vaikuttavuuteen ja vaikutusten jakautumiseen. Esimerkiksi yksityiskäyttöön tarkoitettujen sähköautojen hankinnan tuki suuntautuu yksittäisille, yleensä hyvässä taloudellisessa asemassa oleville ihmisille. Jos sen sijaan tuetaan uusien teknologioiden yleistymistä joukkoliikenteessä, hyödyt kohdistuvat suuremmalle massalle.

Tuet ja kannustimet kannattaa suunnata erityisesti ammattikäytössä oleviin ajoneuvoihin (bussit, taksit ja muut henkilökuljetukset sekä tavarakuljetukset ja liikkuvat palvelut (esim. kotihoito)), jolloin saatu hyöty on suurempi. Näillä ajoneuvoilla kuljetaan enemmän kilometrejä autoa kohti ja kuormitusaste on korkeampi kuin yksityiskäytössä olevilla ja ne ovat tehokkaammassa käytössä.

c) *Miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?*

Nykyisen autokannan päästöjen vähentämisessä on keskeistä liikennesuorituksen vähentäminen. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu on tähän tehokas keino. Hinnoittelu voidaan porrastaa ajoneuvon päästöjen mukaan.

20.4.2017

358/00/04/02/00/2017

Liikennesuoritteiden vähentyessä matkoja tehdään nykyistä enemmän ympäristöystävällisillä kulkutavoilla: joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen. Olemassa olevan autokannan päästöjä voidaan vähentää myös nykyisille autoille sopivien biopolttoaineiden jakelulla ja niiden oikealla hinnoittelulla.

5) *Millä keinoin henkilöautoliikenteen kasvu voidaan kaupunkiseuduilla pysäyttää?*

Kaupunkiseutujen kehittämisen avaimena on toimiva liikennejärjestelmä, jonka rungon muodostavat joukkoliikenne (erityisesti raideliikenne) ja sitä täydentävä liityntäliikenne ja -pysäköinti. Tiivis maankäyttö vähentää auton tarvetta ja mahdollistaa kävellen ja pyöräillen tehtävät matkat. Lisäksi henkilöautoliikenteen kasvua kaupunkiseuduilla on tarpeen rajoittaa ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla.

a) *Miten aikaansaadaan henkilöautojen täyttöasteen parantuminen?*

Henkilöautojen täyttöastetta voidaan parantaa kannustamalla kimpakkyyteihin taloudellisin kannustimin. Paikallisesti voidaan suosia ajoneuvoja, joissa on kuljettajan lisäksi vähintään kaksi matkustajaa, tai rajoittaa yksin ajettavien ajoneuvojen pääsyä jollekin alueelle.

b) *Entä kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvu 30 prosentilla?*

Monipuolinen ja tiivis maankäyttö houkuttelee kävelemään ja pyöräilemään. Kaupunkisuunnittelussa lyhin matka pitäisi olla kävelijällä, toiseksi lyhin pyöräilijällä, joukkoliikenteen pysäkeille pitäisi päästä kävelemään sujuvasti ja joukkoliikenteen tulisi kulkea mahdollisimman lähelle keskeisiä kohteita. Henkilöautojen reitit voivat olla vähän kauempana, samoin niiden pysäköinti.

Kävelyreittien kunnossapito (erityisesti talvella) sekä ympäristön viihtyisyys ja reittien esteettömyys ovat keskeisiä asioita kävelyn lisäämiseksi. Laadukkaat, jatkuvat ja sujuvat, ympärivuotisesti hoidetut ja kävelystä erilliset pyöräväylät puolestaan lisäävät pyöräilyä. Mikäli pyöräily halutaan kilpailukykyiseksi autoliikenteen kanssa, pyöräreittien tulee olla autoliikenteen reittejä suorempia ja lyhyempiä. Tärkeää on myös luoda laadukkaat ja turvalliset pyörän säilytysmahdollisuudet esim. asemilla.

c) *Mitä muita keinoja tarvittaisiin liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi?*

Tarpeellinen keino liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi on joukkoliikenteen edistäminen. Valtion vahvaa taloudellista tukea joukkoliikenteen infraan ja palveluihin tarvitaan erityisesti siellä, missä joukkoliikenteellä on paras potentiaali. Tällöin palvelut saadaan vastaamaan entistä paremmin asiakastarpeita ja sitä kautta tehokkaan ja ympäristöystävällisen joukkoliikenteen käyttöä lisättyä entisestään.



20.4.2017

358/00/04/02/00/2017

Selonteossa nostetaan uudet liikenteen palvelut (ns. MaaS) keskiöön. Näillä voikin olla hyvä täydentävä vaikutus liikennejärjestelmässä, mutta kaupunkien joukkoliikennettä se ei korvaa, ainakaan nykyistä ympäristöystävällisemmin tai tilaa säästävämmin.

6) *Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?*

Liikenteen päästöjen vähentäminen parantaa ihmisten terveyttä ja lisää erityisesti kaupunkikeskusten viihtyisyyttä. Vähäpäästöiset kulkutavat ovat yleensä myös meluttomia.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL

  
Suvi Rihtniemi  
toimitusjohtaja

  
Tero Anttila  
osastonjohtaja

#### TIEDOKSI

HSL:n hallitus	
HSL:n kirjaamo	
Riikka Aaltonen	HSL
Heikki Palomäki	HSL
Sini Puntanen	HSL
Niko-Matti Ronikonmäki	HSL
Tapani Touru	HSL
Tuire Valkonen	HSL
Reijo Mäkinen	HSL