

18.4.2017

Parlamentaarinen liikenneverkon
rahoitusta arvioiva työryhmä

Sidosryhmäkuuleminen liikenneverkon päästövähennyksistä

Lausuntonaan VR-Yhtymä Oy esittää seuraavaa.

Yleisenä näkemyksenä voidaan todeta, että liikennesektorin päästökehityksellä on keskeinen merkitys päästötavoitteisiin pääsemisellä. Liikenteen ongelmana on, että se perustuu yhä lähes täysin fossiilisten polttoaineiden käyttöön. Poikkeuksen tästä tekee raideliikenne, jossa sähköenergia on jo nykyisin laajamittaisesti käytössä.

1) Energia- ja ilmastostrategian toimenpiteiden tasapaino tavoitteiden kanssa

Strategiassa asetetaan paljon painoa vähäpäästöisten henkilö- ja pakettiautojen lisäämiselle ja fossiilisten polttoaineiden korvaamiselle uusiutuvilla polttoaineilla. Tavoitteeksi on asetettu, että Suomessa olisi vuonna 2030 yhteensä vähintään 250 000 sähkökäyttöistä autoa ja vähintään 50 000 kaasukäyttöistä autoa.

VR-Yhtymän näkemys on, että enemmän painoarvoa tulisi antaa koko liikennejärjestelmän ja erityisesti joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittämiseksi. Kun henkilöautolla ajava siirtyy henkilöautosta joukkoliikenteen käyttäjäksi, säästyy käytännössä koko henkilöauton käyttämä energiamäärä päästöineen.

Joukkoliikenteen osalta tulisi enemmän painottaa liikennejärjestelmänäkökulmaa, jossa liikennejärjestelmä ja palvelutaso suunnitellaan pitkäjänteisesti yhdessä maankäytön, asumisen ja muun palvelurakenteen kanssa. Tämä turvaisi joukkoliikennepalvelujen jatkuvuuden ja ennakoitavuuden sekä mahdollistaisi eri liikennemuotojen tehokkaan yhdistämisen vastaten entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin.

Joukkoliikenteen kannalta on tärkeää, että järjestelmän eri osat toimivat saumattomasti keskenään ja luovat käyttäjälle tehokkaan palvelukokonaisuuden ovelta ovelle niin digitaalisten palveluiden kuin myös fyysisten matkaketjujen osalta.

Matkaketjujen ja niihin liittyvien digitaalisten palvelujen kehittäminen on VR:n painopisteitä, ja ensimmäisiä pilotteja ollaan ot-

18.4.2017

tamassa kokeiluun. Toimivien matkaketjujen avulla joukkoliikenteen suosiota voidaan kasvattaa markkinaehtoisesti.

2) Raskaan kaluston huomioon ottaminen strategiassa

Tavarankuljetusten ja logistiikan osalta strategian kannanotot ovat varsin suppeita ja rajoittuneet lähinnä kuorma-autoliikenteen toimenpiteisiin.

VR-Yhtymän näkemys on, että myös rautatielogistiikalla on keskeinen merkitys tavarankuljetusten päästöjen vähentämisessä.

Rautatiekuljetusten markkinaosuus tavarankuljetusten suoritteesta on noin 29 %. Tästä lähes neljä viidesosaa hoidetaan sähkövedolla. Vaikka sähkövedon osuus on varsin suuri, tulisi rataverkon sähköistystä edelleen lisätä vahvoilla tavaraliikenteen kuljetusreiteillä.

Tavaraliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi tulisi varmistaa yhtenäiset 25 tonnin akselipainon sallimat reitit kaikille tavaraliikenteen vahvoille kuljetusreiteille.

Suomen rataverkosta noin 90 % on yksiraiteista rataa. Tämä aiheuttaa kapasiteettiongelmia ja rajoittaa liikenteen sujuvaa harjoittamista. Kapasiteetin lisäämisellä saadaan rautatieliikenteen kilpailukykyä parannettua, kun sekä matkustaja- että tavaraliikenteen sujuvuus ja toimintavarmuus paranevat ja henkilöliikenteen nopeuksia ja vuorotarjontaa voidaan kasvattaa.

Tavaraliikenteen tehostaminen, ml. rataosien sähköistys, parantaa suoraan suomalaisen teollisuuden toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä.

3) Biopolttoainetavoitteen tasapaino toimien kanssa

VR-Yhtymä jakaa strategian näkemyksen, että edistyneet biopolttoaineet ovat nopea ja käyttövalmis ratkaisu liikenteen öljyriippuvuuden ja päästöjen vähentämiseksi.

VR-Yhtymä kannattaa linjausta, jossa liikenteen biopolttoaineiden lisäämistä tarkastellaan kokonaisuutena yhdessä työkoneissa ja lämmityksessä käytettävän kevyen polttoöljyn sekoitevelvoitteen kanssa.

Uusiutuvia ns. drop-in biopolttoaineita voidaan käyttää sellaisenaan ajoneuvojen polttomooottoreissa. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi olisi suotavaa laatia ohjaus- ja kannustinmenettelyjä, joilla kannustettaisiin joukkoliikennettä käyttämään drop-in biopolttoaineita fossiilisten polttoaineiden sijasta. Tavoitteena voisi olla, että koko auto- ja raideliikenteellä harjoitettava

18.4.2017

joukkoliikenne olisi hiilineutraalia viimeistään vuonna 2030, jolloin joukkoliikennepuolellekin olisi asetettu sähkö- ja kaasuautojen lisääntymistä vastaava tavoite.

4) Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää

Katso kohdat 1, 2 ja 5.

5) Millä keinoin henkilöautoliikenteen kasvu voidaan kaupunkiseuduilla pysäyttää

Henkilöautoliikenteen kasvun pysäyttämiseksi tulee kehittää muita liikkumismuotoja kuten kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen vaatii riittävää panostusta joukkoliikenteen tarvitsemaan infrastruktuuriin. Merkittäviä hankkeita ovat raitioteiden ja lähijunaliikenteen kaupunkiratojen rakentaminen. Helsingin seudulla junavuorojen tuntuva lisääminen edellyttää Helsingin ratapihan kapasiteettiongelmien ratkaisemista keskipitkällä aikavälillä. VR-Yhtymä kannattaa Pisara-radon toteuttamista.

Pyöräilyn olosuhteisiin ja erityisesti pyöräilyn yhdistämiseen joukkoliikenteeseen tulee panostaa esimerkiksi pyöräparkkien ja kaupunkipyöräjärjestelmien avulla.

Kaupunkiseuduilla autoilun suoritteita voidaan vähentää yhteiskäyttöautoilla, erilaisilla kutsuohjatuilla palveluilla ja matkaketuilla.

Maailmalta löytyy esimerkkejä, joissa kaupungin sisällä on määritelty matalan päästötason alueita (LEZ, Low Emission Zones), joihin on pääsy rajoitettu tietyn päästötason ylittäviltä ajoneuvoilta ja samalla kehitetty kävely- ja pyöräilymahdollisuuksia sekä joukkoliikennettä. Näiden alueiden käyttö kannustaa nopeammin siirtymään käyttämään alhaisen päästötason kulkuvälineitä ja lisää ymmärrystä ja kiinnostusta vähähiiliseen liikkumiseen.

Sähköautot ja ladattavat hybridit ovat lisääntymässä, ja niiden latauspisteiden sijoittamiseen tulisi rakenteellisesti vaikuttaa niin, että se mahdollistaisi ja kannustaisi sähköauton käyttäjän jättämään sähköauton matkakeskusten tai muihin joukkoliikenteen liityntäpysäköintipaikkoihin ja matkustamaan kaupungin keskusta-alueelle joukkoliikennevälineellä.

Lisäksi liikkujille tulisi antaa kattavasti valistusta eri liikkumistapavalintojen vaikutuksista niin ilmastomuutoksen kuin myös muiden vaikutusten kuten terveysvaikutusten osalta.

18.4.2017

6) Liikenteen päästövähennysten muut ympäristövaikutukset

Kun siirtymää saadaan henkilöautoliikenteestä joukkoliikenteen käyttäjiksi ja vastaavasti tavaraliikenteessä maantieliikenteestä raide- ja vesiliikenteeseen, vähenee teiden ruuhkautuminen ja turvallisuus paranee.

Joukkoliikenteellä ja erityisesti sähkökäyttöisellä raideliikenteellä vaikutetaan merkittävästi kaupunkiseutujen ilmanlaatuun. Ympäristöministeriön ja sosiaali- ja terveysministeriön rahoittaman Ilmansaasteiden terveysvaikutukset (ISTE) -hankkeen raportin (Ympäristöministeriön raportteja 16/2016) mukaan ilmansaasteet aiheuttavat Suomessa yhteensä noin 1 600 kuolemantapausta vuodessa. Pienhiukkasten päästöistä liikenteen pakokaasut muodostavat 12 % ja tiepöly 10 %.

Otto Lehtipuu
yhteiskuntasuhde- ja ympäristöjohtaja
VR-Yhtymä Oy