

21.4.2017

Tekniikka ja ympäristö / Väylänpito

Liikenne- ja viestintäministeriön kirjaamo sekä
valtionvarainministeriö
kirjaamo@lvm.fi
leo.parkkonen@vm.fi

LVM:n lausuntopyyntö liikenteen päästövähennyksistä 28.3.2017 (LVM/421/05/2017)

Lausunto liikenteen päästövähennyksistä

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt parlamentaarisen työryhmän työn tueksi sidosryhmien näkemyksiä päästövähennyskeinoista. Liikennevirasto on koonnut tähän lausuntoon sekä Liikenneviraston käytettävissä olevia keinoja että keinoja, joihin Liikenneviraston näkökulmasta olisi tärkeä vaikuttaa työryhmässä ja joissa Liikennevirasto voi toimia mahdollistajana.

Liikenteelle asetettu 50 %:n päästövähennystavoite on erittäin haastava. Tavoitteen saavuttamiseksi tulisi etsiä kustannustehokkaimmat ja vaikuttavimmat keinot. Jatkossa kehitystyön vaikuttavuuden varmistamiseksi tulisi yksittäisten kuljetusmuotojen edistämisen sijasta panostaa kestävästä liikkumisesta edistävän palveluekosysteemin syntyyn, jossa myös bussia ja junaa pienemmät kulkuneuvot ovat hyväksyttävä osa kokonaisuutta.

1) Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

Raskaaseen liikenteeseen sisältyy päästövähennyspotentiaalia, jota voisi vielä tarkastella tarkemmin. Kestävien logististen ketjujen edistäminen on yksi keino raskaan liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Kestävät logistiset ketjut syntyvät eri kuljetusmuotojen yhdistelmästä, ja niiden kehittäminen tulisi tapahtua yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa. Liikenneviraston tavoitteena on olla aktiivinen keskustelija kestävästä liikenteestä kokonaisuudessa, ja raskaan liikenteen osalta tämä voi tarkoittaa aktiivista keskustelun käymistä ja ratkaisujen hakemista kestävästä logistisista ketjuista.

HCT-kuljetusten lisääminen on yksi esitetyistä keinoista. Liikenneviraston on tarkoitus selvittää, millaisia vaikutuksia HCT-kuljetuksilla on väylästä. Huonokuntoisten teiden kestävyys ja kunnossapito on huomioitava kuljetusten massojen kasvaessa. Jos HCT-kuljetukset yleistyvät, luo se tarvetta uusille siirtokuormaustapa-alueille, mikä voisi parhaimmillaan toimia myös syötteenä rataverkolle.

2) Onko biopolttoainetavoite ja toimet tasapainossa keskenään? Tarvitaanko lisätoimia?

Liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttää fossiilisten polttoaineiden korvaamista muilla vaihtoehdoilla. Ilmasto- ja energiastrategiasta käy ilmi, että biopolttoaineelle asetettu 30 %:n tavoite pyritään saavuttamaan mm. metsästä saatavilla raaka-aineilla. Tutkijat ovat tuoneet esille ristiriitaisia kannanottoja biopolttoaineiden tuottamisen kestävyydestä ja vaikutuksista hiilinieluihin. Näin ollen biopolttoaineelle

21.4.2017

asetettua tavoitetta tulisi tarkastella vielä lisää ja selvittää ristiriitaisuudet tutkimustuloksissa.

Liikennevirasto voi omalla toiminnallaan edistää biopolttoainetavoitetta varmistamalla biopolttoaineiden raaka-ainelogistiikassa tarvittavan infran riittävyys siten, ettei kasvihuonekaasuja aiheuttava liikenne merkittävästi kasva. Liikennevirasto voi edistää vaihtoehtoisia käyttövoimia kehittämällä hankintojaan.

3) Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?

Autoilun päästöjen vähentämisessä on olennaista liikkumistarpeen vähentäminen ja liikenteen päästöjen vähentäminen.

Liikkumistarpeen vähentämisen keinoista yhtenä esimerkkinä on etätyön lisääminen. Autolla liikuttaessa päästöjä voidaan vähentää tehokkaimmin autokantaa uudistamalla, sujuvoittamalla liikennettä, vähentämällä autojen seisomista ruuhkissa sekä parantamalla autojen täyttöastetta. Liikennettä voidaan sujuvoittaa ja ruuhkissa seisomista vähentää paitsi nopeusrajoituksin, vaihtuvilla nopeusrajoituksilla, kaistaohjauksella sekä valo-ohjauksella, myös dynaamisella liikennevalojen optimoinnilla, joukkoliikenteen valoetuksilla ja tehostamalla liikennettä vaarantavien häiriöiden poistamista.

4) Millä keinoin henkilöautoliikenteen kasvu voidaan kaupunkiseuduilla pysäyttää?

Henkilöautoliikenteen kasvun pysäyttäminen kaupunkiseuduilla edellyttää nykyistä vahvempia taloudellisia ohjauskeinoja, yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, joukkoliikenteen kilpailukyvyä edistämistä, uusien liikkumispalveluiden edistämistä sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. On huomattava, että mainitut keinot ovat pääosin jo nykyisinkin käytössä, joten ilman lisäpanostuksia ei ole odotettavissa tavoiteltuja tuloksia.

Kaupunkiseutujen kehittämisessä on tärkeää kytkeä maankäytön suunnittelu ja liikennesuunnittelu tiiviisti toisiinsa. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen vaikuttaa joukkoliikenteen kannattavuuteen ja vähentää liikkumistarvetta. Joukkoliikenteen tulevaisuuden ratkaisuihin tarvitaan uutta ajattelua ja pohdintaa mm. rahoituksen suuntaamisesta. Toimiva joukkoliikenne kaupunkiseuduilla tulee edellyttämään kuntien ja valtion tukea jatkossakin, mutta esimerkiksi joukkoliikenteen valtiontuen suuntaaminen voimakkaammin ilmastovaikutusten kannalta keskeisille alueille, eli juuri kaupunkeihin, sekä nykyistä monipuolisempaan palvelukokonaisuuteen tulisi ottaa tarkasteluun. Autoilun kasvun pysäyttäminen edellyttää joukkoliikenteen kilpailukykyistä hinnoittelua, lippu- ja maksujärjestelmän uudistamista ja kehitettäviä liikennejärjestelmätason hinnoitteluinstrumentteja. Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmään liittyvien palveluiden rakennetta ja järjestämistä tulee muuttaa sellaiseksi, että saavutetaan palveluiden taso, jossa yksityinen henkilöautoilu ei ole enää tarkoituksenmukainen vaihtoehto.

Tulevaisuuden joukkoliikenteen muodot voivat kuitenkin olla jotain muuta kuin nykyinen, pääosin busseihin nojautuva järjestelmä. Kansallisessa ilmasto- ja energiastrategiassa potentiaalisena keinona esiin nostettu Liikkuminen palveluna (MaaS) -konsepti edellyttää kuitenkin vielä syventäviä tarkasteluja ilmastovaikutusten näkökulmasta, jotta MaaS-

21.4.2017

palveluiden yleistyminen ei vähentäisi joukkoliikenteen, kävelyn tai pyöräilyn osuutta kaupunkien kulkutapajakaumassa.

Kulkutapajakaumaan on saatavissa parannusta kävelyä ja pyöräilyä edistävillä infrastruktuuri- ja väylänpidon toimenpiteillä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämässä uusi avaus voisi olla rahoitusrakenteiden muutos, jossa olisi kuntien ja valtion MAL-rahoituksen tyylinen infrarahoituksen potti. Tällöin seudullisesti pystyttäisiin etsimään keinoja kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi hallinnollisista kunta-valtio -rajoista riippumatta. Tiedollisella ohjauksella on myös tärkeä merkitys kansalaisten kannustamisessa kestäviin kulkutapavalintoihin. Liikennevirasto tekee tätä työtä liikkumisen ohjauksen valtakunnallisen koordinoinnin sekä kunnille suunnattujen liikkumisen ohjauksen valtionavustusten kautta.

Lisäksi henkilöautojen täyttöastetta tulisi lisätä kimppekyytejä edistämällä, mutta tätäkin tulisi tarkastella uudesta näkökulmasta vaikuttavuuden parantamiseksi. Voisivatko esim. kimppekyydit käyttää joukkoliikennekaistoja?

5) Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?

Liikenteen vähentämisellä ja liikenteen päästöjen vähentämisellä on tunnistettavissa useita hyötyjä. Ilman terveydelle haitallisten hiukkasten sekä pölyn määrä vähenevät, turvallisuus eri tien käyttäjien osalta paranee ja melu vähenee. Mikäli kävelyn ja pyöräilyn osuus lisääntyy autoilun kustannuksella, on sillä myönteisiä terveysvaikutuksia.

Lopuksi todettakoon vielä, että yleisesti ottaen keinovalikoimaa pohdittaessa on oleellista arvioida toteutuskeinojen vaikutuksia ennen niiden toteuttamiseen ryhtymistä, jotta voidaan varmistaa keinojen oikea kohdentuminen ja vaikuttavuus. Liikennevirastossa on käynnistetty selvitystyö, jossa selvitetään eri keinojen vaikuttavuuden arviointia. Tavoitteena on tunnistaa suurimmat liikennesektorin päästövähennyspotentiaalit, joihin Liikennevirasto voi toimillaan vaikuttaa.

yksikön päällikkö



Arto Hovi

kehittämispäällikkö



Susanna Koivujärvi

21.4.2017

Jakelu LVM:n kirjaamo
Leo Parkkonen, Valtionvarainministeriö
Liikenneviraston kirjaamo

Tiedoksi

Rami Metsäpelto	Liikennevirasto
Mirja Noukka	Liikennevirasto
Asta Tuominen	Liikennevirasto
Tytti Viinikainen	Liikennevirasto
Anne-Mari Haakana	Liikennevirasto
Laura Langer	Liikennevirasto
Tuula Säämänen	Liikennevirasto
Arto Hovi	Liikennevirasto
Susanna Koivujärvi	Liikennevirasto
Soile Knuuti	Liikennevirasto