

Liikenne ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi, leo.parkkonen@vm.fi

Lausuntopyyntönnö DNro LVM/421/05/2017

Asia: Lausunto liikenteen päästövähennyksistä

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut parlamentaarisen työryhmän, jonka työn tavoitteena on kustannustehokkaan, pitkäjänteisen ja tarkoituksenmukaisen suunnitelman luominen väyläverkon kehittämiseksi ja rahoitukselle, suunnitelman luominen kansallisen ilmastopoliittikan 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.

Työryhmän ensimmäisenä aiheena ovat liikenteen päästövähennyskeinot, ja sidosryhmiltä pyydetään näkemyksiä kysymykseen *'Miten liikenteen päästöjä voidaan vähentää?'* Numeroituja kysymyksiä on käsitelty alla (ja kysymykset on esitetty *kursivoidulla tekstillä*).

Suomen ympäristökeskus (SYKE) pitää kaikkien toimenpiteiden kannalta erittäin tärkeänä, että

- A) uusiin normeihin ja taloudelliseen ohjaukseen yhdistetään monipuolinen ja tehokas viestintä,
- B) toimia käynnistetään nopeasti varsinkin sellaisten asioiden yhteydessä, joilla on myös pitkän aikavälin vaikutus kuten autokannan uusiutuminen ja kaavoitus,
- C) otetaan huomioon monien toimien kohdistuminen lopulta suoraan kuluttajiin, ja että monet niistä myös edellyttävät kuluttajien uudenlaisia valintoja, muun muassa uuden teknologian kuten sähköautojen hankintaa,
- D) raideliikenteeseen panostaminen nostetaan kunnolla esiin, koska sitä ei vielä ole riittävästi huomioitu energia- ja ilmastostrategiassa.

Alla olevissa vastauksissa SYKE tuo esiin myös yksityiskohtaisempia huomioita ja ehdotuksia.

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

EU:n komission ehdotuksen mukaan Suomen päästövähennystavoite taakanjakosektorille vuonna 2030 on 39 prosenttia verrattuna vuoden 2005 päästötilanteeseen. Energia- ja ilmastostrategian perusskenaarion mukaan nykyiset toimet eivät riitä tavoitteen saavuttamiseen. Kun joustomahdollisuus otetaan huomioon, päästövähennystarve vuonna 2030 on hieman yli 5 Mt CO₂e vuodessa.

Liikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä on nykyisin runsas kolmannes. Liikenteen päästövähennyksessä tavoitellaan kuitenkin päästöjen puoliintumista vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Onkin perusteltua asettaa liikenteelle merkittäviä päästövähennystavoitteita, koska muun muassa maatalouden päästöjä, joiden osuus on noin 20 % taakanjakosektorin päästöistä, on huomattavasti vaikeampi vähentää. Toimenpiteissä painottuu erityisesti sekoitelvelvoite, koska se on nykytiedon valossa varmin tapa vähentää fossiilisten polttoaineiden käyttöä vuoden 2030 mennessä. Pitkällä aikavälillä tulee kuitenkin pyrkiä liikennejärjestelmän uudistamiseen siten, että kuljetussuoritteet tehostuvat ja perustuvat muuhun kuin nestemäisiin polttoaineisiin. Ratkaisujen kehittäminen edistäisi Suomen edellytyksiä olla globaali edelläkävijä. Tämä edellyttää T&K-toiminnan vahvistamista sekä pilotoiteja ja kokeiluja.

EU:n asettama päästövähennysvelvoite taakanjakosektorissa koostuu käytännössä lineaarisesta päästövähennyspolusta jaksolla 2021–2030. Päästövähennyspolku muodostuu lukuisista erilaisista tekijöistä, joiden toteutumiseen liittyy epävarmuutta. Tämä koskee myös liikennesektoria. Tämän takia lineaarisen päästövähennyksen varmistamiseksi liikenteessä pitää pyrkiä hakemaan ratkaisuja, jotka avaavat mahdollisuuksia jonkin verran suuremmalle päästövähennykselle kuin mitä on laskennallisesti tarpeen tavoitella.

Tehokas viestintä yhdessä uusien normien ja verojen ja muun taloudellisen ohjauksen kanssa lisää toimien ymmärrettävyyttä ja hyväksyttävyyttä ja parantaa niiden ohjausvaikutusta. Viestinnälle pitäisi siten antaa suurempi rooli kuin uusien säädösten yhteydessä yleensä on tehty (Heiskanen & Saastamoinen 2011).

T&K toimien ja kokeilujen edistämisen lisäksi lisätoimien tulisi kohdistua kuluttajien vähäpäästöisen liikku- misvalintojen ja viisaan liikkumisen yhdyskuntasuunnittelun vahvistamiseen. Raideliikenteeseen panostami- nen on tärkeä asia, jota ei ole etenkään junaliikenteen osalta otettu energia- ja ilmastostrategiassa riittävästi huomioon (katso kohdat 2 ja 5).

2) Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

Strategiassa mainittu 30 % biopolttoaineen sekoitevelvoite vuoteen 2030 mennessä on perusteltu keino vä- hentää raskaan tieliikenteen päästöjä, koska raskaan liikenteen sähköistäminen ei onnistu samalla tavalla kuin henkilöautoliikenteessä (vertaa kohta 3). Raskaan liikenteen energiatehokkuuteen ja ajosuoritteita vä- hentäviin logistisiin ja kaavoituksellisiin ratkaisuihin tulisi kuitenkin kiinnittää enemmän huomiota. Junaliiken- teen mahdollisuuksia osana logistisia ketjuja tulee pyrkiä hyödyntämään nykyistä enemmän.

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

Biopolttoainetavoite ja toimet eivät ole sopusoinnussa vuoden 2030 jälkeisen maailman kanssa, jossa pääs- töjen vähentämistarpeet nopeutuvat. Henkilöautoilussa sähköautojen osuuden kasvattamisen tulisi olla etusi- jalla biopolttoaineen sekoitevelvoitteen kasvattamisen sijaan. Biopolttoaineisiin nojaavalla henkilöautostra- tegialla Suomi on jäämässä melko yksin Euroopassa, minkä seurauksena Suomi ei pysty luomaan sähköau- toiluun liittyvästä osaamisesta kilpailuetua. Strategian mukaisilla toimilla polttomoottoriautoja on edelleen Suomessa liikaa vuonna 2030. Tämä polkuriippuvuus uhkaa johtaa kalliiseen päästövähennyspolkuun vu- oden 2030 jälkeisessä Suomessa.

Lisätoimet liittyvät etenkin henkilöautoilun sähköistämiseen, energiatehostumiseen sekä erityisesti henkilö- autoilla tehtävien liikkumissuoritteiden vähentämiseen. Biopolttoaineet tulisi valmistaa etenkin biotuoteteht- aiden sivuvirroista ja biopolttoaineiden käyttökohteina tulisi ensisijaisesti olla raskas liikenne ja lentoliikenne.

Henkilöautoliikenteen sähköistämisen ja biopolttoaineisiin liittyvän lähestymistavan kansantaloudelliset vai- kutukset tulisi arvioida nykyistä kattavammin ja läpinäkyvästi. Tarkastelut tulee yhdistää liikennesuoritteiden vähennysmahdollisuuksien monipuoliseen analyysiin. Tarkasteluissa tulisi ottaa huomioon erilaiset välilliset vaikutukset kuten liikenteen päästöjen terveysvaikutukset ja metsiin liittyvät nieluhäviöt (katso myös kohta 6).

4) Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?

o millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-ikä alentamista tulisi edistää?

Autokannan uusiminen ei ole itsetarkoitus, vaan se tulisi sitoa selvästi nykyistä energiatehokkaampien ja vähäpäästöisempien autojen osuuden kasvattamiseen. Verotuksessa tulisi siirtyä auton verotuksesta enemmän käytön verotuksen suuntaan, mitä on jo tuotukin esiin muun muassa Liikennekaaren yhteydessä. Auton hankinnan verotuksessa tulisi kuitenkin kohdistaa erittäin suuria maksuja uusille suuripäästöisille au- toille, ja maksu voisi nousta progressiivisesti kohtuuhintaisten suhteellisen vähäpäästöisten autojen päästöis- tä ylöspäin (aluksi esimerkiksi tasosta 100 g CO₂ /km ylöspäin).

Viestintä autoilun kokonaiskustannuksista autoilijalle, eli elinkaarikustannuksista, edistää yleensä myös vä- häpäästöisten autojen hankintaa, varsinkin kun autoiluun liittyviä maksuja muutetaan vielä enemmän tähän suuntaan. Yleisesti tavoitteena tulee olla, että vähäpäästöisen auton valinta on rahataloudellisestikin järkevä valinta.

Kuluttajien valintoihin vaikuttavia muita keinoja ovat auton energiamerkin uudistaminen niin että nykyisen A- luokan sisälle tulee vielä parempia luokkia, romutusmaksun käyttöönotto kuitenkin niin että se ohjaa auto- kannasta poistumaan suuripäästöisimpiä eikä vain vanhimpia autoja, ekoautokilpailun uudelleen käynnistys ja siihen liittyen metodologian edelleen kehittäminen tutkimuslaitosten yhteistyönä niin että kilpailussa hu- mioidaan myös auton valmistuksen ympäristövaikutukset.

Lisäksi on syytä erikseen huomioida yritysten omistamat ja työsuhdeautot, jotka uusitaan yleensä selvästi nopeammassa tahdissa kuin yksityishenkilöiden omistuksessa olevat autot. Osa yrityksistä on asettanut niille tiukkoja päästövaatimuksia. Näiden ajoneuvojen hankintapäätöksiin pystytään vaikuttamaan osin eri keinoin kuin yksittäisiin autonomistajiin, muun muassa myönteisten esimerkkien esiintuomisella.

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

Sähköautojen latauspisteiden määrä ja sähköautojen latausinfra kehitys luovat välttämättömät edellytykset sähköautojen yleistymiselle. Valtio voi entistä enemmän osallistua toimiin niin että asia etenee nopeasti. Uusissa rakennuksissa latauspisteet tulisi ottaa huomioon suunnittelussa ja niiden rakentaminen tulisi olla pakollista tietyn kokoluokan asunoyhtiöissä ja erilaisissa palvelurakennuksissa. Latausmahdollisuuksia pitäisi parantaa myös jo olemassa olevilla asuinkiinteistöillä. Taloyhtiöille ja vuokratulojen omistajille tulisi luoda kannusteita (vertaa hissien rakentamisen avustukset) ja tietyt, muun muassa taloyhtiön osakkaiden yhdenvertaiseen kohteluun liittyvät kysymykset pitäisi ratkaista.

Myös työpaikalla oman auton lataamisen verokohtelua ja oikeita käytäntöjä tulisi edelleen selkiyttää.

Autoverotuksessa tulisi ainakin määräaikaaisesti suosia vielä nykyistä enemmän uusia teknologioita jotta niiden yleistymistä ja samalla esimerkiksi latausinfra rakentamista voidaan nopeuttaa. Tätä tulee tarkastella autoveron, ajoneuvoveron, käyttövoimamaksun, polttoaine- ja sähköverojen, ja mahdollisten uusien pysäköinnissä ja tienkäyttömaksuissa vähäpäästöisille ajoneuvoille annettavien etujen muodostamana kokonaisuutena. Selkeällä tiedonvälityksellä havainnollisine esimerkkeineen voidaan vahvistaa ihmisten tietoisuutta näiden ratkaisujen taloudellisista, ympäristö- ja terveyshyödyistä.

o miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?

Autoilun määrään vaikuttaminen tekemällä muut vähäpäästöisemmät liikkumisratkaisut (joukkoliikenne, kimppekyydit, matkaketjut joissa kevyt liikenne pyörällä ja kävellen on osa matkaa) taloudellisesti houkuttelevimmiksi on tärkeää. Niiden pitäisi olla taloudellisesti järkevä vaihtoehto, vaikka kotitalous omistaisikin henkilöauton. Oman auton käytön suhteellinen edullisuus myös vähenee, jos liikkumisen verotuskäytäntöjä edelleen uudistetaan niin että ne suosivat nykyistä vähemmän yksityisautoilua. Uudistusten kohteina ovat tällöin muun muassa kilometrikorvaus, maksuton pysäköinti, työmatkavähennys, ja työsuhteautojen verotus.

Vanhojen autojen konvergoitua etanoliautoiksi ja kaasuautoiksi tulisi verotuksellisesti ja muutenkin säädösten osalta edistää. Jätepohjaisen bioetanolin ja biokaasun valmistusta tulisi edistää.

Autoilun vähentämisessä olennaista on vähentää autonomistusta ja pyrkiä aktiivisesti palveluperusteiseen liikkumiseen. Parantamalla erilaisten liikkumispalveluiden edellytyksiä (mukaan lukien yhteiskäyttöautot, tuntiveloitukseen perustuvat vuokra- ja yhteiskäyttöautot, julkisten liikennevälineiden ja yksityisten palveluntarjoajien yhteistyö) voidaan vähentää kannustimia hankkia oma auto, mikä lähes automaattisesti vähentää autoilua.

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?

Asuntojen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittuminen vaikuttavat liikkumisen tarpeisiin. Erityisesti paljon päivittäistä liikkumista aiheuttavat toiminnot kuten vähittäiskaupan suuryksiköt ja työpaikkakeskittymät tulisi sijoittaa yhdyskuntarakenteessa parhaiten eri kulkumuodoilla saavutettaviin paikkoihin. Käytävissä olevat liikkumisen vaihtoehdot sekä sosiaaliset normit vaikuttavat siihen, mikä liikkumistapa valitaan. Esimerkiksi ajokortittomien nuorten osuus on lisääntynyt pääkaupunkiseudulla.

Jalankulun ja pyöräilyn lisäämisen edellytykset liittyvät lähtökohtaisesti palveluiden sijoittumiseen ja yhdyskuntarakenteen toiminnallisuuteen, koska niiden osuuteen vaikuttaa olennaisesti matkojen pituus. Tiivis yhdyskuntarakenne edistää lähiliikkumisen mahdollisuuksia. Jalankulun ja pyöräilyn suosioon vaikuttavat tietysti myös kevyen liikenteen väylät ja muu kaupunkiympäristön laatu. Näissä kaupungit voisivat hakea mallia kevyen liikenteen parhaita ratkaisuja toteuttaneilta kaupungeilta, ja muun muassa Helsingin ja muiden kaupunkien yhteiskäyttöpyöriä koskevista palveluista olisi tiedotettava muille kaupungeille ja kunnille.

Henkilöautoliikenteen kasvua voidaan hillitä monipuolistamalla liikkumispalveluita ja eri liikkumispalveluiden välisiä kytkentöjä. Hyvä esimerkki on kaupunkipyörien kehittäminen tukemaan liityntäliikennettä metro- ja juna-asemilla. Luomalla vastaavasti paremmat edellytykset yhteiskäyttö- ja vuokra-autotoimijoille tarjota palveluita julkisen liikenteen solmukohtissa voidaan vähentää kannustimia hankkia omaa autoa ja lisätä käytössä olevien autojen käyttöastetta. Tämä voi samalla suosia autokannan nopeampaa uudistumista.

Yhteiskäyttöautoille olisi hyvä kehittää erilaisia etuja muun muassa pysäköinnissä, bussikaistojen käytössä, ja verotuksessa. Tätä varten yhteiskäyttöauto olisi terminä määriteltävä hyvin. Yhteiskäyttöautojen parkkipaikoille olisi määriteltävä liikennemerkki. Näitä paikkoja olisi osoitettava kerrostalojen pysäköintipaikoilla, työpaikoilla, asemilla, ja kauppakeskuksissa. Kimppakyytejä koskevia säädösesteitä olisi poistettava niin että kimppekyydit ovat taloudellisesti järkeviä toimijoille, esimerkiksi Belgian mallilla pienimuotoisesta ansainnas-

ta ja verotusrajapintoja koskevien ratkaisujen omaksumisella Ruotsista ja Virosta. Yhteiskäyttöautojen pysäköintipaikoille olisi rakennettava sähköautojen latauspaikat. Tarvitaan myös pilotteja jakamistalouden liikku- mispalveluille myönteisistä olosuhteista.

Kaavoituksella on suuri merkitys ihmisten liikkumistarpeeseen ja kulkutapavalintoihin. Kaavoituksessa tehdyt ratkaisut voivat lukita mahdollisuuksia hyvin pitkällä aikavälillä. Siksi kaavoituksessa tulee huomioida saavu- tettavuuteen ja liikkumiseen liittyvät vaikutukset. Kaavoituksen ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteensovit- taminen sekä monipuoliset liikkumismuodot tarjoavien alueiden toteuttaminen ovat yhdyskuntasuunnittelun keinoja. Urban Zone -menetelmä (Ristimäki ym. 2017) tarjoaa tähän hyvän työkalun, ja 14 kaupunkiseudusta tehty analyysi sisältää jo paljon esimerkkejä ja suuntaviivoja liikenteen ja yhdyskuntarakenteen näkökulmas- ta järkevälle kaavoittamiselle.

Kun työryhmän pääasioihin kuuluu väyläverkoston pitkäjänteinen kehittäminen, ja tämän kyselyn kohteena on päästöjen vähentäminen, on raideliikenteeseen panostaminen tärkeä esiin nostettava asia. Energia- ja ilmastostrategiassa tähän viitataan vain epäsuorasti: "Henkilöautoille vaihtoehtoisten liikennemuotojen infraa on voitava kehittää yhteistyössä valtion ja kuntien kanssa." Kaupunkien välillä liikkuminen kasvaa, ja juna on tähän tehokas ja suhteellisen vähäpäästöinen ratkaisu. Väyläinvestointeja onkin syytä kohdentaa erityisesti raideverkon kehittämiseen.

Kaupunkiseutujen ja valtion välisiä MAL sopimuksia voitaisiin edelleen kehittää välineenä ohjata yhdyskunti- en liikennekehitystä kestävään suuntaan. Kulkutapajakauman näkökulmasta erityisesti joukkoliikennekau- pungin kehittäminen on tärkeää. Tätä varten tarvitaan investointeja kaupunkien joukkoliikenteen sujumista parantavien hankkeiden vauhdittamiseen, ja yhdyskuntien eheyttämiseen joukkoliikennereittien varrelle. Toimiva joukkoliikennejärjestelmä edellyttää myös joukkoliikenneoperaattoreiden välistä yhteistyötä ja erilai- sen liikkumista hankaloittavan osaoptimoinnin estämistä.

Alueet ovat erilaisia liikennejärjestelmien suhteen ja tämä on otettava liikennepolitiikassa huomioon. Kau- pungeissa joukkoliikenteen ja yhdyskuntarakenteen suunnittelun on pelattava yhteen ja luotava asukkaille toimivat joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen matkaketjut, huomioiden myös mahdollisuudet jakamistalouden palveluihin kuten yhteiskäyttöautot ja -polkupyörät. Kaupunkien välillä junan mahdollisuudet kannattaa hyö- dyntää täysimääräisesti, liittyen saumattomasti kaupunkialueiden matkaketjuihin. Haja-asutusalueilla voi sen sijaan olla hyödyllistä kehittää erityisesti jakamistalouden palveluja ja mahdollistaa ihmisten omaehtoisia ratkaisuja muun muassa kimppakyytien muodossa, käyttäen näin hyödyksi siellä muutenkin liikkuvaa auto- kantaa. Katso myös Ristimäki ym. 2017, sivu 56.

6) Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?

Kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi liikenteestä aiheutuu myös muita haitallisia päästöjä kuten typenoksidien ja pienhiukkasten päästöjä. Nämä aiheuttavat Suomessakin ennen aikaisia kuolemia ja muita terveysvaiku- tuksia. Näidenkin päästöt ihmisten elinympäristöön vähenevät autokannan uusiutumisen ja liikenteen säh- köistymisen myötä.

Energia- ja ilmastostrategian linjausten perusteella bionesteiden tuotannon metsähakkeen vuotuiseksi tar- peeksi on arvioitu 3-4 Mm³ (Koljonen ym. 2017). Metsähakkeen käytön lisäyksen on sekä strategiassa että vähähiilitiekartassa arvioitu kohdistuvan erityisesti kuitupuukokoiseen runkopuuhun (Koljonen ym. 2017, Kallio ym. 2014). Luonnonvarakeskuksen tekemien arvioiden mukaan lisähakkuut pienentävät metsien hii- linielua 2040–2050 mennessä keskimäärin noin kaksi kertaa sen verran kuin metsästä korjattu lisähakkuu- kertymä sisältää hiiltä, minkä takia biopolttoainetavoite liikenteessä aiheuttaa merkittäviä päästöjä taakanja- kosektorin ulkopuolella. Lisääntyvällä puunkäytöllä on vaikutuksia myös luonnon monimuotoisuuteen. Näitä vaikutuksia on mahdollisuus vähentää muuttamalla metsänhoidon käytäntöjä ja tehostamalla suojeluverkos- ton toteuttamista (Korhonen ym. 2016).

Sähköautojen tarvitseman sähkön ja kaasautojen (bio)kaasun valmistus aiheuttaa välillisesti päästöjä. Energiatuotannon päästöttömyyttä tuleekin kiirehtiä.

Lausunnon valmisteluun osallistuivat johtaja Jyri Seppälä, ryhmäpäällikkö Ville Helminen, professori Mikael Hilden, ryhmäpäällikkö Niko Karvosenoja, ja tutkija Marja Salo.



Pääjohtaja Lea Kauppi



Ryhmäpäällikkö Ari Nissinen

LIITE: Lähdeluettelo

Heiskanen E & Saastamoinen M 2011. Kulutukseen kohdistuvien ohjauskeinojen hyväksyttävyyden. <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/152354>

Kallio, M., Salminen, O., & Sievänen, R. (2014). Low Carbon Finland 2050-platform: skenaariot metsäsektorille. Metlan työraportteja 308. 34 s.

Koljonen, T., Soimakallio, S., Asikainen, A., Lanki, T., Anttila, P., Hildén, M., Honkatukia, J., Karvosenoja, N., Lehtilä, A., Lehtonen, H., Lindroos, T.J., Regina, K., Salminen, O., Savolahti, M., Siljander, R., Tiittanen, P. 2017. Energia- ja ilmastostrategian vaikutusarviot: Yhteenvetoraportti. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 21/2017. 106 s.

Korhonen, K.T., Auvinen, A-P., Kuusela, S., Punttila, P. Salminen, O., Siitonen, J., Ahlroth, P., Jäppinen, J-P., Kolström, T. 2016. Biotalouskenaarioiden mukaisten hakkuiden vaikutukset metsien monimuotoisuudelle tärkeisiin rakennepiirteisiin. Luonnonvara- ja biotalouden tutkimus 51/2016.

Ristimäki M, Helminen M, ym. 2017. Yhdyskuntarakenteen tulevaisuus kaupunkiseuduilla – Kaupunkikudokset ja vyöhykkeet. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 4/2017.

<https://helda.helsinki.fi/handle/10138/176782>

Katso myös Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet suunnittelussa (Urban Zone 3), www.syke.fi/hankkeet/UrbanZone3

