

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

KUUMA-seutu on maantieteellisesti laaja ja yhdyskuntarakenteeltaan heterogeeninen alue. Myös joukkoliikenteen järjestämistapa ja eri joukkoliikennemuotojen toimintaedellytykset vaihtelevat eri kuntien välillä. Osa kunnista sijaitsee raideliikenteen piirissä, kun taas osa tukeutuu linja-autoliikenteeseen. Tiiviin maankäytön alueilla asukkaille voi tarjoutua mahdollisuudet tehdä matkansa joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen, kun taas harvemmin asutuilla alueilla henkilöauto on pääsääntöinen liikkumismuoto.

KUUMA-seutu korostaa, että voimakkaasti kasvavan ja kansantalouden kannalta keskeisen Helsingin seudun näkökulma ja tarpeet tulee ottaa huomioon. Helsingin seudulle yhteisesti laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019 sekä kuntien ja valtion kesken solmittu MAL-sopimus toimivat seudun yhteisenä tahdonilmauksena ja lähtökohtana kasvavan metropolialueen kehittämiseksi. Suuret kaupunkiseudut ovat keskeisessä roolissa päästövähennyksiä tavoiteltaessa. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden kasvattaminen voimakkaasti kasvavilla seuduilla on siten erittäin tärkeää.

KUUMA-seutu vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasuautojen yleistymisen edistämiseksi seudulla.

Liikenne keskittyy vahvasti Uudellemaalle, jossa sijaitsee valtaosa Suomen elinkeinoelämän toimijoista ja paljon valtakunnallista logistiikkaa sekä liikenteen solmukohtia. Helsinki - Vantaa on maan merkittävin kansainvälinen lentoasema, jonka kautta kulkee yli 90 % Suomen kansainvälisestä matkustajaliikenteestä. Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla olevan maantieverkon pituus on reilut

9.000 km, mikä on noin 12 % koko maan tieverkon pituudesta. Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat tällä alueella.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitetyistä toimista relevantteja kunnille ovat:

- 2) Jakeluinfratuki julkisille lataus- ja tankkausasemille
- 3) Latausinfrastruktuuri taloyhtiöille ja työpaikoille
- 8) Täyssähköautojen hankintatuki
- 9) Pakettiautojen hankintatuki
- 10) Raskaan kaluston hankintatuki
- 11) Romutuspalkkiokampanjat
- 12) Konversiotuet etanoli- ja kaasuautoille
- 13) Julkisen sektorin puhtaat ajoneuvohankinnat
- 15) Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma
- 16) Joukkoliikennetuet
- 17) Liikkumisen ohjauksen tuki

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa valtio nostaa kuntien kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriavustusten määrärahat vuodesta 2025 alkaen 30 miljoonaan euroon vuodessa. Lisäksi liityntäpysäköintiin varataan valtion avustuksia kunnille yhteensä 30 miljoonaa euroa ja valtion verkolla panostetaan kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin ja liityntäpysäköintiin. KUUMA-seutu pitää näitä kestävästä liikkumisesta edistäviä toimenpiteitä erittäin positiivisina ja oikeansuuntaisina, mutta toivoo myös avustuksiin liittyvien hakuprosessien olevan kuntien kannalta selkeitä. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa valtio panostaa kaupunkiseutujen ja muiden alueiden sisäiseen joukkoliikenteeseen vuodesta 2025 eteenpäin huomattavasti nykyistä enemmän, mikä on kestävästä liikkumisesta edistämisen kannalta erittäin tervetullut toimenpide.

KUUMA-seutu pitää erittäin tärkeänä, että tiekartan toimenpiteistä käydään keskustelua kuntien ja kaupunkiseutujen kanssa. Tiivis vuorovaikutus on välttämätöntä kunnallisten, seudullisten ja valtakunnallisten näkökulmien nivomiseksi yhteen. KUUMA-seutu pitää muun muassa yritysten työvoimasaavutettavuuden, logistiikan toimivuuden ja elinkeinoelämän kilpailukykyyn turvaamista tärkeinä näkökohtina.

Suunnitelman lähtökohtana on ajatus, että nykyinen järjestelmä kopioidaan sellaisenaan tulevaisuuteen pyrkimällä siirtymään vaihtoehtoihin käyttövoimiin ilman, että tapahtuisi muita muutoksia. Käyttäytymisen muutokseen tähtäävät asiat on työnnetty toiselle kaudelle eli toteutettavaksi sitten, kun nykyistä järjestelmää on ensin yritetty betonoida yhteiskuntaan. Vaikuttaa, että resurssit voisi käyttää tehokkaamminkin. Toisen kauden toimenpiteitä tulisi harkita toteutettavaksi nopeammin (esimerkiksi etätyö ja matkaketjut). Etätyön merkitys suunnitelmassa voisi olla esitettyä suurempi. Mikäli etätyötä voidaan valtion toimesta joillain tavoin edistää, voidaan saavuttaa pysyvä tai ainakin pitkäaikainen vaikutus liikennesuoritteeseen ja esim. väyläkapasiteetin kehittämistarpeeseen.

Liikkumisen palveluiden edistämisessä tulisi ensisijaisesti ottaa huomioon elinkeinoelämän muodostamat ratkaisut ihmisten liikkumistarpeisiin. Käytännössä katsoen yksityisten toimijoiden muodostamat ratkaisut ovat yleensä kysyntään vastaavuudeltaan sekä joustavuudeltaan julkishallinnollisia palveluita tehokkaampia. Yritysten toimintaympäristössä tulisi edistää uusien liikkumisratkaisujen kehittämistä. Yhteiskäyttöautoilun edistäminen olisi hyvä lisätä keinovalikoimaan.

Maanteiden varsien pikalatauspisteisiin kannattaa panostaa vasta sitten, kun perustalataaminen kodeissa ja työpaikoilla on paremmassa kunnossa. Tämä on järkevää myös olemassa olevan sähköverkon tehokkaan hyödyntämisen näkökulmasta. Asuinalueiden verkossa on vapaata kapasiteettia yöaikaan, jolloin autoja voisi ladata. Sen sijaan pikalatauspisteet vaativat lähes poikkeuksetta massiivistakin uuden verkon rakentamista. Toimenpiteiden 2 ja 3 painostusten suhdetta pitäisi siirtää enemmän 3 puolelle.

Sähkötiepilotin toteuttaminen vaikuttaa isolta panostukselta suhteessa muihin toimenpiteisiin, kun ottaa huomioon, että Ruotsin kokemukset ovat käytettävissä ja siinä havaittuihin ongelmiin on pystytty hyvin vähän osoittamaan ratkaisuja. Sähköteiden pilottihankkeet eivät näyttäyty kustannustehokkaana ratkaisuna fossiilisista polttoaineista luopumiseen. Ratkaisut ovat erittäin korkeita kustannuksiltaan, ja niiden tehokas käyttö on riippuvainen ajoneuvokannan kehittymisestä ratkaisua tukevaksi.

Joukkoliikenteen tukea nostettaisiin käytännössä kaksinkertaiseksi. Periaate tietysti on hyvä ja päästövähennys/kustannus -suhdekin näyttää olevan parhaita. Valtion näkökulmasta kyse on varmasti suurestakin muutoksesta, mutta HSL:n budjetissa tuon suuruista tuen kasvua hädin tuskin huomaa. Jos tällä halutaan palvelutason nousua, tulisi summan olla selvästi suurempi. Huomioitavaa on, että kulkutapamuutosten kautta toimenpide voi myös siirtää autoliikenteen infrainvestointien tarvetta pidemmälle tulevaisuuteen.

Biopolttoaineiden jakeluvaihtoehdon nosto on myönteinen ratkaisu nykyisen autokannan iäkkyden (siirtymäaika sähköiseen liikenteeseen) ja kuluttajille koituvien kustannusten näkökulmasta. On kuitenkin huomioitava, että Suomen päästövähennysratkaisujen ei tulisi nojata suhteettoman paljon

ulkomailta tuotavaan biopolttoaineen raaka-aineen saatavuuteen, ja mahdollisten toimenpiteiden tulisi olla laajalti sovellettavissa.

Kaupunkien merkitys näyttää unohtuvan. Pitkien etäisyyksien ja harvaan asutun alueen ja taas pelkkien kaupunkien esiin nostaminen unohtaa perinteiseen tapaan kaupunkien kehysalueet kokonaan. Kaupungistumisen vaikutus liikkumistarpeeseen voisi olla suunnitelmassa enemmän painotettu. Sekoittunut, tiivis kaupunkirakenne vähentää liikkumisen tarvetta, ja yhdessä muiden toimenpiteiden kanssa edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä. Investointien ohjaus kestävien kulkumuotojen infran kehittämiseen on tärkeää. Mittareissa kohdassa Liikennejärjestelmän kehittäminen, voisi seurata myös investointien kohdentumista kulkumuodoittain.

EU-tason ajoneuvojen päästötasojen raja-arvojen valmisteluun vaikuttamisen mahdollisuudet voivat olla suppeat. Raja-arvojen kiristämisen rajana on laajalti teknologian kehitys legislaation ohella. Nykyisten raja-arvojen saavuttamiseksi on jo otettu käyttöön esim. sähköautojen 0g/km arvon ”kaksinkertaistaminen”, joten nykyisellään ei tosiasiallisesti päästä 95 g/km keskimääräiseen valmistajakohtaiseen arvoon. Kaasukäyttöisten ajoneuvojen huomioiminen raja-arvoissa omana kokonaisuutenaan on erittäin myönteinen tavoite.

Helenius Henrik
KUUMA-seutu liikelaitos