

Asia: VN/9996/2019

## **FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Lausunnot

Tausta

Suomen tavoitteena on puolittaa kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Kansallisella tasolla Suomi on sitoutunut vähentämään taakanjakosektorille kuuluvan kotimaan liikenteen päästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitetään keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitettaisiin vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutettaisiin nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä.

Tiekartan toimenpiteet kohdentuvat ensisijaisesti tieliikenteeseen, josta aiheutuu valtaosa liikenteen päästöistä.

Luonnoksen mukaan tiekartan toimenpiteet toteutuisivat kolmessa vaiheessa: Ensimmäisessä vaiheessa edistettäisiin fossiilisten polttoaineiden korvaamista, ajoneuvokannan uudistamista ja liikennejärjestelmän energiatehokkuutta erilaisin tuin ja kannustimin. Toisessa vaiheessa arvioitaisiin keinoja, joiden vaikutuksista päästöihin tarvitaan lisää tietoa ennen päätöksentekoa. Viimeinen kolmas vaihe on ehdollinen. Syksyllä 2021 hallitus arvioisi sitä, riittävätkö ensimmäisen ja toisen vaiheen keinot sekä EU-tasolla tehtävät päätökset Suomen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen

puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä. Jos tavoite ei näyttäisi toteutuvan, hallitus tekisi päätökset muista tarvittavista toimista.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteen mukaan kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöt putoavat nykyisillä toimenpiteillä yhteensä noin 37 % vuoteen 2030 mennessä ja noin 50 % vuoteen 2045 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Tieliikenteen osalta on arvioitu, että olemassa olevilla toimilla saavutetaan vielä noin 3,1 miljoonan CO<sub>2</sub>-tonnin päästövähennys, eli uusilla toimenpiteillä tulisi kattaa vielä noin 1,65 miljoonan tonnin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä. Lisäpäästövähennysten aikaansaaminen voi olla haastavaa, sillä useita tehokkaita keinoja on jo otettu käyttöön ja ne on siten laskettu mukaan perusennusteeseen.

Tampere on ollut mukana osana Tampereen kaupunkiseutua valmistelemissa lausuntoissa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta yhdessä muiden suurten kaupunkiseutujen kanssa. Tampereen kaupungin lausunto fossiilittoman liikenteen tiekartasta tukeutuu myös em. suurten kaupunkiseutujen lausuntoon.

Tampereen kaupungin lausunto jakaantuu yleisiin, koko tiekarttaluonnosta koskeviin kommentteihin, ja toimenpide-ehdotusten kommentteihin. Tampereen kaupunki ei ota kantaa kaikkiin yksittäisiin toimenpide-ehdotuksiin, vaan lausunto koskee pääasiassa tiekarttaa kokonaisuutena.

#### Yleiset kommentit

Tampereen kaupunki pitää liikenteelle asetettua päästövähennystavoitetta hyvänä ja tiekarttaluonnoksessa esitettyjä toimenpide-ehdotuksia lähtökohtaisesti toteuttamiskelpoisina ja kaupungin ilmastotyötä tukevin. Kaupungin näkemyksen mukaan lisää vaikuttavuutta on tarpeen hakea etenkin lyhyellä aikavälillä, sillä tavoitevuosi 2030 on kunnianhimoinen.

Tampereen kaupunki on hyväksynyt vuonna 2020 Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartan, jossa on liikenteen ilmastopäästöjen pienentämiseksi koottuna joukkoliikenteen, tieliikenteen, kävelyn, pyöräliikenteen, kaupungin liikennöinnin ja hankintojen, liikkumisten palvelujen ja liikkumisen ohjauksen toimenpiteet. Tiekartassa tuodaan esille tarve liikennejärjestelmän tehostamiseen ja kulkutapojen muuttamiseen, mutta myös toimenpiteitä liikenteen käyttövoimamuutokseen. Kaupungin keinot edistää asukkaiden liikkumisen käyttövoimamuutoksia ovat rajalliset, joten fossiilittoman liikenteen tiekartta tuo kaupungin ilmastotavoitteen toteutumiseksi kaivattua valtiotason tukea.

Tampereen kaupungin omien selvitysten arviot ovat pääosin linjassa nyt lausuttavana olevan fossiilittoman liikenteen tiekartan vaikutusten arvioinnin kanssa. Tampereen asiantuntijoiden arvioiden mukaan ilmastotavoitteisiin vuonna 2030 pääseminen edellyttää merkittävän käyttövoimakehityksen lisäksi henkilöautoliikenteen suoritteiden laskua noin viidenneksellä eli huomattavaa kestävien liikkumismuotojen lisäämistä kaupunkialueella.

Toimenpiteiden kokonaisuus ja kytkeytyminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

Fossiilittoman liikenteen tiekartta on lausunnolla samaan aikaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Nämä kaksi merkittävästi valtion liikennepolitiikkaa linjaavaa suunnitelmaa pitää kytkeä selvästi yhteen, jotta kaupungille ja koko kaupunkiseudulle valtion suunnasta tuleva ohjaus ja tuki ovat yhdenmukaisia ja realistisia.

Fossiilittoman liikenteen tiekarttaluonnoksessa painottuvat autokannan uusiutumista ja käyttövoimamuutosta edistävät toimenpiteet. Kuljetapojen muutokseen ja kestävien kuljetapojen kilpailukyvyyn voimakkaaseen kehittämiseen liittyvät toimenpiteet ovat Tampereen kaupungin näkökulmasta riittämättömiä ja esitelty hyvin lyhyesti. Lähtökohtaisesti Tampereen kaupunki pitää valittua näkökulmaa liian kapeana liikenteen päästötavoitteen kannalta, vaikkakin tiekartalle rinnakkaiset prosessit, kuten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelma, täydentävät tiekarttaluonnoksessa puuttuvia toimenpidealueita.

Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan kestävien kuljetapojen ja kuljetapamuutoksen toimenpiteet eivät nouse myöskään valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa riittävästi rahoitusmielessä esiin. Tampereen kaupunkiseudulla ja yleensäkin suurilla kaupunkiseuduilla on suuri potentiaali kestävä liikunnan edistämiseen, kun tukea kohdistetaan riittävästi sinne missä vaikuttavuutta on eniten. Lisäksi on tärkeää huolehtia, että esimerkiksi liikenteen palveluistuminen, liikunnan ohjaus, digitalisaatio ja pienliikuminen tulevat riittävästi huomioiduksi isossa liikennejärjestelmän kehittämisen kokonaisuudessa.

Vaikutusten arvioinnin näkökulma

Fossiilisen tiekartan raportissa on tuotu esille, että joitain toimenpiteitä on esitetty mukaan osaksi kokonaisuutta sosiaalisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta. Toisaalta siihen liittyvä arviointi on erittäin ohutta ja sitä tulee kehittää. Tampereen kaupungin näkemys on, että toimenpidekokonaisuus tulee muodostaa niin, että liikennejärjestelmä muuttuu paitsi fossiilittomaksi, myös entistä terveellisemmäksi, viihtyisämmäksi, kustannustehokkaammaksi sekä vaivattomammaksi käyttäjille. Käyttövoimamuutokset eivät ratkaise henkilöauton korkeasta kuljetapaosuudesta syntyviä ongelmia, kuten epätehokasta tilankäyttöä kaupunkiympäristössä tai liikkumattomuuden aiheuttamia kustannuksia, ja siitä syystä vaikutusten monipuolisempaa arviointi on syytä kehittää. Toisen ja kolmannen vaiheen toimenpiteissä on toimenpiteitä, joiden

päästövähennyspotentiaali vaatii tarkempaa arviointia, mutta joita laajemmasta kestävyden näkökulmasta voidaan jo perustellusti edistää.

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla ja autokannan uudistaminen

Vaikka sähköautojen myynti on prosentuaalisesti lisääntynyt viime aikoina, on henkilöautokannan sähköistymisellä merkittäviä vaikutuksia tieliikenteen päästöihin todennäköisesti vasta vuoden 2030 jälkeen. Myös kaasuhenkilöautoja tullaan tarvitsemaan ja biokaasun tuotantopotentiaali on hyödynnettävä.

Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan sähköautojen latausverkoston yleistyminen tulee vielä vaatimaan valtion tukea. EU on asettanut julkisille alueille, kuten liikenteen solmupisteet, suosituksia latauspisteiden määrästä ja laadusta. Tämän toteutumisessa on vielä runsaasti puutteita, vaikka yleisesti käytettävissä olevien latauspisteiden määrä on kasvanut viime vuosina nopeasti. Jatkossa erityistä huomiota tulisi kiinnittää suurteholatureiden saatavuuteen, jotta sähköauton käyttömahdollisuudet paranisivat myös pidemmällä matkoilla. Sähköautojen yleistyminen esitetysti kasvattaisi merkittävästi esimerkiksi kadunvarsilatauksen tarvetta.

Latausinfraan tuen lisäksi on helpotettava taloyhtiöiden yhteiskäyttöisyyden lisääntymistä ja valtiotasolla tarkasteltava, että asunto-osakeyhtiölaki mahdollistaa ja kannustaa taloyhtiöiden yhteiskäyttöautoihin.

Tavoitteena on, että nolla- ja vähäpäästöisten autojen osuus uusista myytävistä henkilöautoista on lähes sata prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Kun tiedetään, että valtaosa autoista ostetaan Suomessa käytettynä, tavoite on kova ja esitetyt toimenpiteet riittämättömiä. Pelkät hankintatuet eivät riitä uusimaan kalustoa riittävän nopeasti, vaikka tuen taso ollaankin nostamassa ja tukea ulottamassa uusille ajoneuvoryhmille. Suoran tuen tehostuminen on todettu jo käytännössä menneiden vuosien aikana.

Käytännön ohjauksena verotukselliset keinot, kuten ajoneuvoveron laskeminen vähäpäästöisiltä ajoneuvoilta ja muut verotukselliset toimenpiteet, olisivat todennäköisesti huomattavasti suorita tehokkaampia. Tiekartassa tuodaankin esille liikenteen verotuksen uudistamista koskevan työryhmän toiminta. Uusien tutkimusohjelmien käynnistäminen on liian hidasta toimenpide, kun muutosta pitäisi saada aikaan heti. Aihepiiriä on myös tutkittu valtavasti Suomessa ja kansainvälisesti jo viimeisen vuosikymmenen aikana.

Myös jakeluvälvoitteen osalta tukisummaa voi pitää riittämättöminä tavoitteisiin nähden. On huomattava, että latauspisteiden rakentaminen ei ole edes suurilla kaupunkiseuduilla kannattavaa

liiketoimintaa ilman kaupunkien osallistumista kustannuksiin. Kunnat joutuvat tulevina vuosina investoimaan merkittävästi omien kiinteistöjen latauspisteisiin, joten kilpailu latauspisteisiin saatavasta valtion tuesta tulee lisääntymään merkittävästi. Tuen ulottaminen työpaikoille on kannatettavaa, mutta keskiössä tulisi pikemminkin olla ne työpaikat, joille latauspisteitä ei ole kansallisen lainsäädännön mukaan rakentumassa kuin ne, joille rakennetaan latauspisteitä vähimmäisvaatimusta enemmän. Tällä tavalla latausverkoston maantieteellinen kattavuus paranisi. Latausveloitteen ulottaminen huoltoasemaverkolle on tarpeellista, sillä huoltoasemilla on käyttövoimien muutoksesta johtuen luontaisesti tarve uudistaa ja monipuolistaa jakelutarjontaansa, mikäli ne haluavat palvella myös ladattavilla ajoneuvoilla liikkuvia asiakkaita.

Kaupunkiympäristössä automatkoja pystytään korvaamaan sähköpyörillä ja muilla sähköavusteisilla pienliikkumisen kulkuneuvoilla. Autojen käyttövoimamuutoksen lisäksi valtion on tärkeää voimakkaammin tukea myös sähköpyörien hankintaa esimerkiksi kehittämällä työsuhdepyöräetua.

Edellä mainitut toimenpiteet edellyttävät Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan nykyistä merkittävästi enemmän tukea varsinkin lähivuosina, jotta vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttö vauhdittuisi heti 2020 –luvun alussa merkittävästi. Varsinkin sähkökäyttöisten autojen hintaero fossiilisia polttoaineita käyttäviin on vielä merkittävä ja tuen suurempi tarve on ilmeinen siihen asti, kunnes autojen hintaerot mahdollisesti tasaantuvat 2020-luvun puolivälissä.

#### Liikennejärjestelmän tehostaminen

Tampereen kaupunkiseudun liikennesuorite on edellistä koronavuotta lukuun ottamatta ollut jatkuvassa kasvussa. Pirkanmaan liiton teettämän selvityksen mukaan vuoteen 2030 mennessä on Pirkanmaalla realistista vähentää henkilöautojen yksikköpäästöjä noin 40–45 %. Jos henkilöautoilun liikennesuorite ei kasva, tämä vastaa kokonaisvähennystä. Kuorma-autopuolella voidaan päästä 20–25 % yksikköpäästöjen vähenemään. Vaikka liikennesuoritteen kasvu saataisiinkin pysäytettyä, jäädään päästövähennyksissä noin 40 %:iin.

Tiekarttaluonnoksessa liikennejärjestelmän tehostamiseen toimenpiteet liittyvät lähinnä valtion kunnille suuntaamiin tukiin (kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma, joukkoliikennetuki, liikkumisen ohjauksen valtionavustus). Näkökulma on tavoitteeseen nähden hyvin suppea. Vastuu liikennejärjestelmän tehostamisen toimenpiteistä jäävät pitkälti kunnille.

Avustukset kestäväan infrastruktuuriin ovat kuitenkin erittäin tarpeellisia, jotta asetetut haastavat kulkumuotomuutos- ja päästövähennystavoitteet saavutetaan. Kasvavilla kaupunkiseuduilla investointien niukka rahoitus menee suurelta osin uusien alueiden toteutukseen.

Liikkumisvalintoihin vaikuttaminen on tavoitteiden saavuttamiseksi erittäin tärkeää. Liikkuminen palveluna ajatuksen (MAAS) edistäminen ja matkaketjujen sujuvoittaminen ovat keinoja autoliikenteen suoritteiden vähentämiseksi. Palvelujen kehittämiseen sekä tukemiseen tulee lisätä panostusta. Erilaisia tukia kaupunkien kestävästä liikkumisesta edistämistyöhön, infran muutoksiin ja yksityishenkilöitten kestäviin liikkumisvalintoihin tulee vielä merkittävästi lisätä. Rahallisen tuen lisäksi myös riittävien henkilöresurssien osoittaminen kestävästä liikennejärjestelmän kehittämiseen on tärkeää.

Aktiivisten kulkutapojen edistäminen on tärkeää erityisesti kaupunkiympäristössä, jossa liikkumisen tilatehokkuus nousee tärkeäksi. Tampereen kaupunki pitää erittäin hyvänä kehityssuuntana sitä, että

kävelyn ja pyöräliikenteen vuosittaista investointitukea nostetaan 30 miljoonaan. Tampereen kaupungin näkökulmasta rahoitus on kuitenkin riittämätön, kun halutaan saada aikaan isoja muutoksia nopeasti liikkumisympäristöön ja kulkumuotovalintoihin. Tulevina vuosina rahoituksesta kilpailevien hyvien hankkeiden määrä tulee kasvamaan sekä määrällisesti että rahallisesti ja silloin yhä useampi hanke jää ilman tukea. Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan investointitukea tulisikin kasvattaa vuosittain kohti muun liikennejärjestelmän saamaa tukea linjassa liikkumisen ilmastotavoitteeseen.

Lisäksi kävelyn ja pyöräliikenteen investointituen lisäksi tarvittaisiin erillisrahoitus liityntäpyöräpysäköintiin tai sen kehittämistarve huomioida kasvattamalla investointituen määrää. Tähän asti liikenteen solmukohtien liityntäpyöräpysäköintiä on kehitetty lähinnä pyörätelineillä ja katoksilla, mutta tulevaisuudessa asemien yhteyteen tulee toteuttaa autopysäköinnin tapaan keskitettyjä pyöräpysäköintilaitoksia, joiden kehittämisessä valtiolla tulee olla merkittävä rooli.

Tampereen kaupunki pitää suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuen kasvattamista oikeasuuntaisena toimenpiteenä, mutta tavoitteisiin nähden tuki on riittämätöntä. Lähijunaliikenteen kehittämistä ja laajentamista tulee jatkossa tukea nykyistä enemmän.

Liikkumisen ohjauksen valtionavustusta esitetään kasvatettavan 2,5 miljoonaan. Tukisumman kasvattaminen on Tampereen kaupungin kannalta toivottu kehityssuunta. Samalla liikkumisen ohjauksen valtionapua tulisi kehittää pitkäjänteisempiin, yli vuoden mittaisiin hankkeisiin ja tarjota tukea myös liikkumisen ohjauksen kehittämishankkeista irralliseen perustyöhön. Tampereen kaupunki näkee, että liikkumisen ohjauksella on esitettyä arvioita suurempi vaikuttavuuspotentiaali, mutta se edellyttää myös valtakunnallisen koordinaation, vaikutusten arvioinnin yhteismitallisuuden kehittämisen ja paikoitellen myös ohjaavuuden voimistamista osaamisen ja hyvien käytäntöjen leviämiseksi. Liikkumisen ohjauksen osaamisessa ja roolin tunnistamisessa on kunnissa puutteita, ja näihin voidaan myös valtiontason toimenpiteillä vaikuttaa.

Tampereen kaupunki haluaa lopuksi korostaa valtion ja muiden toimijoiden yhteistyön merkitystä haastavien tavoitteiden Tampere Viranhaltijapäätös 7 (8) Apulaispormestari, yhdyskuntapalvelut, joukkoliikennepalvelut sekä jätahuoltoapalvelut 19.02.2021 § 7 Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

päätöksentekojärjestelmässä. saavuttamiseksi. Tästä hyvänä esimerkkinä ovat suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen MAL –sopimusten toteuttaminen. Uusia yhteistyömuotoja ja tiedonjakokanavia tulee kehittää aktiivisesti.

Naulo Katri  
Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristö - Liikennejärjestelmän  
suunnittelu