

Asia: VN/9996/2019

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

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

HSY pitää Fossiilittoman liikenteen tiekarttaa ja sen ohessa tuotettua tietoa tärkeänä. Päästövähennyksiä on toteutettava kiireellisesti niin valtakunnallisesti kuin alueellisestikin, ja liikenteen rooli hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa on kriittinen.

HSY käsittelee lausunnossaan tiekartan toimenpide-ehdotuksia erityisesti pääkaupunkiseudun päästöjen vähentämisen näkökulmasta. HSY on seudullinen ilmastotoimija, joka tuottaa tietoa pääkaupunkiseudun kasvihuonekaasupäästöistä ja osallistuu ilmastonmuutoksen hillintää edistävään yhteistyöhön.

Suomen kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt olivat vuonna 2019 noin 11 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia. Se vastaa noin viidennestä Suomen ilmastopäästöistä ja 40 % taakanjakosektorin päästöistä. Pääkaupunkiseudulla liikenteen päästöt muodostavat vajaa 30 % tuotantoperäisistä päästöistä. Liikenteen ilmastopäästöjen määrä ei ole vähentynyt vuodesta 1990, sillä tieliikenteen määrän kasvu on pääkaupunkiseudulla peitonnut alleen siirtymän vähäpäästöisempiin autoihin.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa painoarvo on fossiilisten polttoaineiden korvaamisella muilla käyttövoimavaihtoehdoilla. Liikenteen laskennalliset päästövähennykset ovat toistaiseksi tapahtuneet pienemmän polttoainekulutuksen sekä biopolttoaineiden jakeluelvoitteen myötä. Tiekartassa esitetään jakeluelvoitteen nostamista 34 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä ja biokaasun lisäämistä jakeluelvoitteeseen. Sähkö- ja kaasuautojen jakeluinfraan esitetään tiekartassa tuntuja panostuksia. Tuet sähköautojen latausinfraan ja kaasuautojen tankkausasemien tukemiseen ovat sinänsä tärkeitä murrosvaiheessa, jotta ihmiset ja yritykset pystyvät ketterästi

siirtymään vaihtoehtoisten käyttövoimamuotojen pariin jakeluinfraan liittyvän liiketoiminnan tullessa perässä. Näiden tukien muotoilussa tulisi kuitenkin vielä tarkemmin selvittää, kenelle hyödyt kohdistuvat ja miten ne on tarkoitus rahoittaa. Jotta tiekartan toimenpiteet pysyvät sosiaalisesti kestävinä, henkilöautoiluun suunnatut tuet tulisi rahoittaa tähän käyttäjäryhmään kohdistetusti eivätkä ne saisi koitua autoa käyttämättömien kannettavaksi.

HSY pitää tärkeänä, että tiekartassa osoitetaan keinoja myös henkilöautosuoritteiden vähentämiseen ja korvaamiseen kestäväillä liikkumismuodoilla. Päästötavoitteiden toteutuminen edellyttää käyttövoimamuutosten lisäksi myös puuttumista henkilöautosuoritteiden määrään. Tätä kehitystä tukee kattava joukkoliikennejärjestelmä ja eheään yhdyskuntarakenteeseen tähtäävä aluesuunnittelu. Näitä näkökulmia tulisi nostaa voimakkaammin esiin myös Fossiilittoman liikenteen tiekartassa.

Tiekartan tavoite henkilöautosuoritteiden kasvun pysäyttämisestä on kunnianhimon. Tavoitteena tulisi olla suoritteiden kääntäminen laskuun. Tämä tapahtuu ensisijaisesti kaupunkiseuduilla, joissa on väkiluvun kasvun myötä myös jatkuvasti paremmat mahdollisuudet joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi ja suosimiselle.

Helsingin seudulla on maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimusta edeltävässä vaikutusten arvioinnissa tunnistettu, että ilman tiemaksujen käyttöönottoa seudulle asetettu liikenteen päästöjen puolittamisen tavoite on erittäin vaikea saavuttaa väestömäärän kasvaessa ja pääteiden ruuhkau-tuessa. Tiemaksuilla on selkeä positiivinen vaikutus liikenteen sujuvuuteen, kun ruuhkaisuus vähenee. Tiemaksun mahdollistama lainsäädäntö onkin valmisteltava viipymättä ja varmistettava, että tiemaksuista kerättävät tuotot ohjautuvat kaupunkiseudulle julkisen ja kevyen liikenteen kehittämiseen ja joukkoliikenteen lippuhintojen alentamiseen. HSY pitää tiemaksuja erittäin kustannustehokkaana keinona vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Liikennemäärien vähenemisellä on myös positiivisia vaikutuksia hengitysilman laatuun ja liikennemeluun.

Taloudellisten ohjauskeinojen osalta tiekartassa jää epäselväksi, miten valtionvarainministeriön vetämän liikenteen verotyöryhmän suositukset suhteutuvat tiekartan toimenpiteisiin. Verotus on ohjauskeinona tehokas, joten nämä yhteydet tulisi tehdä selkeämmäksi.

Tiekartassa on huomioitu todennäköinen etätöiden jatkuminen ja toimenpiteenä on edistää etätöiden tekemistä myös koronapandemian jälkeen. Tämä on tehtävä aidosti bensiini-/dieselkäyttöisellä henkilöautolla tehtäviä matkoja vähentäen, sillä etätöet voivat lisätä kodin ja vapaa-ajan asunnon välillä tehtäviä matkoja sekä luoda uusia autonkäyttötarpeita, mikäli asioiden hoito ei tapahdu joukkoliikenteellä tehtävän työmatkaliikkumisen ohessa. Myös sähköautojen jakamispalveluiden edistäminen ja niiden pysäköinnin priorisointi kaupunkitilassa helpottaa ihmisten ja perheiden tarpeiden mukaan joustavaa fossiilitonta liikkumista.

HSY kannattaa joukkoliikenteen valtionavustuksen tuen korottamista, jotta kestävät ja sosiaalisesti oikeudenmukaiset liikennepalvelut pystytään turvaamaan koronapandemian aiheuttaman lipputulosten romahduksen jäljiltä.

Henkilöautoilla ajetaan runsaasti lyhyitä, alle viiden kilometrin matkoja, joilla polkupyörä on ajassa mitattuna kilpailukykyinen vaihtoehto. Tiekartassa esi-tetään panostuksia kävelyn ja pyöräilyn väylien parantamiseen. HSY ehdottaa, että tiekartassa nostettaisiin vahvemmin esille pyöräilyn mahdollisuudet liikenteen päästöjen vähentämisessä. Erityisesti sähköpyörien potentiaali vaihtoehtona henkilöauton käytölle on suuri, mutta siirtymä tapahtuu itsestään turhan hitaasti.

Väylien kunnossapidon parantamisen vaikutusarvio olisi syytä ottaa jo ensimmäisen vaiheeseen ja sen ensimmäisenä osana priorisoida kevyen liikenteen tehostettu kunnossapito, erityisesti talvikunnossapito. Fossiilisiin siirtymisessä on syytä asettaa kevytliikenne ensisijalle kaupunkiseuduilla väylien tuista ja kannusteista päätettäessä, ennen autoliikenteen väylien tukipäätöksiä. Pyöräilyn ja sähköpyöräilyn valtateiden parantaminen ja rakentaminen vahvistaa myös kansalaisten tasaveroisia mahdollisuuksia tehdä omaehtoisia ilmastoystävällisiä valintoja liikkumisessaan. Etätyön aikana päivittäisen matkat lähiympäristöön ja lähipalveluihin ovat pandemia-aikana edistäneet siirtymistä joustavasti pyöräilyyn ja kävelyn ja tätä hyvää kehitystä tulisi ruokkia parantamalla pyöräilyn infraa ja kunnossapitoa. Johdon-mukainen ja nopea pyöräilyn verkoston ja turvallisten pysäköintimahdollisuuksien laajamittainen parantaminen raideliikenteen asemien seuduilla, pikaraitioteiden ja tiheän bussivuorojen solmujen välittömässä läheisyydessä kannustaisi pysyvämpään kevyen liikkumisen suosimiseen. Tämän pohjalta olisi hyvä tehdä vaikutusarviot, joissa sekä alueellinen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus että terveysvaikutukset tulisi arvioida. Ilmastohyötyjen lisäksi pyöräilyn ja kävelyn kansanterveydelliset vaikutukset ovat kiistattomat ja tulisi muistaa investointilaskelmissa.

Liikenteen päästöjen vähentämisen keskeinen edellytys on jatkuva yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja hajarakentamisen välttäminen. Olemassa olevassa kaupunkirakenteessa, monikeskuksisten kaupunkiseutujen sisäisen saavutettavuuden kannalta myös pyöräilyn väyläinfra priorisointi on nostettava ensisijaiseksi suhteessa autoliikenteen väyliin. Pyöräteitä ei tulisi rahoittaa vain ajoneuvoliikenteen rinnalla olevina väylinä, vaan kaupunki-seuduilla omana kattavana pyöräilyn pääväyläverkostona, pyöräilyn valta-teinä. Investointitukea tulee suunnata sähköpyörien ja muiden markkinoille tulleiden uusien sähköisten kevyiden ajoneuvoille sopivien suorien reittien rakentamiseen sekä sähköpyörien hankintaan.

Lehmussaari Saara  
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä