

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Pormestari antoi liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi seuraavan lausunnon:

Liikenteen päästöttömyyden edistäminen on tärkeää ja fossiilisista polttoaineista luopumiseen tähtäävän tiekartan tekeminen kannatettavaa. Liikenne aiheuttaa Helsingissä hiilidioksidipäästöistä noin viidenneksen. Lisäksi liikenne on merkittävä ilmanlaadun heikentäjä ja meluhaittojen aiheuttaja. Pienhiukkaset aiheuttavat merkittävää terveyshaittaa ympäristöissä, joissa liikennemäärät ovat suuria. Helsinki panostaa voimakkaasti liikenteen haittojen torjuntaan. Siirtyminen fossiilittomaan liikennejärjestelmään vaatii kuitenkin myös tiekartan kaltaisia valtiontason toimia.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoite liikenteen päästöjen vähentämisestä on linjassa Helsingin kaupungin strategisten ja liikennepoliittisten tavoitteiden kanssa. Helsingin kaupunki edistää liikenteen vähäpäästöisyyttä kunnianhimoisesti. Kaupunkistrategian 2017–2021 tavoitteena on, että liikennejärjestelmän vähäpäästöisyys etenee ja terveydelle haitalliset päästöt vähenevät selvästi. Kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2035. Liikennesektorilla tavoitellaan kasvihuonekaasujen 69 prosentin päästövähennystä (2005–2035). Vähäpäästöisen ja sähköisen liikenteen edistäminen sisältyy useisiin Helsingin ohjelmiin, muun muassa Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmaan, Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelmaan 2017–2024 ja Helsingin meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan 2018–2022. Helsinki on lisäksi sitoutunut oman ajoneuvokantansa sähköistämiseen EU:n puhtaiden ajoneuvojen direktiivin kannustamana.

Helsinki edistää useilla toimenpiteillä liikenteen vähäpäästöisyyttä ja kestävää liikkumista. Liikenteestä aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään vaikuttamalla matkasuoritteeseen, kulkumuotojakaumaan sekä yksikköpäästöihin. Helsinki edistää sähköautojen julkisen latausinfraan laajentamista, vähäpäästöisten ajoneuvojen kannustimien kehittämistä sekä pyöräilyn ja kävelyn tukemista.

Päästökehityksen kannalta on tärkeää kasvattaa kestävien kulkutapojen osuutta ja tukea siirtymistä henkilöautoilusta joukkoliikenteeseen, erityisesti vähäpäästöisen raideliikenteeseen ja kevyeen liikenteeseen. Pääkaupunkiseudun kaupunkiraideliikenteen liikennesähkö tuotetaan uusiutuvilla tuotantomuodoilla. Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos (HKL) toteuttaa pyöräilyyn liittyvää infraa ja palveluja ja tälle kehitykselle mahdollisimman vahvan tuen antaminen on kasvihuonekaasujen vähentämisen kannalta hyvin ratkaisevassa asemassa.

Fossiilittoman tiekartan luonnoksessa esitetyt toimenpiteet ja kolmen vaiheen rakenne ovat Helsingin hiilineutraaliustavoitteiden sekä ilmansuojelun ja meluntorjunnan kannalta erittäin kannatettavia.

Keinovalikoima ja vaiheistus

Tiekarttaluonnoksessa esitetty keinovalikoima fossiilittomaan liikennejärjestelmään siirtymiseksi on monipuolinen ja kattava. Esitetty vaiheistus on perusteltu, jotta siirtymän etenemistä voidaan arvioida ja toimenpiteitä kohdentaa tarkoituksenmukaisesti ja vaikuttavasti. On kuitenkin tärkeää huolehtia siitä, että päästöttömän liikenteen kunnianhimon tasoa voidaan tarvittaessa nostaa tarpeeksi vaiheessa 3.

Toimenpiteiden toteutumisesta tulee viestiä tehokkaasti kansalaisille ja liikenteenharjoittajille. Kun kannustimista saadaan tietoa ennakoivasti, voi kaupunki hyödyntää valtiontason toimenpiteitä yhdistämällä niitä kaupungin kannustimiin ja viestimällä niistä muiden vähäpäästöisyysjärjestelmien yhteydessä.

Hiilidioksidipäästöjen alentamisen lisäksi toimilla on merkittäviä vaikutuksia myös kaupunkiseutujen ilmanlaatu- ja melutilanteeseen. Myös nämä hyödyt tulee tuoda esiin ilmastotavoitteiden ohella.

Tiekartan ensimmäisessä vaiheessa keväällä 2021 päätetään tuista ja kannustimista ja myöhemmin päästökaupasta kompensatioineen ja liikenteen veromalleista. Ensimmäiseen vaiheeseen sisältyy lukuisia kokonaan uusia tukia tai olemassa olevia tukia laajennettuina tai korotettuina. Koska tukien ja kannustimien valinta vaikuttaa olennaisesti siihen, mitä vero- tai maksuratkaisuja pitää tehdä niiden rahoittamiseksi, olisi myös vero- ja maksuratkaisuehdotukset pitänyt olla samassa kokonaisuudessa lausuttavana. Tämä olisi helpottanut myös toimenpiteiden monipuolisempaa ja läpinäkyvämpää vaikutusten arviointia.

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla

Vaihtoehtoisten käyttövoimien laaja tukeminen on tarpeen. On kannatettavaa biokaasun ja sähköpolttoaineiden sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen ja jakeluvelvoitteen korottaminen, jotta biokaasu ei korvaa jakeluvelvoitteessa jo valmiiksi olevia polttoaineita. Myös erikseen biopolttoaineena ostetun nestemäisen polttoaineen tulisi sisältää lisät. Se tulisi määränä sekoitevelvoitteen päälle eikä uusiutuvien tavoitteiden saavuttamiseksi sekoitevelvoitteessa. Lisäksi valtion tulisi huolehtia siitä, että myös nestemäisille biopolttoaineille valmistellaan kestävyyskriteerit.

Sähkön ja kaasun julkisen jakeluinfrastruktuurin tuen jatkaminen ja korottaminen on tärkeää ja kannatettavaa. Tuilla tulee kannustaa ensisijaisesti joukkoliikenteen ja raskaan liikenteen päästöjen vähentämiseen sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvuun. Henkilöajoneuvojen tuki- ja verotusratkaisuilla tulee edistää täyssähköautojen osuuden kasvua ja olemassa olevan autokannan konversiota vähäpäästöisemmiksi. Sähköautoilun käytön edistämiseksi on tärkeää huomioida myös elinkaarinäkökulma akkuteknologian ja -mineraalien tuotannosta akkujen kierrätykseen. Liikenteen nopea sähköistyminen edellyttää laajan latausinfra olemassaoloa ja latauspalveluiden hyvää käytettävyyttä. Ennakoiva viestiminen kuluttajille lataus- ja tankkausinfra kapasiteetin tukemisesta ja kasvattamisesta on tärkeää, sillä latausmahdollisuudet ovat usein ratkaisevassa asemassa sähköisten ajoneuvojen ostopäätöksissä.

Tiekarttaluonnoksen esitys latauspistepalveluiden yhteiskäytön ja roamingin kehittämisestä on kannatettava. Tämän hetken roaming-hinnat kannustavat kuluttajia rekisteröitymään useampaan palveluun. Kuluttajien tulee voida käyttää saumattomasti ja kohtuulliseen hintaan julkista latausverkostoa kaikkialla Suomessa.

Taloyhtiöiden latauspisteiden rakentamisen tuen jatkaminen ja laajentaminen koskemaan myös työpaikkoja on kannatettavaa. Tiekarttaluonnoksen mukaan tukea jatketaan vuosille 2024–2030. Avustuksista tulee viestittää hyvissä ajoin kaupungille, yrityksille ja kuluttajille, jotta voidaan kehittää omia kannustimia valtion tason toimien yhteyteen.

Vaiheen 1 kannustimissa viestinä tulee olemaan tärkeää. Viestintää tulee tehostaa esimerkiksi toteuttamalla kansallisesti kootut sähköistymisen nettisivut Lontoon GoUltraLow-kampanjan tapaan.

Autokannan uudistaminen

Täyssähköautojen hankintatuen jatkaminen ja korottaminen on kannatettavaa. Hankintatuen yhdistäminen romutuspalkkioon on varsinkin tiekartan alkujakson aikana tärkeää, koska romutuspalkkiokampanjat vähentävät sosiaalista eriarvoisuutta. Helsinki voi hyödyntää näitä kannustimia mm. pysäköinnin vähäpäästöisyysalennuksen kehittämisessä ja viestinnässä.

Myös konversiotuet ovat tärkeitä sosiaalisen eriarvoistumisen vähentämisen näkökulmasta ja on positiivista, että nämä ovat esillä tiekarttaluonnoksessa. Helsinki selvittää mahdollisuutta ottaa konversiot paremmin huomioon kaupungin vähäpäästöisten ajoneuvojen pysäköintialennuksessa.

Uusi hankintatuki sähköisille ja kaasupakettiautoille on tervetullut, kuten myös uusi hankintatuki sähköisille kuorma-autoille. Näiden ajoneuvojen markkinat ovat vasta kehittymässä, joten tuki niiden hankintaan on tärkeää.

Autokannan uudistamisen kannustimet eivät kuitenkaan yksin riitä, ja siksi onkin tärkeää, että valtiontasolta annetaan vahva signaali yrityksille ja markkinoille liikenteen sähköistymisestä 2020-luvulla. Tässä painottuu monen rinnakkaisen prosessin merkitys, erityisesti ajoneuvo- ja käyttövoimaverotukseen liittyvä kehitys.

Tiekarttaluonnoksen kirjaus ajoneuvoihin ja vaihtoehtoihin käyttövoimiin liittyvän tutkimusohjelman käynnistämisestä on kannatettavaa. Tiedolla johtamisen tarve tärkeää, kun fossiilisten polttoaineiden käytöstä luovutaan. Päästömalleja tulee tutkia monipuolisesti ja tuoda näistä selkeää tietoa kuluttajille, jotta päästövaikutuksiin liittyvää epätietoisuutta voidaan vähentää. Esimerkiksi tulisi tutkia, miten liikenne palveluna (MaaS) -mallien suorat ja välilliset päästövaikutukset vertautuvat oman ajoneuvon omistamiseen. Lisäksi eri käyttövoimien elinkaarimalleja tulee tuoda paremmin kuluttajien tietoisuuteen, erityisesti verraten vanhan kaluston konvertointia uuden vähäpäästöisten ajoneuvon päästöihin.

Liikennejärjestelmän tehostaminen

Kestävän liikkumisen investointiohjelmaa tulee jatkaa, jotta tiekartan tavoite ajoneuvosuoritteiden kasvun hillitsemisestä 2020-luvulla toteutuu. Monet kaupungit Helsinki mukaan lukien ovat jo luoneet pyöräilyn ja kävelyn kehittämissuunnitelmia. Näiden ohjelmien toteutuksen varmistaminen kuitenkin vaatii pitkäjärjestykseltä valtion rahoitusta kuntien kestävästi liikkumisen hankkeisiin.

Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen valtionavustuksen tason korotus on myönteistä, koska pääkaupunkiseudulla henkilöliikennettä voi parhaiten ohjata vähäpäästöiseen ja fossiilittomaan suuntaan kattavalla joukkoliikenteen kehityksellä. Erityisen kannatettavaa on infrainvestointien suuntaaminen perustuen tavoitetilaan suoritteiden kasvuennusteiden sijaan.

On hyvä, että tiekartan laadinnassa on huomioitu kaupunkien mahdollisuudet vaikuttaa hankinnoillaan ajoneuvokannan uudistamiseen. Ympäristöystävällisiin käyttövoimiin tulee kaupunkijakelussa sisällyttää sähkö, vety, kaasu ja biopolttoaine. Vaihtoehtoisten polttoaineiden latausinfrastruktuurin kehittämisellä on suuri merkitys, jotta vähäpäästöiset ajoneuvot ovat käytössä

ja siirtymä kestävämpiin ja puhtaampiin polttoaineisiin onnistuu. Ehdotuksessa on tunnistettu hyvin se, että latausinfra pitää kehittyä julkisessa tilassa ja taloyhtiöissä. Erityisesti vanhoilla asuinalueilla latausinfra on usein riittämätöntä. Latausinfra tuen laajentaminen työpaikoille on kannatettavaa. Yksittäisten tukien arviointia vaikeuttaa kuitenkin olennaisesti se, että kokonaisuuteen ei ole sisällytetty kaikkien tukien kokonaissummaa eikä tukien lisäämisestä aiheutuvaa liikenteen verotuksen uudistamista.

Tavaraliikenteen päästöjen hillitsemisessä logistiikkaketjujen parantaminen yhdistettyjen kuljetusten ja digitalisaation avulla on vaihtoehtoisten käyttövoimien kehittämisen ohella olennaista. Yhdistettyjen kuljetusten ja raskaiden ajoneuvoyhdistelmien mittojen ja massojen kasvattamisen mahdollistamiseksi tulee Suomen tie- ja rataverkoston olla hyvässä kunnossa. Tähän tulisi kiinnittää enemmän huomiota, sillä perusinfrastruktuurissa olevat puutteet estävät tehokkaampien keinojen käytön. Pääkaupunkiseutu on tärkeä tavaraliikenteen lähtö- ja vastaanottopiste, joten koko maan liikenneverkoston toiminta on olennaista Helsingille.

Liikenteen digitalisaation ja MaaS-palveluiden kehitys on olennaista sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Logistiikkaketjuja voidaan tulevaisuudessa toteuttaa palveluina ja esimerkiksi leasing- ja palvelumallien kautta markkinoille voidaan tuoda helpommin vähäpäästöistä kalustoa.

Pysäköintiin liittyvä informaatio- ja maksupalveluiden kehittäminen on kannatettavaa. Helsinki on uudistamassa pysäköintipolitiikkaansa ja valtiontasoinen panostaminen reaaliaikaisen tiedon saatavuuteen tukee kaupungin omaa työtä pysäköintipalveluiden tehostamiseksi.

Tiekarttaluonnoksessa on huomioitu hyvin, että liikenteen uusien palveluiden ympäristövaikutuksista tulee saada lisää vertailukelpoista tutkimustietoa. Älyliikenne ei esimerkiksi itsessään takaa kasvihuonekaasupäästöjen vähenemistä, vaan mahdolliset päästövähennykset riippuvat palveluiden toteutustavasta ja muusta toimintaympäristöstä.

Fossiilittoman tiekartan suunnitelmassa esitetään sähkötiepilotihankkeita, joiden kustannuksiksi arvioidaan vähintään 20–25 miljoonaa euroa, kun tien sähköistäminen maksaa miljoonan kilometriltä. Ehdotetut raskaan liikenteen sähkötiepilotit ovat liian kalliita suhteessa hyötyihin. Sen sijaan liikennepolttoaineen jakelijoille asetettu velvoite toimittaa vuosittain kulutukseen vähimmäisosuus biopolttoaineita (nk. jakelovelvoite) on jo osoittautunut tehokkaaksi tavaksi vähentää raskaan liikenteen päästöjä. Viime vuonna työ- ja elinkeinoministeriön tilaamassa selvityksessä suositeltiin myös biokaasun ja sähköpolttoaineiden sisällyttämistä jakeluelvoitteeseen. Ehdotus on kannatettava samoin kuin jakeluelvoiteosuuden nostaminen nykyisestä 20 prosentista jopa 34 prosenttiin. Koska tämä kuitenkin vaikuttaa myös yritysten logistiikkakustannuksiin, senkin yritysvaikutuksia (ml. yhteisvaikutuksia muiden toimenpiteiden kanssa) tulee seurata.

Pyöräilyolosuhteiden kehittämisen toimenpiteissä olisi hyvä mainita myös pyöräpysäköinnin kehittäminen, joka on Helsingissä Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen (HKL) vastuulla. Niin

kansainvälisten kuin kotimaisten tutkimusten mukaan korkealaatuisen turvallisen pyöräpysäköinnin kehittäminen on vaikuttavin keino pyöräilyn edistämiseksi. Näillä toimenpiteillä rakennetaan toimivaa ja kilpailukykyistä liikennejärjestelmää sekä sujuvia matkaketjuja, jotka tekevät kestävästä liikkumisesta houkuttelevan vaihtoehdon yksityisautoilulle.

Suunnitelmaa tulee selkeyttää raideliikenteessä käytettyjen käsitteiden osalta. Suunnitelmasta ei aina selviä tarkoitetaanko kohdassa kaikkea raideliikennettä vai vain rautatieliikennettä. Tätä voisi selkeyttää esimerkiksi näin:

- raideliikenne kattaa sekä rautatieliikenteen että kaupunkiraideliikenteen
- rautatieliikenne koskee vain rautateitä

Linkit muissa yhteyksissä päätettäviin toimenpiteisiin

Tiekartan ja sen rinnakkaisten prosessien tulee olla linjassa keskenään ja niiden tulee muodostaa yhdessä kokonaisuus, jolla kansalliset liikenteen päästövähennystavoitteet saavutetaan.

Esimerkiksi hallituksen esitysluonnoksessa EU:n puhtaiden ajoneuvojen direktiivin toimeenpanosta ei ole kattavasti huomioitu latausinfra rakentamisen tarpeita tai sen aiheuttamia lisäkustannuksia kunnille. Vähintään valtion muiden toimien, kuten tämän fossiilittoman liikenteen tiekartan, tulisi tuoda tarpeeksi laajoja toimenpiteitä latausinfra kehittämiseksi.

Tiekarttaluonnoksessa mainitaan, että tulolisäys ruuhkamaksuista tulisi valtiolle. Ruuhkamaksut otetaan kuitenkin käyttöön kaupunkitasolla, joten tulot tulee kohdistaa kaupunkitasolle liikennejärjestelmien kehittämiseen. Ruuhkamaksujen mahdollinen käyttöönotto ei saa vähentää valtion infrarahoitusta seudulla.

Laki ruuhkamaksujen käyttöönotosta on hyvä esimerkki siitä, että vaikka tiekarttaluonnos listaa laajasti rinnakkaiset ohjelmat ja toimenpiteet, siinä ei oteta kantaa toimien toteutumiseen. Tiekartan tulisi vaikutusten arvioinnin lisäksi asettaa tarkempia reunaehtoja rinnakkaisille prosesseille viimeistään sen kolmannessa vaiheessa.

Liikenteen digitaalisen tilannekuvan kehittäminen avoimen datan periaatteiden mukaisesti on tärkeää. Tämä mahdollistaa liikenteen ja logistiikan palvelujen kehittymisen ja yritysinnovaatioiden ja uusien vientituotteiden luomisen.

Tiedon tulisi kulkea sujuvasti myös ilmasto- ja ilmanlaatutyön välillä. Kansallisessa ilmansuojeluohjelman (ISO 2030) toimenpiteet vähentävät myös osaltaan kasvihuonekaasupäästöjä Helsingissä.

Eid Terttu
Helsingin kaupunki, Kaupunginkanslia