

Vemosim Oy:n lausunto LVM:n liikenteen päästöjen vähentämissuunnitelmasta

Lausunto sisältää vain kaksi asiaa:

1. Asian tärkeys ja keinot suhteellisuus huomion ottaen
2. Suunnitelman täydentämistarve.

Asian tärkeys ja keinot suhteellisuus huomion ottaen

Päästöjen vähentäminen liikenteessä on tärkeä ja siksi suunnitelman laadinta on erittäin tärkeä.

Suomen liikenteen päästöjen vähentäminen tulee suhteuttaa koko maapallon päästöjen vähentämiseen ja miettiä samalla seuraavaa:

Miten pitkälle kannattaa pyrkiä vähentämään Suomen liikenteen aiheuttamaa 0,03 %:n osuutta maailman päästömäärästä, mikäli joudutaan lisäämään liikenteen kustannuksia ja hidastamaan liikennettä ja siten aiheuttamaan haittaa liikennepalvelujen käyttäjille. Näin mm. siksi, että Suomen avoin talous riippuu huomattavassa määrin maamme viennin kilpailukyvyistä, joka puolestaan riippuu liikenteen ja kuljetusten tehokkuudesta ja kustannuksista?

Vastaus lienee seuraava: ”Kannattaa miettiä päästöjen vähentämisen ohessa erityisesti myös liikenteen ja kuljetusten tehostamiskeinoja, koska ne vähentävät samalla päästöjä”.

Suunnitelman täydentämistarve

Yleistä käsillä olevasta suunnitelmasta

Suunnitelmaan jo sisällytetyt ja alla esitetyt keinot tiivistettynä ovat hyviä, mutteivat riittäviä:

1. Vaihtoehtoiset käyttövoimat – biokaasu- ja sähköautoista valtavirtaa
2. Liikennevälineiden energiatehokkuus – kannusteita päästöttömään teknologiaan ja polttoaineisiin
3. Liikennejärjestelmän tehokkuus
4. Liikenteen hinnoittelu ja verot

Liikennejärjestelmän tehokkuuden osalta suunnitelmassa esitetään seuraavaa:

Liikennejärjestelmän energiatehokkuutta esitetään parannettava niin, että henkilöautojen suoritteet eli ajoneuvokilometrit eivät enää vuoden 2020 jälkeen kasva verrattuna vuoden 2019 tasoon. Myös tavaraliikenteessä tulee tapahtua huomattavaa energiankäytön tehostumista ja siirtymää teiltä raiteille ja vesille. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuuden matkasuoritteesta tulee kasvaa merkittävästi vuoteen 2030 mennessä.

Työryhmän mukaan merkittävimpiä keinoja liikennejärjestelmän tehostamiseksi ovat esimerkiksi liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen, kestävä infrainvestointi, kestävien liikkumispalveluiden yhteensovittaminen sekä digitaalisten teknologioiden ja automaation hyödyntäminen.

Joukkoliikenteen tukien lisääminen kuuluu työryhmän suositteluun keinovalikoimaan. Työryhmä muistuttaa, että julkisen liikenteen toimintaedellytyksistä on huolehdittava myös poikkeusaikoina, sillä korona on aiheuttanut joukkoliikenteelle ja muulle julkiselle liikenteelle matkustajakadon ja rahoituskriisin.

Suunnitelman täydentämistarve

Suunnitelmaa tulisi täydentää keinoilla, jotka parantavat liikenteen ja kuljetusten tehokkuutta ja vähentävät päästöjä. Samalla tulee käyttää myös sellaisia tehostamiskeinoja, jotka säilyttävät ja parantavat kuljetusten osalta takamatkalla olevan vientiteollisuutemme kilpailukykyä.

Perusteena on se, että Suomen logistiikkakustannukset ovat tärkeisiin kilpailijamaihimme Ruotsiin, Norjaan ja Tanskaan verrattuna korkeat¹.

Seuraavassa esitetään muutamia keinoja.

1. Tieliikenteen sujuvoittaminen erityisesti kaupunkien sisääntulo-/ulosmenoväylillä ja pääkaduilla. USA:ssa tehtyjen tutkimusten mukaan pelkästään liikennevaloja kehittämällä voidaan vähentää liikenteen päästöjä noin 10 % kaupunkialueilla. Tekemämme omakustanteiset selvitykset, jotka koskevat vain kaupunkialueita, viittaavat samaan, ***kts liite***.
2. Tieverkon parantaminen erityisesti liittymiä sujuvoittamalla ja niihin kytkettyjen liikenteenohjaukskeinoja (nopeusrajoituksia) kehittämällä mahdollistaisi raskaiden ajoneuvojen ja erityisesti päästöjä ja kustannuksia vähentävien HTC- eli suurkapasiteettiyhdistelmien nykyistä laajempaa käyttöä.
3. Ajoneuvoyhdistelmien kokonaismassojen korottaminen suurten tavaravirtojen päätieverkolla siltojen painorajoitukset huomioon ottaen.
4. Kaluston omapainon vähentäminen uusien materiaaliratkaisujen myötä, sillä kaluston ylimääräisen omamassan mukana kuljettaminen lisää aina kustannuksia ja päästöjä.
5. Meno-paluu kuormien lisääminen kuljetusten antajien ja kuljetusyritysten yhteistoimin.
6. Metsäteollisuudelle tärkeiden raakapuukuljetusten ympärivuotinen varmistaminen alueilta, joissa tarvitaan käyttää pehmeillä eli suoperäisillä pohjamailla sijaitsevia metsä- ja tilusteitä. Kun ilmastonmuutos lisää leutoja talvia, pitenee sulana pysyvän tiepohjan kesto-aika ja teiden kantavuus heikkenee ja vaikeuttaa raakapuukuljetuksia. Se lisää osaltaan myös polttoaineenkulutusta ja päästöjä.

¹ Suomen logistiikan kustannukset olivat 25 mrd. €/v, 11,4 % BKT:sta, Ruotsin 30 mrd. €/v, 7,3 % BKT:sta, Norjan 30 mrd.€/v, 7,7 % BKT:sa, Tanskan 15mrd€/v, 6.3 % BKT:sta (Lauri Ojala, et al 2014, Logistiikkaselvitys (Logistics Report) 2014. Turun Yliopisto, University of Turku).

Tieliikenteen sujuvoittaminen kaupunkialueilla liikennevaloja optimoimalla tarjoaa erittäin suuret liikennepäästöjen vähentämismahdollisuudet, koska liikennevalo-ohjattujen liittymien määrä on suuri ja kasvaa liikenteen keskittyessä yhä enemmän kaupunkialueille.

Kaupunkialueiden sisääntulo-/ulosmenoväylillä on runsaasti liikennettä ja useita tasoristeyksiä. Tasoristeyksissä risteävien väylien ja niiden liikennevirtojen liikenteenohjaus perustuu liikennevalojen käyttöön, jotta varmistetaan liikenneturvallisuus. Kaupunkien pääkatujen risteykset ovat pääsääntöisesti neli-haaratasoristeyksiä, joissa liikenteenohjaus tehdään myös liikennevaloin liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Liitteessä on esimerkki siitä, miten liikenteenohjauksen avulla liikennevaloja säätämällä voidaan vähentää liikenteen päästöjä. Huomattakoon, että liitteen esimerkki koskee vain yhtä liittymää, mutta liittymiä on useita tuhansia. Siksi liikennevalojen säätämisellä on mahdollisuus saada aikaan suuret päästövähennykset.

Yhteyshenkilönä tarpeen mukaan: Jussi Sauna-aho

Vemosim Oy, 17.2.2021

Pasi Sauna-aho

Pasi. sauna-aho@vemosim.com

puh. +358 40 557 1461

Jussi Sauna-aho

jussi.sauna-aho@vemosim.com

+358 40 566 8902