

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Asia: Tieyhdistyksen lausunto koskien Fossiilittoman liikenteen tiekarttaa – Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (Luonnos)

Suomen Tieyhdistys ry kiittää mahdollisuudesta lausua aiheesta ”Fossiilittoman liikenteen tiekartta - luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä”. Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteet ja toimenpiteet kohdentuvat ensisijaisesti tieliikenteeseen, koska suurin osa kasvihuonekaasupäästöistä syntyy tieliikenteessä. Tieliikenteessä on samalla suurin päästövähennyspotentiali. Panostus fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kertoo tieverkon merkityksen säilymisestä suomalaisen liikennejärjestelmän perustana. Henkilöautoliikenteelle ei ole näköpiirissä todellista korvaaja valtaosassa maata.

Kytkeytyminen eri suunnitelmiin ja ohjelmiin, esimerkiksi Liikenne 12 -suunnitelmaan ja sen toimeenpanoon

Tiekarttatyön osalta Tieyhdistys toivoo tarkennettavan, miten tiekartan tavoitteet näkyvät käynnissä olevassa Liikenne 12-suunnitelman valmistelussa ja toimeenpanossa. Sama tarve suunnitelmien yhteensovittamisesta koskee myös liikenteen verotuksen uudistamista. Tieyhdistys katsoo, että vallitsevassa tilanteessa on vaikea tunnistaa, mikä suunnitelma tai ohjelma ratkaisee mitäkin kysymyksiä ja missä liikenteeseen tai infraan liittyvistä asioista päätetään.

Kestävä liikenne

Valmisteilla olevissa liikennettä käsittelevissä suunnitelmissa ja ohjelmissa ei ole yksiselitteisesti kirjattu auki kestävän liikenteen määritelmää. Suunnitelmaluonnoksessa viitataan useassa kohdassa ”kestäviin liikkumismuotoihin”. Tässä yhteydessä olisi hyvä selventää mitä näillä tarkoitetaan ja mitkä liikennemuodot luokitellaan ”ei kestäviin”. Onko esimerkiksi autoliikenne kokonaisuutena vai henkilöautoliikenne ns. ei kestävää liikennettä? Sisältyvätkö uusilla käyttövoimilla toimivat ajonauvat ”kestäviin liikkumismuotoihin”? Jos kriteerinä ovat CO₂- päästöt, ovat myös lentoliikenne sekä laivaliikenne kestävämpiä liikkumismuotoja.

Katse infraan

Liikenteen alustana toimivan tieverkon parantamisinvestoinnit eivät näy riittävästi missään tällä hetkellä valmistelussa olevassa suunnitelmassa. Olemassa olevaa tieverkkoa koskevat investoinnit puuttuvat ja tieverkkoa koskevan perusväylänpidon rahoitus laahaa perässä.

Suomen Tieyhdistys peräänkuuluttaa infran parantamistoimenpiteiden ensisijaista kohdentamista olemassa olevan tieinfrastruktuurin parantamiseen kestävämmän, energiatehokkaamman ja turvallisemman liikkumisen mahdollistamiseksi. Suurin osa fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitetyistä 1. vaiheen toimenpiteistä kohdennetaan ajoneuvoliikenteen käyttövoimiin ja polttoaineen jakeluverkostoon. Tilanteen huomioiden on ristiriitaista, että liikenteen infra-alustan kuntoon laittaminen ei ole ohjelmassa. *Infran ratkaisut vaikuttavat vuosikymmeniä eteenpäin eikä niitä sen vuoksi tule lykätä kauas tulevaisuuteen.

Tieverkon parantamisesta aikaansaadut päästövähennykset tulevat vaikuttamaan päästöjä vähentävästi useamman vuoden ajan liikennemäärien säilyessä ennallaan. Suomalaisen tieliikenteen kannalta ja päästöjen minimoimiseksi, on erittäin tärkeää, että korjausvelka hoidetaan pois alta ja siirrytään luontevasti ennakoivaan tienpitoon ja järkeviin tieinfran investointeihin.

On kyseenalaista, että raportissa pohditaan sitä, että olemassa olevan tieinfran parantamisen pelätään lisäävän liikennettä ja nostavan ajonopeuksia, kun ensisijaisesti tulisi tunnistaa, että parempi tieverkko lisää turvallisuutta ja liikennejärjestelmän ennakoitavuutta, säilyttää kansallisvarallisuuden arvon sekä vähentää päästöjä. Tiet palvelevat ensisijaisesti ihmisten ja elinkeinoelämän liikkumistarvetta ja ovat liikennejärjestelmän keskeisin eri liikennemuotoja yhdistävä infrastruktuuri.

Tieyhdistys suhtautuu kriittisesti siihen, että tavaraliikenteen pidemmän aikavälin tavoitteena on kategorisesti kuljetusten siirtäminen raiteille ja vesille, sillä kuljetukset ovat erilaisia ja erilaisiin tarpeisiin vastaavia. Suomessa on kannattavaa parantaa niitä yhteyksiä ja kuljetustapoja, jotka palvelevat edullisesti suomalaisten toimijoiden kuljetustarpeita. Kotimaiset kuljetukset ovat osa globaalia kuljetusten verkostoa.

Kaupunkiseudut ja joukkoliikenne, jalankulku ja pyöräily

Tieyhdistys pitää hyvänä, että kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen suunnataan lisärahoitusta, samoin kuin jalankulun ja pyöräilyn investointiohjelman toteuttamiseen (vaiheet 1 ja 3). Tässä yhteydessä tulee joukkoliikenteen tukien lisäksi tunnistaa, että myös infrastruktuuri ja infran kunnossapito edellyttävät kehittämistä, jotta joukko- ja muun julkisen liikenteen käytön edellytykset paranevat nykyisestä. Henkilöautot ovat osa joukkoliikenteen matkaketjua. Tällöin esimerkiksi liityntäpysäköintialueilla tulisi tarjota mahdollisuus autojen lataamiselle matkaketjujen onnistumiseksi ja vähäpäästöisen henkilöautoliikenteen mahdollistamiseksi.

Jalankulun ja pyöräilyn verkosto on osa tieverkkoa. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen kunnossapitoa tehostamalla ja verkostoa kehittämällä on tärkeää ja toimilla on kansanterveydellistä merkitystä. Samassa yhteydessä ei saa unohtaa, että myös muulla (henkilöautoja, raskasta liikennettä ja joukkoliikennettä palvelevalla) tieinfraalla on merkittävä vaikutus liikkumisen turvallisuuteen ja terveellisyyteen ja siten kansanterveyteen ja työturvallisuuteen.

Eri vaiheiden toimenpiteet

Vaiheen 1 toimenpiteet eivät pidä sisällään toimenpiteitä tieinfrastruktuurin parantamiseksi, muutoin kuin kävelyn ja pyöräilyn osalta. Tieyhdistys katsoo, että laajempi tieinfrastruktuuriin panostaminen on kuitenkin välttämätöntä. Suurin osa vaiheen 1 toimenpiteistä, koskee tieliikennettä tieverkolla ja mm. tiekuljetusten mittojen ja massojen täysimääräinen hyödyntäminen edellyttää tieverkon pullonkaulojen poistoa. Tieyhdistys kannustaa selvittämään mahdollisuuksia nykyisen tie- ja katuinfra valjastamiseen vähähiilisen liikenteen edistämiseksi esim. vähäpäästöisten autojen pysäköintietuudet, bussikaistojen käytön salliminen jne. ovat esimerkkejä nopeasti ja edullisesti toteutettavista keinosta.

Tieverkon parantamistoimilla voidaan saavuttaa saman suuntaisia päästövähennysmääriä kuin ohjelmassa esitetyillä muilla toimenpiteillä. Huomionarvoista on, että infran parantamistoimenpiteillä ratkaistaan myös muita haasteita kuin päästöjä, esimerkiksi turvallisuuspuutteita, ympäristöhaittoja ja toimivuuspuutteita. Tien parantaminen on myös samalla järkevää kansallisvarannon omaisuudenhallintaa. Infrastruktuurin kehittämisen ja ylläpidon päästövähennysvaikutukset ovat suoraan riippuvaisia käytettävissä olevan rahoituksen tasosta.

Vaiheen 2 toimenpiteet etätyö ja liikenteen digitaaliset palvelut ja logistiikan digitalisaatio tulevat jatkossakin vaikuttamaan ihmisten liikennekäyttäytymiseen. Nämä eivät silti poista tarvetta turvalliselle ja toimivalle tieverkolle. Väylien kunnossapidon parantaminen on nostettu tiekartassa toisen vaiheen toimenpiteeksi. Suomen Tieyhdistys katsoo, että väylien parantaminen ja väyliin investoiminen toimenpiteenä tulisi olla käytössä kaikissa tiekartan vaiheissa (1-3).

Vaiheen 3 toimenpiteet päätetään muissa yhteyksissä (Suomen kestävä kasvun ohjelmassa, liikenteen verotuksen uudistamistyössä, valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa ja keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan

suunnitelmassa.) Eri suunnitelmien ja ohjelmien osalta on vielä lausunnonantovaiheessa epäselvyyttä siitä, missä liikenteeseen ja infraan liittyvistä asioista päätetään.

Kestävän kasvun ohjelma edistää elpymistä koronapandemiasta. Suomen Tieyhdistys pitää huolestuttavana, että kestävän kasvun ohjelmassa ei ole nostettu lainkaan esille mahdollisuutta hyödyntää kestävän kasvun ohjelmaa tieinfrastruktuurin saattamiseksi yhteiskunnan toimintojen edellyttämään kuntoon. Investointi tieverkkoon on investointi kestävään ja vihreään kasvuun vaikka usein asiaa ei haluta nähdä näin. Suomen olisi syytä nostaa kattava yksityinen ja yhteiskunnan rahoittama tieverkko eurooppalaisessa keskustelussa esille kansallisena voimavarana ja kestävän kehityksen mahdollistajana. Tieliikenteen merkitys on niin suuri, ettei sitä voi korvata muilla liikennemuodoilla kuin pieneltä osin. Uudet käyttövoimat tekevät tiestöstä puhtaan liikkumisen markkinajohtajan päästöttömien käyttövoimaratkaisuiden kehittymisen myötä muutamassa vuosikymmenessä. Olemassa olevaan infraan satsaaminen on Tieyhdistyksen mielestä ilmastoviisain vaihtoehto.

Vaiheen 3 osalta Tieyhdistys katsoo, että fossiilittoman liikenteen tiekartassa ei pitäisi listata yksittäisiä investointihankkeita vaan yksittäiset liikennejärjestelmän kehittämishankkeet tulisi tarkastella ensisijaisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12-suunnitelman) kautta. Epäselväksi jää, miksi tiekarttatyöhön on nostettu yksittäinen investointihanke (digirata), vaikka sen ilmastovaikutuksista ei ole esitetty arviota tiekarttatyössä.

Yhteenveto vaiheista

Suomen Tieyhdistys katsoo, että tieverkon kuntoon laittaminen (kunnossapito, parantaminen ja investoiminen) pitäisi nähdä yhtenä keinona päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi kaikissa vaiheissa 1-3, keinona jolla ratkaistaan samalla myös muita yhteiskuntaamme koskettavia haasteita.

Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyön, Liikenne-12 suunnitelman ja kestävän kasvun ohjelman osalta näyttää valitettavasti siltä, että tieverkon laajemmalle parantamiselle ja investoinneille ei ole luvassa rahoitusta. Tieyhdistys ehdottaa, että investointien ja perusparantamisen painopistettä korjataan koskemaan enenevässä määrin myös tieverkkoa.

Helsingissä 17.2.2021

Liisa-Maija Thompson,

Suomen Tieyhdistys ry

Thompson Liisa-Maija

Suomen Tieyhdistys ry