

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Fossiilittoman liikenteen tiekartta – luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä VN/9996/2019

Fossiilittoman liikenteen tiekartta on tärkeä tarkastelu hallitusohjelman mukaisiin hiilineutraaliustavoitteisiin pääsemiseksi. Tiekartta on koonti niistä keinoista, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Tiekarttaa varten on tehty kattavaa valmistelutyötä, johon on sisältynyt muun muassa suuri määrä erilaisia selvityksiä. Tiekartan valmistelussa on panostettu laaja-alaiseen vaikutusten arviointiin sekä tietoperusteiseen päätöksentekoon. Tiekartan valmisteluprosessi on ollut läpinäkyvää ja siinä on ollut mukana ja on kuultu useita sidosryhmiä.

Kaikkia tiekartassa esitettyjä toimenpideryhmien keinoja tarvitaan ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Jo tämänhetkiset kansalliset päästövähennystavoitteet ovat haasteelliset saavuttaa tiekartassa esitetyillä toimilla. Tämän vuoksi tarvittaisiin edelleen poikkileikkaavampaa tarkastelua, jotta mahdollistettaisiin tarvittavien kaikkien toimintatapojen ja kanavien käyttöönotto ja voimistaminen valittujen toimenpiteiden eteenpäin viemiseksi. Olemassa olevat ohjaukset on syytä ottaa erityisen huomion kohteeksi.

Merkittävimmät ratkaisut liikenteen suhteen syntyvät suurilla kaupunkiseuduilla, joissa on myös eniten ihmisiä. Haja-asutusalueilla ratkaisuisissa korostuu etenkin siirtymä fossiilittomiin käyttövoimiin.

Tiekartasta puuttuu systemaattinen riskinarviointi. Riskinarvioinnissa olisi hyvä kiinnittää huomiota ihmisten käyttäytymiseen suhteessa tavoitteiden toteutumiseen. Samoin olisi tarpeen kiinnittää huomiota muihin mahdollisiin yhteiskunnallisiin tai ilmastonmuutoksesta liikkeelle lähteviin heijastevaikutuksiin. Tiekartassa on tunnistettu jo pitkään tunnettuja vaikutuskeinoja, mutta se ei tee juurikaan uusia avauksia tai esim. pohdi innovaatioiden mahdollisuuksia vaikuttaa systeemin muutokseen. Riskinarvioinnista puuttuu tavoitteiden vaikutusten arviointi muun ympäristön kuin ilmastotavoitteiden kannalta.

Tavoitteet ja vaikutusten arvioinnin kokonaisuus

Tavoitteet päästövähennysten osalta ovat haastavat ja aikataulu niiden saavuttamiseen tiukka, joten toimenpiteiden konkretisoituminen on kiireellistä. Vaikutusarviointeja joidenkin keinojen tehokkuudesta on tarpeen jatkaa ja tarkentaa. Tiekartta on jaettu kolmeen vaiheeseen. Tämä aiheuttaa sen, että erityisesti vaiheiden 2 ja 3 toimenpiteet eivät näyttäyty kovin tai lainkaan konkreettisina. On tärkeä varmistaa, että ehdotetut toimet toteutuvat siten, että ne ehtivät vaikuttaa jo vuoden 2030 tavoitteisiin.

Pitemmällä aikavälillä tavoitteiden kokonaishahmotuksen vuoksi vaikutusten arvioinnissa tarvittaisiin vaikutusketjujen tarkasteluja yksittäisten toimenpiteiden arviointien lisäksi. Kaikkien esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksia ei voi suoraan laskea yhteen, koska niissä on päällekkäisyyksiä; esimerkiksi romutuspalkkio ja sähköauton hankintatuki molemmat edistävät autokannan uudistamista. Samoin joukkoliikenteen kehittäminen ja ruuhkamaksut ovat osittain päällekkäiset porkkana- ja keppiratkaisut. Vaikutusten arvioinnin perusteluissa tarvittaisiin enemmän läpinäkyvyyttä erityisesti kun tarkastellaan arvioita verotuksen tai konversiotuen vaikutuksista: verotuksen vaikutukset on arvioitu suuruusluokassa isommiksi kuin konversiotuki, romutuspalkkio tai hankintatuki.

Kytkeytyminen muihin suunnitelmiin ja olemassa oleviin rakenteisiin

Suunnittelu perustuu nykyisin liikennesuoritteiden jatkuvaan kasvamiseen, mikä on usein tärkeä peruste erilaisille hankkeille. Henkilöautoliikenteen liikennemäärien kasvun pitäisi tiekartan tavoitteiden mukaan loppua, mutta tavoite ei tällä hetkellä näy esim. hankearvioinneissa tai suunnitteluperusteissa. Suunnittelun lähtökohtien tarkentaminen ja siirtyminen suoriteperusteisesta suunnittelusta tavoiteperusteiseen suunnitteluun, jossa muun muassa ilmastolla olisi keskeinen rooli, on yksi keskeisiä keinoja päästövähennystavoitteiden osalta. Esimerkiksi liikennejärjestelmänäkökuulmasta suunnittelua olisi tarpeen ohjata entistä enemmän ottaen huomioon tiekartan tavoitteena esitetty henkilöautojen liikennesuoritteiden kasvun pysähtyminen.

ELY-keskusten liikennevastuualueen tehtäviin liittyvien periaatteiden ja ohjeiden tarkistamiseen onkin tarvetta, jotta ELY-keskukset voisivat omassa toiminnassaan edesauttaa tiekartan tavoitteita. ELY-keskuksen tulosohjauksessa tällä hetkellä ei ole konkreettisia ilmastonmuutoksen hillintään velvoittavia tavoitteita, joilla voitaisiin perustella määrärahojen kohdentamista. Ilmastonmuutoksen hillinnässä liikennepoliittisten tavoitteiden ja ELY-keskusten käytännön toimivallan välillä onkin vielä tarkentamista.

Kestävän liikkumisen edistämistyö on liikkumisen kehittämisen lisäksi laaja-alaista liikennejärjestelmätyössä tehtävää asenteisiin vaikuttamista ja tiedon levittämistä. Tätä työtä tehdään alueilla kuntien ja ELY-keskuksen välisessä liikenneturvallisuustyössä, maankäytön yhteistyössä, sekä muun alueilla tehtävän yhteistyön puitteissa. Tiekartassa esitetty tuki tämän työn vahvistamiseen on tärkeää ja sen tulisi näkyä tiekartassa vielä vahvemmin.

Myös hankkeiden ja muiden toimien vaikutusten arviointia tulee kehittää. Esim. suurten infrahankkeiden kokonaisarvioinnissa tulisi entistä paremmin tarkastella infran rakentamisen ja kunnossapidon elinkaarivaikutuksia sekä laajempia vaikutuksia liikennejärjestelmään. Liikenneinfran sekä sen käytön ilmastovaikutukset tulisi ottaa entistä paremmin huomioon vaikutusarvioinneissa ja käydä aiheesta myös avoimempaa keskustelua. Kaikki uusi infrastruktuuri tarvitsee myös ylläpitoa ja hoitoa, joka on ilmastovaikutuksissa ja rahoituksessa otettava huomioon. Vastaavaa hankearviointimenetelmää pienemmistä parantamishankkeista tai vakiintunutta tapaa arvioida niiden ilmastovaikutuksia ei ole käytettävissä. Tämä edellyttää menetelmäkehittämistä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12)

Tiekartta on syytä kytkeä tiiviisti muihin maamme liikennejärjestelmää suuntaaviin suunnitelmiin, etenkin valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja sen toimenpide-ehdotuksiin. Vastaavasti tiekartassa asetettujen päästövähennystavoitteiden kytkennän lainsäädäntöön ja esimerkiksi erinäisten väylänpidon palvelutasotavoitteisiin sekä suunnitteluohjeisiin tulee olla johdonmukainen ja aukoton. Esimerkiksi tienpito ohjaa tällä hetkellä monet tavoitteet, jotka ovat osin ristiriitaisiakin ilmastotavoitteiden kanssa.

Monella tiekartan toimenpiteellä on suoria tai välillisiä vaikutuksia ELY-keskusten perusväylänpidon rahoituksella toteutettaviin tehtäviin. Ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen asettavat esim. tienpidolle haasteita. Liikenne12-suunnitelmassa tehtävät rahoituslinjaukset ratkaisevat sen, miten valtio panostaa esim. mahdollisuuksiin rakentaa ja ylläpitää kestävän liikkumisen infrastruktuuria, parantaa HCT-kuljetusten edellytyksiä, lisätä kunnossapitoa elinkeinoelämän kannalta tärkeillä kuljetusreiteillä sekä parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa.

Tiekartan vaikutusten arviointi suhteessa muihin ELY-keskusten eri toimintoihin

ELY-keskuksen liikennevastuualueen tehtävät liittyvät mm. liikennejärjestelmän toimivuuteen, liikenneturvallisuuteen, maanteiden pitoon sekä julkisen liikenteen järjestämiseen sekä maankäyttöön. Lisäksi fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteet liittyvät kiinteästi myös muihin ELY-keskusten tehtäviin.

Maankäytön suunnittelun edistäminen ja rakentamisen ohjaus alueella on yksi fossiilittoman liikenteen tiekarttaan liittyvä selkeä vaikutusmahdollisuus. Toimilla on vaikutusta yhdyskuntarakenteeseen ja toimintojen sijoitteluun ja sitä kautta liikennejärjestelmän energiatehokkuuteen ja edelleen tiekartan päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen. Tiekarttaan olisi hyvä nostaa mukaan maankäytön suunnittelu ja sen edistäminen tärkeäksi ohjauskeinoksi, jolla vaikutetaan liikkumisen perusedellytyksiin ja etenkin kestävän liikkumisen edistämiseen, mm. liityntäpysäköinnin ja lataus- ja jakeluinfran osalta. Yhdyskuntarakenteen kehittäminen on pitkän aikajänteen tekemistä, mikä johtaa kumuloituviiin vaikutuksiin erityisesti pitkällä aikavälillä.

ELY-keskuksen tehtävät ympäristön- ja luonnon monimuotoisuuden suojelusta ja YVA-SOVA-menettelyistä vesivarojen käyttöön sekä vesien- ja merenhoitoon ja ympäristötiedon tuottamiseen varmistavat suoraan tai välillisesti, että tiekarttaan liittyvät ratkaisut ovat sekä ilmastollisesti että ekologisesti kestäviä. ELY-keskukset edistävät mm. yhteistyön ja asiantuntija-avun keinoin myös alueiden ilmastohankkeiden suunnittelua, rahoitusta ja toteutusta. Tiekartan toimenpiteillä voi olla myös vaikutusta luonnon monimuotoisuudelle ja vaikutuksia tulisi aina arvioida myös suhteessa biodiversiteettikysymyksiin.

Fossiilisia polttoaineita korvaavien tuotteiden kokonaiskestävyyttä tulee arvioida.

Kaiken liikennekäyttöön tulevan biokaasun tuotannon tulee olla kestävä ja pohjautua esim. yhdyskuntajätteen, lannan tai nurmen hyötykäyttöön. Näiden koko potentiaali tulisi saada Suomessa hyödynnetyksi, mutta on hyvä kiinnittää huomiota siihen, että potentiaali on rajallinen suhteessa päästövähennystavoitteisiin.

Puupohjaisten biopolttoaineiden tuotannon kasvua tulisi tarkastella suhteessa metsien käyttöön sekä valuntaan, millä on vaikutuksia vesiensuojeluun. Suometsien ilmasto- ja vesistö päästöjen vähentämiseksi on tärkeä välttää maan liiallista kuivattamista. Myös logistiikka metsistä asettaa vaatimuksia metsäteiden vaikutusten paremmalle hallinnalle valuma-alueiden kuormituksen ja pienten virtavesien esteettömyydelle ylitysrakenteissa. Vesipolitiikan puite- ja tulvadirektiivin ja niiden myötä kansallisen lainsäädännön tavoitteet on huomioitava. Biopolttoaineiden tuotannossa on huomioitava vastuullisuuskysymykset tuotteen alkuperästä toimitusketjuihin. Biokaasun tuotannossa mädätteen käsittelyllä ja jatkokäytöllä esimerkiksi lannoitteena on merkitystä vesistövaikutusten kannalta. Samoin peltobioenergian tuotantovaiheessa ravinnekuormituksen kannalta merkitystä on sillä, mitä raaka-ainetta tuotetaan, millaisilla pelloilla sitä viljellään ja mitkä ovat käytettävät viljelymenetelmät. Metsänhoidon suosituksissa on annettu energiapuun ja hakkuutähteiden korjaamiseen ohjeita, joilla pyritään vähentämään vesistö- ja ympäristöhaittoja.

ELY-keskus valvoo ja edistää jätelainsäädännön toimeenpanoa ja tiekartan toimenpide-ehdotukset kytkeytyvät selkeästi akkujen kierrätyksen sekä ns. second use -kehittämisen teemoihin. Liikenteen sähköistymiseen liittyvillä toimenpiteillä on myös vaikutuksia energiajärjestelmän ja energiainfrastruktuurin sijoittumiseen, mikä kytkeytyy osaltaan maankäytön suunnittelun sekä ympäristönsuojelulain mukaisiin tehtäviin. Akkumineraalien globaalien kysynnän kasvaessa kaivos- ja jalostuslaitosten vaikutusarvioinnit ja oikeudelliset prosessit korostuvat ympäristöhallinnossa.

ELY-keskuksissa on laajaa asiantuntemusta sekä halua lisätä tietoa toimintansa ilmastovaikutuksista. Tiekartan ehdotusten vaikutukset olemassa oleviin rakenteisiin tulisi tarkastella ja toisaalta turvata esim. ELY-keskusten henkilöresursointi sekä muu rahoitus suhteessa uusiin avauksiin.

Sopeutuminen ja varautuminen

Ilmastonmuutoksesta aiheutuvia haitallisia vaikutuksia voidaan jossain määrin hillitä päästövähennyksillä, ja päästöjen vähentäminen liikenteen ohella kaikilla sektoreilla on tärkeä tavoite koko yhteiskunnan kannalta. Vaikutuksia tullaan tuntemaan hillintätoimista huolimatta. Ilmastonmuutos vaikuttaa mm. vesivaroihin, voi lisätä sään ääri-ilmiöiden yleisyyttä ja vaikuttaa laajasti yhteiskuntaan.

Ilmastonmuutos tulee vaikuttamaan teiden kuntoon ja eri vaaratekijöiden lisääntyminen vaikeuttaa teiden kunnossapitoa. Esim. sadannan lisääntyminen voi heikentää teiden kantavuutta ja liukkauden lisääntyminen lisätä liikenneonnettomusriskiä. Liikenneturvallisuuden varmistamiseksi olisi tärkeää tarkastella, miten ehdotetut toimenpiteet toimivat tulevaisuuden olosuhteissa.

Toiminta- ja huoltovarmuuden tärkeys tulee huomioida ilmastonmuutoksen kannalta. Kuljetusvarmuus heikkenee sään ääri-ilmiöiden lisääntyessä, tiestön kunnossapito-ongelmat lisääntyvät ja vesikuljetukset hankaloituvat. Toimenpiteitä suunniteltaessa on tarpeen miettiä, miten Suomessa voidaan varmistaa logistiikan toimivuus Suomen sisällä, mutta myös kansainvälisesti. Kansainväliset heijastevaikutukset voivat mahdollisesti vaikuttaa tiekartan toimenpiteiden toteutumiseen, jos esim. jotain materiaalia tai raaka-aineita ei saada tai niiden hinta nousee ilmastonmuutoksen aiheuttaman tai muun riskin toteutumisen seurauksena.

Alueelliset erityispiirteet

Tiekartassa on huomioitu ja tunnistettu alueelliset erot sekä alueellinen ja sosiaalinen tasapuolisuus toimenpiteiden osalta. Toimenpiteiden hyväksyttävyyttä ja vaikuttavuutta edesauttaisi, jos niitä peilattaisiin tarkemmin alueille sekä erilaisiin aluerakenteisiin.

Toimenpiteitä etenkin liikennejärjestelmän energiatehokkuuden lisäämisen osalta on pitkälti kohdistettu kaupunkiseuduille. Liikennejärjestelmää käsittelevissä toimissa korostuu suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen kestävä liikunnan edistäminen, mm. MAL sopimusten ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja niiden rahoituksen kautta. Päästöjen vähentämisessä kaupunkiseutujen painottaminen on perusteltua, kaupunkiseuduilla on väestöpohjan puolesta parhaat mahdollisuudet tuottaa joukkoliikennepalveluita ja tiiviissä yhdyskuntarakenteessa matkat ovat usein pyöräiltävissä ja käveltävissä. Rataverkkoa on syytä kehittää niillä väleillä, joissa on potentiaalia siirtyä käyttämään raideliikennettä.

Harvaan asutuille alueille suuntautuvat keinot kohdistuvat etenkin puhtaisiin käyttövoimiin. Tiekartta ei osoita toimenpiteitä maaseutualueiden liikunnan erityisongelmien eikä logistiikkakustannusten ratkaisemiseksi. Onkin tärkeää huomioida sosiaalinen ja alueellinen tasapuolisuus sekä oikeudenmukaisuus toimenpiteissä, jotka kohdistuvat etenkin uusiin käyttövoimiin henkilöautoissa, lataus- ja tankkausinfraan tai tähtäävät liikunnatarpeen ja henkilöautosuorituksen vähenemiseen.

ELY-keskuksen näkökulmia toimenpiteisiin

Lataus- ja jakeluinfrastruktuuri

Liikennesähkön ja -kaasun lataus- ja jakeluinfrastruktuurin tukemiseen suunnatut toimenpiteet ovat kannatettavia, jotta uusien käyttövoimien käytön yleistymiseen saadaan alueellista kattavuutta. Harvaan asutun Suomen osalta tuet infran rakentamiselle ovat erityisen tärkeitä. Lataus- ja tankkausinfratukien osalta onkin keskeistä, että tiekartassa on nostettu esiin mahdollisuus hankkeiden kilpailutuksen pisteyttämisen yhteydessä huomioida painotus siten, että ne hankkeet, jotka sijoittuvat alueille, joilla ei ole vielä julkista infraa saisivat kilpailutuksessa lisäpisteitä. Kilpailutuksen osalta täytyy kuitenkin huomioida, että muun pisteytyksen on oltava sellainen, että myös harvaan asutuilla alueilla, joilla liikennemäärät ovat lähtökohtaisesti pienemmät, on mahdollista saada tukea hankkeille.

Latausinfraan tukien osalta tulee huomioida tasapuolinen mahdollisuus tukiin myös kotitalouksien ja työpaikkojen latausinfraan rakentamiselle. Tukien suuntaamisessa kiinteistöille tulisi huolehtia siitä, että etenkin vahoille kiinteistöille suunnattu tuki olisi oikeassa suhteessa verrattuna uusille kiinteistöille suunnattaviin tukiin. Työpaikkojen latausinfraan rakentamisen osalta, etenkin valtion ja kuntien virastojen sekä niitä hallinnoivien tahojen tulee olla edelläkävijöitä latauspisteiden varustamisessa esimerkiksi virastojen asiakaspysäköintipaikoille. Tämä on merkittävää myös imagosyistä edelläkävijyyden näkökulmasta.

Autokannan uudistaminen

Tiekartassa on todettu, että liikenteessä eivät ole vastakkain vaihtoehtoiset käyttövoimat keskenään, vaan vaihtoehtoiset käyttövoimat ja fossiiliset polttoaineet. Vaihtoehtoisia käyttövoimia ei ole kuvattu tarkemmin tai yksityiskohtaisemmin. Esimerkiksi etanolin ja vedyn mahdollisuuksia vaihtoehtoisina polttoaineina olisi voinut avata tiekartassa. Myös biokaasun hyödyntämisen mahdollisuuksia liikennepolttoaineena on hyvä tarkastella tarkemmin, koska monilla alueilla on lähituotannon ja raaka-aineiden puolesta potentiaalia tuottaa biokaasua myös liikennekäyttöön. Biopolttoaineilla on positiivisia vaikutuksia mm. aluetalouteen sekä jätteiden kierrätystavoitteisiin nähden.

Sähkön osalta etuna on, että lähes koko maan kattava jakeluverkosto on jo kehittynyt. 5-6 TWh biokaasua vuodessa liikennekäyttöön on kunnianhimoinen, mutta realistinen tavoite suhteessa saatavilla olevien raaka-aineiden määriin.

Autokannan uudistumisella on merkitystä jo vuoteen 2030 mennessä ja sille on korvamerkitty merkittävä osa tavoitteesta. Tämä on kuitenkin vain yksi keino, joka ei ratkaise kokonaisongelmaa. EU-tason päätökset vaikuttavat uusien autojen valmistukseen, mutta lisäksi tarvitaan voimakkaita keinoja edistää myös fossiilittomien käyttövoimien etenemistä käytettyjen autojen markkinoilla. Ilman näitä keinoja tiekartan tavoite, että vuonna 2045 bensiini- ja dieselkäyttöisiä autoja olisi alle 500 000 kappaletta, vaikuttaa epärealistiselta.

Autokannan uudistamisen osalta täyssähköautojen hankintatukien jatkaminen ja niiden korottaminen on tärkeää. Autokannan uudistuminen liittyy kiinteästi lataus- ja tankkausinfran kehittämiseen. Myös hankintatuet sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille ja kuorma-autoille ovat tärkeitä ja kannatettavia. Konversiotukien jatkaminen on tärkeää, myös oikeudenmukaisen siirtymän kannalta. Romutuspalkkiokampanjat ovat myös hyvä keino uudistaa autokantaa. Romutuspalkkion ja sähköauton hankintatuen kustannusten laskentaperusteita olisi hyvä avata tarkemmin, sillä ne on luonnoksessa arvioitu huomattavasti suuremmiksi itse maksettavien tukien määrään nähden.

Yksi merkittävä keino edistää autokannan uudistamista olisi lisätä tiedotusta sekä ihmisten tietoisuutta. Esimerkiksi tukien käytön osalta olisi olennaista, että tukien tunnettavuutta lisättäisiin.

Puhtaiden ajoneuvohankintojen direktiivi

Puhtaiden ajoneuvohankintojen direktiivin osalta tiekartassa on nostettu esiin, että direktiivin kansallisessa täytäntöönpanossa huomioidaan alueelliset erityispiirteet, kuntien taloudellinen asema ja eroavaisuudet kuljetusten pituudessa. Nämä täytäntöönpanossa huomioitavat asiat ovat erittäin tärkeitä huomioita ja tulee ottaa kattavasti huomioon direktiivin täytäntöönpanossa. Direktiivin täytäntöönpanoon liittyy kiinteästi myös lataus- ja tankkausinfran kehittäminen kattavasti ympäri Suomea, jotta alueellisesti on mahdollista siirtyä käyttämään vaihtoehtoisia käyttövoimia myös julkisen sektorin hankkimissa ajoneuvoissa ja kuljetuspalveluissa.

Joukkoliikenteen tuet

Joukkoliikenteen tuet kohdistuvat etenkin suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille. Painotus on oikea, koska liikennesuoritteet ja siten vaikutukset ovat suurimmat näillä alueilla. Erityisesti joukkoliikenteen kilpailukykyyn parantaminen ja sen kulkutapaosuuden kasvattaminen kaupunkiseuduilla on keskeistä. Koronakriisin myötä markkinaehtoiset palvelut ovat vähentyneet merkittävästi ja ELY-keskuksen joukkoliikennehankinnoille tulee olemaan huomattavaa rahoitustarvetta vielä pitkään, vaikka toimiala vähitellen palautuisikin koronakriisin hellittäessä. Joukkoliikennetukia tulisi suunnata myös pienemmille kaupunkiseuduille sekä haja-asutusalueille erityisesti niiden reittien osalta, jotka ovat ennen koronakriisiä toimineet markkinaehtoisesti. Joukkoliikennetuen korotuksissa on tarpeen arvioida myös ELY-keskusten määrärahojen riittävyyttä.

Liikenteen digitalisaatio ja uudet palvelut sekä matkaketjut

Liikenteen hallinnan keinojen täysimittainen hyödyntäminen on erinomainen tavoite. Esimerkiksi liikenne- ja kelitilanteen mukaan vaihtuvilla nopeusrajoituksilla lisätään paitsi liikenteen turvallisuutta myös mahdollisimman vähän päästöjä aiheuttavaa ajotapaa. Tämä edellyttää kuitenkin liikenteen hallinnan infrainvestointeja.

Vaiheen 2 yhtenä lisäkeinona liikenteen päästövähennystavoitteiden aikaansaamiseksi on tunnistettu liikenteen digitalisaatio, uudet palvelut, etätyö ja matkaketjujen kehittyminen. Tarve lippu- ja maksujärjestelmien yhtenäistämiseksi on ollut jo pitkään esillä. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämisen kannalta keskeistä on myös toimet muun muassa reitti- ja aikatauluinformaation saatavuuden kehittämisen osalta. Etenkin haja-asutusalueilla asuvien mahdollisuutta valita kestävä liikkumistapa tulee tukea esimerkiksi liityntäpysäköintiä ja matkaketjuja kehittämällä. Joukkoliikennettä tukevan infran osalta keskeistä on myös laadun parantaminen sekä kunnossapito, johon on tarve saada lisärahoitusta. Joukkoliikenteen peruspalvelutasoa voidaan osaltaan parantaa yhdistelemällä erityyppisiä kuljetuksia. Kokonaisuus on laaja ja on tärkeää arvioida toimien päästövähennysvaikutukset sekä tunnistaa ja toimeenpanna ne toimet, joiden avulla voidaan edistää liikenteen palveluistumista.

Myös matkailuelinkeinon liittyvän joukkoliikenteen sekä toimivien matkaketjujen tukeminen ja kehittäminen ovat tärkeitä sekä joukkoliikenteen käytön edistämiseksi. Tämä on tärkeää myös matkailuelinkeinon sekä joukkoliikenteen elpymiseksi koronakriisistä.

Digitalisaation edistämiseen liittyy keskeisesti myös tiedon jakaminen ja hyödyntäminen eri toimijoiden kesken. Reittien optimointi, kuljetusten yhdistely, pysäköinti- ja taukopaikkojen tehokas käyttö, yhteiskäyttöisten ajoneuvojen hyödyntäminen ja mm. tilausten hallinta ja lippujen hankinta edellyttävät eri toimijoilla olevien tietojen yhdistämistä ja järjestelmien yhteensopivuutta. Kaupunkilogistiikassa ja tavarakuljetuksissa on kyse sekä tehokkuudesta ja logistisista kustannuksista että päästöjen vähentämisestä. Henkilöliikenteessä digitalisaation avulla ja ajantasaisella tiedolla voidaan ohjata tehokkaammin kestävien kulkutapojen käyttöön.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman jatkaminen sekä kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantaminen ovat keskeisiä keinoja kulkumuotojakauman muutokseen kohti kestäviä liikkumismuotoja. Kävely- ja pyöräiliikenteen infran parantaminen on tunnistettu olevan yksi olennainen keino kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen kannalta. Tiekartassa on nostettu esiin liikenteen päästöjen vähenemisen kannalta vaikuttavimmiksi hankkeiksi baanahankkeet, uudet jalankulun ja pyöräiliikenteen yhteydet, pyöräkaistat sekä laatukäytävät. Tiekartassa ei ole kuitenkaan huomioitu olemassa olevan kävely- ja pyöräilyväylien kunnossapidon ja hoidon merkitystä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisääjänä. Etenkin väylien pintakunto sekä talvihoito ovat merkittäviä tekijöitä ympärivuotisen kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden kannalta.

ELY-keskuksen ohjelmoitavissa oleville pienille ja keskisuurille pääosin nk. perusväylänpidon rahoituksella tehtäville kestävästä liikkumisesta edistävillä toimenpiteillä on hyvin rajallisesti rahoitusta. Tällaisia ovat mm. pyöräily- ja kävelyreittien sekä joukkoliikenteen infran rakentaminen, laadun parantaminen ja kunnossapito. Tarpeita kävely- ja pyöräilyinfran parantamiseen on tunnistettu eri alueilla, mutta rahoituksen puuttuminen hidastaa jopa suunnitteluvalmiutta ja vaikuttaa näin ollen myös investointeihin. Tiekartassa on esitetty lisärahoitusta kestävästä liikkumisesta edistävillä toimenpiteillä. Lisärahoitus on tarpeen, mutta sen tulisi olla merkittävästi suurempi, mikäli aidosti halutaan kehittää kestävästä liikkumisesta.

Elinkeinoelämän kuljetukset ja HCT-kuljetukset

Raskaan liikenteen päästöjä on tiekartan mukaan vaikeampi vähentää kuin henkilöliikenteen, etenkin käyttövoimien muutos on hitaampaa raskaassa kalustossa. Tiekartassa on kuitenkin esitetty muutamia liikennejärjestelmätason toimenpiteitä raskaan liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Kaupunkilogistiikan keinovalikoimaa ja potentiaalia ei sen sijaan ole arvioitu ja teemaa olisi syytä jatkossa selvittää lisää mm. kaupunkijakelun informaatiojärjestelmien sekä yhteislastauskeskusten kehittämisen osalta, jotka aiempien selvitysten osalta on tunnistettu tärkeiksi toimenpiteiksi.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa tulee huomioida elinkeinoelämän toimintamahdollisuudet kaikkialla Suomessa. Päästövähennystoimenpiteet tulisi suunnitella win-win-periaatteen mukaisesti sekä elinkeinoelämän toimintavarmuus että ilmastotavoitteet huomioiden. Siirtyminen fossiilittomiin polttoaineisiin on realistinen jakeluliikenteen osalta, jonka on mahdollista hyödyntää jakelu- ja latausinfraa, mutta raskaiden ja pitkien etäisyyksien kuljetuksien osalta siirtyminen fossiilittomiin polttoaineisiin voi olla haastavaa. Raskaan liikenteen osalta biopolttoaineiden käyttöönotto on keskeistä.

Maanteiden varsilla on muutamia valtion ylläpitämiä palvelualueita. Lisäksi esiin on noussut tarve raskaan liikenteen taukopaikkojen lisäämiselle johtuen muun muassa EU:n suhteellisen tiukoista lepoaikasäädöksistä. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa olisi tarpeen ottaa kantaa myös siihen, mikä valtion oma rooli tulisi olla näiden alueiden (nykyisten tai uusien) kehittämisessä erityisesti

vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu- ja latausverkoston osalta. Raskaan liikenteen taukopaikkojen puute ovat akuutti ongelma etenkin pääkaupunkiseudulla ja aiheuttaa mm. ylimääräistä ajoa.

Raskaan liikenteen massojen ja mittojen kasvattaminen on ollut energiatehokasta, mutta saattaa vaikeuttaa dieseliä korvaavien polttoaineiden yleistymistä.

Käytännössä suurempien kuljetusten hyödyntäminen edellyttää toimenpiteitä myös tieverkolle, mm. liittymiä on laajennettava pitkille ajoneuvoille sopiviksi, maanteiden ja siltojen kantavuutta parannettava ja siirtokuorma-alueita järjestettävä keskeisten kuljetusreittien varrelle.

Pilottihankkeet sähköteiden soveltuvuudesta Suomeen

Tiekartassa on esitetty yhtenä toimenpiteenä ensimmäisten pilottihankkeiden käynnistämiseksi liittyen sähköteiden soveltuvuuden tutkimiseksi Suomessa. Sähkötietä koskevien alustavien selvitysten pohjalta niihin liittyy monia tunnistettuja haasteita ja rakentamiskustannukset ovat korkeat. Sähkötiet hyödyttävät vain niitä kuljetusketjuja, jotka käyttävät ko. välejä (tiekartassa tunnistettu keskeisiksi kuljetusreiteiksi esim. Helsinki-Turku, Helsinki-Tampere, Helsinki-Lahti). Mahdollisissa piloteissa olisi syytä tarkastella elinkeinoelämän kuljetusketjuja kokonaisuudessaan. On kuitenkin tunnistettu, että sähköä yleistymistä raskaassa liikenteessä saattaisi edistää, mikäli lataaminen liikkeessä olisi mahdollista. Mahdollinen testialue edellyttää huolellista suunnittelua ja esimerkiksi Ruotsin pilottialueen kokemusten täysimääräistä hyödyntämistä. Sähköteihin liittyvän tiedon lisääminen on tärkeää, mutta vasta kehitysvaiheessa olevilla sähköteillä ei saada päästövähennyksiä kovinkaan nopeasti.

Väylien kunnossapidon parantaminen

Tiekartassa on tuotu esiin tarve edelleen lyhentää korjausvelkaa ja huolehtia maantieverkon kunnosta. ELY-keskus pitää hyvänä tiekartan ehdotusta laatia arviointeja kunnossapidon ilmastovaikutuksista. Huonossa kunnossa oleva maantieverkko ja painorajoitetut sillat pakottavat etenkin kuljetuksia kiertoreiteille ja epätasainen matkanopeus lisää polttoaineen kulutusta ja päästöjä. Haasteena on tosin varmistaa, että teiden laadun paraneminen ei johda kasvaviin liikennemääriin tai nopeuksiin.

Saaristoliikenne

Tiekartta ei sisällä kotimaan vesiliikenteen toimia, jotka on määritelty meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä koskevassa periaatepäätösluonnoksessa. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen L-vastuualue vastaa koko maan saaristoliikenteen järjestäminen niin maantielauttaliikenteen kuin yhteysalusliikenteenkin osalta. Maantielauttaliikenne on tienpidon yksi osa-alue ja tulisi harkita vähintään sen huomioimista tässäkin tiekartassa. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnokseen on kirjattu päästövähennystavoitteita sekä maantielauttaliikenteeseen että yhteysalusliikenteeseen liittyen.

Kestävä kuljettaminen ja yhdistetyt kuljetukset

Muissa yhteyksissä päätettävissä toimenpiteissä on nostettu toimenpiteenä esille valtion liikenneinfrainvestointien suuntaaminen kestäväan liikkumiseen ja kuljettamiseen. Yhtenä toimenpiteenä on esiin nostettu kuljetusten siirtäminen kumipyöriltä juna- ja vesikuljetuksiin. Kuljetusten siirtäminen on kannatettavaa niin päästöjen vuoksi, mutta myös sen takia, että toimenpide parantaisi tieliikenteen liikenneturvallisuutta sekä vähentäisi tiestön kulumista. Keskeistä on kuitenkin huomioida ratakapasiteetin riittävyyden turvaaminen, kuljetusten toimintavarmuus ja aikatauluvaateet sekä tuoteominaisuudet, jotka voivat osaltaan rajoittaa siirtymistä merkittävässä määrin raide- ja vesikuljetuksiin. Myös Saimaan kanavan sulkujen pidentämisen ja veden pinnan noston tuomat hyödyt sekä mahdolliset toimenpiteet tulisi täysimääräisesti huomioida. Samassa yhteydessä tulee myös huomioida mahdolliset infratarpeet, kuten lastaus- ja kuormauspaikkojen tarve.

Ratahankkeiden osalta tiekartassa nostetaan esiin suurten kaupunkiseutujen välisten ratojen välityskyvyn parantaminen nykyisen rataverkon parannuksilla, mutta ei ole suoraan mainittu isoja ratahankkeita yhtenä keinona. Tiekartassa viitataan tältä osin Liikenne 12 -suunnitelmaan ja sen toimeenpanoon. Kokonaisuudessaan suurten ratahankkeiden rooli päästövähennyksen ja kustannusvaikutuksen osalta jää epäselväksi.

Yhdistettyjen kuljetusten osalta tavoitteessa on paljon haasteita, koska nykyisillä toimilla tavoitteiden osalta ei ole edetty. Tiekartassa on tarkoitus selvittää toimia yhdistettyjen kuljetusten uudelleen käynnistämiseksi. Näissä tulisi tutkia mahdollisuuksia laajasti eri yhteysväleillä. Yhdistetyt kuljetukset voivat toimia runkokuljetuksissa, kun suuri tavaramäärä kuljetetaan pitkän matkaa lähtöpisteessä päätepisteeseen. Tämä edellyttäisi, että palveluntarjoaja pystyy tarjoamaan joustavat aikataulut tavarantoimittajille. Jokainen uudelleenkuormaus on logistiikkakustannuksissa kuluera, joka ei lisää tuotteen lisäarvoa, joten yhdistettyjen kuljetusten palveluvaateet ovat suuret. Yhdistettyjen kuljetusten hyödyntämisen mahdollisuudet ovat kuitenkin rajalliset huomioiden mm. pitkät kuljetusmatkat ja ohuet tavaravirrat.

Etätyön edistäminen

Selvitys etätyön edistämisen vaikutuksista päästötavoitteisiin on tärkeä toimenpide, koska etätyön vaikutuksista päästöihin ja ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen tarvitaan vielä lisää tietoa. Selvityksessä tulisi ottaa huomioon myös vapaa-ajan liikkumisen vaikutukset ja esim. tarkastella erikseen matkatyyppejä ja erilaisten matkojen vähentämispotentiaalia. Lisäksi olisi hyvä tarkastella monipaikkaisen asumisen sekä etätyön vaikutuksia muun muassa joukkoliikenteen edellytyksiin tulevaisuudessa sekä tämän myötä syntyviä mahdollisia uusia liikkumispalveluita ja -tarpeita. Etätyön ja monipaikkaisen asumisen edellyttämä tietoliikenneyhteyksien kattavuus tulisi myös huomioida.

Patrikainen Pasi
Keski-Suomen ELY-keskus

Kaipiainen Juha

Pohjois-Savon ELY - Lausunto on kaikkien ELY-keskusten yhteinen. Lausunto on käsitelty ELY-keskusten ylijohtajien kokouksessa. Lausunnon esittelijä on strategiapäälliköiden puheenjohtaja ja hyväksyjä ylijohtajien puheenjohtaja.