

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 4/2009 vp

### Valtioneuvoston selonteko: Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategia: Valtioneuvoston selonteko 6. päivänä marraskuuta 2008

*Talousvaliokunnalle*

#### JOHDANTO

##### *Vireilletulo*

Eduskunta on 12 päivänä marraskuuta 2008 lähettäessään valtioneuvoston selonteon Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategia: Valtioneuvoston selonteko 6. päivänä marraskuuta 2008 (VNS 6/2008 vp) valmistelevalle käsiteltäväksi talousvaliokuntaan samalla päättänyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on annettava asiasta lausunto talousvaliokunnalle.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Seija Kivinen ja erityisasiantuntija Markku Stenborg, valtiovarainministeriö
- ylitarkastaja Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Birgitta Vainio-Matila, maa- ja metsätalousministeriö
- teollisuusneuvos Arto Lepistö, työ- ja elinkeinoministeriö
- rakennusneuvos Erkki Laitinen ja neuvotteleva virkamies Jaakko Ojala, ympäristöministeriö
- merenkulun ylitarkastaja Jorma Kämäräinen, Merenkululaitos
- kansainvälisten asiain sihteeri Katja Lohko, Ilmailuhallinto
- yksikön päällikkö Arto Hovi, Ratahallintokeskus

- suunnittelupäällikkö Anders Jansson, Tiehallinto
- TkT, tutkimusprofessori Nils-Olof Nylund, Valtion teknillinen tutkimuskeskus VTT
- toimitusjohtaja Matti Lahdenranta, Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL
- tietopalvelujohtaja Irma Karjalainen ja projektipäällikkö Suoma Sihto, YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
- johtaja Christer Paltschik, Gasum Oyj
- viestintäjohtaja Nora Elers, FiCom
- ympäristöjohtaja Kati Ihamäki, Finnair Oyj
- johtaja Esa Hyvärinen, Fortum Oyj
- toimitusjohtaja Jouko Kinnunen, Motiva Oy
- ympäristöpäällikkö Otto Lehtipuu, VR-Yhtymä
- toimitusjohtaja Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- asiantuntija Mikael Ohlström, Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto
- ympäristöinsinööri Kalevi Luoma, Suomen Kuntaliitto
- ilmastovastaava Leo Stranius, Suomen luonnonsuojeluliitto
- viestintäjohtaja Nina Nizovsky, Suomen Taksi-liitto
- toimitusjohtaja Jarmo Nupponen, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto ry

## LiVL 4/2009 vp — VNS 6/2008 vp

- toimitusjohtaja Pekka Puputti, Autotuoajat ry
- asiantuntija, edunvalvonta ja yhteiskuntasuhteet Antti Kalliomaa, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toimitusjohtaja Mikko Melasniemi, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys
- johtaja Olof Widén, Suomen Varustamot ry
- toiminnanjohtaja Antero Pulkkanen, Suomen Vesitieyhdistys ry
- toiminnanjohtaja Jiri Räsänen, Sähköajoneuvoyhdistys
- hallituksen puheenjohtaja Karri Salminen ja toiminnanjohtaja Kimmo Ylisiurunen, Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland
- ilmastoasiantuntija Riku Eskelinen, WWF
- tekniikan tohtori Jussi Sauna-aho.

Lisäksi kirjallisen lausunnon on antanut  
— Suomen Biokaasukeskus ry.

## VALIOKUNNAN KANNANOTOT

### *Perustelut*

#### **Yleistä**

Valtioneuvoston pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategian (VNS 6/2008 vp) mukaan liikenteen päästöt ovat nykyisin noin 18 prosenttia kaikista maamme kasvihuonekaasupäästöistä. Kotimaan liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöistä noin 90 prosenttia on peräisin tieliikenteestä. Tieliikenteen päästöistä on 60 prosenttia peräisin henkilöauto- ja 23 prosenttia kuorma-autoliikenteestä. Henkilöautoliikenteestä yli kolmannes syntyy suurilla kaupunkiseuduilla asuvien suoritteesta. Isoimmat haasteet, mutta myös monipuolisimmat mahdollisuudet päästöjen vähentämiseen ovat suurilla, kasvavilla kaupunkiseuduilla.

Liikenteen päästöjen arvioidaan perusurassa kasvavan liikenteen kasvua hitaammin teknologian kehityksen sekä uusiutuvien energianlähteiden käytön vuoksi. Liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöt olivat 13 milj. tonnia vuonna 2005, ja perusurassa ne kasvavat 14 milj. tonniin, kun biopohjaisten polttoaineiden osuus on 10 prosenttia. Liikenteen polttoaineiden kokonaiskäytön tulee strategian mukaan pudota nykyisestä noin 51 TWh:sta 10 TWh:lla vuoteen 2020 mennessä perusuraan verrattuna.

Liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjä on uusiutuvien energianlähteiden 10 prosentin osuuden lisäksi leikkettava muilla toimilla nykytasoon verraten 2 miljoonaa ja perusuran vuoden 2020 tasoon verrattuna 3 miljoonaa CO<sub>2</sub>-tonnia.

Strategian mukaan tavoitteeseen pyritään liikennevälineiden polttoainetaloutta parantamalla, lisäämällä vaihtoehtoisten polttoaineiden ja energialähteiden käyttöä liikenteessä, lisäämällä käyttäjiin kohdistuvaa tiedotus-, informaatio- ja koulutustoimintaa sekä käyttämällä energia- ja ajoneuvoverotusta.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin vaikuttava päätöksenteko on valtionhallinnossa hajautunut usean ministeriön kesken. Liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla ovat muun muassa liikenteen hallinta, uudet liikennehankkeet ja ajoneuvotekniikka sekä liikennettä koskeva lainsäädäntö verotusta lukuun ottamatta. Valtiovarainministeriö vastaa liikenteen veropolitiikasta, ympäristöministeriö liikennetarpeisiin vaikuttavasta alue- ja yhdyskuntarakenteesta ja työ- ja elinkeinoministeriö esimerkiksi biopolttoaineiden kehittämisestä. Liikenne- ja viestintävaliokunta painottaa näiden toimijoiden yhteistä näkemystä ja vastuuta tulevaisuuden konkreettisista ratkaisuista. Hallinnonalakohtaisten ilmastopoliittisten ohjelmien yhteensovittamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Valiokunta painottaa myös alueellisen tarkastelun merkitystä. Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2007) vaikutusten arvioinnin mukaan seudun liikennesuorite kasvaa vuoteen 2030 mennessä 40 prosenttia ja kasvihuonekaasupäästöt kasvavat 20 prosenttia ilman uusia tehokkaita ohjauskeinoja ja toimenpiteitä.

Valiokunta toistaa liikennepoliittisesta selonteosta (VNS 3/2008 vp) antamassaan mietinnössä (LiVM 9/2008) lausumansa, että ilmastonmuutoksen mittavan haasteen ohella liikennepoliittikan linjauksissa on jatkossa voitava käsitellä myös liikenteen haitallisia terveysvaikutuksia, kuten pienhiukkaspäästöjä, melua ja tärinää sekä liikennehankkeiden vaikutuksia luonnonvarojen kulutukseen. Laaja merellinen öljyonnettomuus erityisesti Suomenlahdella on esimerkki merkittävistä liikenteestä johtuvasta ympäristöriskistä, jollaisen ehkäisemiseen ja torjuntaan tulisi kiinnittää huomiota.

### **Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen**

Maassamme on muuhun Eurooppaan verrattuna poikkeuksellisen hajanainen yhdyskuntarakente, mikä lisää väistämättä liikkumisen tarvetta. Liikennepoliittisesta selonteosta antamassaan mietinnössä valiokunta on todennut, että yksi tärkeimmistä pitkän tähtäimen ilmastonmuutoksen hillinnän keinoista on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja siihen liittyvät liikennetarkeat. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen voi edistää erityisesti kaupunkiseuduilla liikennemäärien ja henkilöautoriippuvuuden vähentämistä ja painopisteen siirtymistä vähemmän ympäristöä kuormittaviin liikennemuotoihin.

Liikenteen aiheuttamien ympäristövaikutusten kannalta keskeisessä roolissa on liikenteen ja maankäytön suunnittelun välinen yhteistyö. Valiokunnan näkemyksen mukaan maankäytön ja liikennejärjestelmän keskinäistä yhteyttä on vahvistettava voimakkaasti ja kehitettävä pitkäjänteisenä ja yhtenäisenä kokonaisuutena.

Alueidenkäytön suunnittelussa ja ohjauksessa on löydettävä riittävät ohjaukeinat yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi. Tämä koskee erityisesti väkirikasta pääkaupunkiseutua, mutta myös muita suuria kaupunkikeskuksia. Alueidenkäytön ohjauksen tehostamisen lisäksi toimet yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi ja liikennetarpeiden vähentämiseksi liittyvät kuntien maankäytön suunnitteluun ja valtion investointien suuntaamiseen. Kuntien välisen yhteistyön tehostaminen maankäytön ja kaavoituksen suunnittelussa on ensiarvoisen tärkeää myös muualla kuin pääkaupunkiseudulla. Alueellisten erityispiirteiden ja liikkumista koskevien erilaisten tarpeiden vuoksi kuntien tulisi arvioida tarve laatia seudullisia ilmastostrategioita, joissa otettaisiin huomioon myös maankäyttöön ja liikennesuunnitteluun liittyvät kysymykset.

Alueidenkäytön suunnittelussa on tärkeää, että rakentaminen sijoitetaan ensisijaisesti joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen, palvelualueelle. Liikennejärjestelmien suunnittelussa kuntien toimiva yhteistyö seudullisesti ja valtion kanssa on tärkeää. Valtion on omalta osaltaan suunnattava investointeja yhdyskuntarakennetta eheyttäviin joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen, sekä kevyttä liikennettä tukeviin hankkeisiin. Valtion ja kuntien suunnittelu-yhteistyötä tulee tehostaa erityisesti suurten kaupunkiseutujen uusien toimintojen kaavoituksen ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien osalta. Etenkin taajamien kevyen liikenteen verkostojen rakentaminen ja kestävien joukkoliikennetarkeatujen aikaansaaminen ovat tavoitteita, joiden saavuttamiseksi valtion ja kuntien sekä kuntien keskinäistä yhteistyötä tulee lisätä. Yhdyskuntarakenteen eheyttämisessä voidaan onnistua vain, jos tavoite priorisoidaan sekä maankäytössä että liikenteen suunnittelussa.

Valiokunnan näkemyksen mukaan maankäytön ja liikenteen seudullista ja valtakunnallista suunnittelua ja niihin liittyviä ohjaukeinelmia on kehitettävä määrätietoisesti, jotta yhdyskuntarakente eheytyy ja liikkumisen tarve vähennee. Kevyen liikenteen tarpeet on otettava huomioon maankäytössä, kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa ja kevyen liikenteen väylien rahoitus on turvattava.

Valiokunnan näkemyksen mukaan maankäytön ja liikenteen seudullista ja valtakunnallista suunnittelua ja niihin liittyviä ohjaukeinelmia on kehitettävä määrätietoisesti, jotta yhdyskuntarakente eheytyy ja liikkumisen tarve vähennee. Kevyen liikenteen tarpeet on otettava huomioon maankäytössä, kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa ja kevyen liikenteen väylien rahoitus on turvattava.

### **Liikennejärjestelmän toimivuus päästöjen vähentäjänä**

Pitkän aikavälin strategiatyössä kestävä kehityksen suuntaan edettäessä tulee pyrkiä huomioimaan liikennejärjestelmän kokonaisuus ja kaikki vaihtoehtoiset liikenne- ja kuljetusmuodot tasapuolisesti. Eri kuljetusmuotojen valinnassa tulee arvioida, miten käytetty kuljetus-

muoto vaikuttaa liikenteen ympäristövaikutuksiin ja energian käyttöön pitkällä aikavälillä, miten se vaikuttaa yhdyskuntarakenteeseen sekä mitkä ovat vaikutukset liikkumis- ja kuljetustarpeeseen tai kokonaisliikenteen määrään. Erityisesti tulee täsmentää tutkimustietoa eri liikenne- muotojen ja myös väylähankkeiden energiankulutuksesta ja päästöjen muodostumisesta, järjestettävä systemaattinen seuranta merkittävässä energiankulutus- ja päästökohdeissa ja panostettava avainhenkilöstön koulutukseen kaikilla tasoilla. Valiokunta korostaa kuitenkin myös, että jatkossa on tunnistettava ilmastonmuutoksesta liikennesektoriin kohdistuvat vaikutukset ja arvioitava tarvittavat toimenpiteet muutokseen sopeutumiseksi ja eri liikennejärjestelmien toimivuuden turvaamiseksi.

Valiokunta toteaa, että sujuva liikennöinti vähentää jo itsessään päästöjä. Tämän vuoksi on ympäristöllisestikin järkevää parantaa liikenneväylien välityskykyä ja liikennejärjestelmän yleistä toimivuutta, poistaa liikenteellisiä pullokauloja ja estää työmatkaliikenteen ruuhkautumista kaupunkiseuduilla. Liikennepoliittisessa selonteossa ja valiokunnan siitä antamassa mietinnössä mainitut liikenneväylien kehittämis- ja kunnossapitohankkeet vaikuttavat osaltaan kaikki liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen ja siten myös vähentävät liikenteen päästöjä. Valiokunta painottaa erityisesti liikenteen pääväylien toimivuutta ja liikennepoliittisessa selonteossakin esitettyä painotusta raide- liikenteen kehittämiseen kustannustehokkaana ja ympäristöystävällisenä kuljetusmuotona.

*Logistiikan merkitys.* Valiokunta korostaa, että maamme maantieteellinen sijainti EU:n reuna- alueella, muuhun Eurooppaan verrattuna pitkät maan sisäiset kuljetusmatkat ja laaja harvaan asuttu maaseutu asettavat sekä ihmisten että tavaroiden liikkumiselle erityiset tarpeet ja vaatimukset. Nämä alueiden tasavertaiseen kehittämiseen ja kansantalouden kehitykseen kokonaisuudessaankin vaikuttavat erityistarpeet on otettava huomioon, kun pyrimme omalta osaltamme vastaamaan ilmastonmuutoksen aiheuttamiin haasteisiin.

Elinkeinoelämän logistiset kustannukset on pystyttävä pitämään kilpailukykyisinä suhteessa keskeisiin kilpailijamaihimme. Logistiikkakustannusten hallinnan ja logistisen osaamisen merkitys kilpailukykytekijänä on kasvussa. Teollisuutemme rakenteen ja pitkien etäisyyksien vuoksi Suomessa kertyy paljon tonn kilometrejä suhteessa bruttokansantuotteeseen keskeisiin kilpailijamaihin verrattuna. Harkittaessa ilmastonsuojelun kannalta merkittäviä liikkumisen ja liikenteen taloudellisia ohjauskeinoja on muistettava kasvavien kuljetuskustannusten merkitys maamme kilpailukyvyille ulkomaankaupassa.

Kuljetusten sujuvuus ja tehokkaat liikennehyteydet vaikuttavat sekä yritysten sijoittumiseen maan eri alueille että niiden kilpailukykyiseen ja kannattavaan toimintaan. Valtaosa kotimaan tavarankuljetuksista on eri puolilla maata sijaitsevien teollisuuslaitosten ja kaupan kuljetuksia. Toimivilla ja tehokkailla liikennejärjestelmillä on siten oleellinen merkitys alueiden kehittymisen ja hyvinvoinnin jakautumisen kannalta.

Talouselämän kehittyminen tuo myös jatkuvasti mukanaan uusia logistisia vaatimuksia. Pohjois-Suomeen avautuvat kaivoshankkeet asettavat maamme keskeiset tavarankuljetusväylät koetukselle sekä välityskyvyn että painonkestävyyden osalta. Matkailuelinkeinon kasvu edellyttää myös sitä tukevaa toimivaa liikennejärjestelmää. Kotimaisten puunkuljetusten suuret kasvuodotukset voivat tulevaisuudessa toteutua, samoin kuin suunnitelmat uusiutuvien puupohjaisten polttoainevaihtoehtojen kasvavasta käytöstä ja kuljetustarpeesta. Näiden elintärkeiden kuljetusten turvaaminen edellyttää kykyä tarvittaessa nopeastikin panostaa teiden ja ratojen kehittämiseen ja kunnossapitoon liikennemäärien kasvun edellyttämällä tavalla.

Muun muassa palkkauskustannusten nousun ja polttoainekustannusten jyrkkien hinnanvaihteluiden takia logistiikan kustannusten vaihtelut ovat pitkällä aikavälillä selvästi heikentäneet alan kannattavuutta, mikä korostaa entisestään logistisen täsmällisyyden ja varmuuden merkitystä tavaratoimituksissa. Valiokunnan mielestä elinkeinoelämän on voitava kaikissa tilanteissa

luottaa väylästön toimivuuteen ja aikataulujen pitävyyteen suunnitellessaan omia investointejaan. Pääväylien liikenteen sujuvuus myös ruuhka-aikoina vähentää yrityselämän logistisia kustannuksia ja ympäristön kuormitusta pakokaasupäästöjen muodossa.

*Raideliikenne ja radanpito.* Juna on sekä henkilö- että tavaraliikenteessä energiatehokas kulkuväline. Junaliikenteen osuus liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on noin 1 prosentti. Liikenteen energiankulutuksesta rautatieliikenteen osuus on noin 2 prosenttia. Rautatieliikenteen osuus kotimaan henkilöliikenteen suoritteesta on 5 prosenttia, mikä on eurooppalaisittain melko alhainen. Rautateiden kuljetusosuus kotimaan tavaraliikenteen tonnakilometreistä sen sijaan on eurooppalaisittain melko korkea, 26 prosenttia.

Suomen liikennejärjestelmässä rautatieliikenteellä on keskeinen asema pitkien matkojen ja raskaiden perusteollisuuden kuljetusten osalta. Tavaraliikenteen päästöt ovat noin kolmannes liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä. Tavaraliikenteen päästöjen vähentämisessä on kysymys liikennemuotojen työjaon kehittämisestä, logistiikan ja kuljetusketjujen tehostamisesta, kuormausasteen nostosta sekä terminaalien kehittämisestä. Esimerkiksi kuormausaste vaikuttaa merkittävästi energiatehokkuuteen.

Ympäristönäkökulma ja valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet lisäävät tarvetta kehittää raideliikenteen osuutta liikennejärjestelmässä. Erityisesti pääkaupunkiseudulla ja suurissa kaupungeissa, kuten Tampereella, Turussa ja Oulussa, on pyrittävä lisäämään raideliikennettä mm. maankäytön ja liikenteen vuorovaikutusta parantamalla, jolloin maankäytön kautta saadaan raideliikenteen hyödyt tehokkaammin käyttöön. Lisäksi toimet palvelutason nostamiseksi, hinnoittelun kehittämiseksi ja liityntäpysäköinnin edistämiseksi tukevat raideliikenteen kilpailukykyä. Tavaraliikenteessä uudet kaivos-hankkeet ja yhteistyö naapurimaiden kanssa luovat uusia edellytyksiä kehittää raideliikennettä. Toisaalta raideliikenteen kapasiteettiongelmat jarruttavat raideliikenteen lisäämistä.

Rataverkon ylläpitäminen tehokkaana ja kilpailukykyisenä edellyttää sen rahoituksen riittävää turvaamista. Perusradanpidossa joudutaan keskittymään koko rataverkon pitämiseen liikennöitävässä kunnossa, ja palvelutasoa parantavat hankkeet jäävät toteutumatta. Valiokunta kantaakin huolta nimenomaan rataverkon kilpailukykyä, turvallisuudesta ja palvelutasosta kokonaisuutena. Valiokunta korostaa, että raideliikenteen kehittämiseen raskaan liikenteen runkoverkkona ja henkilöliikenteessä tulee sekä liikenne- että ympäristöpoliittisista syistä panostaa voimakkaasti lähitulevaisuudessa.

*Meriliikenne.* Suomen ulkomaankauppa on riippuvainen ympäri vuoden toimivista merikuljetuksista. Viennistä 90 prosenttia ja tuonnista 70 prosenttia hoidetaan meritse. Merikuljetusten määrä on kasvanut jatkuvasti. Suomen meriklusterissa, jonka muodostavat meriteollisuuteen, merenkulkuun ja satamatoimintoihin liittyvät toimialat, on noin 2 900 yritystä kunnalliset satamat mukaan lukien.

Meriliikenteen kansainvälisen luonteen vuoksi kansainvälisellä yhteistyöllä ja meriliikenteen päästövähennyksistä sopimisella on keskeinen merkitys. Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on käynnistänyt keväällä 2008 työn merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistoimien suunnittelemiseksi. Työn kuluessa on ollut esillä kaksi päävaihtoehtoa, joko kansainvälisen rahaston perustaminen vähentämään projektivetoisesti kasvihuonekaasupäästöjä kehitysmaissa tai siirtyminen päästökauppaan. Tarkoituksena on, että IMO voisi esittää Kööpenhaminan ilmastokonferenssille keinot siihen, miten merenkulku osallistuisi kasvihuonekaasupäästöjen rajoittamiseen.

IMO:ssa on mm. pyritty kehittämään teknisiä ratkaisuja, taloudellisia ohjauskeinoja ja ns. parhaita käytäntöjä merenkulun päästöjen vähentämiseksi. Valiokunnan mielestä on tärkeää, että sekä tähän että Euroopan unionin yhteydessä tehtävään meriliikenteen päästöjä koskevaan työhön osallistutaan aktiivisesti myös jatkossa ja tuodaan valmistelussa esille Suomen erityispiir-

teet erityisesti talviolosuhteiden asettamien vaatimusten osalta.

*Sisävesiväylät.* Valiokunnan näkemyksen mukaan vesiliikennettä ja sen mukanaan tuomien mahdollisuuksien hyödyntämistä ei ole tuotu strategiassa riittävästi esille. Vaikka Suomella on Euroopan unionin toiseksi laajimmat sisävesiväylät, niiden hyötykäyttö on jätetty strategiassa ja laajemmin liikenne- ja ympäristöpoliittisessa keskustelussa lähes huomiotta.

Asiantuntijakuulemisissa on korostettu sisävesiliikenteen tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksia. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan sisävesiliikenne on moneen muuhun liikennemuotoon verrattuna energiatehokas, taloudellinen ja ympäristöystävällinen kuljetusmuoto. Lisäksi asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille malleja, joissa sisävesikuljetukset sekä maantien ja rautatiekuljetukset olisi mahdollista kytkeä kokonaisuudeksi, jossa kaikki kuljetusjärjestelmät saataisiin toimimaan yhdessä toisiaan tukien ja teollisuuden ja energiahuollon kilpailukykyä kasvattaen.

Selonteossa on käsitelty laajasti kotimaisen bioenergian käytön lisäämistä. Strategiassa asetettujen tavoitteiden saavuttaminen erityisesti metsäenergian hyötykäytön osalta tulee vuoteen 2020 mennessä asettamaan haasteita puun ympäristöystävälliselle kuljettamiselle. Tämä vaatii käytettävissä olevien eri kuljetusjärjestelmien hyödyntämistä niille parhaiten sopivilla matkoilla ja maantieteellisillä alueilla. Valiokunnan saaman tiedon mukaan erityisesti puun- ja puupohjaisen biomassan kuljetukset voivat merkittävästi lisääntyä sisävesillä.

Valiokunnan mielestä sisävesikuljetusten ja sisävesireittien kehittämiseen on panostettava huomattavasti nykyistä voimakkaammin ja muun ohella selvitettävä talviolosuhteiden sisävesikuljetuksille asettamat vaatimukset ja uusien sisävesikanavien toteuttamismahdollisuudet. Valiokunta painottaa sisävesiväylien kehittämistä tulevaisuudessa ja niiden tarjoamien kuljetusmahdollisuuksien selvästi nykyistä parempaa hyödyntämistä.

*Lentoliikenne.* Kansainvälisen lentoliikenteen päästöt ovat noin 3 prosenttia koko maailman hiilidioksidipäästöistä, ja ne ovat kasvussa. Kansainvälisen lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöt eivät kuulu Kioton pöytäkirjan mukaisiin kansallisiin päästövähennyskiintiöihin, mutta EU:n lentoliikenteen päästökauppa alkaa vuonna 2012 kaikilla sekä EU:n sisäisillä että EU:n ja kolmansien maiden välisillä lennoilla.

Suomessa kattavat ja toimivat kansainväliset lentoyhteydet ovat kriittinen kilpailutekijä vientiin panostaville yrityksille ja matkailuelinkeinolle ja edesauttavat alueiden tasavertaista kehittymistä. Maamme pitkien sisäisten etäisyyksien vuoksi valtio turvaa ostoilla lentoliikennettä yhteysväleillä, joille ei synny lipputuloilla rahoitettavaa joukkoliikennetarjontaa. Edellytyksenä on, että matka-aika Helsingistä nopeaa junaliikennettä käyttäen ylittää kolme tuntia. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa lentoliikennettä osana valtakunnallista kattavaa liikennejärjestelmää ja maamme nykyisen laajuisen lentoasemaverkoston suurta aluepoliittista merkitystä.

### Joukkoliikenne

Valiokunta yhtyy strategiassa todettuun, että joukkoliikenteen edistämistoimet ovat välttämättömiä, jotta henkilöauton käytöllä olisi kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Joukkoliikenteen kehittämistoimilla ja tuilla voidaan joukkoliikenteen palvelutasoa parantaa ja hintatasoa alentaa ja siten lisätä joukkoliikenteen käyttöä.

Joukkoliikenteen osuus kotimaisesta henkilöliikennesuoritteesta on noin 15 prosenttia, ja sen osuus on vuosi vuodelta laskenut, samalla kun henkilöautoliikenne on lisännyt osuuttaan. Linja-autoliikenteen henkilökilometrit ovat vähentyneet, mutta juna- ja lentoliikenne ovat hieman parantaneet asemiaan. Henkilöliikenteen kasvu koostuu lähes yksinomaan henkilöautoilun lisääntymisestä. Tämä tarkoittaa sitä, että joukkoliikenteen kehittämiseen ja tukemiseen on löydettävä nykyistä selvästi tehokkaammat keinot.

Joukkoliikenteen ja yksityisautoilun väliseen kilpailutilanteeseen vaikuttavat monet tekijät,

kuten yhdyskuntarakenne, ihmisten arvostukset ja mieltymykset, vaihtoehtoisten kulkutapojen kustannukset ja saatavuus, julkisen liikenteen tuet sekä liikenteen verot ja maksut. Maankäyttöä on kehitettävä joukkoliikennettä tukevaksi, ja jos riittävät joukkoliikennepalvelut eivät synny markkinaehtoisesti, peruspalvelutaso on turvattava palveluostoin. Sekä kaupungeissa että haja-asutusalueilla julkisen liikenteen palvelut on suunniteltava laajempina kokonaisuuksina. Erityisesti raideliikenteeseen nojautuvat joukkoliikennematkat edellyttävät vähintään seutukuntaakohtaista suunnittelua ja päätöksentekoa. Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan parantaa myös älykkään liikenteen tieto- ja viestintäteknikan keinoin.

Suurten kaupunkien joukkoliikennettä on tuettu vuoden 2009 alusta valtion toimesta. Tätä kautta on mahdollista vaikuttaa suoraan matkustamisen hintaan. Joukkoliikenteelle varatut määrärahat ovat kuitenkin tarpeeseen nähden riittämättömät, jos vakavasti tähdätään joukkoliikenteen osuuden merkittävään nostamiseen. Joukkoliikenteen polttoaineveron ja matkalippujen hinnassa olevan arvonlisäveron laskemisella voidaan vaikuttaa joukkoliikenteen kilpailukykyyn suhteessa muihin liikennemuotoihin. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa matkan hinnan lisäksi liikennepalvelujen tarjonnan ja liikenteen sujuvuuden merkitystä matkustajan päivittäisissä liikennemuotojen valinnoissa. Joukkoliikenteen yhtenäisellä lippukäytännöllä ja joustavalla hinnoittelulla (opiskelijaliput, perheliput, yksittäislippujen hinnoittelu) voidaan lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta myös muiden kuin päivittäisliikkujien parissa. Erityisen tärkeää on tarjota lippu- ja vaihtomahdollisuuksia eri liikennevälineiden käyttäjille, jotka eivät voi liikennetarpeensa puolesta kokonaan luopua henkilöauton käytöstä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa joukkoliikenteen laatutason nostamista eli vuorojen tiheyttä, aikataulujen luotettavuutta sekä matkan sujuvuutta ja liikennevälineiden ja asemien mukavuutta ja turvallisuutta. Aikataulujen luotettavuus koskee erityisesti raideliikennettä, jossa kuljetettavien määrä yksikköä kohden on

suuri ja yhden junan myöhästyminen kertaantuu koko liikennevirtaan vaikuttavasti. Joukkoliikenteen käytön mahdollista kasvua on kyettävä ennakoimaan henkilökunnan ja kaluston riittävyydellä myös työmatkaliikenteestä johtuvina ruuhka-aikoina.

Valiokunta painottaa erityisesti, että kaupunkien sisäinen ja seudullinen liikenne, kuntien sisäinen ja kuntakeskusten välinen liikenne sekä pikavuorot muodostavat toimivan valtakunnallisen bussiliikenneverkoston, jonka toimintakyvystä on kokonaisuudessaan huolehdittava. Väestön ikääntyessä ja työikäisen väestönosan muuttaessa työn perässä suurempiin kuntakeskuksiin ja kaupunkiin haja-asutusalueiden vanhempi väestö saattaa jäädä vaille tasavertaisia liikkumismahdollisuuksia, ellei tähän kiinnitetä erityistä huomiota. Mikäli joukkoliikennettä ei saada tuettunakaan riittävän kattavasti turvattua haja-asutusalueille, tulee kehittää edelleen myös muita vaihtoehtoja, kuten kutsuliikenteen käyttömahdollisuuksia. Haja-asutusalueilla on vaikeaa tarjota kohtuullisia, asiointiyhteydet turvaavia julkisen liikenteen palveluita, etenkin jos tulevilla joukkoliikennematkoilla mahdollisesti vielä ennestään vaikeutetaan mm. polttoainekustannusten nousun kanssa painiskelevien liikennöitsijöiden asemaa.

### Uusi teknologia

Ajoneuvoteknologia on strategian mukaan pitkällä aikavälillä tärkein ja vaikuttavin keino liikenteen energiankulutuksen ja päästöjen vähentämisessä. EU on asettamassa uusille henkilöautoille CO<sub>2</sub>-päästönormia vuodesta 2012 alkaen (130 g/km eli noin 5–5,5 l/100 km). Vuodelle 2020 EU:n tavoitteeksi on kaavailtu 100 g/km. Suomessa autokannan uudistuminen kestää 15–20 vuotta. Ajoneuvoteknologian tuomat hyödyt on tarkoitus ottaa mahdollisimman laajasti käyttöön vaikuttamalla henkilöautovalintaan ja henkilöauton käyttötapaan auto- ja ajoneuvoveroituksella sekä voimakkaalla panostuksella informaatioon.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa selkeää ekologisen autoilun kehittämisen näkökul-

maa. Vuoden 2008 alusta toteutettu autoverojärjestelmän muutos on esimerkki ympäristöön, erityisesti ilmastoon, positiivisesti ja välittömästi vaikuttaneesta veroratkaisusta. Muutoksen taustana oli maamme länsieurooppalaisittain arvioituna vanhin ajoneuvokanta, jonka romutusikä oli selkeästi yli 18 vuotta. Suomessa auto- ja ajoneuvoverotus muutettiin vuoden 2008 alusta CO<sub>2</sub>-perusteiseksi, ja ajoneuvoveron muutos tulee voimaan vuonna 2010. Vuoden 2008 alkupuoliskolla myytyjen uusien henkilöautojen CO<sub>2</sub>-päästöt olivat noin 8 prosenttia alhaisemmat kuin vuonna 2007 vastaavana aikana. Valiokunta pitää uudistuksesta tähän asti saatuja tuloksia hyvänä alkuna ajoneuvokannan kokonaisuutokselle ympäristöystävällisemmän teknologian suuntaan. Ne osoittavat, että verojärjestelmän muutoksilla voidaan konkreettisesti vaikuttaa tavoitteellisella tavalla ajoneuvojen hankintaa koskeviin päätöksiin.

Valiokunta toistaa liikennepoliittisen selonteon mietinnössä esittämänsä ajatuksen, että autoverotuksen kehittämisen tavoitteet ja suuntaaviivat tulisi julkistaa useampivuotisena ohjelmalla. Tämän keskeisenä tavoitteena olisi maamme vanhan ajoneuvokannan mahdollisimman pikainen uusiminen ympäristönäkökohdat huomioon ottaen. Verouudistuksen tulee koskea sekä auton hankintaan kohdistuvaa autoveroa että auton käytöstä perittävää vuotuista ajoneuvoveroa. Dieselautoilta perittävän erillisen käyttövoimaveron poistamisen vaikutusta tulee selvittää samoin kuin kaasu-, hybridi- ja sähköautojen verokohtelua. Myös polttoaineverotuksen porrastusta päästöjen mukaan tulee selvittää.

Valiokunta korostaa sähköautojen käyttöönottoa hyvänä ratkaisuna erityisesti kaupunkiympäristössä, jossa päästövähennyksillä on selkeä vaikutus paikalliseen ilmanlaatuun. Asiantuntijakuulemisen yhteydessä valiokunta on saanut osin ristiriitaista informaatiota sähköautojen kehityksen nykytilasta ja sähköautojen määrän nopeasta kasvumahdollisuudesta. Auton myyntihintaan ja suorituskykyyn vaikuttaa hyvin suuresti määrin sähkön varastointiin liittyvä akkuteknologia, jonka kehitysaste ja -nopeus ovat avainasemassa, kun tavoitellaan sähköautojen

yleistymistä. Julkisuudessa on arvioitu, että akkuteknologia ja erityisesti litiumparistot tulevat lähivuosina kehittymään nanoteknologian avulla merkittävästi. Sähköautojen yleistymisen edellytyksenä on myös toimiva käyttövoiman jakeluverkko. Erityisesti sähköauton osalta on varmistettava, että voimassa olevat veroratkaisut eivät jatkossa muodosta esteitä sähköautojen käyttöönotolle. Valiokunta viittaa tältä osin myös työ- ja elinkeinoministeriössä 11.2.2009 asetettuun työryhmään, jonka tehtävänä on selvittää kesäkuun 2009 loppuun mennessä sähköajoneuvojen käyttöön liittyviä kehitysnäkymiä, niiden vaikutuksia, liiketoimintamahdollisuuksia sekä alan tutkimus- ja kehitystoiminnan tarpeita.

Myös bio- ja maakaasun käyttömahdollisuuksia liikenteessä tulee kansainvälisten esimerkkien mukaisesti edistää. Bio- ja maakaasuautoissa käytettävä teknologia on jo pääosin olemassa, mutta maasta puuttuu toimiva kaasun keräys- ja jakeluverkko, joka kannustaisi kaasuautojen hankintaan.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kannattaa strategiassa esitettyjä näkemyksiä kokonaisympäristövaikutuksiltaan kestävä kehityksen kriteerit täyttävien biopolttoaineiden käytön edistämiseksi. Liikenteen biopolttoaineiden käyttöä toteutetaan strategian mukaan jakeluvervoitella. Nykyiseen jakeluvervoitelainsäädäntöön tehdään tarvittavat muutokset. Liikenteen biopolttoaineiden edistämiseksi rajoituksena on, että vain valmisteilla olevat kestävyyskriteerit täyttävät polttoaineet voidaan jatkossa ottaa huomioon uusiutuvan energian osuuteen. Ympäristöllisen kestävyuden ohella keskusteltavana ovat sosiaalisen kestävyuden kriteerit. Biopolttoaineiden käyttöä ohjataan verotuksellisin keinoin parhaisiin vaihtoehtoihin, kuten toisen sukupolven biopolttoaineisiin. Valiokunta kiinnittää erityisesti huomiota biopolttoaineiden käyttömahdollisuuksiin joukkoliikenteessä.

Valiokunta on lausunnossaan uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi koskeneesta ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (LiVL 7/2008 vp — U 7/2008 vp) todennut, että kestä-



vän kehityksen kriteerejä määriteltäessä on pyrittävä mahdollisimman selkeään ja helposti todennettavaan kokonaisuuteen. Niiden tulee kannustaa tuotekehitykseen ja investointeihin Suomessa ja muualla EU:ssa ja asettaa kriteeristön täyttävät polttoaineet kilpailullisesti yhtäläiseen asemaan.

Valiokunta korostaa myös vanhojen käytöstä poistuvien ajoneuvojen romuttamista asiaan kuuluvalla tavalla. Valiokunnan saaman käsityksen mukaan osa ajoneuvoista jää edelleen asianmukaisen romutuksen ja kierrätyksen ulkopuolelle ja kannustaa sen vuoksi romuautojen kierrätyksen tehostamiseen mm. romutuskorvauksella.

### **Asennekasvatus ja koulutus**

Liikenne- ja viestintävaliokunta painottaa kokonaisvaltaista ihmisten liikkumisen ohjausta ja valistusta. Kansalaisille tulee antaa puolueetonta ja laadukasta informaatiota ilmastoystävällisen liikkumisen merkityksestä ja siihen liittyvistä vaihtoehdoista ja valinnan mahdollisuuksista. Erityisesti tulee korostaa eri toimintavaihtoehtojen taloudellisten vaikutusten selkeää tutkimista sekä kattavaa ja pitkäkestoista tiedottamista.

Tavoitteena tulee olla ohjauskeinojen monipuolinen käyttö. Koulutus, neuvonta ja viestintä tulee sisällyttää kiinteäksi osaksi muiden ohjauskeinojen täytäntöönpanoa. Taloudellinen ja viestinnällinen ohjaus tulee yhdistää tavalla, jolla ohjauskeinojen vaikuttavuus ja kustannustehokkuus saadaan mahdollisimman hyväksi. Median ja kaupan rooli on kuluttajien tavoittamisessa keskeistä. Tärkeää on varmistaa kuluttajaviestinnän riittävät resurssit ja vastuuttaa asia valtionhallinnossa nimetyille organisaatioille.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa erityisesti pitkäkestoista turvallisen ja taloudellisen ajotavan koulutuskampanjaa. Esimerkiksi taloudellisen ajotavan opettaminen voi vähentää autoilijan polttoaineenkulutusta noin kymmenellä prosentilla aiemmasta.

Toinen nopeasti toteutettavissa oleva toimenpide on autojen energiamerkinän kehittäminen selkeään ja informatiiviseen suuntaan sekä tä-

hän liittyen kampanja merkinnän käyttöönoton tukemiseksi ja merkinnästä järjestettävä koulutus autokauppiaille. Tällä kiinnitetään auton ostajan huomiota oman valinnan tärkeyteen auton hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Myös autoveron muutos edellyttää omalta osaltaan ostajalle tarjottavaa puolueetonta tietoa.

Kolmas toimenpide on kestäväan liikkumiseen kannustaminen ohjaamalla kysyntää vähemmän päästöjä aiheuttaviin liikkumismuotoihin. Asiantuntijakuulemisessa on keskeisenä keinona tuotu esiin valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen perustaminen edesauttaamaan hyvien ratkaisujen käyttöönottoa viestinnän ja koulutuksen avulla. Jotta liikenteen kasvihuonekaasupäästöt saataisiin laskemaan, pitää ihmisiä motivoida liikkumaan kestävästi ja kehittää mahdollisimman helppokäyttöisiä palvelupaketteja liikkumisen eri tarpeisiin. Tämä edellyttää myös toimivia ja houkuttelevia eri liikkumismuotojen yhdistelymahdollisuuksia erityisesti suurimpien kaupunkien läheisyydessä.

### **Sähköinen viestintä**

Tietoliikenne- ja tietotekniikka-alan oma energiankulutus on kasvanut viime vuosina johtuen muun muassa elektronisten laitteiden määrän kasvusta, informaatioteknologian hyödyntämisen lisääntymisestä ja sähköisen viestinnän määrän huomattavasta kasvusta. Tästä syystä on tärkeää, että ala pyrkii vaikuttamaan sen omiin ympäristövaikutuksiin. Ennen kaikkea tulee kuitenkin yleisesti pyrkiä etsimään aktiivisesti keinoja hyödyntää sähköistä viestintää ja tietotekniikkaa muiden alojen energiatehokkuuden parantamisessa ja ympäristövaikutusten vähentämisessä. Perinteisten hyödykkeiden sähköistäminen, etätyöratkaisut ja sähköinen asiointi voivat vähentää liikkumisen tarvetta, ja tietotekniikan mahdollistaman älyn lisääminen tuotantoprosesseihin ja liikennejärjestelmiin tekee mahdolliseksi ympäristövaikutusten vähentämisen eri yhteiskunnan osa-alueilla. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta on mahdollista edistää esimerkiksi tarjoamalla asiakkaiden käyttöön langattomia

laajakaistayhteyksiä tai järjestelmiä matkan sähköiseen maksamiseen. Myös niin sanotun älykään liikenteen ratkaisuille on jatkossa arvioitu olevan merkittäviä vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen ja eri liikennejärjestelmien toimivuuteen, ja siten niiden on arvioitu myös vähentävän liikenteen ympäristöhaittoja.

Sähköisen viestinnän, tietoliikenteen ja tietotekniikan hyödyntäminen eri yhteiskunnan sektoreilla voi vähentää selkeästi yhteiskunnan kokonaisenergiankulutusta ja parantaa energiatehokkuutta. Tästä syystä tietoyhteiskuntakehityksen tukeminen ja tietoyhteiskunnan palvelujen käytön edistäminen myös jatkossa on erittäin tärkeää.

Sähköisen viestinnän ja tietotekniikan mahdollistamien positiivisten ympäristövaikutusten hyödyntäminen edellyttää nykyisten teknologioiden ympäristöystävällisten käyttötapojen omaksumista, niitä koskevaa tietoisuutta ja uusien teknologioiden ja palvelujen kehittämistä. Valiokunnan näkemyksen mukaan tämä vaatii tiivistä yhteistyötä eri alojen asiantuntijoiden ja alan tutkimuksen sekä yritysten, viranomaisten ja eri kehittämishankkeiden välillä.

### **Lausunto**

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

*että talousvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja*

*että selonteon johdosta hyväksytään seuraavat kannanotot:*

*1. Liikennesektorin ympäristötavoitteiden saavuttaminen edellyttää liikennesektorin ympäristövaikutuksiin vaikuttavasta toiminnasta ja tätä koskevasta päätöksenteosta vastuussa olevien tahojen määrätietoista yhteistyötä. Tavoiteltu kokonaisvaikutus saadaan aikaan vain laajaa keinovalikoimaa käyttäen. Jatkossa on myös varauduttava päästökaupan laajempaan käyttöön liikennesektorilla.*

### **Nopeat toimet**

*2. Uuden ajoneuvoteknologian sekä kokonaisympäristö- ja sosiaalisilta vaikutuksiltaan kestävän kehityksen kriteerit täyttävien biopolttoaineiden kehittämistä ja käyttöönottoa tulee pyrkiä edistämään kaikin käytettävissä olevin, erityisesti verotuksellisin, ohjauskeinoin.*

*3. Lyhyen aikavälin vaikutusten aikaansaamiseksi tarvitaan kokonaisvaltaista ihmisten liikkumisen ohjausta ja valistusta. Koulutus, neuvonta ja viestintä tulee sisällyttää kiinteäksi osaksi muiden ohjauskeinojen täytäntöönpanoa.*

*4. Joukkoliikenteen toimivuuteen, liikenteen pääväylien välityskykyyn sekä erityisesti raideliikenteen ja sisävesiliikenteen kehittämiseen kustannustehokkaina ja ympäristöystävällisinä kuljetusmuotoina tulee panostaa voimakkaasti.*

### **Pitkän tähtäimen toimet**

*5. Maankäytön ja liikenteen seudullista ja valtakunnallista suunnittelua ja niihin liittyviä ohjausmenetelmiä on kehitettävä määrätietoisesti, jotta yhdyskuntarakenne eheytyy, liikkumisen tarve pienenee ja liikenteen päästöt vähenevät. Ympäristöystävällisen kevyen liikenteen tarpeet on otettava huomioon maankäytössä, kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa, ja kevyen liikenteen väylien rahoitus on turvattava.*

*6. Sähköistä viestintää ja tietotekniikkaa tulee pyrkiä hyödyntämään yhteiskunnassa suunnitelmallisesti kokonaisenergiatehokkuuden parantamiseksi ja ympäristövaikutusten vähentämiseksi.*

*7. Ilmastonmuutoksen vaikutukset liikennesektoriin tulee selvittää perusteellisesti ja arvioida tarvittavat toimenpiteet muutokseen sopeutumiseksi ja eri*

*liikennejärjestelmien toimivuuden turvaamiseksi.*

**Seuranta**

8. *Strategian tavoitteiden toteutumista tulee seurata jatkuvasti ja huolehtia sii-*

*tä, että tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättömiä toimenpiteitä voidaan tarvittaessa tarkistaa jo strategian toimeenpanovaiheessa riittävän joustavasti.*

Helsingissä 24 päivänä maaliskuuta 2009

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas  
vpj. Saara Karhu /sd (osittain)  
jäs. Mikko Alatalo /kesk  
Marko Asell /sd  
Leena Harkimo /kok  
Lauri Kähkönen /sd  
Mats Nylund /r  
Pentti Oinonen /ps

Reijo Paajanen /kok  
Markku Pakkanen /kesk  
Lyly Rajala /kok  
Tero Rönni /sd (osittain)  
Johanna Sumuvuori /vihr  
Ilkka Viljanen /kok  
Anne-Mari Virolainen /kok  
vjäs. Sari Palm /kd (osittain).

Valiokunnan sihteerinä ovat toimineet

valiokuntaneuvos Kaj Laine  
eduskuntasihteeri Juha Perttula.