

YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 7/2012 vp

Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä: Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 18 päivänä huhtikuuta 2012 lähettäessään valtioneuvoston selonteon Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä: Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012 (VNS 2/2012 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi liikenne- ja viestintävaliokuntaan samalla määrännyt, että ympäristövaliokunnan on annettava asiasta lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Lolan Eriksson, neuvotteleva virkamies Saara Jääskeläinen ja liikenneneuvos Piia Karjalainen, liikenne- ja viestintäministeriö
- yli-insinööri Kaisa Mäkelä, ympäristöministeriö
- johtava liikenneasiantuntija, yksikön päällikkö Sini Puntanen ja liikenne-ekonomisti Anton Goebel, Liikennevirasto

- erikoistutkija Mika Ristimäki, Suomen ympäristökeskus
- tutkimusprofessori Nils-Olof Nylund ja tutkimusprofessori Ilkka Savolainen, Valtion teknillinen tutkimuskeskus
- tutkimuspäällikkö Hanna Kalenoja, Tampereen teknillinen yliopisto
- kuljetusasiantuntija Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- projektipäällikkö Esa Mannisenmäki, Linja-autoliitto
- korjausneuvonnan päällikkö Tuula Syrjänen, Hengitysliitto ry
- varapuheenjohtaja Otso Kivekäs, Suomen liikenneliitto SuLi ry
- asiantuntija Karoliina Luoto, Suomen Liikunta ja Urheilu SLU ry
- suojeluasiantuntija Hanna Hakko, Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- pääsihteeri Minna Paajanen, Valtion liikunta-neuvosto.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
- Suomen Vesitiehdistys ry.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Kestävä liikennejärjestelmä ja ilmastotavoitteiden toteuttaminen

Valiokunta on tarkastellut liikennepoliittista selontekoa toimialansa mukaisesti ympäristön kannalta. Valiokunta toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Liikenne laajasti ymmärrettynä muodostaa perustan paitsi talouden toimivuudelle myös korkealle elämänlaadulle mahdollistaessaan aktiivisen liikkumisen ja harrastamisen. Valiokunta korostaa, että samanaikaisesti, kun selonteossa lähtökohtana on erityisesti kilpailukyky ja hyvinvointi, on kuitenkin välttämätöntä tarkastella liikennettä myös ympäristötavoitteiden ja ilmastomuutoksen kannalta. Ilmastomuutoksen hillitsemiseksi välttämättömät kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteet tulee ottaa huomioon reunaehtoina liikennejärjestelmän rakenteiden kehittämisessä pitkällä aikavälillä. Tavoitteena tulee olla kestävän kehityksen tavoitteiden mukaisesti toimiva liikennejärjestelmä sekä matkustusvapauden, kilpailukyyn että elämänlaadun ja ympäristön tilan kannalta.

Ilmastomuutos edellyttää yleisellä tasolla resurssitehokkuuden olennaista parantamista päästöjen vähentämiseksi. Resurssitehokkuuden nostaminen on vaativa haaste lähes täysin fossiilisista polttoaineista riippuvaiselle liikenteelle, jonka päästöt ovat kokonaisuutena jatkuvasti kasvaneet. Energiatehokkuuden parantamisella aikaansaadut hyödyt on tähän saakka menetetty liikennesuoritteiden kasvusta aiheutuvan päästöjen lisääntymisen vuoksi. Ilman tehokkaita politiikkatoimia liikenteen kokonaismäärän odotetaan jatkavan kasvuaan taloudellisen kasvun myötä.

Kuten selonteossa todetaan, liikenteen osuus kasvihuonekaasupäästöistä on vajaa viidennes ja liikennesektorin on valmistauduttava vähentämään päästöjään noin 60 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Selonteossa tunnustetaan se, että päästövähennystavoitteiden saavuttaminen on liikennesektorin osalta

haasteellista. Tieliikenteen päästöjen osuus kaikista liikenteen päästöistä on noin 90 %. Lisäksi selonteossa todetaan, että ilman toimenpiteiden vaikuttavuuden oleellista parantumista Suomi ei tule saavuttamaan asetettuja ilmastotavoitteita.

Edellä todettuun viitaten valiokunta kiinnittää liikenne- ja viestintävaliokunnan huomiota siihen, että ilmastomuutoksen hillitsemiseksi tarvittavien päästövähennysten toteuttaminen on edelleen liikennepolitiikan keskeisin haaste. Selonteossa asetettujen tavoitteiden tehokas toteuttaminen ja riittävä rahoitus on välttämätöntä Suomea sitovien ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi pitkällä tähtäimellä. Valiokunta myös yhtyy näkemykseen siitä, että kokonaistavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan monipuolisesti kaikkia esitettyjä keinoja, kuten energiatehokkuuden parantaminen, ajoneuvoteknologian uudistuminen, kulkumuotojakautuman muuttuminen, taloudellinen ohjaus ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotto.

Pitkän tähtäimen tavoitteena onkin oltava liikennejärjestelmän muuttaminen kestäväksi, öljyriippuvuuden vähentäminen, nykyaikaisen infrastruktuurin luominen sekä älykkäiden hallinta- ja tietojärjestelmien käyttöönotto. Huomiota on kiinnitettävä turhien liikennesuoritteiden määrän hillitsemiseen ja kääntämiseen laskuun. Tähän voidaan vaikuttaa ennen kaikkea liikemistarvetta vähentämällä, hyödyntämällä tietojärjestelmiä ja edistämällä digitaalisten palvelujen kehittämistä, yhdyskuntarakenteen suunnittelun keinoin sekä pyrkimällä nostamaan kevyen liikenteen kulkutapaosuutta. Liikennetarvetta voidaan vähentää myös turvaamalla lähipalveluita sekä edistämällä etätyötä ja -asiointia. Jos päivittäispalveluita on kattavasti saatavilla kävelymatkan päässä, vähenee auton käyttötarve. Liikennetarpeen vähentäminen ei merkitse liikkumisen rajoittamista, vaan arjen mahdollistamista lyhyemmillä työ- ja asiointimatkoilla. Pitkän tähtäimen tavoitteiden ohella on välttämätöntä saada aikaan tarvittavia muutoksia myös nopealla aikataululla.

Liikenteen muut ympäristövaikutukset

Liikenne aiheuttaa kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi monia muita haitallisia päästöjä. Näitä ennen kaikkea terveydelle haitallisia päästöjä ovat mm. typen oksidit, rikkidioksidi, hiilimonoksidi, hiilivedyt ja pienhiukkaset. Selonteossa tunnistetaan hyvin se peruslähtökohta, että liikennesuoritteisiin vaikuttamalla voidaan vähentää tehokkaasti myös muiden päästöjen aiheuttamia haittoja sekä melu- ja pohjavesihaittoja.

Valiokunta yhtyy selonteon toteamukseen siitä, että liikenteen ympäristöhaittojen torjuntaan ei ole kohdennettu riittävästi resursseja. Selonteossa todetaan myös, että liikennemäärien vähentäminen pitkällä aikavälillä ilmastomuutoksen torjumiseksi on tärkeää, koska samalla pienenevät myös muut liikenteen ympäristöhaitat. Päästöjen hillitsemisen ohella merkittävimmiksi haasteiksi mainitaan melu, ilmanlaadun heikkeneminen, Itämeren tila, pohjavesien pilaantuminen, luonnonvarojen kestävä käyttö ja jätteen synty sekä luonnon monimuotoisuuden häviäminen. Lisäksi väylät ja muut liikenteen vaatimat rakennelmat vaativat huomattavan määrän tilaa ja vähentävät usein ympäristön viihtyisyyttä.

Suurimmat liikenteen aiheuttamat terveyshaitat liittyvät pienhiukkasiin. Pienhiukkaset heikentävät hengityselimistön sekä sydän- ja verenkiertoelimistön terveyttä, ja niiden aiheuttamat terveyshaitat ovat jopa aiemmin oletettua suuremmat. Uusimpien arvioiden mukaan pienhiukkaset aiheuttavat noin 1 800 ennen aikaista kuolemaa vuosittain ja sen lisäksi runsaasti sairauspoissaoloja. Jokavuotiseen katupölyongelmaan asianmukaisesti puuttumalla voidaan tehokkaasti vähentää aiheutuvia haittoja.

Valiokunta korostaa, että liikenteestä aiheutuva melu aiheuttaa sekä suoria että epäsuoria terveyshaittoja. Varsinkin tieliikenteen aiheuttama meluhaitta lisääntyy liikennesuoritteiden kasvaessa. Selonteossa tulisi esittää konkreettisia tavoitteita ja rahoitusta meluhaittojen vähentämiseksi ja poistamiseksi. Melu heikentää elinympäristön laatua ja viihtyisyyttä ja huonontaa ihmisten terveyttä ja hyvinvointia. Meluntorjunnan asema ympäristönsuojelussa on ollut pit-

kään heikko, eikä meluhaittojen ehkäisemiseen ole kiinnitetty riittävästi huomiota. Liikenne on suurin ympäristömelulle altistumisen lähde, joten meluntorjunta tulisi nostaa yhdeksi keskeiseksi tavoitteeksi.

Myös pohjavesien suojaaminen tieliikenteen haitoilta on tärkeää. Teiden suolaus on yksi pohjavesien laadun vaarantumista tai pilaantumista aiheuttavista riskeistä. Perinteisesti tiet on rakennettu hyvin vettä johtavan maaperän alueille, jotka ovat myös tärkeitä vedenhankinnan kannalta. Noin 70 % suomalaisista saa juomavetensä pohjavedestä. Liukkaudentorjunta-aineiden aiheuttamia haittoja pohjaveden laadulle ovat mm. raskasmetallien liukeneminen, kemikaalijäämät ja orgaanisten aineiden käytöstä aiheutuva veden happikato seurannaisvaikutuksineen (esimerkiksi pohjaveden liukoisen raudan pitoisuuden nousu). Pohjaveden korkea kloridipitoisuus aiheuttaa lisäksi esimerkiksi vesijohtoverkostojen korroosiota. Valiokunta korostaa, että liukkaudentorjuntaan tulee etsiä ratkaisuja, joilla teiden suolauksen pohjavesihaitat voitaisiin minimoida ilman, että liikenneturvallisuus heikkenee. Pilaantuneen pohjaveden puhdistaminen on pilaantumisen ehkäisemistä kalliimpaa.

Selonteon peruslinjauksen mukaan liikenneverkon kehittämisen sijaan painopiste on jatkossa infrastruktuurin ylläpidossa. Valiokunta huomauttaa, että teollisuuden kuljetusten logistiikan muodostama kokonaisuutta on ylipäänsä tarpeen tarkastella myös kuljetusjärjestelmän kestävyyyden kannalta. Noin neljännes liikenteen päästöistä tulee paketti- ja kuorma-autoista. Kuljetusten energiankulutusta voidaan yleensä lähtökohtaisesti vähentää 10–20 prosenttia logistiikkaratkaisuilla. Ominaispäästöt ovat yleensä olennaisesti pienemmät juna- ja laivaliikenteessä. Kuljetusten siirtäminen teiltä raiteille ja vesille on tarkoituksenmukaista erityisesti pitkillä matkoilla ja kuljetettaessa raskaita lasteja. Yhdyskuntataloudellisten ja kestävien raide- ja vesiliikennehankkeiden asemaa tulee tarkastella jatkossa myös ilmastopolitiikan näkökulmasta.

Eri liikennemuodot tulee vaikutusarvioinneissa saattaa tasavertaisempaan asemaan ja laajalaistaa vaikutusarviointien näkökulmaa siten, että eri vaihtoehtojen yhteiskunnalliset, välilliset kustannukset voidaan tunnistaa ja arvioida (kuten päästöt). Liikenneväylähankkeista päättäessä kustannus-hyöty-suhde onkin vain yksi arviointiperusta, joka toimii tukena hankkeen kannattavuutta arvioitaessa. Se ei kuitenkaan ole pääasiallinen toteutusperuste, vaan ne yhteiskunnalliset tai liikenteelliset ongelmat, joiden ratkaisemiseen hankkeella pyritään.

Valiokunta korostaa, että liikenteen turvallisuuden edistämällä ehkäistään tehokkaasti myös ympäristövahinkojen aiheutumista. Erityisesti vaarallisten kemikaalien kuljettamiseen liittyy vakavan ympäristövahingon ja pohjaveden pilaantumisen riski. ELY-keskusten riittämätön rahoitus kunnossapitoon ja valvontaan on yksi tienpidon ongelmista. Myös poliisin osaamisen ja toimintakyvyn turvaaminen on tärkeää. Raskaan liikenteen turvallisuuden edistämiseen onkin tarpeen turvata riittävät resurssit myös mahdollisten vahinkojen suuruuden vuoksi.

Edellä esitettyyn viitaten valiokunta toteaa, että erityisesti pohjavesi- ja melusuojausten rakentaminen perusväylänpidon rahoituksella on haaste, johon on vaikea vastata. On kuitenkin syytä muistaa, että ympäristöriskien ennalta ehkäiseminen on aina vahinkojen korjaamista edullisempaa.

Meriliikenteessä vakavien onnettomuuksien riskit ovat suurimmat. Öljyvahinkoriskin nopea kasvu Suomenlahdella johtuu alueen öljykuljetusmäärän moninkertaistumisesta viimeisten kymmenen vuoden aikana. Vahinkoriskin kasvu edellyttää jatkuvaa valmiuden kasvattamista, vaikka hyvää kehitystä laivaliikenteen seurannan, ohjauksen, kartoituksen ja reittisuunnittelun kehittämiseksi sekä öljyntorjuntavalmiuden parantamiseksi onkin ollut.

Meriliikenteen ympäristöhaittoja on tarkasteltava myös kokonaisuutena, sillä meriliikenteen päästöjen rajoittamiseen on perinteisesti kiinnitetty vähemmän huomiota kuin tieliikenteen päästöjen rajoittamiseen. Tieliikenteessä käytetään tällä hetkellä polttoaineina käytännös-

sä rikittämiä polttoaineita. Meriliikenteen päästöt ovat kasvaneet merkittäviksi, ja ilman vastaavia rajoituksia meriliikenteen rikkidioksidi- ja typenoksidipäästöt olisivat vuonna 2020 suuremmat kuin teollisuudesta ja maaliikenteestä peräisin olevien lähteiden päästöt. Rikkidioksidin ja typenoksidien vähentämiseksi kohtuullisin kustannuksin on tarpeen edistää ja tukea uuden ympäristöteknologian käyttöönottoa ja vähärikkisen polttoaineen saatavuuden parantamista. Myös nesteytetty maakaasu ja biopolttoaineet täyttävät päästöjen vähentämiseksi asetetut vaatimukset.

Liikenne ja yhdyskuntarakenne

Selonteossa on tunnistettu hyvin tarve tarkastella liikennejärjestelmien ja yhdyskuntarakenteen suunnittelua laajempina kokonaisuuksina. Maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksilla on jo kehitetty tehostamiselle edellytyksiä suurimmilla kaupunkiseuduilla. Valiokunta yhtyy näkemykseen siitä, että MAL-sopimusten näkökulmaa on jatkossa tarvetta laajentaa integroimalla siihen myös palvelurakenteiden ja elinkeinoelämän suunnittelu kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti ns. MALPE-sopimusmenettelyä käyttämällä.

Maaseudulla ekotehokkuuden parantaminen edellyttää puolestaan täysin toisenlaisia ratkaisuja kuin kaupunkiseuduilla. Eri alueilla tarvitaan yhdyskuntasuunnittelullisesti erilaisia ratkaisuja. Tällä hetkellä ongelmallisimpana pidetään kaupunkiseuduilla hallitsematonta rakentamista eli lisärakentamisen ohjautumista taajamien lievealueille. Harvaan asutulla maaseudulla tulee kehittää kustannustehokkaita, käyttäjälähtöisiä ja teknologian mahdollisuudet hyödyntäviä vaihtoehtoja, kuten kutsujoukkoliikennettä.

Valiokunta korostaa, että kestävän yhdyskuntarakenteen aikaansaamiseksi kaupunkiseuduilla on tarpeen tehokkaampi maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen. Yhdyskuntarakenteella ja liikennejärjestelmällä on tutkimusten mukaan suuri vaikutus autoistumiseen. MAL-sopimuksissa tulisi pyrkiä tehokkaammin joukkoliikennekäytävien maankäytön

tiivistämiseen, liityntäpysäköintimahdollisuuksien parantamiseen, kevyen liikenteen infrainvestointien lisäämiseen, kaupunkiseutujen alakeskusten vahvistamiseen ja monipuoliseen palvelurakenteeseen. Tavoitteena tulisi olla kahden auton talouksien osuuden väheneminen, sillä kahden auton talouksissa liikkuminen muodostuu hyvin autovaltaiseksi ja muiden kulkutapojen käyttö on selvästi vähäisempää kuin yhden auton talouksissa.

Monikeskuksinen yhdyskuntarakenne vähentää liikkumistarvetta, ja näiden alakeskuksissa asukkaat suosivat muita aluetyyppejä useammin jalankulkua ja pyöräilyä. Jalankulun ja pyöräilyn määrään vaikuttaa infran lisäksi ensisijaisesti asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittuminen. Tärkeitä tekijöitä tiiviisti rakennetuilla alueilla ovat myös kaupunkiympäristöön liittyvät laadulliset näkökulmat sekä lähivirkistysalueiden palvelutaso ja houkuttelevuus. Vastavaa tutkimustietoa liikkumistapavalintoihin vaikuttamiseksi tarvitaan lisää. Uuden maankäytön sijoittumisessa tulee aina arvioida mahdollisuudet jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyihin matkoihin ja priorisoida ne sijaintikohteet, joissa näiden kulkutapojen mahdollisuudet ovat parhaat.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteossa kevyen liikenteen rooli on jäänyt suhteellisen vähäiseksi, vaikka sen merkitys kulkumuotona on merkittävä ja potentiaali päästöjen vähentämiseksi edelleen huomattava. Kevyen liikenteen väylät ovat pääosin kuntien vastuulla, mutta valtion roolin lisääminen ja merkityksen korostaminen MAL-sopimuksissa olisi tarpeen. Kevyen liikenteen hankkeet ovat useimmiten kytköksissä muihin kaupunkiympäristön suunnitteluhankkeisiin, eikä niitä voida irrottaa samantapaisiksi hankkeiksi kuin tie- ja ratahankkeet. Hankkeiden pienuus muodostaa rakenteellisen rahoitusjärjestelmän ongelman jalankulun ja pyöräliikenteen investointitason lisäämisessä.

Valiokunta huomauttaa, että turvallisten ja esteettömien kevyen liikenteen väylien merkitys on erityisen suuri ikääntyneen väestön ja lapsiperheiden sujuvan arjen näkökulmasta. Turvallinen koulutie luo pohjan lasten liikuntatottumuk-

sille, ja esteettömät kevyen liikenteen väylät mahdollistavat fyysisen aktiivisuuden elämäkaaren kaikissa vaiheissa. Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamisen tulee olla painopistealueena myös hyvinvoinnin ja terveyden edistämässä. Kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseen on kiinnitettävä huomiota sekä rakenteellisin ratkaisuin että valistuksen keinoin.

Selonteon mukaan valtio rahoittaa MAL-aiesopimusmenettelyn edistämiseksi pieniä kustannustehokkaita liikenneverkon kehittämistoimia 30 miljoonalla eurolla edellyttäen, että kunnat rahoittavat toimia samalla osuudella. Toimenpiteet suunnataan niin, että ne parantavat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Tällä hallituskaudella kävelyn ja pyöräilyn infran rakentamis-, ylläpito- ja hoitotoimenpiteitä toteutetaan nykyisen perusväylänpidon rahoituksen puitteissa. Selonteossa esitetään lisärahoitusta perusväylänpidon pienten investointien toteuttamiseen vasta vuodesta 2016 alkaen. Erityistä huolta herättää tavoitteiden vastainen kehitys: Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan kaikkien ikäryhmien jalankulku- ja pyöräilysuoritteet ovat laskeneet ja talouksissa on yhä useammin kakkosauto. Valiokunta katsoo, että lisärahoitus olisi tarpeen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi jo tällä hallituskaudella.

Joukkoliikenteen käytön edistäminen

Selonteossa pyritään selkeästi joukkoliikenteen edistämiseen. Tärkeä on selonteon tavoite tehdä joukkoliikenteestä helppokäyttöinen ja yhtenäinen palvelukokonaisuus, joka sisältää myös käyttäjäystävällisen, yhteentoimivan joukkoliikenteen maksu- ja informaatiojärjestelmän. Joukkoliikenteen suosiota voidaan kasvattaa vain parantamalla sen palvelutasoa ja siten houkuttelevuutta. Olennaisia osatekijöitä ovat esimerkiksi yhteyksien nopeuttaminen, tarjonnan lisääminen, lippujen hintojen alentaminen ja matkustusmukavuuden lisääminen. Puutteet liityntäpysäköintipaikoissa ovat jo suoranaisena esteenä joukkoliikenteen käytölle. Puutteita on sekä autojen että pyörien turvallisessa liityntäpysäköinnissä. Erityisen tärkeä onkin selonteon

tavoite matkojen toimivuuden nostamisesta erityiseksi painopistealueeksi suurimmilla ja kasvavilla kaupunkiseuduilla. Keskeisenä keinona tässä ovat olemassa olevan väyläkapasiteetin tehostaminen ja liityntäpysäköinnin järjestämistapojen ratkaiseminen.

Valiokunta pitää selonteon investointi- ja suunnitteluohjelman raideliikennepainotteisuutta hyvänä edistysaskeleena. Linjauksen mukaan valtio osallistuu suurten kaupunkiseutujen (Helsingin, Turun ja Tampereen seudut) raideliikenneinvestointien rahoittamiseen lähtökohtana kaupunkiratahankkeiden toteuttaminen puoliksi valtion ja kuntien kesken. Valtio myös avustaa metron ja kaupunkiraitiotieiden rakentamista 30 prosentin osuudella. Valtio edellyttää rahoituksensa vastapainoksi, että valtio ja kunnat sopivat yhdessä maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä alueella. Suurten kaupunkien raideliikenneinvestointeihin tulee aina sisällyttää liityntäliikenteen järjestelyt. Valiokunta korostaa, että valtion tulee erityisesti kiinnittää huomiota mahdollisuuksiin tukea ja edistää liityntäpysäköintipaikkojen rakentamista olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisällä.

Tutkimusten mukaan kaupunkiseutujen paikallisjoukkoliikenteessä eniten tyytymättömyyttä aiheuttavat lippujen korkeat hinnat ja yhtenäisen lippujärjestelmän puute. Innovatiiviset lipputuotteet ja yhteispeli joukkoliikennemuotojen kesken lisäisivät huomattavasti joukkoliikenteen käyttöä ja matkakettujen saumattomuutta. Valtakunnallinen kaikki joukkoliikennemuodot kattava lippujärjestelmä on nostettu esille selonteossa. Valiokunta kiirehtii lippujärjestelmän kehittämistä ja matkustajainformaation parantamista, sillä ulkomaisten kokemusten mukaan ne lisäävät joukkoliikenteen käyttöä selvästi. Myös Helsingin seudun liikenteen joukkoliikennealueen laajentamista lähikuntiin tulisi aktiivisesti edistää.

Valiokunta yhtyy selonteossa esitettyyn näkemukseen siitä, että nykyinen liikenteen vero- ja maksujärjestelmä ei tue parhaalla mahdollisella tavalla kulkumuodon valintaan liittyvää päätöksentekoa ilmasto- ja liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti. Liikenteeseen ja liikennepal-

veluihin kohdistuvien maksujen ja verojen kokonaisvaikutuksia tulee selvittää nopealla aikataululla lisää siten, että saadaan riittävä tietopohja päätöksenteon perustaksi. Kysymys liittyy esimerkiksi asuntopolitiikkaan, yhdyskuntarakenteeseen ja työvoiman liikkuvuuteen ja muodostaa laajan kokonaisuuden. Valiokunta kiirehtii erityisesti selvitystä asunnon ja työpaikan välisen matkakulujen vähennysjärjestelmän kehittämisestä sekä muista työmatkaliikenteen kulkutapavalintoihin vaikuttavista osatekijöistä. Työsuhdematkalipun houkuttelevuutta tulee lisätä yhtenä lyhyellä aikavälillä vaikuttavana tehokkaana päästöjen vähennyskeinona. Valtio- ja kuntatyönantajien tulisi toimia tässä esimerkkeinä.

Kestävistä ratkaisuista tulisi tehdä houkuttelevia ja kestävämmistä vaihtoehtoista vähemmän houkuttelevia. Autoilua ei kuitenkaan tule vaikeuttaa alueilla, joilla se on tosiasiallisesti ainoa vaihtoehto.

Ajoneuvoteknologian kehittäminen ja vaihtoehtoiset polttoaineet

Ilmasto- ja energiapoliittisen tulevaisuusselonteon lähtökohtana on tieliikenteen päästöjen laskeminen merkittävästi niin, että vaiheittain siirtyään lähes päästöttömään tieliikenteeseen. Tärkeimmät tekijät autojen ominaispäästöjen vähentämisessä ovat moottoritekniologia, sähkö- ja hybridautot ja biopolttoaineet.

Suomessa on vuoden 2011 autorekisterin mukaan melkein 3 miljoonaa autoa. Autojen keskiikä on noin 11 vuotta ja keskimääräinen romutusikä 18 vuotta. Ilmastoskenaarioiden mukaan tavoitteena on, että vuonna 2020 noin 10 % uusista autoista on täyssähköautoja tai verkosta ladattavia hybridautoja. Keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä yksi lupaavimmista keinoista päästöjen vähentämisessä on autokannan sähköistäminen. Sähkömoottorin energiatehokkuus on olennaisesti polttomoottoria parempi, joten sähköautoihin siirtyminen vähentäisi päästöjä jopa siinä tapauksessa, että sähkö tuotettaisiin pääosin fossiilisilla polttoaineilla.

Sähköautoa nopeammin käyttöön otettava ratkaisu on ladattava hybridauto. Autoilun päästö-

jä voitaisiin vähentää noin 30 prosenttia, jos laadattavien hybridiautojen osuus kasvaisi Suomessa puoleen. Sähköautojen nopea käyttöönotto edellyttää julkisen vallan toimia. Taloudellisella ohjauksella voidaan sähköautojen hankinta tehdä nykyistä houkuttelevammaksi.

Julkisten hankintojen merkitys muutoksen käynnistämisessä on olennainen. Selonteossa todetaan, että julkisissa liikennepalvelujen ja -kaluston hankinnoissa tulee päästö- ja energiatehokkuus nostaa keskeiseksi arviointiperusteeksi. Valiokunta korostaa selonteon tavoin, että Cleantech-kehitys, muun muassa Suomen sähköautoklusteri, tarvitsee kotimarkkinareferenssejä. Valtion ja kuntien tulisi hankinnoiltaan näyttää tässäkin suhteessa esimerkkiä.

Ilmasto- ja energiastrategian mukaiset päästö- vähennystavoitteet on osaltaan rakennettu sen varaan, että ne saavutetaan nostamalla liikenteen biopolttoaineiden osuus 20 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Selonteossa biopolttoaineisiin ei oteta kantaa lainkaan. Uuden skenaarion mukaan biopolttoaineita hyödyntämällä liikenteen päästöjä voidaan vähentää jopa 15 %. Valiokunta toteaa, että biopolttoaineiden päästöjä vähentävä vaikutus riippuu osaltaan käytetystä polttoaineesta. Lisäksi, vaikka päästöt Suomessa pienenisivät, globaalisti päästöt eivät välttämättä vähenisi. VTT:n selvityksen mukaan liikenteen biopolttoaineiden lisäkäytöllä saavutetaan vuonna 2020 noin 1,1 miljoonan tonnin vähennys hiilidioksidipäästöihin vuoden 2010 tasoon verrattuna. Jos arvioissa otetaan huomioon myös tuotantoketjun päästöt, päästöjä aiheutuisi muilla sektoreilla Suomessa noin 0,1 MtCO₂-ekv. ja muualla maailmassa noin 0,2–0,7 MtCO₂-ekv. riippuen raaka-aineesta¹.

Älyliikenne ja liikenteen taloudellinen ohjaus

Älykkäiden liikennejärjestelmien hyöty liikenneturvallisuuden ja teiden ruuhkautumisen kannalta arvioidaan kaiken kaikkiaan 10 prosentin

vähennykseksi kuolemantapauksissa vuodessa ja 10 prosentin vähennykseksi ruuhkautumisen kustannuksissa. Älykkäiden liikennejärjestelmien avulla voidaan siten tukea myös ympäristö- ja ilmastomuutostavoitteiden saavuttamista parantamalla energiatehokkuutta sekä tehostamalla infrastruktuurin ja ajoneuvokapasiteetin käyttöä. Monien arvioiden mukaan älyliikennetkaisuut voivat merkitä lähivuosikymmeninä liikenteen suurinta murrosta.

Älykkään liikenteen sovelluksia ovat muun muassa joukkoliikenteen liikennevaloetudet, odotusajasta kertovat opastimet ja matkustajille tarjottava langaton verkko. Autoilussa voidaan hyödyntää ruuhka- ja häiriötiedotteita, kuljettajan opastusta, automaattista kolarihälytystä sekä paikannukseen perustuvia tienkäyttömaksuja. Älykkään liikenteen ratkaisut ovat usein hyvin kustannustehokkaita. Paikannukseen perustuvat maksujärjestelmät tarjoavat tulevaisuudessa mahdollisuuksia ottaa huomioon esimerkiksi se, onko auton käytölle olemassa soveltuvaa joukkoliikennevaihtoehtoa.

Valiokunta tukee selonteossa esitettyä näkemystä tarpeesta perustaa älyliikenteen strategian toteuttamisen tueksi älyliikenteen kansallisia kokeilualueita innovaatioiden, tutkimuksen sekä liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut työryhmän selvittämään vuoden 2013 loppuun mennessä, kuinka Suomessa edettäisiin kohti oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä. Työryhmä selvittää muun muassa, miten Suomen tulisi edetä tiemaksujärjestelmien käyttöönotossa pitkällä aikavälillä. Tarkastelussa ovat tiemaksujen tekniset, liikenteelliset, taloudelliset ja lainsäädännölliset kysymykset.

Valiokunta korostaa taloudellisen ohjauksen potentiaalia muutoksen aikaansaamisessa. Valiokunta kiirehtii liikenteen hinnoittelun kehittämistä ohjaamaan ja tehostamaan liikennejärjestelmän käyttöä sekä vero- ja maksupolitiikan kehittämistä keinoina vaikuttaa liikkumistarpeeseen ja liikkumisvalintoihin ottaen huomioon myös alueelliset näkökohdat.

¹ VTT Technology 11, 2012. Arvioita uusiutuvan energian lisäämisen vaikutuksista Suomen kasvihuonekaasupäästöihin ja kansantalouteen.

Lausunto

Lausuntonaan ympäristövaliokunta esittää,

että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 16 päivänä toukokuuta 2012

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Martti Korhonen /vas	Jari Lindström /ps
vpj.	Rakel Hiltunen /sd	Eeva Maria Maijala /kesk
jäs.	Eeva-Johanna Eloranta /sd	Tapani Mäkinen /kok
	Christina Gestrin /r	Martti Mölsä /ps
	Timo Heinonen /kok (osittain)	Sirpa Paatero /sd
	Antti Kaikkonen /kesk	Sari Palm /kd
	Pauli Kiuru /kok	Mirja Vehkaperä /kesk
	Jukka Kärnä /sd	Juha Väätäinen /ps (osittain).

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos.