

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 4/2010 vp

Valtioneuvoston tulevaisuusselonteko ilmasto- ja energiapolitiikasta: kohti vähäpäästöistä Suomea

Tulevaisuusvaliokunta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 21 päivänä lokakuuta 2009 lähettäessään valtioneuvoston tulevaisuusselonteon ilmasto- ja energiapolitiikasta: kohti vähäpäästöistä Suomea (VNS 8/2009 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi tulevaisuusvaliokuntaan samalla päättänyt, että muut erikoisvaliokunnat voivat halutessaan antaa lausuntonsa tulevaisuusvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö
- ylitarkastaja Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- yli-insinööri Timo Ritonummi, työ- ja elinkeinoministeriö
- ympäristöneuvos Jaakko Ojala, ympäristöministeriö
- ympäristöjohtaja Mikko Viinikainen, Finavia Oyj
- professori Atte Korhola ja yliopiston lehtori Jouni Räisänen, Helsingin yliopisto
- varapääjohtaja Mikko Alestalo ja ryhmäpäällikkö Heikki Tuomenvirta, Ilmatieteen laitos
- t & k-koordinaattori Anders HH Jansson, Liikennevirasto
- osastonjohtaja Björn Ziessler, yksikönpäällikkö Johan Skjäl ja merenkulun ylitarkastaja

Jorma Kämäräinen, Liikenteen turvallisuusvirasto

- liikenneinsinööri Silja Siltala, Suomen Kuntaliitto
- vanhempi tutkija Paula Kivimaa, Suomen ympäristökeskus
- erikoistutkija, tiimipäällikkö Juhani Laurikko, Valtion teknillinen tutkimuskeskus VTT
- liikennejohtaja Niilo Järviluoma, Helsingin seudun liikenne HSL
- johtaja Christer Paltschik, Gasum Oyj
- hallituksen puheenjohtaja Eero Nuutinen, European Batteries Oy
- ympäristöjohtaja Kati Ihämäki, Finnair Oyj
- johtaja Esa Hyvärinen, Fortum Oyj
- toimitusjohtaja Jouko Kinnunen, Motiva Oy
- executive vice president Jari Lotvonen ja vice president Petri Saari, Proventia Emission Control Solutions
- creative director Jyrki Mattila, Shift2e.com
- ympäristöpäällikkö Otto Lehtipuu, VR-Yhtymä
- asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- projektipäällikkö Esa Mannisenmäki, Linja-autoliitto
- johtaja Pasi Moisio, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- viestintäjohtaja Nina Nizovsky, Suomen Taksioliitto

- ilmastovastaava Venla Virkamäki, Suomen luonnonsuojeluliitto
- toimitusjohtaja Helena Vänskä, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto ry
- johtaja Kenneth Hänninen, Energiateollisuus ry
- erityisasiantuntija Niklas Rönnerberg, Suomen Varustamot ry
- hallituksen jäsen Arto Haakana, Sähköajoneuvoyhdistys
- projektipäällikkö Juha Pulkkinen, Tampereen sähköajoneuvokeskus TSAK

- ilmastoasiantuntija Salka Orivuori, WWF Finland
- geologian professori Matti Saarnisto.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- valtiovarainministeriö
- Viestintävirasto
- Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL
- Elcat Oy
- Autoalan Keskusliitto
- Autotuojat ry
- FiCom.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Yleistä

Valtioneuvoston tulevaisuusselonteko ilmasto- ja energiapolitiikasta (VNS 8/2009 vp) muodostaa selkeän jatkumon vuoteen 2020 tähtäävälle ilmasto- ja energiastrategialle (VNS 6/2008 vp), josta valiokunta on antanut lausunnon (LiVL 4/2009 vp). Ilmastonsuojelu ja kestävä kehitys nojaava energiantuotanto ovat selkeästi monikansallisia kysymyksiä, joiden ongelmia voidaan ratkaista tehokkaasti ainoastaan monikansalliselta pohjalta. Harkittaessa Suomen toimintaa kansainvälisessä ilmasto- ja energiapolitiikassa valiokunta pitää hyvänä selonteossa esitettyjä ajatuksia määrätietoisesta ja aloitteellisesta toiminnasta kattavien ja tehokkaiden ilmastopolymusten aikaansaamiseksi.

Valiokunta korostaa, että Suomen asema liikenteellisesti etäällä keskeisiltä markkina-alueiltamme asettaa merkittäviä haasteita työllemme kansainvälisen ilmastonsuojelun edistämiseksi. Maantieteellinen sijaintimme asettaa pysyviä reunaehdoja elinkeinoelämämme, etenkin vientiteollisuutemme kilpailukyvyille, mitkä on voitava ottaa huomioon neuvotteluissa yhteisistä ilmastonsuojelun järjestelmistä. Valiokunta viittaa esimerkiksi lentoliikenteen päästökaupan ennakoituihin epäkohtiin kansallisten toimijoidemme kannalta, jos se toteutuu ainoastaan

EU:n laajuudessa, ja Itämeren meriliikenteen kaikkein tiukimpiin päästöjä vähennystavoitteisiin, jotka uhkaavat merkittävästi nostaa merenkulun kustannuksia alueella. Ilmastonsuojeluun liittyvä velvoitteenjako voi olla oikeudenmukainen vain silloin, kun päästörajoituksiin saadaan tasavertaisesti mukaan kaikki keskeiset päästöjen tuottajat.

Käsitellessään vuonna 2008 valtioneuvoston liikennepoliittista selontekoa (VNS 3/2008 vp) eduskunta hyväksyi kannanoton, jonka mukaan vaalikauden alussa laadittavasta liikennepoliittisesta selonteosta on tehtävä pysyvä käytäntö. Tämän mukaisesti hallituksen on ensi vaalikauden alussa annettavassa liikennepoliittisessä selonteossa esitettävä vaalikaudelle ajoitetut konkreettiset toimenpiteet, joilla toteutetaan ilmasto- ja energiastrategian ja nyt käsiteltävänä olevan selonteon mukaista tavoitteellista ja vaikuttavaa ilmasto- ja energiapolitiikkaa.

Valiokunta pitää tärkeänä, että nyt käsiteltävänä olevan tulevaisuusselonteon pohjalta jatketaan globaalien ilmasto- ja energiapolitiittisten kysymysten pitkän tähtäimen arviointia sopivin väliajoin, esimerkiksi viimeistään vuonna 2025.

Ohjaustoimet

Valiokunta toteaa, että vain vahva ja kilpailukykyinen kansantalous pystyy tekemään muita edistyskellisempää ympäristöpolitiikkaa. Glo-

baali kilpailutilanne edellyttää erittäin tarkkaa harkintaa sen suhteen, millaisia rasitteita Eurooppa asettaa omalle elinkeinoelämälleen. Eri-tyisesti Suomen pienenä avoimena kansantalou-tena tulisi tarkasti turvata oman elinkeinoel-mänsä kansainvälinen kilpailukyky. Tarvitsem-me ilmasto-ongelman hoitamisessa ilmakehän tilannetta aidosti parantavia ratkaisuja, joiden tulee olla kustannustehokkaita, kansantaloudel-lisesti järkeviä ja ympäristön kokonaisedun kan-nalta mielekkäitä sekä ekologisesti ja sosiaali-sesti kestäviä. Suomen osuus maailman pääs-töistä on pieni. Näin Suomen osana EU:ta tavoit-telemiin vähäpäästöisiin tulevaisuuspolkuihin on saatava mukaan koko muu maailma.

Selonteossa listataan useita mekanismeja ja ohjauskeinoja, joilla voidaan edistää päästöjen vähentämistä. Valiokunta korostaa, että päästö-jen vähentämiseksi ei ole yhtä yksittäistä tai helppoa ratkaisua, vaan siirtyminen vähäpää-stöiseen yhteiskuntaan vaatii monipuolisen kei-novalikoiman ja useita samanaikaisia toimia. Taloudellisten vaikutusten ja kokonaisvaikutus-ten tarkastelut tulee jatkossa kytkeä osaksi stra-tegioita ja toimintasuunnitelmia. Vaikutusarvi-ointien kehittämiseen tulee panostaa, jotta pääs-töjen vähennysmahdollisuuksista ja toimenpitei-den kustannustehokkuudesta voidaan esittää vertailukelpoisia arvioita. Tulevaisuuden vähä-päästöisen liikennejärjestelmän tulee olla suju-va ja tehokas, jolloin se luonnostaan on samalla energiatehokas.

Valiokunta toistaa lausunnossaan ilmasto- ja energiastrategiasta esittämänsä kokoavat kan-nanottoehdotukset:

1. Liikennesektorin ympäristötavoitteiden saavuttaminen edellyttää liikennesektorin ympä-ristövaikutuksiin vaikuttavasta toiminnasta ja tätä koskevasta päätöksenteosta vastuussa olevi-en tahojen määrätietoista yhteistyötä. Tavoiteltu kokonaisvaikutus saadaan aikaan vain laajaa keinovalikoimaa käyttäen. Jatkossa on myös va-rauduttava päästäkaupan laajempaan käyttöön liikennesektorilla.

Nopeat toimet

2. Uuden ajoneuvoteknologian sekä kokonais-ympäristö- ja sosiaalisilta vaikutuksiltaan kestä-vän kehityksen kriteerit täyttävien biopolttoai-neiden kehittämistä ja käyttöönottoa tulee pyr-kiä edistämään kaikin käytettävissä olevin, eri-tyisesti verotuksellisin, ohjauskeinoin.

3. Lyhyen aikavälin vaikutusten aikaansaami-seksi tarvitaan kokonaisvaltaista ihmisten liik-kumisen ohjausta ja valistusta. Koulutus, neu-vonta ja viestintä tulee sisällyttää kiinteäksi osaksi muiden ohjauskeinojen täytäntöönpanoa.

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

Pitkän tähtäimen toimet

5. Maankäytön ja liikenteen seudullista ja valta-kunnallista suunnittelua ja niihin liittyviä ohja-usmenetelmiä on kehitettävä määrätietoisesti, jotta yhdyskuntarakenne eheytyy, liikkumisen tarve pienenee ja liikenteen päästöt vähenevät. Ympäristöystävällisen kevyen liikenteen tar-peet on otettava huomioon maankäytössä, kaa-voituksessa ja liikennesuunnittelussa ja kevyen liikenteen väylien rahoitus on turvattava.

6. Sähköistä viestintää ja tietotekniikkaa tu-lee pyrkiä hyödyntämään yhteiskunnassa suun-nitelmallisesti kokonaisenergiatehokkuuden pa-rantamiseksi ja ympäristövaikutusten vähentä-miseksi.

7. Ilmastomuutoksen vaikutukset liikenne-sektoriin tulee selvittää perusteellisesti ja arvioi-da tarvittavat toimenpiteet muutokseen sopeutu-miseksi ja eri liikennejärjestelmien toimivuuden turvaamiseksi.

Seuranta

8. Kansallisten pitkän tähtäimen ilmastotavoit-teiden ja ilmastostrategian tavoitteiden toteutu-mista tulee seurata jatkuvasti ja huolehtia siitä, että tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättö-miä toimenpiteitä voidaan tarvittaessa tarkistaa jo toimeenpanovaiheessa riittävän joustavasti.

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen voi edistää erityisesti kaupunkiseuduilla liikennemäärien ja henkilöautoriippuvuuden vähentämistä ja painopisteen siirtymistä vähemmän ympäristöä kuormittaviin liikennemuotoihin. Selonteon mukaan yhdyskuntarakenteen hajautumista hidastamalla voitaisiin henkilöautosuoritetta vähentää 12 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Erityisesti suurten kaupunkien alueilla, mutta myös muilla kaupunkiseuduilla hajautunut yhdyskuntarakenne merkitsee pitkiä etäisyyksiä kodin, työpaikan ja palvelujen välillä, mikä lisää väistämättä liikkumisen tarvetta. Yhdyskuntarakenne ohjaa ja osin pakottaa ihmisiä tiettyihin liikkumista ja liikennettä koskeviin valintoihin.

Kaupunkiseuduilla vahvistetaan selonteon mukaan eheyttävää kaavoituksen ohjausta ja edistetään yhteistyötä yhdyskunta- ja liikennesuunnittelussa. Lisäksi selvitetään ja tuetaan mahdollisuuksia ohjata hajarakentamista kylä- ja kuntakeskuksiin. Alueellisten erityispiirteiden ja liikkumista koskevien erilaisten tarpeiden vuoksi kuntien tulisi valiokunnan näkemyksen mukaan arvioida tarve laatia seudullisia ilmastostrategioita, joissa otettaisiin huomioon myös maankäyttöön ja liikennesuunnitteluun liittyvät kysymykset.

Valiokunta korostaa, että muutokset yhdyskuntarakenteessa tapahtuvat hitaasti, jollei muutokseen panosteta määrätietoisesti. Alueiden käytön suunnittelussa ja ohjauksessa on löydettävä riittävät ohjauskeinot yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi. Toimet yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi ja liikennetarpeiden vähentämiseksi liittyvät myös kuntien maankäytön suunnitteluun ja valtion investointien suuntaamiseen. Liikenteen aiheuttamien ympäristövaikutusten kannalta keskeisessä roolissa on liikenteen ja maankäytön suunnittelun välisen yhteistyön priorisointi. Yhteistyötä on vahvistettava voimakkaasti ja kehitettävä pitkäjänteisenä ja yhtenäisenä kokonaisuutena.

Valtion on omalta osaltaan suunnattava investointeja yhdyskuntarakennetta eheyttäviin joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen, sekä kevyttä liikennettä tukeviin hankkeisiin. Valiokun-

ta pitää tärkeänä, että joukkoliikenteen suunnittelu otetaan huomioon kaikessa alueiden käytön suunnittelussa. Valtion ja kuntien suunnitteluyhteistyötä tulee tehostaa erityisesti suurten kaupunkiseutujen kaavoituksen ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien osalta. Etenkin taajamien kevyen liikenteen verkostojen rakentaminen ja niiden rahoituksen turvaaminen sekä kestävien joukkoliikennetarkaisujen aikaansaaminen ovat tavoitteita, joiden saavuttamiseksi valtion ja kuntien välistä sekä kuntien keskinäistä yhteistyötä tulee lisätä. Ympäristötavoitteet huomioonottava yhdyskuntarakenteen ja liikenteen suunnittelu vaatii myös kuntarajoista riippumattomaa kokonaisnäkemystä ja riittävän joustavaa yhteistyötä kuntien välillä.

Valiokunta painottaa myös, että kansalaisilla tulee olla jatkossakin erilaisia vaihtoehtoja asumiseen ja valinnanvapaus siihen, millä seudulla he haluavat asua. Erityisesti harvaan asutuilla seuduilla tulee pyrkiä hyödyntämään myös etätyömahdollisuuksia liikkumistarpeen vähentämiseksi.

Valiokunta pitää erittäin kannatettavana selonteon linjausta, jonka mukaan yhdyskuntasuunnittelun tueksi tuotetaan tietoa ilmastovaiikutuksista ja suunnitteluvälineitä suunnittelun toteuttamiseksi. Yhdyskuntarakenteeseen vaikuttaminen vaatii myös suunnittelun ja arvioinnin työmenetelmien kehittämistä, jotta eri vaihtoehtojen vaikutuksia päästöihin olisi mahdollista arvioida riittävän luotettavasti.

Logistiikan merkitys

Selonteon mukaan Suomen kasvihuonepäästöistä noin 23 % aiheutuu liikenteestä. Noin neljännes liikenteen päästöistä tulee paketti- ja kuorma-autoista. Selonteon mukaan kuljetusten energiankulutusta voidaan monissa tapauksissa leikata 10—20 prosenttia logistiikkaa järkeistämällä. Valiokunta korostaa selonteon tavoin sujuvan tavaraliikenteen ja logististen järjestelmien toimivuutta liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisessä. Suomen kaltaisessa harvaan asutussa maassa, jossa ihmisten ja tavaroiden kuljetusetäisyydet ovat eurooppalaisittain kat-

sottuna hyvin pitkiä, liikkumisen tarpeella ja liikenteen sujuvuudella tulee aina olemaan tärkeä merkitys.

Valiokunta pitää tärkeänä, että elinkeinoelämän logistiset kustannukset pystytään pitämään kilpailukykyisinä suhteessa keskeisiin kilpailijamaihimme. Logistiikkakustannusten hallinnan ja logistisen osaamisen merkitys kilpailukykytekijänä on kasvussa. Teollisuutemme rakenteen ja pitkien etäisyyksien vuoksi Suomessa kertyy paljon tonnikielometrejä suhteessa bruttokansantuotteeseen keskeisiin kilpailijamaihin verrattuna. Tämä on otettava huomioon harkittaessa ilmastonsuojelun kannalta merkittäviä liikkumisen ja liikenteen taloudellisia ohjauskeinoja. Valiokunta korostaa, että liikenteen informaatioteknologian hyödyntäminen ja älykkään liikenteen palvelujen kehittyminen tarjoavat uusia mahdollisuuksia logistiseen tehokkuuteen ja päästöjen vähentämiseen parantamalla tuotanto- ja jakeluketjujen toimivuutta. Toimivat tavarankuljetusväylät mahdollistavat osaltaan energia- ja tehokkaan tavaraliikenteen.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisissa on erityisesti tuotu esiin bioenergian käytön huomattava yleistymisen lähitulevaisuudessa. Bioenergian raaka-aineet sijaitsevat keskeisiltä osin harvaan asutuilla alueilla Suomessa, joista niiden kuljettaminen raaka-aineen jalostus- ja hyödyntämispaikoille edellyttää teiden, rautateiden ja vesiväylien riittävää kuntoa. Tämä asettaa haasteita ennen kaikkea perusväylänpidon rahoituksen kehittämiselle nykyisestä väylien kuntoa ajan mittaan heikentävästä tilasta.

Valiokunta painottaa, että elinkeinoelämän uusien kaupallisten hankkeiden, kuten bioenergian hyödyntämisen, lisääntyminen ovat väyläverkoston ylläpidolle ja kehittämiselle haasteita, mutta elinkeinoelämälle, yhteiskunnalle ja maaseudulle kokonaisuudessaan myös suuria mahdollisuuksia. Useat näistä hankkeista, kuten bioperäinen energiantuotanto, voivat antaa uusia mahdollisuuksia luoda yritystoimintaa ja työtä etenkin maaseudulle, mikäli liikenneväylien taso sen sallii. Valiokunta pitää välttämättömänä, että elinkeinoelämän kasvavien ja kokonaan uusien elintärkeiden kuljetustarpeiden turvaami-

seksi voidaan tarvittaessa nopeastikin panostaa teiden ja ratojen tarvittavaan kehittämiseen ja kunnossapitoon.

Valiokunta korostaa arkiliikkumisen osalta, että maaseudulla hajanainen yhdyskuntarakenne, vähäinen matkustajamäärä ja niistä johtuva joukkoliikenteen kannattamattomuus sekä teollisuuden ja muun elinkeinoelämän sijoittuminen maan eri osiin aiheuttavat väistämättä tarvetta tavaroiden kuljettamiseen ja henkilöiden liikkumiseen. Maaseudulla ei ole kaikilla alueilla lainkaan vaihtoehtoja esimerkiksi yksityisauton käytölle, mikä on otettava huomioon maaseudun liikenneväylien ylläpidossa ja kehittämisessä sekä ympäristötoimenpiteitä arvioitaessa.

Selonteossa on kiinnitetty huomiota suomalaisten yli viiteen miljoonaan mökkimatkkaan vuodessa, joista 95 prosenttia tehdään yksityisautoilla. Kotimaassa tehdyistä vapaa-ajan matkoista mökkimatkojen osuus on noin viidennes. Valiokunta toteaa, että mökkeilyyn liittyvä liikenne voi osin korvata muuta vapaa-ajan matkailua. Kutsujoukkoliikenteen järjestäminen ja uusien mökkien kaavoittaminen kohtuullisten joukkoliikenneyhteyksien lähelle voivat auttaa vähentämään mökkeilyssä usein välttämättömiä henkilöautomatkoja.

Liikennejärjestelmän toimivuus ympäristötekijänä

Väylänpidon merkitys

Selonteon mukaan noin 64 % liikenteen hiilidioksidipäästöistä on peräisin henkilöliikenteestä ja noin 36 % tavaraliikenteestä. Lähes kaksi kolmasosaa henkilöliikenteen hiilidioksidipäästöistä on peräisin pitkän matkan eri seutukuntien välisestä liikenteestä, johon kuuluvat myös laiva- ja lentoliikenteen päästöt. Kotimaan matkasuoritteesta yli puolet tulee vierailu- ja vapaa-ajan matkoista. Työmatkojen osuus on runsas neljännes, ostos- ja asiointimatkojen osuus noin kolmannes.

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. Tässä mielessä on keskeistä myös perusväylänpidon rahoituksen turvaaminen ja jo tehtyjen liikenneinvestointien maksimaalinen hyödyntäminen. Valiokunta painottaa erityisesti liikenteen pääväylien toimivuutta ja painotusta raideliikenteen kehittämiseen kustannustehokkaana ja ympäristöystävällisenä kuljetusmuotona.

Valiokunta painottaa, että pitkällä aikavälillä kestävän kehityksen suuntaan edettäessä tulee pyrkiä huomioimaan liikennejärjestelmän kokonaisuus ja kaikki vaihtoehtoiset liikenne- ja kuljetusmuodot tasapuolisesti. Väylärahoitusta tulee lisätä ja kohdentaa kestävän liikenteen hankkeisiin. Valiokunta korostaa voimakkaasti, että pitkällä tähtäimellä maallamme ei ole varaa alimitoitettuihin vuosittaisiin liikenneinvestointeihin ja liikenneväylien kumuloituvaan peruskorjausvelkaan.

Eri liikennemuotojen vertailussa tulee arvioida, miten käytetty liikennemuoto vaikuttaa liikenteen ympäristövaikutuksiin ja energian käyttöön pitkällä aikavälillä, miten se vaikuttaa yhdyskuntarakenteeseen sekä mitkä ovat vaikutukset liikkumis- ja kuljetustarpeeseen tai kokonaisliikenteen määrään. Erityisesti on hankittava tutkimustietoa eri liikennemuotojen ja myös väylähankkeiden energiankulutuksesta ja päästöjen muodostumisesta, järjestettävä systemaattinen seuranta merkittävissä energiankulutus- ja päästökohteissa ja panostettava avainhenkilöstön koulutukseen kaikilla tasoilla. Jatkossa on myös tunnistettava ilmastonmuutoksesta liikenne-sektoriin kohdistuvat vaikutukset ja arvioitava tarvittavat toimenpiteet muutokseen sopeutumiseksi ja eri liikennejärjestelmien toimivuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi.

Liikenteen ja erityisesti viime aikoina sään vaihteluille alttiiksi osoittautuneen raideliikenteen tulee pyrkiä kaikin keinoin varautumaan ilmastonmuutoksesta mahdollisesti aiheutuvaan sään erilaisten ääri-ilmiöiden yleistymiseen liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi.

Raideliikenne ja ympäristö

Suomessa rautatieliikenteen osuus kuljetuksista on noin neljännes, mikä on yksi Euroopan korkeimpia lukuja. Rautatieliikenteen markkinaosuuden kasvu voi parantaa edelleen liikennejärjestelmän energiatehokkuutta ja pienentää liikenteestä aiheutuvia päästöjä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan sekä henkilö- että tavaraliikenteessä rautatieliikenne on olennaisesti kilpailevia kulkumuotoja energiatehokkaampaa. VTT:n liikenteen energiankulutuksen ja päästöjen laskentajärjestelmän (LIPASTO) mukaan sähköjunan energiankulutus suoritetta koh-ti on henkilöliikenteessä noin neljäsosa henkilöauton kulutuksesta. Tavaraliikenteessä sähköjunan suoritekohtainen energiankulutus on noin viidesosa maantieliikenteeseen verrattuna.

Valiokunta toteaa, että rautatieliikenteen energiatehokkuutta voidaan edelleen parantaa ja sen päästöjä vähentää lisäämällä sähkövedon osuutta. Vain noin puolet Suomen ratakilometreistä on sähköistetty. Rataverkon sähköistystä tuleekin jatkaa. Tulee myös varmistaa, että esimerkiksi kaivos Hankkeiden edellyttämät uudet rataosat sähköistetään jo rakennusvaiheessa.

Uusiutuvan energian osuus Suomen rautatieliikenteessä vuonna 2009 oli 65 %, sillä koko sähkövetoinen junaliikenne kulkee vesivoimalla. Raideliikenteessä sähkötekniikka on ollut jo pitkään kaupallisessa käytössä. Sen laajentaminen ei edellytä teknisiä innovaatioita tai kallista kehitystyötä. Sähköisen raideliikenteen päästöjen vähentäminen on mahdollista sähköntuotantotapaan vaikuttamalla.

Rautatieliikenteen kasvua rajoittaa käytännössä rataverkko ja sen kunto. Valiokunta pitää välttämättömänä nykyisen rataverkon laajentamista ja sen kapasiteetin kasvattamista häiriöttömän ja tehokkaan liikenteen varmistamiseksi, jos haluamme täysimääräisesti käyttää hyväksemme rautatieliikenteeseen liittyvät, muita liikennemuotoja paremmat ilmastovaikutukset. Monilla rataosilla radan kapasiteetti on ruuhka-aikaan jo täysin käytössä ja rataverkosta 90 % on yksiraiteista. Perusradanpidossa joudutaan keskittymään koko rataverkon pitämiseen liikennöitävässä kunnossa, ja palvelutasoa parantavat

hankkeet jäävät toteutumatta. Valiokunta kannataakin huolta nimenomaan rataverkon kilpailukyvyistä, turvallisuudesta ja palvelutasosta kokonaisuutena ja korostaa, että raideliikenteen kehittämiseen raskaan liikenteen runkoverkkona ja henkilöliikenteessä tulee sekä liikenne- että ympäristöpoliittisista syistä panostaa voimakkaasti lähitulevaisuudessa. Valiokunta kiirehtii yksiraiteisten rataosien välityskyvyn parantamista ja erityisesti Seinäjoki—Oulu-rataosan perusrannuksen nopeuttamista. Valiokunta pitää tärkeänä, että koko olemassa oleva rataverkko ja siihen toteutetut investoinnit, kuten oikorata, hyödynnetään täysimääräisesti.

Tavaraliikenteen päästöjen vähentämisessä on kysymys liikennemuotojen työnjaon kehittämisestä, logistiikan ja kuljetusketjujen tehostamisesta, kuormausasteen nostosta sekä terminaalien kehittämisestä. Esimerkiksi kuormausaste vaikuttaa merkittävästi energiatehokkuuteen. Valiokunta korostaa raideliikennettä osana yhdistettyjä kuljetuksia. Konttien, perävaunujen tai trailereiden kuljettamisella junassa on selkeää kasvupotentiaalia Suomessa kaupunkiseutujen välisten pitkien etäisyyksien ja Venäjän-liikenteen takia. Yhdistettyjen kuljetusten lisääminen edellyttää investointeja niitä varten tarvittaviin terminaaleihin, jotka tulisikin nähdä nykyistä selkeämmin osana julkista liikenneinfrastruktuuria.

Valiokunta toteaa, että pääkaupunkiseudulla ja suurten kaupunkien, kuten Tampereen, Turun ja Oulun, seuduilla, on pyrittävä lisäämään raideliikennettä mm. maankäytön ja liikenteen vuorovaikutusta parantamalla, jolloin maankäytön kautta saadaan raideliikenteen hyödyt tehokkaammin käyttöön. Niin sanottu Pisararata, Kehärata sekä pääratayhteys Helsinki-Vantaan lentokentälle ovat esimerkkejä seudulliselle lähiliikenteelle erityisen tärkeistä raideliikennehankkeista. Raideliikenteen kilpailukykyä jokapäiväisessä liikkumisessa edistävät myös toimet palvelutason nostamiseksi, hinnoittelun kehittämiseksi ja liityntäpysäköinnin edistämiseksi.

Meriliikenne

Valiokunta pitää välttämättömänä tähdentää merikuljetusten merkitystä maamme elinkeinoelämälle ja huoltovarmuudelle. Olemme ulkomaankaupassamme täysin riippuvaisia ympäri vuoden toimivista merikuljetuksista. Meriliikenteen tavaravirtojen toimiva logistiikka erityisesti Itämerellä on maamme elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta ratkaisevaa. Valiokunta viittaa Itämeren tilaa ja sen meriliikennettä käsitteleviin lausuntoihinsa LiVL 22/2009 vp ja LiVL 23/2009 vp, valtioneuvoston selvityksestä liittyen komission tiedonantoon "Euroopan unionin Itämeren alueen strategia" (E 75/2009 vp) ja valtioneuvoston selonteosta Itämeren haasteista ja Itämeri-politiikasta (VNS 6/2009 vp).

Valiokunnan mielestä on välttämätöntä, että Kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n ja Euroopan unionin yhteydessä tehtävään meriliikenteen päästöjä koskevaan työhön osallistutaan aktiivisesti ja tuodaan valmistelussa esille Suomen erityispiirteet erityisesti talviolosuhteiden asettamien vaatimusten osalta. Ilmasto-, energia- ja ympäristöpolitiikan toimenpiteitä suunniteltaessa on edistettävä globaaleja ja kilpailuneutraaleja ratkaisuja liikenteen osalta. Ilmastonmuutoskehitykseen liittyy sään ääri-ilmiöiden lisääntyminen, joten myös erittäin ankarat jäätalvet ovat hyvinkin mahdollisia.

Valiokunta painottaa, että meriliikenteen päästörajoituksista sovittaessa on ehdottomasti huolehdittava siitä, että velvoitteet ovat kustannusvaikutuksiltaan tasapuolisia eri merialueille ja että niillä ei ole minkään yksittäisen alueen tai jonkin tietyn maan toimijoiden kilpailullista asemaa voimakkaasti heikentäviä vaikutuksia. Esimerkiksi IMO:ssa vuonna 2008 hyväksytyn merenkulun ympäristönsuojelusopimuksen (MARPOL) uudistetun ilmansuojeluliitteen tavoitteena on vähentää alusten typenoksidi- ja rikinoksidipäästöjä. Sinänsä kannatettavat päästörajoitushankkeet tulevat asiantuntijalausuntojen mukaan merkitsemään varustamojen polttoainem. kustannusten merkittävää nousua ja tätä kautta lisäkustannuksia maamme ulkomaankaupalle.

Rikkipitoisuuden vähentäminen Itämerelle aiottuun 0,1 %:iin saattaa eräiden arvioiden mukaan merkitä jopa 0,8 mrd. euron lisäkustannuksia Suomeen liikennöiville aluksille. Kasvihuonepäästöjen (CO₂) rajaamisen hinnaksi on arvioitu noin 200 milj. euroa. Arvioitujen kokonaiskustannusten toteutumiseen vaikuttavat muun muassa liikennemäärien kasvu, vähärikkisten polttoaineiden hinta ja saatavuus, päästötonnin hinta sekä merenkulun päästötavoitteiden taso tulevina vuosina.

Koska merenkulku on Suomelle elintärkeä asia, valiokunta pitää välttämättömänä, että esimerkiksi rikkipäästöjen vähentämisen johtaessa kohtuuttomiin kustannuksiin ryhdytään toimiin näiden seurausten lieventämiseksi. Jo päätettyjen ja tulevien uusien meriliikenteen päästörajoitusten kokonaiskustannusten selvitystä on jatkettava yhteistyössä elinkeinoelämän, varustamoiden ja kansalaisjärjestöjen kanssa.

Valiokunta toteaa, että Itämeri on ekosysteeminä haavoittuva ja sen nykytila on huono. Meriliikenne kasvaa Itämerellä jatkuvasti, minkä johdosta tulisi entistä kriittisemmin tarkastella meriliikenteen keskeisiä uhkia ja alusten mereen laskemia päästöjä. Merkittävin ympäristöriski Itämerellä ja erityisesti Suomenlahdella on kasvavien öljynkuljetusten aiheuttama laaja öljyonnettomuus, joka järkyttäisi meren ekosysteemiä pitkäksi aikaa. Onnettomuuksien ennaltaehkäisemiseksi on varmistettava muun muassa meriliikenteen ohjausjärjestelmien toimivuus ja luotsaustoiminnan korkea laatu sekä riittävät kansalliset öljyntorjuntavalmiudet ja kansainvälisen yhteistyön toimivuus. Matkustaja- ja muun alusliikenteen suuri määrä ja reittien ristikkäisyys ovat onnettomuusriskiä lisääviä tekijöitä.

Laivoista, satamista ja maalta peräisin olevien jatkuvien öljypäästöjen kokonaiskuormitus on asiantuntijalausuntojen mukaan vielä öljyonnettomuuksiakin suurempaa. Koko Itämeren alueella arvioidaan erilaisia öljypäästöjä tapahtuvan noin 500—800 vuosittain. Meriliikenteen ja öljykuljetuksien määrän kasvaessa on todennäköistä, että myös jatkuvien ja jopa tahallisten öljypäästöjen määrä kasvaa entisestään. Valiokunta tähdentää, että kaikki pienetkin öljyiset

päästöt tulisi jatkossa selkeästi kieltää Itämerellä ja öljypäästöjen kansainvälisiä valvontatointia, joihin myös Suomi osallistuu, tulisi mahdollisuuksien mukaan edelleen tehostaa.

Niin sanottuja harmaita vesiä syntyy Itämerellä kulkevilla matkustajalaivoilla vuosittain yli 1,5 miljardia litraa, josta suurin osa päätyy ilman käsittelyä mereen. Valiokunnan mielestä Itämeren alueella tulee käymälävesien ja niin sanottujen harmaiden vesien laskeminen Itämereen kieltää kaikilta aluksilta ja saattaa kiellon rikkominen rangaistavaksi. Valiokunta katsoo, että kieltojen lisäksi jätevesien ja haitallisten aineiden mereen pääsyn estäminen vaatisi kuitenkin päätöksiä ja kaikkien Itämeren alueen valtioiden linjanvetoa siitä, että haitallisten aineiden vastaanotosta satamissa ja vastaanottojärjestelmän kapasiteetin riittävydestä huolehditaan yhtenäisin periaattein.

Sisävesiväylät

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

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan sisävesiliikenne on moneen muuhun liikennemuotoon verrattuna energiatehokas, taloudellinen ja ympäristöystävällinen kuljetusmuoto. Eräissä aiemmissa asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille malleja, joissa sisävesikuljetukset sekä maantie- ja rautatiekuljetukset olisi mahdollista kytkeä kokonaisuudeksi, jossa kaikki kuljetusjärjestelmät saataisiin toimimaan yhdessä toisiinsa tukien ja teollisuuden ja energiahuollon kilpailukykyä kasvattaen.

Selonteossa on käsitelty kotimaisen bioenergian käytön lisäämistä. Asetettujen tavoitteiden saavuttaminen erityisesti metsäenergian hyötykäytön osalta tulee jo vuoteen 2020 mennessä asettamaan haasteita puun ympäristöystävälliselle kuljettamiselle. Tämä vaatii käytettävissä olevien eri kuljetusjärjestelmien hyödyntämistä niille parhaiten sopivilla matkoilla ja maantie-

teellisillä alueilla. Valiokunnan saaman tiedon mukaan erityisesti puun- ja puupohjaisen biomassan kuljetukset voivat merkittävästi lisäntyä sisävesillä.

Valiokunnan mielestä sisävesikuljetusten ja sisävesireittien kehittämiseen on panostettava huomattavasti nykyistä voimakkaammin ja muun ohella selvitettävä talviolosuhteiden sisävesikuljetuksille asettamat vaatimukset ja uusin 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. EU:n lentoliikenteen päästökauppa alkaa vuonna 2012 kaikilla sekä EU:n sisäisillä että EU:n ja kolmansien maiden välisillä lennoilla. Lentoliikenteen päästöjen sääntely perustuu tällöin pelkästään kansainväliseen päästökauppaan.

Valiokunta korostaa, että ilmailun päästöjä voidaan vähentää myös investoinneilla nykyistä vähäpäästöisempään kalustoon, tehokkaammalla lennonohjauksella ja mahdollisimman suoralla reitityksellä kohteeseen sekä ympäristöohjauksella ja esim. biopolttoaineiden käytön huomiioon ottavalla kerosiinin verotuksella. Euroopan lennonohjauksen parantamisella on arvioitu voitavan vähentää polttoaineen kulutusta jopa 8—18 %. Valiokunta painottaa Single European Sky SESAR -hankkeen eli EU:n käynnistämän yhteisen lennonvarmistuksen kehitysohjelman merkitystä lentoliikenteen ruuhkautumisen ja päästöjen vähentämisessä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa lentoliikennettä osana valtakunnallista kattavaa liikennejärjestelmää ja maamme nykyisen laajuisen lentoasemaverkoston suurta aluepoliittista merkitystä. Ilmaston ja ympäristön kannalta suositeltava raideliikenne ei yksin riitä tyydyttämään nopeita, pitkän matkan joukkoliikennetarpeita. Valtio turvaa ostoilla lentoliikennettä yhteysväleillä, joille ei synny lipputuloilla rahoit-

tettavaa joukkoliikennetarjontaa. Edellytyksenä on, että matka-aika Helsingistä nopeaa junaliikennettä käyttäen ylittää kolme tuntia. Valiokunta pitää tärkeänä, että liikennepalvelujen yhteen toimivuuden parantamiseksi kiinnitetään huomiota mm. raideliikenteen lisäämiseen lentoasemien yhteysliikenteessä ja lentoliikennettä täydentäviin nopeisiin junayhteyksiin.

Valiokunta viittaa mietintöönsä (LiVM 29/2009 vp) hallituksen esityksestä laiksi lentoliikenteen päästökaupasta (HE 209/2009 vp). Uudistuksen seurauksena eurooppalaisten lentoyhtiöiden kustannusrasitus nousee ja suhteellinen kilpailukyky heikkenee. Eurooppalaisessa vertailussa kotimaisten lentoyhtiöidemme asema heikkenee keskimääräistä enemmän valitun päästöoikeuksien jaon vertailumenetelmän seurauksena. Suurimmat kannattavuusongelmat tulevat rasittamaan erityisesti niitä kotimaan reittejä, joilla koneet ovat täynnä vain lennettäessä yhteen suuntaan. Uudistus voi valiokunnan saaman arvion mukaan vakavasti uhata muun muassa Suomelle merkityksellistä gate way -liikennettä Aasiaan ja tämän seurauksena heikentää lentoasematoimintamme kannattavuutta. Se saattaa myös johtaa ympäristöpäästöjen kasvamiseen nykyisestä, jos lentoreittejä pidennetään päästöjärjestelmän välttämiseksi. Tämän vuoksi on välttämätöntä jatkaa ponnisteluja ilmailun globaalin päästöjenrajoitusjärjestelmän luomiseksi.

Joukkoliikenne

Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että joukkoliikenteen osuus kotimaisesta henkilöliikennesuoritteesta on noin 15 prosenttia ja sen osuus on vuosi vuodelta laskenut, samalla kun henkilöautoliikenne on lisännyt osuuttaan. Henkilöliikenteen kasvu koostuu lähes yksinomaan henkilöautoilun lisääntymisestä. Tämä tarkoittaa sitä, että joukkoliikenteen kehittämiseen ja tukemiseen on löydettävä nykyistä selvästi tehokkaammat keinot. Sekä pitkän että lyhyen matkan rautatieliikenteen ja kaupunkiseutujen linja-autoliikenteen kehittäminen on ilmaston kannalta merkityksellistä. Siksi meidän on yllä-

pidettävä ja lisättävä joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia siellä, missä se on mahdollista.

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. Joukkoliikenteen osuuden merkittävä lisääminen nykyisestä edellyttää määrätietoisia edistämistoimia kaikilla näillä osa-alueilla.

Valiokunta korostaa joukkoliikenteen tuottajien, tilaajien ja kaupunkisuunnitteluviranomaisten paikallisen sekä seudullisen yhteistyön edistämistä yhdyskuntarakenne- ja liikennesuunnittelussa. Sekä kaupungeissa että haja-asutusalueilla julkisen liikenteen palvelut on suunniteltava laajempina kokonaisuuksina. Erityisesti raideliikenteeseen nojautuvat joukkoliikennetaksit edellyttävät vähintään seutukuntaakohtaista suunnittelua ja päätöksentekoa. Linja-autoliikennettä suunniteltaessa ja kehitettäessä on otettava huomioon kaupunkien sisäisen ja seudullisen liikenteen, kuntien sisäisen ja kuntakeskusten välisen liikenteen sekä pikavuorojen muodostava valtakunnallinen liikenneverkosto.

Suurten kaupunkien joukkoliikennettä on tuettu vuoden 2009 alusta valtion toimesta. Tätä kautta on mahdollista vaikuttaa suoraan joukkoliikenteen edellytyksiin, mm. matkustamisen hintaan. Joukkoliikenteelle varatut määrärahat ovat kuitenkin tarpeeseen nähden riittämättömät, jos vakavasti tähdätään joukkoliikenteen osuuden merkittävään nostamiseen. Valiokunnan arvion mukaan on jatkossa voimakkaasti panostettava joukkoliikenteen palvelujen tuotantokustannusten kasvun hillitsemiseen ja reitti- ja vuorotarjonnan lisäämiseen. Joukkoliikenteen polttoaineveron ja matkalippujen hinnassa olevan arvonlisäveron laskemisella voidaan vaikuttaa joukkoliikenteen kilpailukykyyn suhteessa muihin liikennemuotoihin. Joukkoliikenteen tukea on lisättävä määrätietoisesti lippujen hintojen alentamiseksi ja reitti- ja vuorotarjonnan monipuolistamiseksi. Joukkoliikenteen yhtenäisellä lippukäytännöllä ja joustavalla hinnoittelulla (opiskelijaliput, perheliput, yksittäislippujen

hinnoittelu) voidaan lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta myös muiden kuin päivittäisliikkujien parissa.

Valiokunta 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 kertautuu koko liikennevirtaan vaikuttavasti. Joukkoliikenteen käytön mahdollista kasvua on kyettävä ennakoimaan henkilökunnan ja kaluston riittävyydellä myös työmatkaliikenteestä johtuvina ruuhka-aikoina.

Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan parantaa myös älykkään liikenteen tieto- ja viestintätekniikan keinoin. Joukkoliikenteen valoetuuksien kehittäminen ja lisääminen on esimerkiksi raitiovaunuliikenteen sujuvuuden kannalta ehdottoman tärkeää. Erilliset joukkoliikennekaistat lisäävät linja-autoliikenteen sujuvuutta ja houkuttelevuutta erityisesti ruuhkaisessa työmatkaliikenteessä. Älykkään liikenteen sovelluksista ajotapaa ohjaavat, liikenteen sujuvuutta edistävät sekä liikenteen ajallista ja paikallista ohjausta tuottavat informaatiopalvelut soveltuvat hyvin mm. linja-auto- ja taksiliikenteen käyttöön.

Valiokunta korostaa, että ollakseen mahdollisimman tehokas ja ympäristöllisesti vaikuttava raideliikenteeseen perustuva joukkoliikennejärjestelmä vaatii tuekseen toimivan syöttöliikenteen ja liityntäpysäköintijärjestelmän. Nämä on otettava huomioon jo raideliikennettä ja asuin-aluetta koskevan suunnittelun alkuvaiheessa. Erityisen tärkeää on tarjota lippu- ja vaihtomahdollisuuksia eri liikennevälineiden käyttäjille, jotka eivät voi liikennetarpeensa puolesta kokonaan luopua henkilöauton käytöstä.

Haja-asutusalueiden ongelmana on vähenevä väestöpohja, joka heikentää kannattavan joukkoliikenteen järjestämismahdollisuuksia. Haja-asutusalueiden väestöllä on jo nyt vaikeuksia tasavertaisten liikkumismahdollisuuksien osalta. Tähän tulee kiinnittää erityistä huomiota. Valiokunta korostaa, että jos riittävät joukkoliikenne-

palvelut eivät synny markkinaehtoisesti, peruspalvelutaso on turvattava palveluostoin ja riittävien resurssein. Mikäli joukkoliikennettä ei saada tuettunakaan riittävän kattavasti turvattua haja-asutusalueille, tulee kehittää edelleen myös muita vaihtoehtoja, kuten kutsuliikenteen käyttömahdollisuuksia.

Asiantuntijakuulemisissa on korostettu myös taksien merkitystä joukkoliikennemuotona sekä asutuksen harvetessa maaseutualueilla että kaupunkien julkisessa liikenteessä hiljaisina aikoina sekä reiteillä joilla on vain vähän matkustajia. Hyviä kokemuksia on saatu muun muassa vanhuksille, vammaisille ja muillekin kuntalaisille tarkoitettujen palvelulinjojen käytöstä kaupunkialueilla.

Valiokunta toteaa, että joukkoliikenteen ympäristöystävällisyyttä ja energiatehokkuutta on mahdollista parantaa noudattamalla joukkoliikennetuotannossa, infrastruktuurin rakentamisessa ja kunnossapidossa sekä hankinnoissa ympäristöystävällisiä kestävän kehityksen periaatteita. Esimerkiksi elinkaariajatteluun perustuvat investoinnit nykyaikaiseen raideliikennekalustoon, olemassa olevien ratalinjastojen ylläpitoon ja uusien rataosuuksien rakentamiseen ovat ensiarvoisen tärkeitä, kun joukkoliikennettä halutaan kehittää ympäristöystävällisemmäksi. Ympäristönäkökulma tulee ottaa huomioon myös henkilöstön kouluttamisessa ja motivoimisessa käytännön ympäristötekoihin. Asiantuntijakuulemisissa on viitattu kansainvälisen joukkoliikennejärjestön UITP:n Rooman julistukseen eli vuonna 2005 Roomassa määriteltyihin kestävän kehityksen periaatteisiin. Nämä edellyttävät joukkoliikenteen yhteiskunnallisten, taloudellisten ja ympäristöllisten vaikutusten ottamista huomioon kaikessa toiminnassa.

Uusi teknologia

Älyliikenne

Älyliikenteen järjestelmät ja palvelut perustuvat informaatio- ja viestintäteknologiaan, jossa hyödynnetään ajan tasalla olevaa tietoa esim. ajasta, reiteistä ja paikasta sekä liikennejärjestelmän toiminnasta ja mahdollisista häiriöistä. Älylii-

kenteessä voidaan hyödyntää myös sääolosuhteita koskevaa tietoa ja joukkoliikennettä koskevaa aikataulu- ym. vastaavaa tietoa. Älykkään liikenteen sovelluksiin kuuluu myös liikenteen maksuja koskevat älykkäät maksujärjestelmät tai esimerkiksi automaattisesti kolaritilanteesta hälytyksen tekevät järjestelmät.

Valiokunta painottaa älykkäiden liikennejärjestelmien tarjoamia mahdollisuuksia luotaessa sujuvampia ja ympäristön kannalta kestävämpiä liikennejärjestelmiä. Mm. liikenteen sujuvuuden edistämisen ja eri liikennevälineiden vaihtamisen helpottamisen kautta on mahdollista edistää käyttäytymisen muutosta ympäristöystävälliseen suuntaan. Älykkään liikenteen järjestelmillä ja palveluilla voidaan pyrkiä vähentämään liikenteen määrää ja monin keinoin edistämään liikenteen ympäristötavoitteiden toteutumista. Valiokunta pitää tärkeänä, että älyliikennettä ja älyliikenteen palveluja kehitettäessä otetaan riittävästi huomioon myös tietosuojaan liittyvät näkökohdat.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan esimerkiksi Helsingissä hyödynnetään jo nyt varsin laajasti älykkäitä ratkaisuja, kuten liikennevaloetuksia ja tosiaikaista seuranta. Pelkätään Helsingissä arvioidaan näiden järjestelmien tuovan yhteiskuntataloudellisia hyötyjä ja kustannussäästöjä vuositasolla noin 8 miljoonaa euroa. Valiokunta korostaa näiden ratkaisujen useimmiten korkeaa hyötykustannussuhdetta ja painottaa älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöä erityisesti joukkoliikenteen toiminnan kehittämisessä.

Maaillalla viime vuosina yleistynyt ohjauskeino autoilun määrän kasvun hillitsemiseksi on erilaiset käyttömaksut. Tienkäyttö- ja ruuhkamaksuilla voidaan tavoitella autoilun ja siihen liittyvien haittojen vähentämistä, ruuhka-hippujen tasaamista, joukkoliikenteen käytön edistämistä sekä liikennehankkeiden rahoittamista. Yhdistämällä käyttömaksuja älykkään liikenteen sovelluksiin ja käyttämällä esimerkiksi satelliittipaikannusta maksut voidaan porrastaa ajan ja paikan mukaan. Maksut voivat koskea koko tieverkkoa tai jotain kaupunkiseutua, vain raskasta liikennettä tai kaikkea tieliikennettä.

Valiokunta kannustaa maksujen käytön vaihtoehtojen ja niiden vaikutusten selvittämistä, myös sosiaalisten vaikutusten osalta.

Älykkään liikenteen ratkaisulla on jatkossa arvioitu olevan merkittäviä vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen, liikkumistarpeen vähenemiseen ja eri liikennejärjestelmien toimivuuteen, ja siten niiden on arvioitu voivan vähentää merkittävästi liikenteen ympäristöhaittoja. Valiokunta pitää tärkeänä kansallisen älykkään liikenteen strategian tehokasta toimeenpanoa.

Ajoneuvoteknologia

Selonteon mukaan Suomessa on noin yksi henkilöauto kahta ihmistä kohti — enemmän kuin OECD:n eurooppalaisissa jäsenmaissa keskimäärin. Autojen keski-ikä on noin 11 vuotta ja keskimääräinen romutusikä 18 vuotta. Ajoneuvoteknologia on selonteon mukaan pitkällä aikavälillä keskeisimpiä keinoja liikenteen energiankulutuksen ja päästöjen vähentämisessä. Eräiden asiantuntijalausuntojen mukaan elinkaari-analyyysien mukaan ajoneuvojen valmistus muodostaa ajoneuvon elinaikaisesta kokonaisenergian käytöstä alle 10 %. Suomessa autokannan uudistuminen kestää arviolta 15—20 vuotta. Selonteossa tehdyn linjauksen mukaan vähäpäästöisiin ajoneuvoihin siirtymistä vauhditetaan vero- ja normiohjausta tehostamalla.

Euroopan unioni on asettanut tavoitteeksi laskea uusien myytyjen henkilöautojen keskipäästöt 130 grammaan hiilidioksidia kilometriltä vuoteen 2015 mennessä. Vuoteen 2020 mennessä päästöjen tulee laskea tasolle 95 g CO₂/km. Pitkällä aikavälillä päästöjen tulee laskea lisää merkittävästi niin, että vaiheittain siirrytään lähes päästöttömään tieliikenteeseen.

Selonteon mukaan Suomessa asetetaan suuntaa antavaksi tavoitteeksi, että henkilöautokannan suorat ominaispäästöt ovat vuonna 2030 enintään 80—90 g CO₂/km. Tästä päästöjen tulee edelleen laskea niin, että ne ovat enintään 50—60 g vuonna 2040 ja 20—30 g vuonna 2050. Tavoitteet tarkoittavat polttoaineiden käyttöä liikenteessä, eli lukuihin ei sisälly polttoaineiden tuotannosta kertyviä päästöjä. Valiokunta korostaa, että se pitää erittäin tärkeänä, että

myös energiantuotannosta ja polttoaineiden jalostusprosessista aiheutuvia päästöjä pyritään vähentämään määrätietoisesti.

Pitkällä aikavälillä päästövähennyksiä voidaan saavuttaa ottamalla käyttöön uutta ajoneuvoteknologiaa. Tämä vaatii kuitenkin myös tehokkaita ohjauskeinoja. Päästöjä koskevien tavoitteiden toteutuminen edellyttää myös kuluttajakäyttäytymistä ohjaavaa auto- ja ajoneuvoverotusta sekä muuta vaikuttamista autovalintoihin. Selonteon mukaan ajoneuvoteknologian tuomat hyödyt on tarkoitus ottaa mahdollisimman laajasti käyttöön vaikuttamalla henkilöautovalintaan ja henkilöauton käyttötapaan auto- ja ajoneuvoverotuksella sekä panostamalla informaatioon.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa selkeää ekologisen autoilun kehittämisen näkökulmaa. Vuoden 2008 alusta toteutettu autoverojärjestelmän muutos on esimerkki ympäristöön, erityisesti ilmastoon, positiivisesti ja välittömästi vaikuttaneesta veroratkaisusta. Muutoksen taustana oli maamme länsieurooppalaisittain arvioituna vanhin ajoneuvokanta. Valiokunta pitää uudistuksesta tähän asti saatuja tuloksia hyvänä alkuna ajoneuvokannan kokonaismuutokselle ympäristöystävällisemmän teknologian suuntaan. Tulokset osoittavat, että verojärjestelmän muutoksilla voidaan konkreettisesti vaikuttaa tavoitteellisella tavalla ajoneuvojen hankintaa koskeviin päätöksiin. Voimassa olevien veroratkaisujen vaikutuksia autokantaan tulee seurata aktiivisesti ja arvioida tarpeita uusiin vero-ohjaustoimenpiteisiin.

Valiokunta toistaa jo liikennepoliittisen selonteon mietinnössä esittämänsä ajatuksen, että autoverotuksen kehittämisen tavoitteet ja suuntaviivat tulisi julkistaa useampivuotisena ohjelmanä. 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 sähköauto-

jen verokohtelua. Myös polttoaineverotuksen porrastusta päästöjen mukaan tulee selvittää.

Polttoaineteknologia

Liikenne- ja viestintävaliokunta kannattaa selonteossa esitettyjä näkemyksiä kokonaisympäristövaikutuksiltaan kestävä kehityksen kriteerit täyttävien biopolttoaineiden käytön edistämiseksi. Biopolttoaineiden käyttöä tulee ohjata myös verotuksellisin keinoin ympäristön kannalta parhaisiin vaihtoehtoihin, kuten toisen sukupolven biopolttoaineisiin. Valiokunta kiinnittää erityisesti huomiota biopolttoaineiden käyttömahdollisuuksiin joukkoliikenteessä.

Fossiilista polttoainetta ja dieselä voidaan korvata autoissa esimerkiksi maakaasulla, biopolttoaineilla ja sähköllä. Eri biopolttoaineiden ilmastovaikutukset vaihtelevat kuitenkin huomattavasti. Biopolttoaineisiin mahdollisesti liittyvät pitkät kuljetukset ja tehoton valmistusprosessi saattavat vähentää selkeästi itse polttoaineesta saatavaa kokonaishyötyä päästöjen kannalta. Osa biopolttoaineista leikkaa päästöt murto-osaan, kun taas valiokunnan saaman selvityksen mukaan osa vaihtoehtoista tuottaa elinkaarensa aikana jopa enemmän päästöjä kuin maaöljypohjaiset polttoaineet. Uusiutuvien polttoaineiden käytössä tulisi pyrkiä varmistamaan, että polttoaineen tuottaminen ei lisää kohtuuttomasti myöskään kuljetustarpeita. Selonteon linjauksen mukaan suositetaan kestäviä biopolttoaineita, jotka valmistetaan jätteistä tai muista raaka-aineista, jotka eivät kilpaile ruoan tuotannon kanssa. Selonteon mukaan ohjauskeinot kohdennetaan polttoaineen hiilitaseen mukaan ja luovutaan kestävämmistä vaihtoehtoista. Valiokunta korostaa, että se pitää erittäin tärkeänä, että myös energiantuotannosta ja polttoaineiden jalostusprosessista aiheutuvia päästöjä pyritään vähentämään määrätietoisesti.

Pitkällä aikavälillä toimiva vaihtoehto voi olla myös vety. VTT on arvioinut, että vetyä käyttävät polttokennoautot voisivat yleistyä 2020-luvulta alkaen. Vedyn laajamittainen käyttö edellyttää kuitenkin teknistä kehitystä ja investointeja tuotantoon, jakeluun ja käyttöön. Kuten muidenkin vaihtoehtoisten polttoainei-

den, myös vedyn kokonaisilmastomyönteisyys riippuu keskeisiltä osin sen tuotanto- ja jalostusprosessista.

Sähköautot

Selonteon mukaan keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä yksi lupaavimmista keinoista päästöjen vähentämisessä on autokannan sähköistäminen. Selonteon mukaan käynnistetään pilottihankkeita sähköautojen käyttöönoton nopeuttamiseksi. Sähkömoottorin energiatehokkuus on olennaisesti polttomoottoria parempi. Sähkön käyttö tulee tulevaisuudessa lisääntymään, ja sähkön tuotantoprosessin ilmastotavoitteiden mukaisuudella ja mahdollisimman alhaisilla päästöillä on jatkossa olennainen merkitys myös liikenteen ilmastovaikutusten kannalta.

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 suorituskyykyyn vaikuttaa hyvin suurella määrällä sähkön varastointiin liittyvä akuteknologia, jonka kehitysaste ja -nopeus ovat avainasemassa, kun tavoitellaan sähköautojen yleistymistä. Julkisuudessa on arvioitu, että akuteknologia ja erityisesti litiumparistot tulevat lähivuosina kehittymään nanoteknologian avulla merkittävästi. Sähköautojen yleistymisen edellytyksenä on myös toimiva käyttövoiman jakeluverkko. Erityisesti sähköauton osalta on varmistettava, että veroratkaisut eivät muodosta estettä, vaan päinvastoin edistävät sähköautojen käyttöönottoa ja yleistymistä.

Mikäli sähköautojen yleistymistä halutaan todenteolla edistää, tarvitaan konkreettisia ja riittävän voimakkaita toimenpiteitä ajoneuvojen elinkaariajattelun huomioonottavan verotuksen ja muun taloudellisen ohjauksen, teknologian kehittymisen edistämisen sekä julkisten hankintojen, lainsäädännön ja standardoinnin osalta. Valiokunta korostaa, että myös aktiivinen osal-

listuminen EU-tason vaikuttamiseen on välttämätöntä.

Muu liikenteen päästöjä vähentävä teknologia
Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että mm. eräissä Aasian ja Pohjois-Euroopan maissa on lähdetty ottamaan aktiivisesti käyttöön mm. raskaan liikenteen ja joukkoliikenteen käytössä olevan vanhemman ajoneuvokaluston päästöjä olennaisesti vähentävää teknologiaa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan näillä uusilla keinoilla voitaisiin vähentää vanhan ajoneuvokaluston päästöjä huomattavasti edullisemmin kuin mitä kaluston kokonaan uusiminen maksaisi. Tämänkaltaista teknologiaa kehitetään myöskin Suomessa ja viedään meiltä maailmalle, mutta kotimaassa kyseisen teknologian hyödyntäminen on ollut vielä toistaiseksi suhteellisen vähäistä.

Valiokunta pitää tärkeänä, että kyseisen kaltaisen uuden teknologian tuomia mahdollisuuksia pyritään selvittämään ja lisäämään mahdollisuuksien mukaan myös Suomessa liikenteen päästöjen vähentämisessä käytettävään keinovalikoimaan. Tätä varten olisi tarpeen selvittää mahdolliset lainsäädännölliset tarpeet, tarvittavat tukimuodot ym. vastaavat keinot, joita teknologian käyttöönotto ja hyödyntäminen Suomessa edellyttäisi.

Tietotekniikka ja 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 ja itse teknologian energiatehokkuuteen. Ennen kaikkea tulee kuitenkin yleisesti pyrkiä etsimään aktiivisesti keinoja hyödyntää sähköistä viestintää ja tietotekniikkaa muiden alojen energiatehokkuuden parantamisessa ja ympäristövaikutusten vähentämisessä. Selonteon mukaan tieto- ja viestintätekniikka on enemmän osa ratkaisua kuin ongelmaa, sil-

lä se auttaa leikkaamaan päästöjä kaikilla yhteiskunnan sektoreilla.

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 helppokäyttöisiä järjestelmiä matkan sähköiseen maksamiseen. Selonteon mukaan yksin videoneuvottelujen yleistyminen voisi vähentää lentäen ja autolla tehtäviä kotimaan työasiointimatkoja 10—15 prosenttia.

Maaseudun asukkaille ja maaseutuyrittäjyydelle uudenlaisia mahdollisuuksia tarjoavana haasteena on lähivuosina laajakaista- ja muiden viestintäyhteyksien sekä mm. etätyön mahdollisimman tehokas hyödyntäminen. Toimivien ja riittävän nopeiden viestintäyhteyksien tarve saattaa helposti korostua harvaan asutuilla alueilla, joissa etäisyydet ovat pitkiä ja kaikkia palveluita ei ole paikallisesti saatavilla. Valiokunta pitää erityisen tärkeänä, että myös maaseudun harvaan asuttujen alueiden asukkaiden, yritysten, oppilaitosten ym., laajakaistapalveluiden ja niiden kautta tarjottavien palvelujen saatavuudesta huolehditaan kansalaisten tasa-arvoisuuden vuoksi, mutta myös siksi, että sähköisten palveluiden avulla on mahdollista vähentää liikkumisen tarvetta. Viestintäyhteyksiä ja mm. erilaisia etätyöratkaisuja tulisi pyrkiä hyödyntämään huomattavasti nykyistä enemmän liikkumisen tarpeen vähentämiseksi ja sitä kautta liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Sähköisen viestinnän, tietoliikenteen ja tietotekniikan hyödyntäminen eri yhteiskunnan sektoreilla voi vähentää selkeästi yhteiskunnan kokonaisenergiankulutusta ja parantaa energiatehokkuutta. Selonteossa todetaan, että eräiden arvioiden mukaan tietotekniikka voisi vähentää maailman päästöjä jopa 15 prosenttia vuoteen 2020 mennessä. Tästä syystä tietoyhteiskuntakehityksen tukeminen ja sekä julkisen että yksityisen sektorin sähköisten palvelujen kehittäminen

ja niiden käytön edistäminen myös jatkossa on erittäin tärkeää. Valiokunta pitää erittäin kannattavana selonteon linjausta, jonka mukaan tieto- ja viestintätekniikkaa hyödynnetään kaikilla sektoreilla päästöjen vähentämisessä.

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 tulevaisuusvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 14 päivänä huhtikuuta 2010

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas
vpj. Saara Karhu /sd
jäs. Marko Asell /sd
Leena Harkimo /kok
Kalle Jokinen /kok
Jyrki Kasvi /vihr
Lauri Kähkönen /sd

Mats Nylund /r
Pentti Oinonen /ps
Markku Pakkanen /kesk
Ilkka Viljanen /kok (osittain)
vjäs. Esko Ahonen /kesk
Pentti Tiusanen /vas.

Valiokunnan sihteereinä ovat toimineet

valiokuntaneuvos Juha Perttula
valiokuntaneuvos Kaj Laine.