

YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 3/2008 vp

Valtioneuvoston selvitys vihreästä kirjasta "Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen"

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Suuri valiokunta on 14 päivänä joulukuuta 2007 lähettänyt valtioneuvoston selvityksen vihreästä kirjasta "Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen" (E 121/2007 vp) ympäristövaliokunnalle mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- liikenneneuvos Petri Jalasto, liikenne- ja viestintäministeriö

- yli-insinööri Leena Silfverberg, ympäristöministeriö
- ohjelmapäällikkö Juuso Kummala ja johtaja Raimo Tapio, Tiehallinto
- tutkimusprofessori Risto Kulmala, Valtion teknillinen tutkimuskeskus
- apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä, Helsingin kaupunki
- yksikön päällikkö Reijo Teerioja, YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta.

VALTIONEUVOSTON SELVITYS

Ehdotus

Kaupunkiliikenteen vihreä kirja on osa komission kaupunkiliikennepolitiikan edistämisyhtymyksiä. Kaupunkiliikenteen vihreän kirjan tarvetta on perusteltu erityisesti ilmastonmuutoksella, Lissabonin julistuksella sekä EU:n liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarvioinnissa esiin nousseilla tarpeilla. Kaupunkiliikennettä käsittelevän vihreän kirjan valmistelusta päätettiin liikenteen valkoisen kirjan väliarvioinnissa 2006.

Kaupunkiliikenteen vihreän kirjan valmistelu on aloitettu tammikuussa 2007. Vihreä kirja muodostaa pohjan kaupunkiliikennepolitiikan kehittämiselle osana Euroopan liikennepolitiikkaa. Siinä painotetaan tarvetta integroitua poli-

tiikkaan. Kaupunkiliikennettä ei voida tarkastella pelkästään liikenteen, vaan myös ilmasto-, sosiaali- ja energiapolitiikan kautta. Kirjassa on vahva teknologiapainotteisuus. Kaupunkiliikenteen vihreä kirja toimii linkkinä EU-politiikan ja paikallisen, alueellisen ja kansallisen politiikan välillä. Vihreä kirja tulee toimimaan ”työkalupakkina” eurooppalaisille kaupungeille.

Kaupunkiliikenteen vihreän kirjan valmistelussa on nostettu esiin kaupunkiliikenteen rahoitusongelmat, liikenteen energiatehokkuuden parantaminen ja päästöjen vähentämisen keinot, vihreiden arvojen huomioonottaminen julkisen sektorin palvelu- ja ajoneuvohankinnoissa, keinot houkuttelevien ja tehokkaiden joukkoliikennejärjestelmien luomiseksi, maankäyttö- ja lii-

kennesuunnittelun yhteensovittaminen, integroidun liikennejärjestelmän merkitys kilpailukyvyllä ja sosiaalisella tasa-arvolla sekä teknologian hyväksikäyttö liikennejärjestelmässä.

Komission lopullinen ehdotus on saapunut 27.9.2007 liikenne- ja viestintäministeriöön, ja se on esitelty 2.10.2007 neuvostossa. Kirja on lähtenyt konsultaatiokierrokselle, ja lausunnon antavat ministerineuvosto, parlamentti, alueiden komitea ja Euroopan talous- ja sosiaalikomitea. Koska komissio haluaa ottaa huomioon kaikkien sidosryhmien näkemykset tulevassa

jatkotyöskentelyssään, se on avannut vihreästä kirjasta keskustelu- ja lausuntovaiheen, joka päättyy 15.3.2008. Saadun palautteen perusteella komissio valmistelee toimintaohjelman elokuussa 2008. Toimintaohjelma julkaistaneen syksyllä 2008.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto suhtautuu aloitteeseen myönteisesti. Yksityiskohtiin otetaan kantaa kuulemisen jälkeen.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valiokunta yhtyen valtioneuvoston kantaan pitää tärkeänä kaupunkiliikennepolitiikan edistämistä, jotta ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi täysin välttämätön kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen saadaan toteutettua myös kaupunkiliikenteessä. Suomessakin liikenteen päästöt ja ruuhkat ovat kasvaneet, vaikka kehitys on ollut muuta EU:ta maltillisempaa. Kaupunkiliikenteen ongelmat on Suomessa pyritty ratkaisemaan liikennejärjestelmäsuunnittelun avulla, jossa alueen kaikki kunnat, maakuntaliitot ja valtion liikennehallinto ovat pyrkineet löytämään yhteisen käsityksen liikennejärjestelmän kehittämisestä seudulla. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on osoittautunut käyttökelpoiseksi työkaluksi, mutta sen kytkentä maankäytön suunnitteluun ei ole ollut riittävää eikä kasvihuonekaasupäästöjä ole pystytty liikenteessä vähentämään. Valiokunta pitää tärkeänä, että kaupunkiliikennepolitiikassa keskitytään jatkossa entistä tiiviimmin ratkaisuihin, jotka ohjaavat sekä maankäyttö- että liikennepolitiikkaa kokonaisuutena päästöjä vähentäviin toimenpiteisiin.

Valiokunta katsoo, että vihreässä kirjassa olisi tullut lähteä selkeämmin liikkeelle EU:n energia- ja ilmastotavoitteista, koska kaupungeilla on hyvin keskeinen rooli niiden saavuttamisessa. Ilmastonmuutoksen ongelmat ovat jääneet vihreässä kirjassa taka-alalle, ja sen sijaan pääpaino on ruuhkaongelmilla. Kestävän kehityk-

sen mukaisen kaupunkiliikenteen tärkeimmät peruselementit ovat suurissa kaupungeissa hyvin toimiva joukkoliikennejärjestelmä ja kattava kevyen liikenteen järjestelmä. Kevyen liikenteen väyläverkostoja tulee kehittää edelleen kattavamiksi, jotta erityisesti lyhyillä matkoilla kevyen liikenteen käyttö olisi houkuttelevaa ja turvallista, sillä suuri osa liikennesuoritteista on lyhyitä. Valiokunta korostaa, että liikenteen päästöjen hillinnän tulee olla keskeinen lähtökohta tulevaisuuden kaupunkiliikennepolitiikassa. Päästöjen vähentäminen parantaa välillisesti myös kaupunkien ilman laatua, vaikka ilmastonmuutoksen torjunnan ja ilman laadun parantamisen toimenpiteissä onkin eroja. Valiokunta katsoo, että suurten kaupunkien liikenteessä on mahdollista tarjota vaihtoehtoja, joiden hiilidioksidipäästöt ovat vähäisiä. Raiteisiin perustuva joukkoliikenne on tehokkain liikenteen infrastruktuurimuoto esimerkiksi pääkaupunkiseudulla, jossa asukastiheys on suuri. Raideliikenteen laajentamiseen on kuitenkin kiinteästi liitettävä mukaan kaavoitus, jonka toteuttamisesta tulee huolehtia samassa yhteydessä. Kaavoitusratkaisuilla voidaan samalla edistää vihreiden alueiden ja käytävien säilyttämistä ja lisäämistä. Erityisen tärkeää on myös eri liikennemuotojen integrointi sekä liityntäpysäköintialueiden suunnittelu ja toteutus siten, että matkaketjujen sujuvuus varmistetaan.

Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutteisen suunnittelun kehittäminen sekä ympäristöystävällisten kulkumuotojen monipuolinen edistäminen sekä taloudelliset ohjauskeinot ovat tärkeimpiä välineitä ilmastomuutoksen hillinnässä. Lisäksi on otettava huomioon suurten ja pienten kaupunkien erot sekä liikenneongelmissa että ratkaisumalleissa. Pienempien kaupunkien keskeisiä liikenneongelmia ovat hajautunut yhdyskuntarakenne ja vähäinen asukasmäärä, jotka eivät mahdollista kustannustehokasta joukkoliikennettä. Puhtaammat polttoaineet, säästävä ajotapa ja ajoneuvotekniikan kehitys ovat erityisesti pienissä kaupungeissa tärkeitä keinoja hillitä ilmastomuutosta. Liikenteen ohjausjärjestelmien tulisi siten samalla erityisesti kannustaa yksityisautoilun ympäristön kannalta kestävien uusien teknologioiden hyödyntämiseen.

Älykkään liikenteen mahdollisuudet liittyvät sekä liikenteen kysyntään vaikuttamiseen että nykyisen liikenneinfrastruktuurin käytön tehostamiseen. Liikenteen kysyntään voidaan vaikuttaa esimerkiksi liikenteen ja tienkäytön hinnoittelulla, pääsyn sääntelyllä sekä vaihtoehtoisten kulkutapojen suosimisella liikenteen tiedotuksen ja ohjauksen keinoin. Valiokunta korostaa, että informaatiojärjestelmien kehittämisen tavoitteena tulee olla joukkoliikennepainotteinen liikkuminen kaupunkiseuduilla, mutta samalla voidaan parantaa myös muun liikenteen sujuvuutta. Tämä edellyttää, että yksityisautoilulle on olemassa riittävän laadukas vaihtoehtoinen kulkumuoto. Nykyisen infrastruktuurin käyttöä voidaan tehostaa esimerkiksi liikenteen väyläohjauksella, tiedotuksella, älykkäillä ajoneuvojen turvajärjestelmillä sekä automaattivalvonnalla. Eurooppalaisten ratkaisujen tekeminen mahdollistaa myös liiketoimintamahdollisuuksien syntymisen älykkäiden liikenneratkaisujen kehittämisen yhteydessä, mutta tämä edellyttää standardointia ja järjestelmien yhteensopivuutta.

Ympäristövaliokunta on lausunnossaan hallituksen esityksestä laiksi ajoneuvoverolain muuttamisesta (YmVL 14/2007 vp — HE 147/2007 vp) rohkaissut älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämiseen esimerkiksi kokeilemalla alueellisia sähköisiä tiemaksuja, joissa veron keruu pe-

rustuu satelliittipaikannukseen ja langattomaan tiedonsiirtoon. Tiemaksujärjestelmistä sekä niiden toiminnasta ja kehittämismahdollisuuksista tarvitaan vielä runsaasti erilaisia lisäselvityksiä, joita ollaan parhaillaan tekemässä. Valiokunta toteaa, että tiemaksujen yleisistä puitteista voitaisiin sopia EU-tasolla, mutta päätösvalta niiden käyttöönotosta tulee kuitenkin olla kullakin kaupunkialueella. Toinen keskeinen edellytys näiden järjestelmien käyttöönotolle on, että suunniteltavat maksut palautuvat kaupunkiseudun oman liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Valiokunta pitää tärkeänä älykkäisiin liikennejärjestelmiin liittyvien sovellutusten kehittämistä edelleen ja niiden hyödyntämisen huomattavaa lisäämistä. Tiehallinto koordinoi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ÄLLI-kehittämishjelmaa (Älykäs liikenne 2007—2010), joka tutkii ja kehittää tieto- ja viestintätekniikkaa hyödyntäviä kansallisesti yhteentoimivia asiakaslähtöisiä liikenteen ja liikkumisen palvelukokonaisuuksia. ÄLLI-ohjelmalla pyritään siirtämään painopistettä väylistä liikennejärjestelmään sekä edelleen tieto- ja viestintätekniikkaa hyödyntäviin ratkaisuihin, jotka ovat tärkeitä kestävämmälle liikennejärjestelmälle ja älykkäälle liikkumiselle. Ohjelman hankkeita ovat esimerkiksi kevyen liikenteen valtakunnallinen reittiopas, julkisten perustietovarastojen suunnittelu, älykkäiden joukkoliikenteen valotuuksien suunnittelu sekä laajakaistan kehittäminen joukkoliikennevälineisiin.

Älykkääseen liikenteeseen liittyvien yhteisten informaatiojärjestelmien keskeisenä tavoitteena tulee olla joukkoliikennepainotteinen liikkuminen kaupunkiseuduilla. Valiokunta pitää tärkeänä joukkoliikenteen tuen ja toimintaedellytysten kehittämistä joukkoliikenteen kilpailukyvyyn edistämiseksi suhteessa henkilöautoliikenteeseen. Rakenne- ja koheesiorahastojen myöntämää rahoitusta tulee myös suunnata aikaisempaa enemmän näitä kulkumuotoja tukeviin hankkeisiin. Rakennerahastojen välitarkastus tapahtuu vuosina 2008—2009, jolloin tulee tehdä selkeitä linjauksia ja suunnata tukea selkeästi kaupunkiliikenteen tukemiseen ja kehittämiseen. Hyvä esimerkki toimivasta EU-hank-

keesta on syksyllä 2007 päättynyt Bustrip-projekti, jonka puitteissa 11 kaupunkia laati alueilleen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia ja kehitti oppaan niiden valmisteluun. Suomesta hankkeessa olivat mukana Turun ja Kouvolan kaupungit. Valiokunta katsoo, että kaupunkiseutujen liikenteen investoinnit ja joukkoliikenteen hoito tulee nähdä yhtenä kokonaisuutena, jonka

rahoituspohjaa tulee vahvistaa ja yhtenäistää laajasti myös EU:n toimenpiteillä.

Lausunto

Lausuntonaan ympäristövaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan edellä esitetyin painotuksin.

Helsingissä 11 päivänä maaliskuuta 2008

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Rakel Hiltunen /sd
jäs. Marko Asell /sd
Christina Gestrin /r
Tanja Karpela /kesk
Timo Kaunisto /kesk
Timo Korhonen /kesk
Merja Kuusisto /sd

Tapani Mäkinen /kok
Petteri Orpo /kok
Sanna Perkiö /kok
Janne Seurujärvi /kesk
Tarja Tallqvist /kd
Pauliina Viitamies /sd
Henna Virkkunen /kok.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Jaakko Autio.