

YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 12/2008 vp

Valtioneuvoston selonteko liikennepoliitiikan linjoista ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelmasta vuoteen 2020

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 1 päivänä huhtikuuta 2008 lähettäessään valtioneuvoston selonteon liikennepoliitiikan linjoista ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelmasta vuoteen 2020 (VNS 3/2008 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi liikenne- ja viestintävaliokuntaan samalla päättänyt, että ympäristövaliokunta voi halutessaan antaa lausuntonsa liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- ylijohtaja Juhani Tervala, liikenne- ja viestintäministeriö
- lainsäädäntöneuvos Merja Sandell, valtiovarainministeriö
- ympäristöneuvos Sirkka-Liisa Paikkala ja yli-insinööri Petteri Katajisto, ympäristöministeriö

- erikoistutkija Hanna Kalenoja, Tampereen teknillinen yliopisto
- johtava tutkija Matti Roine, VTT
- dosentti Magnus Gustafsson, Åbo Akademi
- suunnittelupäällikkö Anders Jansson, Tiehallinto
- kaupungininsinööri Matti Ränkä, Oulun kaupunki
- varatoimitusjohtaja Veikko Vaikkinen, VR-Yhtymä Oy
- liikennejohtaja Niilo Järviluoma, YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
- toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto
- ilmastovastaava Leo Stranius, Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- toiminnanjohtaja Antti Rainio, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Lisäksi Autotuojat ry ja Ramboll Finland Oy ovat antaneet kirjalliset lausuntonsa.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Liikennesektori ja ilmastomuutos

Valiokunta on tarkastellut liikennepoliittista selontekoa toimialansa mukaisesti arvioiden sitä

ympäristönäkökulmasta ja toteaa lausuntonaan seuraavan.

Valiokunta pitää hyvänä liikennepoliittisen selonteon keskeistä tavoitetta liikennepoliitiikan pitkäjänteisyyden lisäämisestä ja koko politiikkasektorin kytkemistä ilmastomuutoksen aset-

tamiin reunaehtoihin. Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi tarvittavien toimenpiteiden välttämättömyys on asianmukaisesti otettu yhdeksi liikennepoliitikan lähtökohdaksi ja kevyen liikenteen sekä joukkoliikenteen ja siinä erityisesti raideliikenteen merkitystä korostettu hyvin. Selonteossa on pyritty selvittämään keskeisimmät ja tehokkaimmat liikennepoliittiset keinot ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Lähtökohtana on, että päästöjen vähentämistoimia on väistämättä otettava käyttöön ja ne koskevat kaikkia liikennemuotoja. Konkreettisten päästövähennystavoitteiden asettaminen ja keinojen valinta on kuitenkin jätetty ratkaistavaksi valmisteilla olevassa ilmasto- ja energiastrategiassa sekä ilmasto- ja energiapoliittisessa tulevaisuusselonteossa.

Selonteossa todetaan, että komission energia- ja ilmastopakettin taakanjakoehdotuksen mukaan Suomen tulee vähentää päästökaupan ulkopuolisilla toimialoilla hiilidioksidipäästöjä keskimäärin 16 prosenttia vuoteen 2020 mennessä. Liikennesektorilla tavoite merkitsee 2,5–3 miljoonan tonnin vähennystarvetta, jota pidetään erittäin haasteellisena ottaen huomioon, että liikenteen päästöt ovat jatkuvasti kasvaneet. Valiokunta pitää tavoitetta myös haasteellisena, mutta korostaa, että tavoite kiristyy 16 prosentin tavoitteesta, jos kansainvälinen sopimusjärjestely saadaan aikaan, ja pitkällä tähtäimellä päästöjä on väistämättä alennettava 60–80 prosentin suuruusluokkaa. Nämä tavoitteet ovat niin mittavia, että on välttämätöntä saada päästöjen kasvu taitettua mahdollisimman nopeasti ja kääntää trendi laskusuuntaan. Tämän kehitysnäkymän tulisi näkyä selonteossa selvemmin, vaikka selonteossa pitkäjänteisyydellä ymmärretäänkin 10–15 vuoden aikajännettä.

Selonteossa on esitetty suuntaa-antavia keinoja liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Näitä ovat yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, joukkoliikenteen edistäminen muun muassa raideliikenteen investointeja suosimalla, liikenteen biopolttoaineiden käytön lisääminen, uuden ajoneuvoteknologian täysimääräinen hyödyntäminen, liikenteen hinnoittelu sekä asenteisiin vaikuttaminen. Keinojen kustannus-

tehokkuutta ei kuitenkaan ole arvioitu. Valiokunta toteaa, että kaikki nämä keinot ovat perusteltuja ja kannatettavia. Osa tavoitteista on kuitenkin luonteeltaan sellaisia, että niiden vaikutukset näkyvät vasta pitkällä aikavälillä (kuten yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja raideliikenteen investoinnit) ja osa lyhyelläkin tähtäimellä vaikuttavia (liikenteen hinnoittelu, liikenteen biopolttoaineiden käytön lisääminen). Valiokunta esittää, että jatkutyössä lyhyen ja pitkän tähtäimen keinot tunnistetaan ja molempia edistetään, mutta kunkin toimenpiteen vaikutuspotentiaali huomioon ottaen. Kasvavan päästökehityksen taittamiseksi ja kääntämiseksi laskuun on välttämätöntä toteuttaa lyhyellä tähtäimelläkin vaikuttavia toimia pian.

Valiokunta toteaa, että liikennesektorin ilmastopoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan useita rinnakkaisia toimia. Liikennemuotojen energiatehokkuuden parantaminen on tärkeä tavoite. Energiatehokkuus onkin parantunut viime vuosina huomattavasti, mutta päästövähennyksiä ei ole silti saavutettu liikennesuoritteiden jatkuvan kasvun vuoksi. Siten on välttämätöntä vaikuttaa tehokkaasti liikennetarpeen vähentämiseen. Keinot päästöjen vähentämiseksi voidaan jakaa kolmentyyppisiin:

1) Teknologiset keinot; Ajoneuvoteknologian kehittämisessä tulee edelleen lisätä energiatehokkuutta, panostaa uusien teknologioiden ja vaihtoehtoisten polttoaineiden kehittämiseen.

2) Liikenteen hinnoittelu ja markkinapohjaiset keinot; Liikenteen hinnoittelussa voidaan ottaa käyttöön markkinapohjaisia välineitä, kuten veroja tai verokannustimia, päästökauppajärjestelmä, ruuhkamaksut jne.

3) Välilliset, maankäytön suunnitteluun ja asenteiden muokkaukseen liittyvät keinot; Pitkän aikavälin tulosten saavuttamiseksi on toteutettava toimia, joilla eheytetään yhdyskuntarakennetta ja vahvistetaan yhdyskuntarakenteen yhteyttä liikennejärjestelmien kehittämiseen, vaikutetaan liikkumistottumuksiin ja asenteisiin joukkoliikenteen käytön edistämiseksi, raideliikenteen lisäämiseksi jne.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteon mukaan linjausten ympäristövaikutuk-

sia on arvioitu niin laajalti ja tarkasti kuin se poliittisen selonteon valmistelussa on mahdollista. Suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun niin sanotun SOVA-lain (200/2005) vaatimukset on täytetty. Selontekoa on valmisteltu vuorovaikutteisesti. Valmistelua edelsi sidosryhmien lausunnonantomahdollisuus, jota käytti lähes 150 viranomaistahoa. Valiokunta huomauttaa, että SOVA-lain mukaisen arvioinnin arviointituloksia ei kuitenkaan ole esitetty selonteossa.

Liikenteen ja yhdyskuntarakenteen yhteys

Yksi tärkeimmistä pitkän tähtäimen ilmastomuutoksen hillinnän keinoista on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja siihen liittyvät liikenne- ja ratkaisut. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen edistää erityisesti kaupunkiseuduilla liikennemäärien ja henkilöautoriippuvuuden vähentämistä ja painopisteen siirtymistä vähemmän ympäristöä kuormittaviin liikennemuotoihin. Maankäytön ja liikennejärjestelmän keskinäistä yhteyttä on vahvistettava voimakkaasti ja kehitettävä yhtenäisenä kokonaisuutena siten, että liikenneverkon mahdollisuudet tulevat täysimääräisesti hyödynnetyksi. Valiokunta viittaa tässä yhteydessä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta antamaansa lausuntoon (YmVL 11/2008 vp). Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen eheyttäminen edistää myös alueiden elinkeinoelämän kehittymistä ja taloudellista kasvua, sillä monikeskuksinen yhdyskuntarakenne vähentää energian käyttöä ja parantaa samalla seudun kilpailukykyä mm. työmarkkina-alueen laajentuessa ja seudun eri osien yhteistyöedellytysten parantuessa.

Tärkeitä tavoitteita ilmastomuutoksen hillitsemiseksi ja yleensä kestävä kehityksen edistämiseksi ovat kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen ja joukkoliikennepalvelujen houkuttelevuuden lisääminen. Valtion ja kuntien suunnitteluyhteistyötä tulee tehostaa erityisesti suurten kaupunkiseutujen uusien toimintojen kaavoituksen ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien osalta. Etenkin taajamien kevyen liikenteen verkostojen rakentaminen ja kestävien joukkoliikenneratkaistusten aikaansaaminen ovat

tavoitteita, joissa valtion ja kuntien yhteistyötä voidaan lisätä. Huomiota tulisi kiinnittää myös autoilun päästöjen vähentämiseen liikenne- ja kaupunkisuunnittelun keinoin.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen kilpailukyvyn parantaminen on nostettu selonteossa hyvin esille. Liikennetutkimusten mukaan matkustajan päivittäisiä matkapäätöksiä ohjaavat eniten matkan hinta ja liikenteen sujuvuus. Näihin vaikuttamalla voidaan siis ohjata tehokkaimmin kansalaisten valintoja. Joukkoliikennetukea nostamalla voidaan vaikuttaa matkustamisen hintaan ja esimerkiksi bussikaistoja sekä raideliikennettä kehittämällä voidaan lisätä joukkoliikenteen sujuvuutta. Suurten kaupunkien joukkoliikennetuen aikaistamista vuodelle 2009 on pidettävä kannatettavana toimenpiteenä korostaen, että autokannan kasvua ja yhä lisääntyvää ruuhkautumista erityisesti pääkaupunkiseudulla ja suurissa kaupungeissa voidaan estää julkisen liikenteen ja kevyen liikenteen toimivuutta parantamalla. Joukkoliikenteen polttoaineiden verotason alentamista sekä matkalippujen hinnassa olevan 8 prosentin arvonlisäveron alentamista tai poistamista tulee selvittää. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteossa ei riittävästi pohdita mahdollisuuksia alentaa matkalipun hintaa ja kehittää hinnoittelujärjestelmää joustavammaksi. Kun matkustamisen hinta on yksi määräävimistä tekijöistä matkustustapa päätöksen tekemisessä, tulisi hinnan muodostumista selvittää yksityiskohtaisemmin. Kokemukset muista maista osoittavat, että matkalippujen joustavalla hinnoittelulla (perheliput, matkalipun hinnan puolittaminen ruuhka-ajan ulkopuolella) on lisätty joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja samalla tehostettu kaluston käyttöastetta ruuhka-aikojen ulkopuolella.

Keskeistä on panostaa myös joukkoliikenteen laatutason nostamiseen eli aikataulujen luotettavuuden sekä matkan sujuvuuden ja mukavuuden edistämiseen. Erityisesti raideliikenteen, mutta myös muun joukkoliikenteen palvelujen ääreen tullaan usein autolla, joten liityntäliikenteen pysäköintialueiden toimivuus ja odo-

tusaikojen lyhentäminen ovat tärkeitä tavoitteita, jotta yksityisauton valitseminen kulkutavaksi ei muodostuisi julkista liikennettä houkuttelevammaksi. Valiokunta korostaa, että seutuliiikenteen liityntäliikenteen paikoitusalueiden kehittäminen edellyttää metropolipolitiikan ratkaisuja eli yksittäistä kuntaa laajempaa aluetta käsittävää kaavoituksen ja rakentamisen ohjausta. Joukkoliikenteen palvelut tulee ylipäänsä suunnitella kuntarajat ylittävinä, seudullisina kokonaisuuksina.

Valiokunta katsoo, että työsuhdematkalipun houkuttelevuutta tulee lisätä yhtenä lyhyellä aikavälillä vaikuttavana tehokkaana päästöjä vähennyskeinona. Valtio- ja kuntatyönantajien tulisi toimia tässä mallina muille. Verohallinnon tietojen mukaan työsuhdematkalippu oli vuonna 2006 käytössä noin 440 työnantajalla ja 7 400 työntekijällä ja vuonna 2007 vastaavasti 870 työnantajalla ja 31 700 työntekijällä, joten sen käyttö on lisääntynyt nopeasti. Työsuhdematkalipun ongelmana on se, että lipun käyttäjät ovat yleensä jo valmiiksi julkisen liikenteen käyttäjiä, joten tuki ei välttämättä muuta liikennemuodon käyttötapaa. Oman auton käyttäjillä ratkaisevana tekijänä ovat usein auton käyttöön liittyvät käyttötarpeet työmatkan yhteydessä, jolloin joukkoliikenteen käyttäjäksi ei siirrytä. Liikennepolttonesteiden hinnan jatkuva nousu vaikuttaa kuitenkin jossain vaiheessa yksityisauton käyttöön, ja työsuhdematkalipun kehittämisellä työntekijän kannalta vielä edullisemmaksi voitaneen vaikuttaa siinä tilanteessa päätökseen joukkoliikenteen käyttöön siirtymisestä. Valiokunta pitääkin tärkeänä, että joukkoliikenteen käytön mahdollista kasvua kyetään ennakoidaan ja siihen pystytään varautumaan hallitusti. Kaluston riittämättömyys on esteenä jo nykyisin junavau-
nujen lisäämiseen ruuhka-aikoina pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Riittävää palvelutasoa ei saavuteta, jos istumapaikkoja ei ole riittävästi.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös autoedun verotuskohtelun ympäristövaikutusten selvittämistarpeeseen. Selonteon mukaan työsuhdematkalipusta tulee tehdä houkutteleva ja autoetuun nähden kilpailukykyinen vaihtoehto. Autoedun merkitystä ei kuitenkaan ole lainkaan

selvitetty. Valiokunta toteaa, että verohallinnon tietojen mukaan vuonna 2006 autoetu oli noin 78 900 työntekijällä, joista vapaa autoetu oli 59 300 työntekijällä. Edun määräksi on arvioitu noin 468 miljoonaa euroa.

Valiokunta korostaa, että raideliikennehankkeet ovat ilmastonmuutoksen kannalta edullisia välillisesti mahdollistaen ilmastonmuutoksen kannalta kestävä yhdyskuntarakenteen kehittämisen. Kuten selonteossa todetaan, raideliikennehankkeiden yhteiskuntataloudellinen kannattavuus suhteessa tiehankkeisiin paranee, jos ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi toteutettavat toimet hidastavat tieliikenteen kasvua ja vastaavasti nopeuttavat raideliikenteen kasvua. Valiokunta kiirehtii liikenneinvestointien kannattavuuslaskelmissa käytettävän laskentamallin uudistamista siten, että ilmastonmuutosvaikutus sisällytetään arviointeihin.

Ratahankkeet on selonteossa priorisoitu hyvin, mutta perusradanpidon rahoituksen riittävyys näyttää ongelmalliselta. Rataverkon peruskorjausohjelma ja eräiden päärataosuuksien riittämätön välityskyky ovat radanpidon suurimpia ongelmia, joiden korjausinvestointeihin ei esitetä lisäystä lainkaan vähäliikenteisiä ratoja lukuunottamatta. Korvausinvestointien vuositarve on 190 miljoonaa euroa, mutta rahoitus jäänyt tästä viime vuosina, mikä on aiheuttanut rataverkon rapautumista. Valiokunta pitää investointien ohella tärkeänä, että ratojen korvausinvestointien tasoa nostetaan, sillä panostukset ovat ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi tarvittavien tavoitteiden toteuttamiseksi välttämättömiä.

Älykkäiden liikennejärjestelmien kehittäminen kaupunkiseuduilla

Selonteossa nostetaan esiin hallitusohjelman tavoite edistää informaatioteknologiaa hyödyntävien palvelujen käyttöönottoa liikenteessä ja liikenteen hallinnan kehittämisen merkitys erityisesti kaupunkiseuduilla. Valiokunta katsoo, että telematiikan hyödyntäminen avaa huomattavia mahdollisuuksia liikenteen sujuvuuden lisäämiseksi ja samalla ympäristökuormituksen pienentämiseksi, kun ruuhkissa seisominen vähenee. Telematiikan hyödyntäminen merkitsee turvalli-

suutta lisäävän automaation ja informaation käyttöä liikenteen hallinnassa, tienkäyttäjille suunnattuja langattomia yhteys- ja tietopalveluja ja esimerkiksi muuttuvien liikennemerkkien käyttöä. Liikennesuunnittelussa tuleekin varautua siihen, että langaton viestintä avaa uusia mahdollisuuksia liikenteen sujuvuuden seuraamiseen ja ongelmakohtien aktiiviseen poistamiseen. Joukkoliikenteessä telematiikka tarjoaa esimerkiksi reaaliaikaista matkustajainformaatiota.

Älykäs liikenne tunnistetaan mahdolliseksi keinoksi ilmastomuutoksen hillitsemisessä liikenteen kysynnän ohjaamiseksi ja väyläkapasiteetin käytön tehostamiseksi paikannukseen perustuvan tienkäyttömaksun avulla sekä tavaraliikenteen tehostamiseksi logististen järjestelmien ja liikennetelemaattisten ohjaus- ja tietopalvelujen avulla. Valiokunta katsoo, että selonteossa tulisi linjata ja resurssoida konkreettisia kokeiluhankkeita vapaaehtoiselta pohjalta älykkään liikenteen kehittämiseksi ja toteuttamiseksi. Valiokunta katsoo, että erityisesti joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan parantaa älykkään liikenteen tieto- ja viestintätekniikan keinoin. Myös ruuhka- tai tiemaksukokeiluja on mahdollista toteuttaa älykkään liikenteen keinoin.

Kevyt liikenne

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteossa kevyen liikenteen rooli on jäänyt suhteellisen vähäiseksi, vaikka kevyen liikenteen merkitys kulkumuotona on merkittävä ja potentiaali päästöjen vähentämiseksi edelleen huomattava. Kevyen liikenteen väylät ovat pääosin kuntien vastuulla, mutta ilmastopoliittisin perustein tulisi harkita valtion roolin lisäämistä. Erinomaisena on pidettävä sitä, että teemahankkeiden osalta mahdollisina sisältöinä on nostettu esiin joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn liittyviä paketteja.

Ajoneuvoteknologian kehityksen tukeminen

Selonteossa on esitetty, että kehittyvän ajoneuvoteknologian nopea käyttöönotto on yksi tehokkaimmaksi arvioitu keino päästöjen vähentämiseksi. Valiokunta pitää tärkeänä, että uuden

teknologian käyttöönottoa tuetaan auto- ja ajoneuvoverouudistuksilla avatun linjan mukaan. Autoilun verotusta tulee kehittää edelleen siten, että se kannustaa valitsemaan energiatehokkaita, vähäpäästöisiä autoja. Veroporrastuksen tulee koskea sekä auton hankintaan kohdistuvaa autoveroa että auton käytöstä perittävää vuotuisia ajoneuvoveroa. Dieselautoilta perittävän erillisen käyttövoimaveron poistamisen vaikutusta tulisi selvittää, samoin kuin kaas-, hybridi- ja sähköautojen verokohtelua. Myös polttoaineverotuksen porrastusta päästöjen mukaan tulee selvittää.

Vuoden 2008 alusta voimaan tulleen autoverouudistuksen ja vuoden 2010 alusta voimaan tulevan ajoneuvoverouudistuksen veromalli suosii lähtökohtaisesti suhteellisesti enemmän pieniä ja pienipäästöisiä autoja. Autoveron taitepisteenä on 180 grammaa kilometriltä siten, että päästöiltään sitä alempien autojen vero aleni ja suurempien nousi. Esitys perustui tasoon, jolla päästöt vähenevät pitemmällä aikavälillä merkittävästi, ellei autokannan, ajoneuvojen koon tai liikennesuorituksen kasvu syö päästöjen vähennystä. Valiokunta korosti lausunnossaan (YmVL 14/2007 vp), että uudistuksen vaikutuksia tulee seurata tarkasti ja ryhtyä tarvittaessa toimenpiteisiin autoveron ympäristöohjauksen lisäämiseksi, jos tavoitteet päästöjen kääntymisestä laskuun eivät näytä toteutuvan. Ilmastomuutoksen hillitsemiseksi on perusteltua varautua veron taitepisteen hallittuun alentamiseen EU:n strategian mukaiseen tasoon 130 g/km. Ensimmäiset tiedot verouudistuksen vaikutuksista ovat myönteisiä, sillä vuoden 2008 alkukuukausina rekisteröityjen henkilöautojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö on 161 g/km (bensiniikäyttöisissä 167 g/km ja dieselikäyttöisissä 156 g/km), kun se vuonna 2007 oli lähes 180 g/km, eli alkuvuoden 2008 päästötaso on 8 prosenttia pienempi kuin vuonna 2007. Liikennepolttonesteiden myyntilukutilastot julkaistaan kuitenkin vasta myöhemmin.

Ensirekisteröityjen autojen moottorikoko on pienentynyt, ja dieselautojen osuus ensirekisteröinneistä nousi yli 50 prosenttiin aikaisemman 30 prosentin sijaan. Hiukkassuodatin on pakolli-

nen uusissa autoissa vuoden 2009 alusta alkaen, mutta jo tänä vuonna 10 automerkkiä oli varustettu hiukkassuodattimella.

Valiokunta korostaa kuluttajainformaation merkitystä, jotta kuluttajien valinnat ohjautuisivat aikaisempaa enemmän pienipäästöisempiin autoihin. Valiokunta tukee myös ympäristömerkinnän kehittämistä valintojen ohjaamiseksi pienipäästöisiin autoihin.

Ekologisen autoilun kehittämiseen tulisi myös panostaa. Autojen suunnittelussa ja valmistuksessa tulisi ottaa entistä paremmin huomioon kierrätettävyyden parantamiseen liittyvät näkökohdat. Ajoneuvoista tulisi tehdä helposti osiin purettavia, ja komponentit tulisi merkitä standardien mukaisesti tunnistamista varten.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteosta puuttuu kokonaan ekologisen autoilun kehittämisen näkökulma, esimerkiksi sähköautojen käyttöönottoon liittyvät mahdollisuudet. Sähköauto on hyvä ratkaisu kaupunkiympäristössä, jossa ei tarvita pitkää toimintamatkaa, mutta niiden kehitystyössä on ollut akkujen kestävyysliittyviä ongelmia. Sähköautojen kehitystyö kuitenkin jatkuu, ja akkutekniikan nopea kehittyminen saattaa avata niille uusia mahdollisuuksia.

Liikenteen biopolttoaineiden käytön edistäminen

Valiokunta tukee liikenteen biopolttoaineiden käytön voimakasta lisäämistä edellyttäen, että siirtymistä toisen sukupolven biopolttoaineiden, biokaasun ja uusien raaka-aineiden käyttöön kiirehditään. Vaarana on, että investointeja suunnataan valtaosin edelleen ensimmäisen sukupolven biopolttoaineisiin, mikä taas hidastaa toisen sukupolven biopolttoaineiden kehittämistä ja käyttöönottoa. Biopolttoaineiden tuotannon ja käytön edistämällä voidaan vähentää kasvihuonekaasupäästöjä, edistää hiiliriippuvuuden vähentämistä, parantaa energiaomavaraisuutta, lisätä maaseutualueiden tulonlähteitä sekä kehittää pitkän aikavälin vaihtoehtoja fossiilille polttoaineille.

Valiokunta korostaa tutkimus- ja tuotekehitystyön sekä biopolttoaineiden tuotannon ja käytön

edistämisen tarkastelun pitkäjänteisyyttä. Kehitystyössä tulee keskittyä myös uusien biopolttoaineiden ilmanlaatuvaikutusten selvittämiseen sekä tarkastella eri lähteistä kehitettävien aineiden kestävyyttä elinkaaritarkastelun keinoin ottaen huomioon myös biomassan tuotantoon, valmistukseen ja käsittelyyn liittyvät ympäristövaikutukset. Biopolttoaineiden tuotannon ja käytön lisääminen ei saa johtaa negatiivisiin ympäristövaikutuksiin, kuten trooppisten metsien hakkaamiseen viljelyalueiden tieltä. Trooppisten metsien hävittäminen aiheuttaa nykyään noin 20 prosenttia maapallon hiilidioksidipäästöistä.

Valiokunta kiinnittää huomiota maakaasun ja biokaasun liikennepolttoainepotentiaalin vähäiseen hyödyntämiseen Suomessa. Kaasukäyttöiset autot käyttävät joko maakaasua tai jalostettua biokaasua. Biokaasu on korkealaatuinen polttoaine, jota tuotetaan pääosin eloperäisistä jätteistä. Biokaasu voidaan jalostaa biometaaniksi, joka on ensiluokkainen liikennepolttoaine. Biokaasun käytön lisääminen erityisesti joukkoliikenteessä olisi nopea tapa vähentää joukkoliikenteen hiilidioksidipäästöjä alentaen samalla polttoainekustannuksia. Kaasun tankkausasemaverkosto on tällä hetkellä riittävä vain pääkaupunkiseudulla. Gasum aikoo rakentaa vuoteen 2010 mennessä kattavan tankkausasemaverkoston maakaasuputken alueella. Ruotsissa on jo yli 80 kaasun tankkausasemaa ja 12 000 kaasuautoa.

Meriliikenne

Selonteossa kiinnitetään asianmukaisesti huomiota merenkulun turvallisuusriskeihin erityisesti Itämeren alueella. Suomenlahden öljykuljetusten arvioidaan kasvavan yli 250 miljoonaan tonniin vuoteen 2015 mennessä, mikä lisää vakavaa ympäristöonnettomuusriskiä entisestään. Meriturvallisuuden parantamiseksi on tehty hyvää työtä, kuten hyvin toimiva pakollinen alusliikenteen ilmoittautumisjärjestelmä GOFREP. Valiokunta painottaa meriturvallisuusohjelmatyöhön panostamisen merkitystä sekä EU:n Itämeristrategiaan liittyviä mahdollisuuksia edistää ympäristönsuojelutavoitteiden toteutumista.

Meriliikenteen typioksidipäästöjen vähentämiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Lentoliikenne

Valiokunta kiinnittää lentoliikenteen osalta huomiota tarpeeseen varautua haasteisiin, joita lentoliikenne Suomessa kohtaa. Lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi lentoliikenne sisällytetään EU:n päästökauppajärjestelmään. Lentoliikenteen päästöihin on puututtava, sillä vaikka niiden osuus EU:n hiilidioksidipäästöistä on vain noin 3 %, ne kasvavat hyvin nopeasti ja lentoliikenteen ilmastovaikutus kokonaisuutena on 2—4-kertainen verrattuna pelkkiin hiilidioksidipäästöihin koneiden aiheuttamien vesihöyryvanojen ja cirruspilvien vuoksi. Tavoitteena tulee kuitenkin olla maailmanlaajuisen järjestelmä lentoliikenteen päästöjen hillitsemiseksi.

Pitkien etäisyyksien maissa, kuten Suomessa, lentoliikennepalvelujen järjestämiseen liittyy erityisiä haasteita. Maan eri osien saavutettavuus on tärkeä lähtökohta. Ympäristöhaittojen vähentämiseksi on tärkeää panostaa entistä vähäpäästöisempään kalustoon, tehokkaampaan lennonohjaukseen ja mahdollisimman suoraan reititykseen kohteeseen sekä korkean täyttöasteen edistämiseen.

Liikenteen ympäristöhaittojen torjuminen

Valiokunta pitää välttämättömänä, että ilmastomuutoksen mittavan haasteen ohella liikennepolitiikan linjauksissa käsitellään myös liikenteen haitallisia terveysvaikutuksia, kuten pienhiukkaspäästöjä, melua ja tärinää sekä liikennehankkeiden vaikutuksia luonnonvarojen kulutukseen.

Selonteossa tuodaan esiin, että liikenteestä aiheutuu myös vakavia haittoja ympäristölle ja ihmisten terveydelle. Hiilidioksidipäästöjen ohella haittoja aiheuttavat muut päästöt, melu ja väylien estevaikutus. Ympäristöhaittojen osalta olisi tarpeen käsitellä lähemmin ainakin pienhiukkasiin ja typenoksideihin liittyviä ongelmia. Eriytisesti selonteossa tulisi esittää keinoja ja rahoitusta

meluhaittojen vähentämiseksi ja poistamiseksi. Melu heikentää elinympäristön laatua ja viihtyisyyttä ja huonontaa ihmisten terveyttä ja hyvinvointia. Meluntorjunnan asema ympäristönsuojelussa on ollut heikko, ja meluhaittojen vaikutuksia vähätellään päätöksenteossa tai niitä ei lainkaan tunneta. Koska liikenne aiheuttaa Suomessa jopa 90 prosenttia ympäristömelulle altistumisesta, tulisi selontekoon sisällyttää selkeästi meluntorjunta yhtenä keskeisenä tavoitteena.

Suomessa käytetään tierakentamiseen luonnon kiviaineksia 70—80 miljoonaa tonnia vuodessa. Uusiomateriaaleja, kuten ylijäämää- ja kiviaineksia, teollisuuden sivutuotteita, pilaantuneita maita ja vanhoja maarakenteita, tulisi hyödyntää nykyistä tehokkaammin neitseellisten luonnonvarojen säästämiseksi. Uusiomateriaalien kehitysohjelmaa tulee jatkaa, sillä materiaalien käytön edistäminen edellyttää materiaaleja koskevan teknisen tietämyksen lisäksi kehitystyötä logistiikan, hankintamenettelyjen, ohjeistuksen ja tuotteistamisen osalta. Tavoitteena tulee olla uusiomateriaalien käytön edistäminen infrarakentamisessa ottaen huomioon hankkeen koko elinkaaren aikaiset ympäristövaikutukset eli kestävä kehityksen mukaisesti.

Valiokunta huomauttaa, että perusväylänpidon tarpeisiin tulee varata riittävästi rahoitusta. Sitoutuminen pitkäjänteiseen liikenneväylien kunnan säilyttävään perusväylänpidon rahoitukseen ja lisäpanostus puuhuollon kuljetusten kannalta tärkeälle alempiasteiselle tiestölle edistää samalla välttämättömiä uusiutuvan energian, kuten metsähakkeen, kuljetuksia.

Viestintä ja asenteisiin vaikuttaminen

Selonteossa esitetään yhtenä keinona päästöjen vähentämiseksi asenteisiin vaikuttaminen, jotta ihmiset muuttaisivat liikkumiseen liittyviä valintojaan ympäristöystävällisemmiksi. Valiokunta korostaa asennemuutoksen merkitystä ja tarvetta paitsi yksittäisille kampanjoille, myös pitkäjänteiseen valistustyöhön.

Lausunto

Lausuntonaan ympäristövaliokunta esittää,

että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 13 päivänä toukokuuta 2008

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Rakel Hiltunen /sd	Sanna Perkiö /kok
vpj.	Pentti Tiusanen /vas	Janne Seurujärvi /kesk
jäs.	Christina Gestrin /r	Tarja Tallqvist /kd
	Tanja Karpela /kesk	Kimmo Tiilikainen /kesk
	Timo Kaunisto /kesk	Oras Tynkkynen /vihr
	Timo Korhonen /kesk	Pauliina Viitamies /sd
	Merja Kuusisto /sd	Henna Virkkunen /kok
	Tapani Mäkinen /kok	vjäs. Anne-Mari Virolainen /kok (osit-
	Petteri Orpo /kok	tain).

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos.

ERIÄVÄ MIELIPIDE

Ilmastonmuutoksen hillintä vaatii aktiivisia, vaikuttavia toimenpiteitä. Huolimatta siitä, että valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon keskeisenä lähtökohtana on ilmastonmuutoksen hillintä, selonteko pystyy osoittamaan vain vähän vaikuttavia toimenpiteitä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.

Maamme hiilidioksidipäästöistä noin neljännes tulee liikenteestä, ja sen osuus on kasvussa. Vuoteen 2020 mennessä liikenteen päästöjä on vähennettävä vähintään 16 prosenttia vuoden 2005 tasoon verraten. Liikenteen päästöjä joudutaan mahdollisesti vähentämään vuoteen 2020 mennessä tätä huomattavasti enemmän. Vuoteen 2050 mennessä hiilidioksidipäästöjen kokonaisvähentämisvaatimus on vuoden 1990 tasosta vähintään 70—80 prosenttia.

Kansalaisyhteiskunnan piirissä on etsitty vaikuttavia tapoja vähentää sitovalla tavalla kasvihuonekaasupäästöjä. Tällainen on ilmastolaki,

jota lukuisat kansalaisjärjestöt, kuten Maan ystävät ja Suomen luonnonsuojeluliitto, esittävät.

Ilmastotavoitteen saavuttamiseksi on valiokunnalle esitetty ajatus ilmastolaista. Lain avulla taataan, etteivät hallitukset siirrä vastuutaan päästövähennyksistä liikaa tulevaisuuteen. Esimerkiksi Isossa-Britanniassa ollaan ottamassa käyttöön sitovia tavoitteita.

On toivottavaa, että liikenne- ja viestintävaliokunta huomioi ilmastolain mahdollisuudet päästötavoitteiden saavuttamisen takaamisessa ja esittää mietinnössään ilmastolain sisällön selvittämistä myös liikenteen päästöjen osalta. Tämä siitä huolimatta, että asia tulee ilmasto- ja energiastategian käsittelyssä esille, kuten luonnonsuojelujärjestöt ovat toivoneet. Vuoteen 2020 on kuitenkin vain 11 kokonaista vuotta.

Ympäristövaliokunta on jättänyt lausunnotaan (YmVL 12/2008 vp) pois valiokunnan tietoon saatetun ilmastolakihankkeen.

Helsingissä 13 päivänä toukokuuta 2008

Pentti Tiusanen /vas