

Suomen luonnonsuojeluliiton liikenneviestit

Suomen luonnonsuojeluliiton liikenneviestit kiteyttävät lyhyesti liiton tavoitteet ja linjaukset liikennepolitiikan suhteen. Käsillä olevat viestit toimivat liiton strategisena selkärankana valmisteltaessa liikennepoliittisia kannanottoja ja lausuntoja.

Liikenne aiheuttaa Suomen kasvihuonekaasupäästöistä viidenneksen ja päästöt ovat lisääntyneet yli kymmenyksellä viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana. Ilmastokriisin torjuminen edellyttää voimakkaita päästövähennystoimia kaikilla yhteiskunnan sektoreilla, erityisesti liikenteessä. Luonnonsuojeluliiton tehtävänä on ajaa yhteiskunnan muutosta kohti ekologisesti kestävää liikkumista.

1. Liikenteen haittoja tulee vähentää vähentämällä liikkumisen tarvetta. Päivittäiset matkat lyhenevät kun yhdyskuntarakenne on tiivis eli työpaikat, koulut, palvelut ja harrastukset ovat lähellä kotia.¹ ² Etätyötä suosimalla voidaan vaikuttaa työmatkaliikenteen määrään.³ Uudet asuinalueet tulee kaavoittaa energiatehokkaasti, hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle ja siten, että matkat on mahdollista tehdä ilman henkilöautoa. Junaratojen välittömään läheisyyteen melualueille pitää kaavoittaa asuinalueiden sijaan kevyttä teollisuutta, varastoja ja logistiikkaa sekä liityntäpysäköintipaikkoja. Uusia automarketteja tulee rakentaa vain joukkoliikenteen solmukohtiin. Päivittäistavarakauppa rakentuu tulevaisuudessa pienten kauppojen verkostosta.⁴

2. Joukkoliikenteeseen pitää satsata enemmän. Joukkoliikennetukia on kasvatettava, jotta lippujen hinnat eivät olisi esteenä liikkumismuotoa valittaessa.⁵ Joukkoliikenteen käyttöön on kannustettava tukemalla työmatkailua julkisilla liikennevälineillä esimerkiksi työsuhdematkalipun verotusarvoa pienentämällä⁶ ja valtakunnallisen matkakortin käyttöönotolla. Myös ilmaista joukkoliikennettä tulisi kokeilla. Raideliikenteen kevyemmät muodot, kuten monorailit ja pikaraitiotiet ovat tulevaisuutta. Suurten liikennehankkeiden, kuten länsi-metron sekä uusien teiden ja rautateiden suunnittelussa tulee kuitenkin huomioida vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, eläinten kulkureitteihin ja ympäristöön.⁷

¹ Vähemmästä enemmän ja paremmin. Kestävän kulutuksen ja tuotannon toimikunnan ehdotus kansalliseksi ohjelmaksi 2005. Taustamuistio. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=36844&lan=fi>

² Kilpailukykyä, hyvinvointia ja ekotehokkuutta. Suomen aluerakenteen ja alueidenkäytön kehityskuva. Suomen ympäristö 31/2006. Ympäristöministeriö.

³ Helminen, V., Ristimäki, M. & Oinonen, K., 2003. Työmatkaliikenteen muutos ja etätyö. Suomen Ympäristö 611/2003. Ympäristöministeriö.

⁴ Vähemmästä enemmän ja paremmin. Kestävän kulutuksen ja tuotannon toimikunnan ehdotus kansalliseksi ohjelmaksi 2005. Taustamuistio. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=36844&lan=fi>

⁵ Liikenne 2030 -raportti, taustat. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 18/2007 http://www.mintc.fi/oliver/upl629-LVM18_2007.pdf

⁶ Joukkoliikenne nousuun! Työryhmän mietintö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 51/2004.

⁷ Liikenteen toimintalinjat ympäristökysymyksissä vuoteen 2010. Ohjelmia ja strategioita 4/2005. Liikenne- ja viestintäministeriö. http://www.lvm.fi/oliver/upl607-OS_4_2005.pdf

3. Yksityisautoilua on vähennettävä ottamalla käyttöön ruuhkamaksut pääkaupunkiseudulla ja muissa suurissa kaupungeissa.⁸ Tieliikenteen katonopeuksia (esim. 90 km/h) tulisi kokeilla. Pysäköintipaikkoja tulee vähentää keskusta-alueilla ja pysäköintimaksuja korottaa. Sen sijaan liityntäpysäköintipaikkoja tulee lisätä kaupunkien sisääntuloväylien varteen joukkoliikenteen solmukohtiin.⁹ Myös polttoaineverotusta tulee kiristää tuntuvasti, jotta autoilun hinnoittelusta tulee käyttöperusteista.¹⁰

4. Työsuhdeautoilua kannattaa rajoittaa. Vapaa työsuhdeautoetu, jossa työnantaja maksaa polttoaineet, tulee poistaa, sillä se kannustaa yksityisautoiluun kaikessa liikkumisessa.¹¹ Työnantajien tarjoamaa ilmaista autopaikkaetua tulee verottaa. Yhteiskäyttöautojen, kimpakyytijärjestelyiden, vuokra-autojen, työsuhdepolkupyörien ym. käyttöä tulee edistää.¹²

5. Pyöräily on pop! Kevyt liikenne on paras liikkumisvaihtoehto sen päästöttömyyden ja kansanterveydellisten vaikutusten vuoksi. Kevyen liikenteen väyliä on lisättävä ja niiden kuntoa parannettava. Kaupungeissa tulisi olla koko kaupungin kattava pyörätieverkosto. Lisäksi tulee rakentaa pyöräparkkeja ja huomioida tämä jo rakennusten suunnittelussa ja asuinalueiden kaavoituksessa. Suurten kaupunkien keskustoissa on otettava käyttöön laajat autottomat jalankulku- ja joukkoliikennealueet.

6. Lentoliikennettä on vähennettävä. Lentoliikenne on kaikkein haitallisin liikkumismuoto, jonka käyttö on kasvanut huolestuttavasti.¹³ Lentoliikenteen päästöjen vähentämistavoite tulisi olla linjassa EU:n muiden päästövähennystavoitteiden kanssa eli 30 % vähennys vuoteen 2020 mennessä ja 80 % vuoteen 2050 mennessä. Lentoliikenne on sisällytettävä päästökauppaan ja kaikki päästöoikeudet tulisi huutokaupata. Lisäksi on otettava käyttöön kansallinen lentovero Ruotsin, Ranskan ja Iso-Britannian tapaan.

7. Matkustajalauttojen turhan viinarallin on loputtava. Suomenlahden autolauttaliikennettä tulee rajoittaa verotuksen normalisoimisella. Laivaristeily on usein "turhaa" ja matkaan lähdetään hivin ja verottomien tuotteiden takia.¹⁴ Laivayhtiöiden hinnoittelun ei tulisi tukea risteilyjä reittimatkamattamien kustannuksella.

8. Tavaraliikenne on siirrettävä raiteille. Tavaraliikenteessä rautatiekuljetusten osuus ollut Suomessa suhteellisen korkea¹⁵, mutta silti suurin osa tavaraliikenteestä hoidetaan maanteitse.¹⁶

⁸ Liikenne 2030 -raportti, taustat. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 18/2007

http://www.mintc.fi/oliver/upl629-LVM18_2007.pdf

⁹ Pysäköintipolitiikka ja pysäköinnin hinta Helsingissä, Turussa ja Tampereella. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 47/2007.

¹⁰ Liikenne 2030 -raportti, taustat. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 18/2007

http://www.mintc.fi/oliver/upl629-LVM18_2007.pdf

¹¹ Liikenne 2030 -raportti, taustat. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 18/2007

http://www.mintc.fi/oliver/upl629-LVM18_2007.pdf

¹² Vähemmästä enemmän ja paremmin. Kestävän kulutuksen ja tuotannon toimikunnan ehdotus kansalliseksi ohjelmaksi 2005. Taustamuistio. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=36844&lan=fi>

¹³ Finavia, liikennetilasto 2006 http://www.finavia.fi/files/finavia/liikennetilastot_pdf/Lentoliikennetilasto_2006.pdf

¹⁴ Liikenne 2030 -raportti, taustat. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 18/2007

http://www.mintc.fi/oliver/upl629-LVM18_2007.pdf

¹⁵ Vähemmästä enemmän ja paremmin. Kestävän kulutuksen ja tuotannon toimikunnan ehdotus kansalliseksi ohjelmaksi 2005. Taustamuistio. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=36844&lan=fi>

¹⁶ Liikenne 2030 -raportti, taustat. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 18/2007

http://www.mintc.fi/oliver/upl629-LVM18_2007.pdf

Viime aikoina tavaraliikenne on keskittynyt yhä enenevässä määrin maanteille. Kuljetusten päästöjä voidaan pienentää siirtämällä ne raiteille. Se on myös ihmisten terveyden ja ympäristön kannalta kestävin kuljetusmuoto.¹⁷

9. Liikenteen biopolttoaineita on lisättävä. Liikenteen biopolttoaineiden, varsinkin biokaasun osuutta on kasvatettava kaikissa liikennemuodoissa.¹⁸ Tämä on kuitenkin tehtävä ilman trooppisia metsiä tuhoavia tuotteita, kuten palmuöljyä. Turpeen ja turvepohjaisten polttoaineiden valheellinen kutsuminen biopolttoaineiksi tulee lopettaa, sillä turpeentuotanto tuhoaa Suomen luonnon monimuotoisuutta ja sen hiilidioksidipäästöt ovat rinnastettavissa fossiilisten polttoaineiden päästöihin.¹⁹

10. Bensasyöpöt tulee laittaa kuriin. Ajoneuvokannan päästöjä voidaan vähentää erilaisin teknisin ratkaisuin. Koska hiilidioksidipäästöjä ei voida vähentää katalysaattoreilla, täytyy autojen polttoaineenkulutusta vähentää.²⁰ Ajoneuvoverotusta on uudistettava siten, että se kannustaa vähäpäästöisten ja energiatehokkaiden autojen valintaan. Pienen ominaiskulutuksen autot ovat yleistyneet, mutta samalla autojen koko on suurentunut eli vaikutus päästöihin on kumoutunut.²¹ Auto- ja ajoneuvovero on syytä uudistaa siten, että veron neutraalitaso olisi maksimissaan 130 g/km. Yli kymmenen litraa sadalla kilometrillä kuluttavat uudet henkilöautot tulee kieltää kokonaan.

11. Vesiliikenne ekologisesti kestävä tasolle. Laivojen typpipäästöjä tulee rajoittaa laitetekniikalla ja polttoainevalinnoilla. Laivojen jätevesien laskemiseen käsittelemättöminä veteen tulee puuttua tiukemmin. Veneiden septitankkiverkostoa pitää edelleen kehittää. Veneiden ja vesiskoottereiden aiheuttamia melu- ja ekosysteemihaittoja on vähennettävä ympäristöllisesti herkillä alueilla.

12. Maastoliikenne on rajoitettava minimiin ja vanhentunut maastoliikennelaki uudistettava. Luonnonsuojeluliitto katsoo, että yhteiskunnan varoja ei tule ohjata maastoliikenneväyliin. Moottorikelkat ovat ainoa moottoriajoneuvotyyppi, joille ei ole säädetty päästörajoituksia. Kaksitahtinen moottorikelkka kuluttaa keskimäärin 17-18 litraa öljysekoitteista bensiiniä sadalla kilometrillä valuttaen siitä 4-6 litraa polttoainetta suoraan luontoon. Maamme noin 110 000 moottorikelkasta yli 90 prosenttia on kaksitahtisia. Uusien nelitahtistenkin päästöt ovat korkeita.²² Lisäksi maastoliikenne aiheuttaa huomattavia meluongelmia ja maastovaurioita. Sulan maan aikainen maastoliikenne on kasvanut nopeasti mönkijöiden yleistyttyä.

¹⁷ Vähemmästä enemmän ja paremmin. Kestävän kulutuksen ja tuotannon toimikunnan ehdotus kansalliseksi ohjelmaksi 2005. Taustamuistio. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=36844&lan=fi>

¹⁸ Liikenne 2030 -raportti, taustat. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 18/2007
http://www.mintc.fi/oliver/upl629-LVM18_2007.pdf

¹⁹ Turpeen ja turvemaiden käytön kasvihuonevaikutukset Suomessa, MMM:n raportti 11/2007
http://www.mmm.fi/attachments/5IPRusizK/5vg23dSGp/Files/CurrentFile/korjattu_11_2007_Hiiliraportti_netiversio.pdf

²⁰ Liikenne 2030 -raportti, taustat. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 18/2007
http://www.mintc.fi/oliver/upl629-LVM18_2007.pdf

²¹ Vähemmästä enemmän ja paremmin. Kestävän kulutuksen ja tuotannon toimikunnan ehdotus kansalliseksi ohjelmaksi 2005. Taustamuistio. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=36844&lan=fi>

²² Tekniikan Maailma 3/2006: 62, 66-67. Hauskanpitoa huonolla omallatunnolla (Heikki Parviainen)

Tausta

Liikenne aiheuttaa viidenneksen Suomen kasvihuonekaasupäästöistä ja päästöt ovat lisääntyneet yli kymmenyksellä viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana.²³ Liikenteen päästöistä valtaosa, noin 90 prosenttia, tulee tieliikenteestä. Syynä päästöjen kasvuun on yhtäältä liikenteen vuosittainen lisääntyminen parilla prosentilla, toisaalta nimenomaan ympäristön kannalta haitallisimpien liikennemuotojen kuten tie- ja lentoliikenteen lisääntyminen. Henkilöautojen energiatehokkuuden jatkuva parantuminenkaan ei ole vähentänyt päästöjä, sillä autojen koot ovat kasvaneet.

Kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi liikenteestä aiheutuu mm. pienhiukkaspäästöjä ja meluhaittoja. Liikenteen vaatima tilankäyttö on kasvanut erityisesti liikenteen kasvun ja sen edellyttämien väyläinvestointien sekä logistiikkaterminaalien rakentamisen myötä.²⁴

Kotimaan henkilöliikenteen kilometreistä peräti 80 prosenttia kuljetaan tällä hetkellä henkilöautolla. Suomi on eurooppalaisittain harvaan asuttu maa, mutta kaikilta osin selitys pitkistä etäisyyksistä autoilun syynä ei kuitenkaan pidä paikkaansa. Autoa käytetään myös lyhyisiin matkoihin ja jopa puolet alle kolmen kilometrin matkoista kuljetaan henkilöautolla. Kaikkiaan suomalaisten tekemistä automatkoista puolet on alle kuuden kilometrin mittaisia.²⁵

Raideliikenne on korkean hyötysuhteensa vuoksi tehokkainta liikennettä. Junalla pääsee samalla energiamäärällä jopa lähes viisinkertaisen matkan henkilöautoon verrattuna.²⁶

EU:n ilmastotavoitteiden mukaan päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden tulee vähentää päästöjään 16 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Liikenteen päästökehityksellä on merkittävä rooli tämän tavoitteen saavuttamisessa.

²³ Liikenne 2030 -raportti, taustat. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 18/2007

http://www.mintc.fi/oliver/upl629-LVM18_2007.pdf

²⁴ Vähemmästä enemmän ja paremmin. Kestävän kulutuksen ja tuotannon toimikunnan ehdotus kansalliseksi ohjelmaksi 2005. Taustamuistio. <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=36844&lan=fi>

²⁵ Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 04-05 <http://www.hlt.fi/>

²⁶ VTT:n LIPASTO -laskentajärjestelmä <http://lipasto.vtt.fi>