Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausuntopyyntö, HE 27/2022 vp, hallituksen esitys eduskunnalle ilmastolaiksi

Uudenmaan ELY-keskuksen asiantuntijalausunto liikenteen ja infrastruktuurin näkökulmista

Uudenmaan ELY-keskus kiittää liikenne- ja viestintävaliokuntaa mahdollisuudesta antaa lausunto ilmastolakia koskevasta hallituksen esityksestä eduskunnalle.

Uudenmaan ELY-keskuksen ilmastotyöstä yleisesti

Uudenmaan ELY-keskus tekee ilmastotyötä eri vastuualueiden moninaisten virkatehtävien kautta sekä pyrkimällä aktiivisesti pienentämään oman toimintansa hiilijalanjälkeä. ELY-keskuksen strategiaan 2020–2023 sisältyy ilmastotavoitteita edistävien toimien rahoittaminen, ilmastovaikutusten arviointi ja huomioiminen, ilmastokestävän maankäytön edistäminen sekä ilmastotietoisuuden lisääminen.
Ilmastoyhteistyötä tehdään Uudenmaan alueella mm. Uudenmaan liiton, HSY:n ja HSL:n kanssa. ELY-keskus on mm. osallistunut liiton koordinoimaan, maakunnan ilmastotyötä linjaavan Hiilineutraali Uusimaa 2035 -tiekartan valmisteluun. ELYn liikennevastuualue on osallistunut myös Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen liitojen sekä Hämeen ELY-keskuksen ilmastotyöhön. Verkostoyhteistyö korostuu myös ELY-keskusten valtakunnallisessa ilmastotyössä ja vaikuttamisessa.
Uudenmaan ELY-keskuksen Etevästi ELYssä -toiminta ja -ympäristöohjelma tavoittelevat viraston oman toiminnan hiilijalanjäljen pienentämistä, vähäpäästöisyyttä ja resurssiviisautta, esimerkkinä työmatkaliikkumisen hiilijalanjäljen suunnitelmallinen ja pitkäjänteinen pienentäminen.

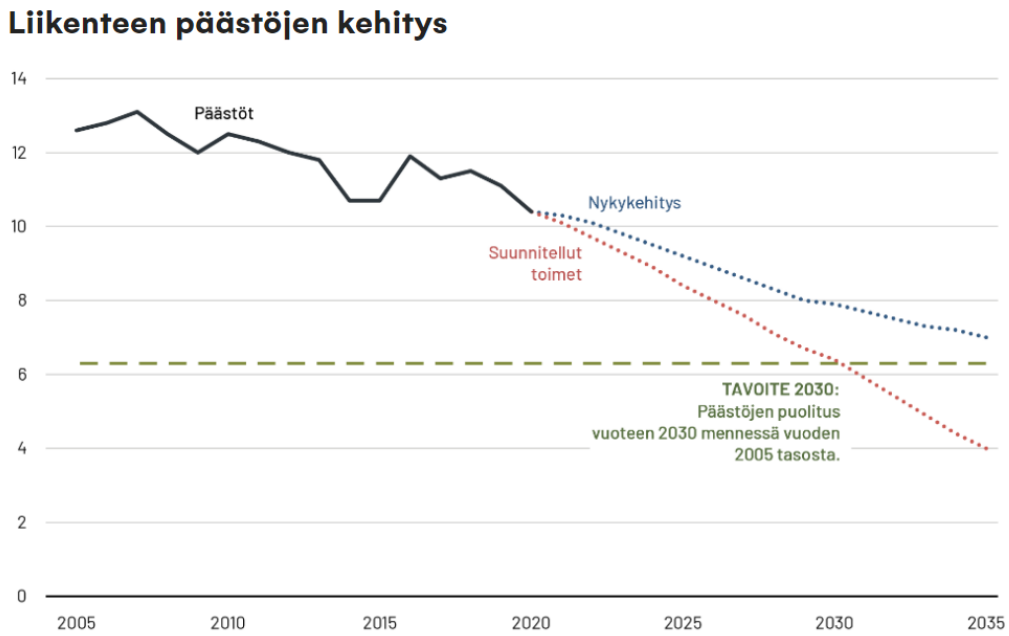
Ilmastotyö liikenteen ja infrastruktuurin näkökulmasta

ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueet huolehtivat valtion tieverkosta. Valtion liikennesektoria ohjaavat keskeisesti Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (VN 2021/75) sekä Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (LVM/2021/62) nk. fossiilittoman liikenteen tiekartta. Lisäksi nykyinen ilmastolaki (609/2015)

edellyttää valtion viranomaisia edistämään mahdollisuuksien mukaan kyseisen lain mukaisia suunnitelmia.

Kotimaan liikenteen ilmastopäästöt olivat 10,4 Mt CO2-ekv., josta maatieliikenteen osuus oli noin 95 % eli noin 10,3 Mt CO2-ekv. Maantieliikenteen päästöistä noin 33 % syntyi Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri vastuualueen toimialueella (Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnat).

Monet maantieliikenteen päästöihin tehokkaasti vaikuttavat ohjauskeinot, kuten verot, maksut, velvoitteet, tuet tai avustukset, eivät ole valtion tienpito-organisaatioiden päätettävissä. Näitä ei käsitellä tässä lausunnossa.



Kuvan lähde: Ilmastovuosikertomus – Suomen päästöjen seuranta 2021, YM (https://ym.fi/ilmastovuosikertomus)

ELY-keskuksen keinoja ilmastonmuutoksen hillintään
Hallituksen esitys § 5

Keskeinen keino ilmastonmuutokseen hillintään liittyen on kestävien liikkumismuotojen tukeminen maankäytön ohjauksessa, liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä sekä infrastruktuurihankkeiden ohjelmoinnissa, suunnitellussa ja toteutuksessa. Maantieverkkoa käyttävistä kestävistä liikennemuodoista voidaan mainita kävely, pyöräily sekä linja-autoliikenne. Kestäviin kulkumuotoihin liittyviä hankkeita on edistetty viime aikoina muun muassa suurten kaupunkiseutujen MAL-sopimuksiin liittyvissä hankkeissa. Linja-autoliikennettä tukevia liityntäpysäköintialueita on toteutettu myös erilisinä hankkeina, esimerkiksi

Turengin Viralassa (vt3) ja Vihdin kirkonkylässä (vt2). ELY-keskukset ovat toteuttaneet myös moninaisia jalankulku- ja pyörätiehankkeita.

Viime aikoina runsaasti yleistyneet sähköpyörät mahdollistavat entistä pitemmät työ- ja asiointimatkat. Viime vuosina on kehitetty myös pyöräilyyn tukeutuvaa matkailuliiketoimintaa, kuten esimerkiksi South by Cycle reitit ja Turun saariston rengastien pyöräreitit oheistoimintoineen. Myös muualla Suomessa on enenevässä määrin maastopyöräilyreittejä ja niihin liittyvää liiketoimintaa. Tämä matkailuun liittyvää pyöräilyä edistävä toiminta vaatii lisäpanostuksia myös valtion maanteiden verkolla.

Kestäviä liikennemuotoja tukeva infrastruktuuri, kuten jalankulku pyörätiet vaativat hoitoa ja ylläpitoa ja esimerkiksi talvipyöräilyn edistäminen vaatii nykyistä tehokkaampaa talvikunnossapitoa. Lisäksi myös kevytväyläverkolla päällysteen kuntoon liittyviä puutteita on korjattava.

Maantiekuljetusten osalta ajoneuvojen koon suureneminen on mahdollistanut kuljetusten ilmastopäästöjen vähenemisen kuljettavaan tavaran määrään nähden. HCT-kuljetusten (high capasity transport) pullonkauloja on jo poistettu tieverkolta, mutta näitäkin toimia tarvitaan edelleen lisää.

Tienpitäjän yhtenä keinona vaikuttaa vähäpäästöisten ajoneuvojen suosioon ovat pienellä hiilidioksidipäästöillä kulkevien autojen käyttöön varatut kaistat, joita on jo käytössä Länsiväylällä (kt 51) Helsingissä ja Espoossa. Kyseinen keino on mahdollinen ainoastaan suurimpien kaupunkien monikaistaisilla sisääntuloteillä. Ulkomailla on myös käytössä myös kimppakyydeille varattuja kaistoja, joilla saavat ajaa vain autot, joissa on matkustajia mukana. Omassa toiminnassaan ELY-keskukset kehittävät hankintojen kalustovaatimuksia niin, että tienpidossa käytettävät työkoneet ovat entistä vähäpäästöisempiä.

Nykyinen perustienpidon rahoitustaso ei mahdollista kestävien liikkumismuotoihin liittyvien hankkeiden nopeaa toteuttamista. Perustienpidon rahoituksella on viime vuosina ollut ollut mahdollista toteuttaa vain yksittäisiä jalankulun ja pyöräilyn hankkeita vuositasolla. MAL-rahoitus on tuonut tähän hieman parannusta MAL-seuduilla.

ELY-keskukset toimivat myös linja-autoliikennettä järjestävänä toimivaltaisena viranomaisena. Koronapandemia on aiheuttanut linja-automatkustajien määrän vähenemistä ja liikenteen järjestämisessä on monilla alueilla suuria haasteita. ELY-keskukset ovat ostaneet markkinaehtoisen liikenteen lakkautuneita vuoroja saamiensa lisämäärärahojen turvin, varmistaakseen kriittisimmät opiskelu-, työmatka- ja asiointiyhteydet. Linja-autoliikenteen kohtuullisen palvelutason turvaaminen vaatii resursseja myös tulevaisuudessa. Lisäksi käynnistyvissä raide- ja raitiotiehankkeissa on toteutettava niiden vaatimat toimenpiteet kestävän liikkumisen matkaketjun mahdollistamiseksi, kuten solmukohdissa liityntäpysäköintiä ja vaihtopysäkkejä.

Nopeusrajoitusmuutoksilla on merkittäviä vaikutuksia liikenteen hiilidioksidipäästöihin, meluun, turvallisuuteen ja sujuvuuteen. Nopeusrajoituksien mahdollisella alentamisella saavutettavien hyötyjen ohella myös matka-ajat kasvaisivat ja matka-ajasta syntyvät laskennalliset yhteiskuntataloudelliset haittakustannukset kasvaisivat huomattavasti.

Sähköautojen latausinfran rakentaminen valtion tieverkon levähdys- ja palvelualueille sekä kuntien katuverkolle ja pysäköintipaikoille on herättänyt kiinnostusta kaupallisissa toimijoissa. Tämän toiminnan mahdollistamiseksi tarvitaan vielä valtakunnallisia linjauksia.

ELY-keskuksen keinoja ilmastonmuutoksen sopeutumiseen
Hallituksen esitys § 5

Ilmastonmuutokseen liittyvät sääilmiöt aiheuttavat haasteita myös tienpidolle. Vesistö-, meri- ja taajamatulviin varautuminen aiheuttaa haasteita sekä nykyisen tieverkon osalta että uusien suunniteltavien yhteyksien osalta. Tulvatilanteisiin on jo suunniteltu tarvittavia varareittejä ja lisääntyvät sateet on huomioitu vesistösiltojen ja tierumpujen mitoituksessa. Nykyisellä tieverkolla olevia ongelmallisia kohteita on myös parannettu, mutta tätä työtä riittää vuosiksi eteenpäin.

Lisäksi talvikausilla yleistyvät lämpimät ja sateiset sääjaksot sekä lämpötilan nopeat vaihtelut rikkovat maanteiden päällysteitä. Talvien lämpimät jaksot vesisateineen ja sahaavine pakkasjaksoineen aiheuttavat myös kelirikko-ongelman pahenemista, varsinkin sorapäällysteisillä teillä. Kesällä hellejaksot ja rankkasateet ovat haasteellisia varsikin sorapäällysteisellä tieverkolla. Edellä mainitut asiat lisäävät tieverkon päällysteiden uusimistarvetta sekä routavaurioita ennaltaehkäisevien toimien tarvetta.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty viraston sähköisessä asianhallinjärjestelmässä. Asian on esitellyt ympäristövastaava Arto Kärkkäinen ratkaissut Johtaja Päivi Nuutinen.

Johtaja
Liikenne- ja infrastruktuuri — Päivi Nuutinen

Ympäristövastaava
Liikenne- ja infrastruktuuri — Arto Kärkkäinen

Tiedoksi — UUD ELY L JORY

Petri Knaapinen
Satu Pääkkönen
Jaakko Pesola
Janne Kesälahti
Marja Vallin

Tämä asiakirja KEHA/2271/2022 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KEHA/2271/2022 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Kärkkäinen Arto 13.03.2022 15:04

Hyväksyjä Nuutinen Päivi 13.03.2022 16:36