

## Uudenmaan liiton lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekartasta

Maakuntahallitus 22.02.2021 § 20  
75/07.00.04.00.00/2021

### Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään päätettäväksi Uudenmaan liiton lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekartasta. Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on pyytänyt lausuntoja Fossiilittoman liikenteen tiekartasta, joka sisältää periaatepäätöksen kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi.

### Asian tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoja Fossiilittoman liikenteen tiekartasta 19. helmikuuta 2021 mennessä. Uudenmaan liitto on pyytänyt ja saanut lisää aikaa maakuntahallituksen käsittelyn mahdollistamiseksi.

Liikenne aiheuttaa viidesosan Suomen päästöistä ja sillä on merkittävä rooli kansallisten päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Hallituksen tavoitteena on vähintään puolittaa kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Vuoteen 2045 mennessä liikenne tulee muuttua nollapäästöiseksi.

Tiekartan toimet koskevat etenkin tieliikennettä, joka aiheuttaa valtaosan liikenteen päästöistä. Tieliikenteen osuus kotimaan liikenteen päästöistä on noin 94 prosenttia. Vuonna 2005 tieliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat kansallisella tasolla yhteensä noin 12,5 miljoonaa tonnia. Näin ollen päästöt saisivat olla yhteensä noin 6,25 miljoonaa tonnia tavoitevuotena 2030. Liikenteen kasvihuonekaasu-päästöjen perusennusteen mukaan tieliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet kansallisella tasolla 1,5 miljoonaa tonnia. Ne vähenevät jo päätetyin toimin arviolta noin 3,1 miljoonaa tonnia lisää vuoteen 2030 mennessä. Tieliikenteessä tavoitellaan vielä noin 1,65 miljoonan hiilidioksiditonniin vähennystä, jotta päästöt puolittuisivat vuoden 2005 tasosta.

Tiekarttaluonnos koostuu kolmesta vaiheesta. Ensimmäisessä vaiheessa edistettäisiin fossiilisten polttoaineiden korvaamista, ajoneuvokannan uudistamista ja liikennejärjestelmän energiatehokkuutta erilaisin tuin ja kannustimin. Sen mukaisesti toteutettaisiin 19 toimenpidettä, joiden vaikutuksista on riittävästi tietoa, ja jotka edistävät oikeudenmukaista siirtymää kohti fossiilitonta liikennettä. Päätökset tuista ja kannusteista tehtäisiin alkuvuodesta 2021. Toimet vähentäisivät hiilidioksidipäästöjä arviolta noin 0,6 miljoonaa tonnia.

Ensimmäisen vaiheen keinot:

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen

- 1) Sisällytetään biokaasu ja sähköpolttoaineet jakeluvelvoitteeseen ja nostetaan biopolttoaineiden jakeluvelvoite 34 prosenttiin
- 2) Jakeluinfratuki julkisille lataus- ja tankkausasemille
- 3) Latausinfra-tuki taloyhtiöille ja työpaikoille
- 4) Huoltoasemien latauspisteet
- 5) Latauspalveluiden yhteiskäyttö ja roaming
- 6) Sähkötiepilotit

Autokannan uudistaminen

- 7) Autovalmistajia koskevan sitovan CO2-raja-arvon päivittäminen
- 8) Täyssähköautojen hankintatuki

- 9) Pakettiautojen hankintatuki
- 10) Raskaan kaluston hankintatuki
- 11) Romutuspalkkiokampanjat
- 12) Konversiotuet etanoli- ja kaasuautoille
- 13) Julkisen sektorin puhtaat ajoneuvohankinnat
- 14) Puhtaiden ajoneuvojen tutkimus

#### Liikennejärjestelmän tehostaminen

- 15) Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma
- 16) Joukkoliikennetuet
- 17) Liikkumisen ohjauksen tuki
- 18) Yhdistettyjen kuljetusten edistäminen
- 19) Suuret ajoneuvot tiekuljetuksissa

Toisessa vaiheessa arvioidaan keinoja, joiden vaikutuksista päästöihin tarvitaan lisää tietoa ennen päätöksentekoa. Keinoja ovat esimerkiksi etätyö ja liikenteen uudet palvelut. Lisäksi tarkistetaan mahdollisuudet ensimmäisessä vaiheessa päätetyn biopolttoaineiden jakeluvuorituksen nostoon ja kestävien raaka-aineiden saatavuuteen.

Ehdollisena, kolmantena vaiheena arvioidaan syksyllä 2021, onko hallituksen tarvetta päättää lisäkeinoista kansallisen päästötavoitteen saavuttamiseksi. Tässä harkinnassa huomioidaan ensimmäisen ja toisen vaiheen keinojen ohella EU-tasolla tehtävät päätökset. Hallitus jatkaisi tarvittaessa muiden toimenpiteiden, kuten fossiilisten polttoaineiden kansallisen päästökaupan sekä ajoneuvokilometreihin ja tieluokkiin perustuvan liikenneveromallin valmistelua.

Periaatepäätöksen toteuttamiseksi hallitus tulisi asettamaan ohjausryhmän, johon kuuluisivat liikenne- ja viestintäministerin, työ- ja elinkeinoministerin, valtiovarainministerin sekä ympäristöministerin valtiosihteerit.

Tiekartta on laadittu fossiilittoman liikenteen työryhmän suositusten sekä VTT:n, Aalto-yliopiston ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien vaikutusarviointien pohjalta.

#### **Ehdotus lausunnoksi:**

Maakuntahallitus päättää antaa seuraavan lausunnon Fossiilittoman liikenteen tiekartasta:

Uudenmaan liitto kiittää mahdollisuudesta lausua Fossiilittoman liikenteen tiekartasta. Tiekartta ja sen vaikutustarkastelut on perusteellisesti valmisteltu ja tarjoaa uutta tietopohjaa liikenteen päästövähennyskeinojen päästövaikutuksista ja lisäksi niiden taloudellisista vaikutuksista mm.verokertymään. Tämä tarjoaa hyvän lähtökohdan päätöksenteolle ja auttaa myös maakuntia ilmastotyössä.

Uudenmaan liitto valmistelee parhaillaan maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Työssä kytketään erillisinä laadittavat Itä- ja Länsi-Uudenmaan suunnitelmat yhteen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Tämän lisäksi joulukuussa on hyväksytty Hiilineutraali Uusimaa 2035 -tiekartta, jonka yhtenä painopisteenä on Älykäs ja päästötön liikkuminen.

#### **Suhde Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmiin**

Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien tavoitteet ovat yhteneväisiä hiilidioksidipäästöjen vähentämisen osalta liikenne- ja

viestintäministeriön fossiilittoman liikenteen tiekartan kanssa. Valmisteilla olevien suunnitelmien tavoitteena on vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä (CO<sub>2</sub>) suunnittelualueillaan vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa joukkoliikenteen houkuttelevuutta parannetaan kehittämällä Helsingin suunnan runkoyhteyksiä ja lippujärjestelmiä, parantamalla liityntä- ja syöttöyhteyksiä sekä solmukohtia Länsi- ja Itä-Uudellamaalla sekä kehittämällä jatkoyhteyksiä pääkaupunkiseudulla. Rantarata ja pidemmällä aikavälillä myös ESA-rata muodostavat joukkoliikenteen pääyhteydet Länsi-Uudeltamaalta pääkaupunkiseudulle. Kerava-Nikkilä –rata, Itämetron jatke ja Itärata ainakin Porvooseen saakka muodostavat pitkän aikavälin joukkoliikenteen runkoyhteydet Itä-Uudeltamaalta pääkaupunkiseudulle. Helsingin seudun tienkäyttömaksujen mahdollinen toteutuminen lisää osaltaan joukkoliikenteen kilpailukykyä pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla.

Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien tavoitteena on ohjata kuntien sisällä tapahtuvaa henkilöautoliikennettä pyöräilyyn ja muihin kestäviin liikkumismuotoihin. Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tunnistettu kiireellisimpiä rakentamiskohteita alueellisella tasolla pyöräliikenteen kannalta. Merkittävä osa kävelyn ja pyöräliikenteen ja muunkin kestävä liikenteen fyysisistä edellytyksistä luodaan jo kaavoitusvaiheessa. Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien kärkitoimenpiteenä onkin esitetty maankäytön, palveluverkkojen ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteistyö.

Tieyhteyksien kehittämistarpeiden lisäksi liikennejärjestelmäsuunnitelmissa on esitetty juna- ja laivakuljetusyhteyksien kehittämistarpeet alueilla. Länsi-Uudenmaan kuljetusyhteyksien kehittämisen lähtökohtana on Hanko–Hyvinkää-radon sähköistys ja taseysteusten parantaminen. Selvitetään Hango–Hyvinkää-radon sähköistämisen hyödyntämismahdollisuudet muullekin kuin tavaraliikenteelle. Inkoon sataman ja rantaradan välillä varaudutaan tavaraliikenteen ratayhteyteen, jonka tarve riippuu Inkoon sataman kehityksestä. Itä-Uudellamaalla kärkitoimina esitetään Lahti–Loviisa-radon liikennöitävyyden varmistamista.

Edellä esitetyillä, fossiilittoman liikenteen tiekartan kanssa yhtenevillä liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteillä edistetään kestäviä kulku- ja kuljetustapoja. Niiden avulla saavutetaan osa tavoitteena olevasta kasvihuonekaasupäästöjen (CO<sub>2</sub>) vähentämisestä. 50 % vähennys vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä edellyttää kuitenkin muitakin toimenpiteitä, kuten ennakoitua nopeampaa ajoneuvotekniikan kehittymistä ja autokannan uusiutumista. Fossiilittoman liikenteen tiekartta sisältää lukuisia liikennejärjestelmäsuunnitelmien ulkopuolisia toimenpiteitä, jotka auttavat tämän tavoitteen saavuttamisessa.

### **Suhde Hiilineutraali Uusimaa 2035 –tiekarttaan**

Hiilineutraali Uusimaa 2035 -ilmastotiekartta valmistui ja hyväksyttiin maakuntavaltuustossa joulukuussa 2020. Se sisältää 11 linjausta älykkään ja päästöttömän liikkumisen edistämiseksi. Fossiilittoman tiekartan keinot on tunnistettu ja kirjattu myös Uudenmaan ilmastotiekarttaan, joten se tukee osaltaan kansallisten päästötavoitteiden saavuttamista. Liikenteen päästöjen vähentäminen on tunnistettu ilmastonmuutoksen hillinnän kokonaisuudessa erittäin haasteelliseksi ja monet ratkaisut tehdään kuitenkin kansallisella tasolla. Se edellyttää liikennesektorin hillintätyön vahvaa yhteistyötä LVM:n, Uudenmaan liiton ja kuntien kesken sekä julkisen sektorin yhteistyötä yritysten kanssa.

Liikenteen osuus Uudenmaan päästöistä on noin kolmannes. Kuten kansallisella tasolla, myös maakunnassa tieliikenteen osuus päästöistä on suurin. SYKEN laskennoissa Uudenmaan tuotantoperusteisista päästöistä liikenteen osuus oli 2,4 miljoonaa tonnia CO<sub>2</sub>ekv eli 28 % kokonaispäästöistä vuonna 2018. Tästä 95 % oli tieliikenteen päästöjä. Uudenmaan osuus tieliikenteen päästöistä vuonna 2005 oli 19 % eli 2,4 miljoonaa tonnia. Laskelman mukaisesti päästöt tulisi onnistua laskemaan Uudellamaalla 1,2 miljoonaa tonniin vuoteen 2030 mennessä. Uudellamaalla on näin ollen merkittävä rooli liikenteen päästöjen vähentämisessä valtakunnallisesti. Alueellisesti liikenteen päästöt jakautuvat siten, että pääkaupunkiseutu tuottaa lähes 60 % maakunnan liikenteen päästöistä. Muun Helsingin seudun osuus puolestaan on myös merkittävä.

### **Autokannan uudistaminen ja fossiilisten polttoaineiden korvaaminen**

ovat Fossiilittomassa tiekartassa tunnistettu keskeisinä keinoina edettäessä kohti fossiilitonta liikennettä. Yhtenä tavoitteena on mahdollistaa autojen käyttövoiman muutos. Vertailtaessa autokannan ikää maakunnittain, sijoittuu Uusimaa kärkeen. On todennäköistä, että maakunta tulee jatkossakin olemaan edelläkävijä autokannan uudistamisessa. Henkilöautokannan uudistaminen vaihtoehtoisille polttoaineille on kuitenkin hidasta ja varsinkin esiin nostettujen suorien tukitoimenpiteiden kustannushyöty melko heikko ja ylläpitää tällä riippuvuutta fossiilisista polttoaineista, kun valtaosassa tuella hankituista autoista käyttövoimana on edelleen bensiini. Nykyinen tukimuoto esim. täyssähköautoille ei hintaerojen vuoksi ole vielä riittävä, vaan alkuvaiheessa tarvittaisiin vahvempaa verotuksellista tukea ja muita tukitoimia. Uudistaminen tapahtuu osin myös leasing-prosessien kautta, joka voi olla yksi väylä ja mekanismi autokannan uudistamisen vauhdittamiseen. Konversiotuki voi olla tarpeellinen tukikeino myös nykyisen tukikauden päätyttyä eli vuoden 2021 jälkeen, mikäli pandemia johtaa globaalin talouden pidempiaikaiseen taantumaa ja autokannan uudistuminen hidastuu.

Tähdittäessä sähköautojen merkittävään kasvuun ja uuden sukupolven synteettisten polttoaineiden tuotantoon, tulee uusiutuvan energian tuotannossa kansallisella tasolla ottaa huomioon kasvava energiatarve liikenteen osalta. Alustavissa energiatarkesteluissa on tunnistettu tarve tuottaa 16 TWh synteettisiä polttoaineita, joka tarvitsee nykylaskennan mukaan minimissään noin 40 TWh tuulivoimaa muun energiantuotannon päälle. Taustaoletuksena on, että sähköistämässä onnistutaan muilla sektoreilla erinomaisesti, joten todellisuudessa tarvittava määrä on paljon suurempi. Sähkön tuotanto Uudellamaalla tulee jatkossa vähenemään ja sähkönsiirtoon liittyvät huoltovarmuustarpeet kasvavat. Maakunnan energiaomavaraisuuden menettäminen tulee huomioida myös liikenteen tarpeiden näkökulmasta ja turvata sähkönsiirto kansallisella tasolla.

Vaikka EU lähtökohtaisesti toimii teknologianeutraalisti, on havaittavissa, että se valinnoissaan korostanut vetyteknologiaa. Tiekartassa vedyn rooli on vähäinen ja sitä tarkastelua tulisi vahvistaa. Nykyisen näkymän mukaan eurooppalainen autoteollisuus on hylkäämässä kaasua teknologioissaan, mikä on Suomen näkökulmasta valitettavaa. Siltä osin tiekartassa mainittu tavoite tuottaa 5-6 TWh biokaasua liikenteen tarpeisiin näyttäisi tulevaisuudessa olevan ylimitoitettua energiantuotannon näkökulmasta.

Sähkö- ja älyteiden kehittäminen on mainittu tiekartassa ja piloteiksi on nostettu Helsinki-Turku ja Helsinki-Tampere -yhteydet. Uudenmaan liitto pitää toivottavana, että kehittämistyö käynnistyisi maakunnan alueella. Läntisellä

Uudellamaalla on tahtotilaa myös tien 51 kehittämiseen älyväylänä, mikäli pienempiä pilotteja tarvitaan.

**Liikennejärjestelmän tehostamisen näkökulmasta** Helsingin seudulle on laadittu kunnianhimoinen ja kuntia sitouttava MAL2019-suunnitelma ja -sopimus, joka kokoaa seudun yhteiset linjaukset maankäytön, asuntotuotannon ja liikennejärjestelmän yhteensovittamiseksi kestävästä yhdyskuntarakenteesta varmistamiseksi. Täydentyvä, joukkoliikenteen varaan tukeutuva yhdyskuntarakente on kestävästä liikennejärjestelmän lähtökohta ja elinehto, ja tätä tulisi valtion ja ministeriöiden suunnasta tukea, myös koronan aiheuttamassa poikkeustilanteessa ja kysynnän vaihteluissa.

MAL2019-suunnitelman valmistelussa tehtiin erillinen vaikutusten arviointi, jossa tarkasteltiin millä keinoilla tarvittaviin päästövähennyksiin seudulla päästään. Tarkastelua on hyödynnetty Uudenmaan ilmastotiekartatyössä. Arviointitarkastelu osoitti, että kaikki mahdolliset tunnistetut keinot on tarpeen ottaa Uudellamaalla käyttöön. Vaikka lähtökohta Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on positiivinen ja tukien kautta päästövähennyksiä edistävää, on silti tarpeen mahdollistaa myös ohjaavia keinoja ja tältä osin mm. nopeuttaa lakimuutosta liikenteen hinnoittelusta. Uudenmaan liitto esittää tukien lisäksi myös ohjaavampien keinojen käyttöönottoa, jotta liikenteen tavoitteet tullaan saavuttamaan.

Paineet henkilöautoilun liikennesuoritteiden vähentämiseen tieliikenteessä ilmastonäkökulmasta ovat muuta maata suuremmat, sillä kulkutapavaihtoehtona on tarjolla Suomen mittakaavassa tehokas ja kattava joukkoliikennejärjestelmä. Henkilöautoilun suoritteiden vähentämiseen on asetettu oma toimintalinjaus Hiilineutraali Uusimaa 2035 -tiekartassa. Toteutumisen edellytyksenä on siirtymän tukeminen kestävämpiin kulkutapoihin monin eri keinoin.

Henkilöautojen suoritteiden vähentämistä voi tukea myös etätyön merkittävä lisääntyminen nykyisen poikkeustilanteen aikana ja tulevaisuudessa. Uudellamaalla ja erityisesti pääkaupunkiseudulla on huomattava määrä asiantuntijoita ja hallinnonalan työntekijöitä, joten etätyöpotentiaali maakunnassa on suuri. Tätä tulisi kannustein tukea, jotta pandemian jälkeen ei palattaisi vanhoihin käytäntöihin. Riskinä on joukkoliikenteen käytön väheneminen, mutta mikäli vaikutukset kohdistuvat työmatkaliikenteen ruuhkahuipun pienenemiseen, ovat vaikutukset päästöjen näkökulmasta olennaiset.

Uudenmaan liikennejärjestelmän ja ilmastotyön näkökulmasta raideliikenteen edistäminen on tärkeää. Kehyskunnista pääkaupunkiseudulle suuntautuvan sukkuloinnin osuus on merkittävä. Edullisemmassa asemassa ovat radanvarsiyhdyskunnat, mikä näkyy liikenteen kunta- ja asukaskohtaisissa päästöissä. Kunnissa, joissa raideliikenteen yhteyttä ei ole, on henkilöautoliikenteen osuus sukkuloinnissa suuri. Raideliikenteen turvaaminen ja kehittäminen on yksi keskeinen edellytys, jotta liikenteen tiukka päästötavoite tullaan saavuttamaan. Riittävän palvelutason turvaaminen lisää raideliikenteen houkuttelevuutta. Haasteet raideliikenteen osalta kilpistyvät päärautatieaseman kykyyn vastaanottaa junaliikennettä. Keskeisten suunnitelmien, kuten pisara- ja lentoradan vauhdittaminen, on erityisen tärkeää aluekehittämisen näkökulmasta. Ensisijaisesti tulee ylläpitää ja kehittää nykyistä rataverkostoa. Aluekehitysnäkökulmasta seutukeskusteluissa on myös toistuvasti nostettu esiin itäisen ratayhteyden puuttuminen ja viivästyminen. Myös logistiikan näkökulmasta on tärkeää tukea siirtymää kumipyöriltä raiteille (Green deal -aloite).

Kävelyn ja pyöräilyn osalta tuodaan hyvin esiin verkoston kehittämisen ja kulkutapaosuuden kasvattamisen muut kansantaloudelliset positiiviset vaikutukset. Uudenmaan liitto esittää, että pyöräilyn roolia tiekartassa tulisi vahvistaa. Pandemian aikainen poikkeustilanne on kasvattanut pyöräilyn kysyntää ja merkitystä kulkutapana. Lämpenevät talvet mahdollistavat pyöräilykauden pidentämisen ja jopa ympärivuotisuuden. Kunnissa pyöräilyn edistäminen ja reittien toteuttaminen tyssää määrärahojen vähäisyyteen. Pyöräilyn reitistö seutasolla tulisi Uudellamaalla vahvalla tukipolitiikalla nostaa tieliikenteen reitistön rinnalle opasteineen ja palveluineen. Tällä toimenpiteellä voisi olla vaikuttavuutta enemmän kuin nyt tiekartassa on arvioitu ja kustannukset kompensoituisivat osin kansanterveydellisillä vaikutuksilla. Uudellamaalla seudullisen pyöräilyreitien kehittäminen on vasta alussa ja siihen tulisi kohdentaa merkittäviä tukitoimia valtion suunnasta. Jatkosuunnittelussa pyöräilyreitistö tulisi myös kytkeä tieverkoston sijaan viheralueverkostoon, jolloin pyöräilyn houkuttelevuutta voitaisiin merkittävästi tukea ja välttyä esim. ilmanlaadun terveyshaitoilta. Pyöräilyn sähköistäminen on merkittävä toimi myös pyöräilyn edistämiseksi. Tanskalaisessa tutkimuksessa on todettu, että autoilijoiden siirtyminen nimenomaan sähköpyöräilyyn on todennäköisempää kuin siirtymä normipyöriin. Tämän lisäksi kaupunkipyöräjärjestelmien käyttöönotto on Uudellamaalla, erityisesti pääkaupunkiseudulla, osoittautunut tärkeäksi toimenpiteeksi kulkutapajakauman muutoksessa ja liikenteen päästöjen vähentämisessä. Tässä on kansallisella tasolla tärkeää turvata järjestelmien yhteensovittamisen mahdollisuudet ja yhdenmukaistaa avoimen datan rajapintaa valtakunnallisin linjauksin, esimerkiksi Kanadassa toteutetun säädöksen mukaisesti.

**Digitaalisuuden edistäminen** on yksi keskeinen tavoite Uudenmaan selviytymissuunnitelmassa hiilineutraaliuden ja maakunnan saavutettavuuden ohella. Se on myös REACT EU -rahoituksen keskeinen teema vihreän siirtymän tukemiseksi aluekehittämisessä. Tältä pohjalta voi todeta, että digitaalisuuden, liikenteen automaation kehittäminen ja TKI-sektorin rooli on jäänyt Fossiilittoman liikenteen tiekartassa vähäiseksi. Ilmastotyön kansainvälisen edelläkävijyyden näkökulmasta Suomella on erinomaiset edellytykset esimerkiksi MaaS-konseptin, Power-to-X -polttoaineen ja robottibussien kehittäjänä panostaa vahvasti uusien ratkaisujen kehittämiseen ja käyttöönottoon liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Tässä tarvitaan ministeriöiden yhteistyötä, vahvaa näkemyksellisyyttä, rohkeutta, kansallisen tason poliittista päätöstä ja rahallista panostamista kehityksen vauhdittamiseen. Kehitys alalla on nopeata, uudet investoivat teknologiat valitaan lähivuosina, joten tulisi varmistaa Suomen mahdollisuus olla mukana ratkaisemassa haasteita, ja jopa tavoittelemassa edelläkävijyyttä tällä sektorilla. Uudenmaan markkinat ovat kehittämistyön näkökulmasta pienet, mutta voivat olla silti otolliset eri tyyppiseen pilotointiin ja kokeilujen suorittamiseen.

Junaliikenteen ERTMS-järjestelmän käyttöönoton vauhdittaminen tukisi erityisesti Uudenmaan haasteita. Digitaalisuuden edistäminen logistiikan kuljetusten yhdistämiseksi on myös Uudenmaan ilmastotiekartassa tunnistettu tärkeäksi keinoksi vähentää päästöjä ja sitä parhaillaan edistetään maakunnassa.

Älyratkaisuja tulisi tuoda myös matkaketjujen kehittämiseen, joka on tunnistettu ilmastotyön ja liikennejärjestelmäsuunnittelutyön yhteydessä priorisoitavaksi hankkeeksi. Digitaalisuuden hyödyntäminen ja erityisesti yhteensovitettavien maksujärjestelmien kehittäminen on kiireinen tehtävä sen aiheuttaman hidastavan pullonkaulavaikutuksen poistamiseksi kestävämmässä

liikkumisvalinnoissa. Matkaketjujen osalta myös solmukohtien ja asemanseutujen kehittäminen, vaihtojen sujuvuus ja niiden lisäarvon kasvattaminen on tärkeää sekä nykyisen runkoverkkoon pohjautuvan liikennejärjestelmän ja vaihtovastuksen alentamisen näkökulmasta. Esimerkiksi Uudenmaan liitto on mukana AVIA-verkostossa, jossa kaupungit ja keskeiset lentoaseman alueen toimijat tavoittelevat vähähiilisyttä ja edelläkävijyyttä toiminnassaan, erityisesti liikenteen ja matkaketjujen osalta.

Älyratkaisut mahdollistavat myös liikenteen palvelullistamisen edistäminen, joka näkyy myös kohtuullisen vähäisesti tiekartassa. Ilmastotiekartan kiertotalouden painopisteessä korostetaan palvelullistamisen vahvistamista ja Euroopassa kehitystrendi on jo vahvasti näkyvässä, mm. uusien liiketoimintamallien kehitymisessä. Auton omistamisen on ennakoitu tulevan vähemmän merkitykselliseksi, jolloin sekä raaka-aineita että kansallisomaisuutta saadaan kytkettyä irti autokannasta. Tämä on tärkeää resurssiviisauden näkökulmasta.

Lopuksi, Hiilineutraali Uusimaa 2035 -tiekartassa on keskeisenä edistämisperiaatteena yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyön lisääminen. Se on edellytys tiukkojen ilmastotavoitteiden saavuttamiseen. EU:n vihreän kehityksen ohjelma, Green deal, tähtää rahoituksen mobilisoinnin osalta mittaviin yksityisen sektorin investointeihin vihreän siirtymän turvaamiseksi. Tältä osin olisi toivottavaa edistää yksityissektorin tiiviimpää mukaan kytkentää ilmastotyöhön myös vähähiilisen liikennejärjestelmän kehittämisessä myös tiekartassa.

#### Linkit

[Fossiilittoman liikenteen tiekartta hankeikkunassa](#)  
[Fossiilittoman liikenteen tiekartta - luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi](#)  
[Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste 2020-2050 \(14.1.2021\)](#)  
[Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen politiikkaskenaario 2020-2050 \(14.1.2021\)](#)  
[Vaikutusarviointien yhteenveto](#)

#### Päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

#### Asian käsittely:

Käsittelyn aluksi maakuntajohtaja teki seuraavat muutokset lausuntoon:

- Kohta Suhde Hiilineutraali Uusimaa 2035 -tiekarttaan: 1. kappale viimeinen virke muutetaan muotoon: **Se edellyttää liikennesektorin hillintätöön vahvaa yhteistyötä LVM:n, Uudenmaan liiton ja kuntien kesken sekä julkisen sektorin yhteistyötä yritysten kanssa.**
- Lisätään lausuntoon seuraavat virkkeet: **”Ensisijaisesti tulee ylläpitää ja kehittää nykyistä rataverkoston.”** sekä **”Selvitetään Hanko–Hyvinkää-radan sähköistämisen hyödyntämismahdollisuudet muullekin kuin tavaraliikenteelle.”**

Muutoin pohjaehdotus pysyi muuttumattomana.

Käsittelyn aikana Jukka Ihanus teki seuraavat muutosehdotukset lausuntoon:

- Poistetaan Liikennejärjestelmän tehostamisen näkökulmasta -otsikon alla kohta: **”ja tältä osin mm. nopeuttaa lakimuutosta liikenteen hinnoittelusta.”**
- Poistetaan saman otsikon alla lauseesta ”Keskeisten suunnitelmien, kuten pisara- ja lentoradan vauhdittaminen, on erityisen tärkeää aluekehittämisen näkökulmasta” kohta: **”kuten pisara- ja”**
- Korvataan em. poistettu virke seuraavalla: **”Pääradan välityskykyä parantavien suunnitelmien edistyminen on tärkeää myös aluekehittämisen näkökulmasta.”**
- Poistetaan Liikennejärjestelmän tehostamisen näkökulmasta -otsikon alla kohta: **”Uudenmaan liitto esittää tukien lisäksi myös ohjaavampien keinojen käyttöönottoa, jotta liikenteen tavoitteet tullaan saavuttamaan.”**

Puheenjohtaja kannatti kahta ensimmäistä muutosehdotusta. Kaksi viimeistä muutosehdotusta eivät saaneet kannatusta, joten ne raukesivat.

#### Äänestys nimenhuudolla

Koska oli tehty kaksi kannatettua muutosehdotusta, puheenjohtaja totesi, että asiasta on äänestettävä. Suoritetuissa äänestyksissä maakuntajohtajan pohjaehdotusta kannattaneet äänestivät JAA ja Ihanuksen muutosehdotuksia kannattaneet äänestivät EI. Äänestyksissä annettiin ääniä seuraavasti:

Poisto: ”ja tältä osin mm. nopeuttaa lakimuutosta liikenteen hinnoittelusta.”

- 11 JAA-ääntä (Elo, Karhuvaara, Oskala, Meri, Rissanen, Taipale, Adlercreutz, Launiala, Juurikkala, Kiljunen, Salonen)
- 4 EI-ääntä (Markkula, Ihanus, Pahlman, Lompola)

Poisto: ”kuten pisara- ja” lauseessa ”Keskeisten suunnitelmien, kuten pisara- ja lentoradan vauhdittaminen, on erityisen tärkeää aluekehittämisen näkökulmasta.”

- 8 JAA-ääntä (Elo, Karhuvaara, Oskala, Meri, Rissanen, Taipale, Launiala, Juurikkala)
- 7 EI-ääntä (Markkula, Ihanus, Pahlman, Adlercreutz, Lompola, Kiljunen, Salonen)

Puheenjohtaja totesi, että lausunto maakuntajohtajan muutetulla pohjaehdotuksella oli tullut maakuntahallituksen päätökseksi.

#### **Päätös:**

##### **Maakuntahallitus päätti**

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon maakuntajohtajan kokouksessa tekemin muutoksin ja lisäyksin
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

#### Lisätiedot:

Vastuujohtaja Juha Eskelinen  
Asiantuntijat Pia Tynys ja Petri Suominen

#### Täytäntöönpano:

Päätösote: Liikenne- ja viestintäministeriö