



Helsingissä 29.6.2007

## **Liikenne- ja viestintäministeriön 29.5.2007 päivätyt kysymykset Liikennepoliittiseen selontekoon**

### **Suomen Autoteknillisen Liiton näkemyksiä**

SATL ry tuo osana Moottoriliikenteen keskusjärjestöä julki omia näkemyksiään Liikennepoliittisen selonteon kysymyksiin lähinnä autotekniikan näkökulmasta. LVM:n näkemys liikennepoliittikan pitkäjänteisestä suunnittelusta yhtenä suurena kokonaisuutena on Liiton mielestä oikean suuntainen ratkaisu. Tällöin erilaisista liikennejärjestelmistä muodostuvan kokonaisuuden toiminnan optimointi on lopputuloksen kannalta mielekäästä, koska todellisuudessa yksittäisten toimintojen itsenäinen optimointi ei johda kokonaisuutta ajatellen parhaaseen tulokseen. Toisaalta yhtä valtion budjettivuotta tai hallituskautta pidemmälle menevät liikennepoliittiset linjaukset vaativat valtiovalalta pitkäjänteistä sitoutumista ja siten perusajatuksiltaan oikeiden suuntaviivojen piirtämistä.

Liikenteen ympäristövaikutusten esilletuonti keskeisenä tavoitekohtana on pohjimmiltaan hyvä ja perusteltu asia. On kuitenkin huomioitava, että tehtyjen linjausten tulee tukea tehokasta ja sujuvaa liikennöintiä niin, että elinkeinoelämän ja yhteiskunnan toiminta pystytään takaamaan ja tuottavuutta parantamaan. Rakentava lähestymistapa voisi olla, että eri osa-alueiden ratkaisujen yhteisvaikutuksena pyrittäisiin ilmaston muutosta hillitseviin toimenpiteisiin. Niinpä periaatepäätöksiä tehtäessä vaaditaan teknillisesti ja taloudellisesti järkeviä ratkaisuja eikä vain poliittisia päätöksiä.

Liikenneturvallisuusasiaa on tuotu esille selonteonvalmisteluun tarkoitetussa materiaalissa, mutta tämän kauden hallitusohjelmassa se oli jäänyt mainitsematta. Niinpä on hyvä varmistaa, että siihen panostetaan asian vaatimalla tarmolla.

Liikennesuunnittelua vaivaa nykyään myös pirstaleisuus. Kunnat, seutukunnat ja valtio elävät liikennesuunnittelussa kukin omalla tahollaan omaa elämäänsä. Tämän seurauksena esimerkiksi liikenteen paikallinen, alueellinen ja valtakunnallinen suunnittelu eivät kohtaa. Samoin maantie-, raide- ja lentoliikennettä suunnitellaan omina järjestelminään. Liikennepoliittisissa linjauksissa tulisi huomioida kokonaisjärjestelmänäkökulma niin, että paikallinen, alueellinen ja valtakunnallinen liikennöinti huomioitaisiin saman järjestelmän osina ja eri liikennemuotojen ratkaisut rakentaisivat kokonaisjärjestelmää yhdessä. Liikennesuunnittelun lähtökohtana tulisi olla selkeä tarvelähtöinen ajattelu ja tavoitteena liikenteen sujuvuuden ja tehokkuuden parantaminen.

Kun ollaan laatimassa selontekoa nykyisestä tilanteesta, sen tekijöillä pitäisi olla selkeä tutkimuksiin perustuva tieto kansalaisten todellisista liikkumistarpeista. Yleensä tutkimuksissa pääsee korostumaan työmatkaliikenne, vaikka

<b>Osoite</b> Köydenpunojankatu 8 00180 HELSINKI www.satl.fi	<b>Puhelin</b> 09-6944 724	<b>Telefax</b> 09-6944 027	<b>Sähköposti</b> satl@satl.fi	<b>Pankki</b> Helsingin OP PANKKI 572302-2446897	<b>Y-tunnus</b> 0202100-8
---	-------------------------------	-------------------------------	-----------------------------------	--	------------------------------

kaupunkiseuduillakin se on vain osa kokonaisuudesta. Kokonaisuuteen myös kuuluvat liikkuminen erilaisiin harrastuksiin sekä muuhun sosiaaliseen toimintaan liittyvät matkat. Nämä tulevat korostumaan entisestään etätöiden tai muuten kiinteään toimipisteeseen sitomattoman työn lisääntyessä sekä väestörakenteen muuttuessa (enemmän eläkeläisiä, vähemmän työtätekeviä).

***Muita poliittisen tason merkittäviä liikenteeseen liittyviä kysymyksiä, joita selonteossa ei ole ratkaistavana?***

Ammattitaitoisen ja osaavan korjaamo- ja katsastusalan henkilöstön saaminen eläkkeelle siirtyvän työväestön tilalle varmistamaan liikkumiseen käytettävän kaluston asian mukainen kunto.

***Mitkä ovat keskeiset ihmisten jokapäiväistä liikkumista koskevat ongelmat ja mitä toimia niiden parantamiseksi tulisi tehdä?***

Liikennoruuhkat ovat Suomessa Euroopan mittakaavassa pienimittaisia, joten muualla Euroopassa käytetyt järjestelmät liikenteen ohjauksessa eivät välttämättä tuo meille parannusta tilanteeseen. Suomessa nämä ruuhkat keskittyvät lähinnä pääkaupunkiseudulle sekä muutamaan muuhun suureen kaupunkikeskukseen. Niinpä valtakunnallisten järjestelmien luominen koko Suomen alueelle liikenteen ohjauksessa ja ruuhkien ehkäisyssä ei ehkä ole kovinkaan kustannustehokasta, mutta näiden ruuhkista kärsivien alueiden yhteinen kustannustehokas ja teknillisesti järkevä järjestelmä voisi olla kokeilemisen arvoisen.

Koska kaikki henkilöliikennemuodot tukevat toisiaan ihmisten vapaassa liikkumisessa paikasta toiseen, tulee eri liikennemuotojen järkevää yhdistelemistä tukea entistä paremmin. Koska ajan käyttö on nyky maailmassa hyvin tarkkaa, on matkojen suunnittelu etukäteen (kulkuajat ja -reitit) oltava mahdollisimman helppoa. Siihen on jo olemassa järjestelmiä julkisen liikenteen osalta, mutta niitä olisi syytä kehittää koko henkilöliikennejärjestelmän kattavaksi. Lisäksi järjestelmän tulisi sisältää myös reaaliaikaisen seurantamahdollisuuden matkasuunnitelman toteutumisesta ja sen mahdollisista muutoksista esimerkiksi kännykän/kannettavan tietokoneen yms. avulla. Kyseinen järjestelmä toimisi parhaiten metropolialueilla, mutta olisi myös jossain laajuudessa hyödynnettävissä haja-asutusalueilla. Matkustamiseen käytetyn ajan optimoinnin lisäksi olisi hyvä optimoinnin kohde myös matkustuskustannukset. Mitä helpommin matkustamisasiansa saisi järjestettyä, sitä helpompi olisi jättää oma auto kotiin.

Liikenneturvallisuuden osalta on vielä paljon tehtävää, jotta asetetut tavoitteet olisivat saavutettavissa. Hallitusohjelmassa koko aihealue jäi vaille suoraa huomiota. Liikenneympäristön muuttaminen vahinkoja minimoivammaksi esimerkiksi ulosajossa on hidasta ja kallista toteuttaa eikä se ole toteutettavissa 100 %:sesti. Keskikaiteiden toteuttaminen estää kyllä kohtaamisonnettomuuksia, mutta kustannusten lisäksi aiheuttavat muita ongelmia etenkin kapeilla

kaksikaistaisilla tieosuuksilla varsinkin liikenteen häiriötilanteissa. Myöskään liikennesääntöjä ja nopeusrajoituksia kiristämällä ei tavoitetta saavuteta, koska merkittävä osa kuolemaan ja/tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista tapahtuu sääntöjä ja rajoituksia räikeästi rikkoen. Alkolukko tuo ehkä helpotusta vähentäen alkoholin vaikutuksen alaisena ajamista, mutta se ei estä ajamista muiden huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena. Liikenneturvan ajamaa asennekasvatusta pitäisi saada laajennettua yhä pidemmälle. Lisäksi riskiryhmille pitäisi luoda kanavat toteuttaa itseään muuten kuin yleisessä liikenteessä ratin takana.

### ***Mitkä ovat keskeiset elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuutta koskevat ongelmat ja mitä niiden parantamiseksi tulisi tehdä?***

Yritysten logistiikkajärjestelmien kehittäminen on jo pitkällä, johtuen yritysten halusta vähentää siitä aiheutuvia kustannuksia. Tälläkin saralla kehitettävää vielä riittää tavaravirtojen tarkemmassa optimoinnissa. Liikenteen solmukohtien ruuhkautuminen ja sen huomioiminen on yksi haaste lisää, sillä teollisuus on siirtänyt suuren osan varastoistaan pyörille Just On Time -toimitusten muodossa. Lisäksi energian hinnan arvaamattomat muutokset tuovat omat vaikeutensa kannattavan kuljetusliiketoiminnan suunnittelulle ja toteuttamiselle.

Kuljetusten toimintavarmuutta uhkaa myös osaavan henkilöstön väheneminen eläkkeelle siirtymisen johdosta. Kuljetuskaluston jatkuva tekninen kehittyminen ja teknillistyminen tuo haasteita ammatilliseen perus- ja täydennyskoulutukseen niin raskaan kaluston korjaamojen kuin katsastusasemien osalta. Myös kuljetustehtävissä toimivien henkilöiden vaaditun ammattitaidon tason jatkuva nousu asettaa haasteita etenkin koulutustoiminnalle. Uuden ammattitaitoisen ja itseään kehittävän henkilöstön saaminen alalle on tärkeää.

### ***Millä liikenteeseen liittyvillä toimilla voidaan eniten vaikuttaa ilmastonmuutokseen?***

Ilmastonmuutokseen voitaisiin vaikuttaa tehokkaasti yhdyskuntarakenteen ja liikenteen kulkumuotojen kautta, mutta ne ovat hyvin hitaita keinoja ja vaatii valtiovallalta suuria panostuksia kansalaisten asenteiden ja mielipiteiden muuttamiseksi toisenlaisiksi. Nopeammin ongelmaan voitaisiin vaikuttaa ajoneuvojen hankinnan sekä käytön verotusta muuttamalla vähäpäästöisiä ja siten vähän energiaa kuluttavia kulkuneuvoja suosivaan suuntaan. Tällöin aktiivikäytössä olevien ajoneuvojen keski-ikää saataisiin laskettua ja mallisarjojen uudistusten mukana tuomat liikenneturvallisuuksia parantavat ominaisuudet saataisiin nopeammin laajaan käyttöön. Tämä koskisi lähinnä päivittäiseen liikkumiseen tarkoitettuja ajoneuvoja, joilla suoritetaan suurin osa liikkumisesta. Vähemmän liikenteessä olevat harraste- ja museoajoneuvot tulee pitää verokohteluissa omana erityisryhmänään, joka onnistuisi määrittelemällä harrasteajoneuvot Ajoneuvohallintokeskuksen tietoihin omaan luokkaansa niin kuin museoajoneuvojen kohdalla tehdään nykyisin. Tämä jo pelkästään sen takia, että aktiivisella harrastetoiminnalla saadaan eläköitymisestä aiheutuvasta työ-



voimapulasta kärsivälle autoalalle uusia aiheesta kiinnostuneita potentiaalisia ammattilaisia.

Olisi korkea aika päästä eroon siitä, että liikenteen verotusta tarkastellaan ainoastaan valtion tulonlähteenä. Nyt käynnissä olevan ajoneuvoveron eli käytömaksun kaltaiset puuhastelut ovat pelkästään poliittisten irtopisteiden keruuta, josta pitäisi päästä eroon. Tällä hetkellä puhutaan tankillisen tai parin polttoainetta vuodessa suuruusluokkaa olevista summista per ajoneuvo, jolla taas käytännössä ei katsota olevan juurikaan merkitystä kansalaisten valintoja ohjaavana tekijänä. Liikenteen verotusta tulisi voida tarkastella pitkäjänteisesti lähtien puhtaalta pöydältä ja miettien minkälainen kokonaisjärjestelmä takaisi arjen liikennetarpeiden toteuttamisen ympäristön kannalta tehokkaimmalla tavalla. Tasapuolisuus ja valtion verotulot hoituvat siinä samalla.

Verotuksessa tulisi huomioida myös vaihtoehtoisten energialähteiden omaavien ajoneuvojen tulo markkinoille. Polttokennoautot ovat vielä kaukaisessa tulevaisuudessa (lähempänä vuotta 2030), mutta uuden akkuteknologian kehityessä lähempänä ovat nk. "plug in" -hybridit (verkkovirralla ladattavilla akuilla ja pienellä akkuja lataavalla polttomootorilla varustettu sarjahybridiauto) tai jopa uuden tulemisen kokevat kokonaan sähkökäyttöiset ajoneuvot. Koska ne ovat kuitenkin nykyisen kaltaista henkilöautojen sarjatuotantoa ajatellen kehityksensä alkuvaiheissa, eli ovat kalliita valmistaa, täytyisi kysyntää varten luoda verohelpotuksia (nollavero niin hankinnan kuin käytön osalta), jotta hinnat olisivat mahdollisimman kuluttajaystävällisiä. Näiden kohdalla vaikutus CO<sub>2</sub> -kokonaispäästöjen alenemiseen tapahtuu hitaasti autokannan kasvaessa, mutta se olisi osa muutosprosessia vähentää maaöljypohjaisten polttoainesten käyttöä. Sähköautojen osalta CO<sub>2</sub> -päästöjen tasoon tietenkin vaikuttaa myös tapa, jolla itse sähkö tuotetaan.

Yhä kiristyvät päästönormit omaavilla puristus- ja kipinäsytytteisillä moottoreilla varustettujen ajoneuvojen huolto- ja katsastustoiminta vaatii omaa ammattitaitoista henkilökuntaa huoltamaan ja valvomaan ajoneuvojen kuntoa. Vain tällöin voidaan taata, että kyseiset ajoneuvot eivät tuota enempää päästöjä, kuin niiden valmistamisen aikaan on ollut hyväksyntärajana. Samoin on myös laita vaihtoehtoisia energiamuotoja käyttävillä ajoneuvoilla. Tällä hetkellä ongelmana etenkin katsastustoiminnan puolella on ammattitaitoisen henkilökunnan saamisessa alalle eläköitymisen takia sekä johtuen mm. muutamia vuosia sitten tehdyistä koulutuspoliittisista ratkaisuista (teknikkojen koulutuksen lopettaminen).

Käyttöikänsä päähän tulevien ajoneuvojen eli romuajoneuvojen kierrätys on jo aloitettu, mutta sen kehittäminen nykyisestä parantaisi materiaalien uusiokäyttöä mm. ajoneuvojen tai muiden tuotteiden valmistuksessa vähentäen näin valmistuksen aikana muodostuvia kasvihuonepäästöjä. Lisäksi kierrätystä ajatellen tulee erotella toisistaan potentiaaliset harrasteajoneuvot ja oikeat romuajoneuvot.

Biopolttoaineiden osalta olisi varmistettava teknillistaloudelliset hyödyt ennen kuin asioiden toteuttamiseksi tehdään panostuksia. Liikennettä ajatellen bioenergian käyttöönotto ei voi perustua pelkästään maatalouspolitiikkaan, vaan sille pitää olla myös taloudelliset edellytykset. Lisäksi sen täytyy todellisuudessa pystyä vähentämään kasvihuonepäästöjä.

Turhia päästöjä voitaisiin myös vähentää liikenteen sujuvuuden varmistamisella erilaisissa liikenteen häiriötilanteissa. Tiedotusta tulisi kehittää ja tehostaa, mutta myös itse häiriötilanteiden hoidossa painottaa nykyisen syyllisten etsinnän ja osallisten vaurioiden minimoimisen sijaan muulle liikenteelle aiheutuviin haittojen minimointiin. Tämä tulee entisestään vaikeutumaan keskikaistateiden yleistyessä.

***Mitkä ovat tärkeimmät liikennejärjestelmän kehittämishankkeet tärkeysjärjestyksessä ja mitkä ovat niiden keskeisimmät perustelut?***

Toisessa kohdassa esitetty henkilöliikenteen eri liikennemuotojen helpon yhdistelyn mahdollistama internet -pohjainen järjestelmä yhdistettynä koko maan kattavaan saman standardin omaavaan maksujärjestelmään.

Ajoneuvojen verotuksen muuttaminen vähäpäästöisiä suosivaan suuntaan huomioiden edellä esitetyt asiat.

Liikenneturvallisuuden kehittäminen.

Logistiikka ja kilpailukyky.

Perusväylänpito ja vähäliikenteiset väylät.

***Mitä rahoitustapoja väylähankkeiden rahoittamiseksi voitaisiin valtion budjettirahoitukseen lisäksi käyttää?***

Ensinnäkin nykyisin liikenteeltä kerättävien verojen kohdentaminen paremmin väylähankkeisiin. Sen jälkeen kerättäisiin veroja sellaiselta ammattiliikenteeltä, joka ei osallistu edellä mainittujen verojen maksuun (mm. venäläisten hoitama kauttakulkuliikenne).

Tekniset valmiudet erilaisten liikenteen rahastusmuotojen toteuttamiseen valmistuvat lähivuosina ja niillä saatetaan saavuttaa haluttua liikenteen ohjausta ja hallintaa, mutta niiden kustannustehokkuus kokonaisuuden kannalta on hyvin avoin kysymys.

Suomen Autoteknillisen Liiton puolesta

  
Pasi Perhoniemi  
toiminnanjohtaja

**Osoite**

Köydenpunojankatu 8  
00180 HELSINKI  
www.satl.fi

**Puhelin**

09-6944 724

**Telefax**

09-6944 027

**Sähköposti**

satl@satl.fi

**Pankki**

Helsingin OP PANKKI  
572302-2446897

**Y-tunnus**

0202100-8