

7.6.2017 Asemanseudut - Helsinki

Rakkaat ystävät, hyvät asemanseutujen kehittäjät,

- kiitos kutsusta tulla tilaisuutenne tuomaan Brysselin terveisiä tänne Helsinkiin!

Olen ilahtunut nähdessäni teitä vanhoja ja uusia tuttuja täällä!

Käyn puheessani läpi EU-politiikan ajankohtaisia teemoja. Toivon että loppuun meille jää hieman aikaa myös keskusteluun, sillä kuulisin oikein mielellänne myös teidän terveisiäänne.

Tämän parlamenttikauden puoliväli on jo ohitettu. Aika on mennyt siivillä. Ensimmäiset pari vuotta mentiin kriisistä kriisiin. Ensin oli talouskriisi ja sitten pakolaiskriisi. Näistä molemmat heijastuivat käytännön kysymysten osalta myös liikennepolitiikkaan kun pohdimme parlamentissa esimerkiksi sitä, mikä on Välimeren satamiin matkaavien kauppa-alusten vastuu veden varaan joutuneiden maahantulijoiden pelastamisessa.

Pakolaiskriisi oli ja on tragedia, joka tuntuu kaukaiselta pahalta unelta, mutta ei valitettavasti sitä ole, vaan totisinta totta Euroopan monella ulkorajalla tällä hetkellä. Tosiasiallisesti kriisi ei ole mihinkään kadonnut, muualta kuin median otsikoista. Mikäli kehitysyhteistyön voimin ei pystytä vastaamaan ruoka- ja vesipulaan tai purkamaan käynnissä olevia konflikteja maailmalta, meillä on riski saada 200 miljoonaa ihmistä jättämään kotimaansa näiden syiden vuoksi. Näiden uutisten rinnalla monet muut teemat, muun muassa ilmastonmuutos, jäi hetkeksi aiheellisesti kiireellisimpien kysymysten varjoon, mutta palasi keskustelun keskiöön Pariisin ilmastosovun synnyttyä ja sopimuksen saatua lopullisen sinettinsä viime syksynä.

EUn mukanaolo varmisti sen, että Pariisin sopimuksen piiriin tuli vaadittavat 55 % maailman päästöistä, joka oli asetettu ilmastopimuksen voimaantulon

kynnykseksi. Täytyy sanoa, että Pariisin sopimuksen hyväksymisen hetki Strasbourgissa viime syksynä oli juhlava, jopa tunteikas, ja sitä kunnioitti läsnäolollaan myös YK:n pääsihteeri Ban Ki-moon. On kuitenkin muistettava, että henkinen tai juridinen sitoutuminen ilmastopimuksen toteuttamiseen tai herrojen ja rouvien läsnäolo juhlaistuinnoissa ei pysäytä ilmaston lämpenemistä vaan nyt tarvitaan todellisia toimia ja myös rahoituksen uudelleen kohdentamista siten että etusijalla on älykkäät ja vähähiiliset ratkaisut.

Viimeksi kuluneet 12 kuukautta olemmekin sitten työskennelleet tiiviisti erityisesti ilmasto- ja energiakysymysten parissa. Komissio on tehtaillut erityisesti energia-aloitteita, joiden avulla Euroopan Unionista pyritään rakentamaan energiaunionia ja parantamaan siten yhteisön energiaomavaraisuutta, vähentämään riippuvuutta oikukkaista EU:n ulkopuolisista energiantuottajavaltioista sekä samalla laajalti vähähiilistämään taloutta.

Näiden aloitteiden käsittely on parhaillaan käynnissä ja ne nivoutuvat kansallisella ja paikallisella tasolla muun muassa siihen kuinka sähköautoilua ja sen latausinfrastruktuuria ryhdytään edistämään sekä siihen millaisia kestävyyskriteerejä biopohjaisille polttoaineille asetetaan. Biotalousbuumia elävällä Suomella on näissä oma intressinsä valvottavanaan ja tällä kertaa ei suomalaistoimijoita voi ainakaan syyttää veltoilusta edunvalvonnassa; päinvastoin; komission suunnasta on jo huomattavissa selviä väsymyksen merkkejä meidän ”kansallisiin erityispiirteisiimme”.

Hyvä seminaariväki,

Yhtä asiaa en voi korostaa liiaksi, nimittäin sitä, että EU suhtautuu nyt päästövähennystavoitteisiin ja yhteiskunnan kokonaisvaltaiseen viherryttämiseen varsin vakavasti ja tämä on kotimaassakin syytä pitää mielessä.

Haluan muistuttaa myös siitä, että hiilidioksidipäästöjä ei vähennetä kansainvälisten sopimusten täyttämiseksi; vaan sen vuoksi että meidän velvollisuutemme on säilyttää tämä maapallo elinkelpoisena myös lapsille ja lastenlapsille.

Heinäkuussa viime vuonna julkaistiin komission ehdotus liikenteen päästövähennyksistä ja koko liikennesektorin vähähiilistämistä. Se oli tasapainoinen kokonaisuus ja olen vilpittömästi iloinen siitä, komissio on ottanut tässä hyvin kokonaisvaltaisen näkökulman ja tuonut esiin laajasti erityyppisiä toimia, joilla liikenteen päästövähennyksiin voidaan päästä. Komissiota voi myös onnitella siitä, että tiedonannossa on nähdäkseni ensimmäistä kertaa onnistuttu kytkemään liikenne- ja energiapolitiikan kysymykset uskottavasti toisiinsa. Komission ehdotusta tulee seuraamaan joukko lainsäädäntöehdotuksia, joilla paikataan puutteita muun muassa raskaan liikenteen (kuorma-autot ja bussit) päästöjä koskevassa sääntelyssä. Monelta osin pallo ja vastuu toimenpiteiden täytäntöönpanosta jäävät kuitenkin jäsenmaille sekä kaupunkiseuduille, joiden rooli sekä hiilidioksidipäästöjen sekä muiden terveydelle haitallisten päästöjen torjunnassa on aivan keskeinen.

Kaupunkiliikenne tuottaa 23 % Euroopan liikenteen hiilidioksidipäästöistä. Kunnianhimoisten päästövähennysten esteenä on EU:n osalta ns. subsidiariteetti- eli toimivaltakysymykset, jolloin Euroopan Unionin mahdollisuudet ohjata kaupunkien liikennepolitiikkaa ja -ratkaisuja ovat varsin rajalliset. Tältä osin vastuu jää siis vahvasti kansallisen ja paikallisen politiikan ja ratkaisujen varaan. Olen varsin ylpeä ja iloinen todetessani, että Brysselissä vietetyt vuodet ovat osoittaneet sen, että Suomessa kaupunkiseuduilla on vahva tahto ja myös osaamista suunnitella liikkumista ja maankäyttöä kokonaisuutena,

tavalla joka saa eurooppalaiset kanssasisaret ja -veljet kateellisiksi. Erityisen iloisia uutisia on kuulunut joukkoliikenteen käytön lisääntymisestä keskisuurilla kaupunkiseuduilla viime aikoina, joissa kasvuluvut ovat olleet jopa 6 – 17 % vuodessa. Tässä taustalla on kaupunkiseutujen määrätietoinen kehittämistyö muun muassa joukkoliikenteen palvelutason, asemien ja matkakeskusten, lippujärjestelmän sekä matkustajien tiedonsaannin saralla. Näitä on tuettu myös onnistuneilla lainsäädäntöuudistuksilla, joita toteutettiin muun muassa omalla liikenneministerikaudellani.

Ilmasto- ja energiakysymysten ohella myös digitalisaatio, automatisaatio ja robotisaatio ovat teemoja, jotka puhuttavat Brysselissä laajasti. Parlamenttikausi alkoi niissä tunnelmissa, jossa meppikollegani kohottelivat hämmentyneinä kulmakarvojaan kuin puhuin digitalisaatiosta liikenteen kanssa samassa lauseessa. Nyt siellä sekä komission että kollegoiden puheissa vilisevät sanat automated cars, connected cars ja mobility as a service jo varsin luontevasti - hyvä niin. Monenlaista päänvaivaa näihin liittyen on päättäjiä sekä EU-tasolla että jäsenmaissa odottamassa, ei vähäisimpinä se miten hallitaan robotiikan ja automaation vaikutukset työllisyyteen.

Liikenteen automaation osalta auki ovat muun muassa kysymykset siitä, millaista infrastruktuuria paljon ennakoitua nopeammin yleistyvät automaattiset ajoneuvot tarvitsevat ja toisaalta mm. robottiautoihin liittyvät vastuu- ja tietosuojakysymykset. Voisin puhua aihepiiristä vaikka koko loppuiltapäivän, mutta todettakoon nyt lähinnä se, että sisämarkkinakulma eli yleiseurooppalainen sääntelykehys on tässä aivan välttämätön. Vastuukysymysten osalta parlamentti suositteli keväisessä mietinnössään yhdeksi vaihtoehdoksi elektronisen henkilöllisyyden luomista oikeusjärjestelmäämme vastuiden selkeyttämiseksi.

Kuluneen kevään aikana parlamentti on keskustellut myös jakamis- eli yhteistoimintataloudesta, josta olinkin laatimassa liikennevaliokunnan kannanottoa. Liikenteen palveluistumisen osalta suhtautuminen on kahtalaista. On uskossa olevia ja epäilijöitä. Tietysti alan vahvat ja perinteikkäät toimijat ovat puolustuskannalla tunnistaen lähinnä epäkohtia. Uudet tulokkaat haluavat vetää mutkat suoraksi, joskus jopa vähät välittäen eurooppalaisista periaatteista mm. sosiaalisten velvoitteiden osalta. Itse suhtaudun alan kehitykseen suopeasti ja haluan ehdottomasti olla luomassa sellaista eurooppalaista toimintaympäristöä, jossa on tilaa uusille, yksilöllisille ja kohtuuhintaisille liikkumispalveluille ja laadukkaalle liikenneinformaatiolle.

Uberin ja BlaBlaCarin kaltaisten toimijoiden vuosittaiset huimat kasvuluvut ja miljoonissa pyörivät käyttäjämäärät kertovat että kysyntää uusille kohtuuhintaisille vaihtoehtoilta on olemassa. Tärkeänä pidän kuitenkin sitä, että kaikki toimijat huolehtivat asianmukaisesti yhteiskunnallisten velvoitteiden, mm. verojen maksamisesta. Sääntelykehikon on oltava sellainen että se luo tasapuoliset kilpailuedellytykset ja edistää innovaatiota sekä sellaisten yleisten liikennepoliittisten tavoitteiden kuten ympäristöystävällisyys ja esteettömyys, toteutumista.

Uudet palvelut on myös integroitava saumattomasti muuhun liikennejärjestelmään. Mielestäni jakamistaloutta ei voi eikä kannata säännellä omana ilmiönään vaan työkaluna on tarvittaessa käytettävä sektorikohtaisen lainsäädännön uudistamista. Selvää on kuitenkin se, että uudet tarjonnan muodot ja uudet palvelut ovat täällä kuitenkin jäädäkseen ja niitä vastaan taistelemisen on ajanhaaskausta ja niinpä pelisääntöjä luotaessa on kuunneltava sekä uusia että perinteikkäitä toimijoita.

Rakkaat kanssamatkustajat -

Brysselissä on keskusteltu kevään mittaan tiiviisti myös liikenteen aiheuttamasta melusta. Komissio on nostanut tikunnokkaan tällä kertaa erityisesti rautateiden tavaraliikenteen aiheuttaman melun, joka on keskisen Euroopan tiiviisti asutuilla alueilla, erityisesti Saksan teollisuuskaupunkien liepeillä, ihan todellinen ongelma. Suomessa tavaraliikenteen melusta ei ole tiettävästi juurikaan valitettu. Komissio on esittänyt patenttiratkaisuksi melun vähentämiseen hiljaisten komposiittijarrujen pakollista käyttöönottoa koko unionin alueella kaikessa raiteilla liikkuvassa tavaraliikenteessä. Suomessa VR ja Trafi ovat tehneet testejä komposiittijarrujen soveltuvuudesta talvisiin olosuhteisiin ja todennut niiden aiheuttavan jarrutusmatkojen pidentymisiä ja siten vakavia turvallisuusriskejä. En missään nimessä halua vähätellä melun terveyshaittoja mutta en myöskään hyväksy sitä että vaarannamme rautateiden turvallisuutta tai ympäristöä pakottamalla käyttöön Suomeen sopimattomia yleiseurooppalaisia ratkaisuja. Tämän halusin vaan tuoda esille yhtenä yksityiskohtana viime aikojen työsarasta.

Tässä yhteydessä haluan myös peilata hieman eurooppalaista keskustelua kotimaisen liikennepolitiikkamme painotuksiin, nyt kun molemmista on ehtinyt karttua jo jonkinmoista kokemusta. Suomalaisessa ajattelussa on paljon sellaisia piirteitä, joista haluaisin tehdä oikein vientituotteen Eurooppaan. Ensinnäkin täällä pidämme aidosti asiakkaat ja käyttäjät mielessä ja teemme kehitystyötä yhdessä heidän kanssaan. Brysselissä joudun jatkuvasti muistuttelemaan kollegoita siitä, että liikenteellä on asiakkaita ja keskustelua on käytävä myös muidenkin kuin alan toimijoiden kanssa. Tämä unohtuu siellä helposti sekä

henkilöasiakkaiden että logistiikan osalta. Myös suomalainen MAL- tai MALPE-ajattelu on jotain sellaista jonka suhteen muualla Euroopassa otetaan vasta hapan askelia. Kysymykseni aiheesta taklataan usein toteamalla, että onhan meillä kaupungeissa nämä kestävän liikkumisen suunnitelmat - pölyttymässä pöytälaatikoissa. Se tiivis ja jatkuva yhdessä suunnittelun ja tekemisen kulttuuri, joka Suomessa vallitsee, on aivan omaa luokkaansa ja siitä voimme kaikki paikallaolijat olla aidosti ylpeitä ja onnellisia. Täällä yhteistyö ei perustu muutaman kuukauden tai vuoden yhteisiin projekteihin vaan pitkäjänteiseen ja luontevaan yhdessä tekemiseen ja toisten näkemysten arvostamiseen. Ja miksemme voisi tehdä tästä yhteistoimintamallista yhtä myyntivalttia, vientituotetta Euroopan kollegoille? Eurooppalaisessa liikennepolitiikassa korostuu kotimaata enemmän myös infrastruktuurikysymykset: kovin usein ollaan kaikkia liikenteen ongelmia edelleen ratkaisemassa rakentamalla enemmän ja parempaa. Myös sosiaaliset kysymykset ovat vahvasti läsnä erojen kuljetusalan työehdoissa ja -oloissa ollessa edelleen kestävämmän suurien itäisten ja läntisten jäsenmaiden välillä.

Näitä erojen hallittu umpeenkurominen tulee olemaan loppukauden yksi keskeisimmistä tehtävistä, sillä komissio julkaisi viime kuun lopussa varsin mittavan lainsäädäntöpaketin (mobility package), joka sisälsi aloitteet muun muassa kuljettajien ajo- ja lepoaikojen sääntelystä, tieliikenteen hinnoittelusta ja monesta muusta. Näin ollen kotimaassakin on syytä varautua siihen, että kuuma keskustelu tiemaksuista käynnistyy jälleen pian ja tällä kertaa syyttävällä sormella päästään osoittamaan EU:ta. Minun mielestäni on hyvä, että tieliikenteen hinnoittelua mietitään nimenomaan yleiseurooppalaisella tasolla, jolloin negatiivisia sisämarkkinavaikutuksia ei pääse syntymään. Tiemaksuesityksellä pyritään vastaamaan ennen kaikkea tarpeeseen vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä merkittävästi ottamalla käyttöön ”saastuttaja

maksaa” -periaate. Haluan korostaa, että ilman tämänkaltaisia rohkeita uudistuksia liikenteen päästövähennyksiin ei tulla pääsemään, ei Suomessa eikä EU:ssa. Suomen osalta on pidettävä huolta siitä, että eurooppalaisessa mallissa pystytään ottamaan huomioon etäisyydet ja muun muassa se, että maaseudulla korvaavia vaihtoehtoja oman auton käytölle ei ole. Olen jo täydessä valmiudessa urakoimaan parlamentin puolella liikennevaliokunnassa, jotta esityksestä saadaan myös meidän olosuhteisiimme sopiva.

Jos olette pysyneet tähän saakka hereillä, niin voisinkin siirtyä sitten varsinaiseen päivän epistolaan. Kehittyvässä liikennesysteemissä asemanseuduilla on mielestäni aivan erityinen rooli ja siksi on hienoa, että te alan asiantuntijat kokoonnutte tänään yhteen. Asemilla on ratkaiseva rooli siinä syntykö aitoja multimodaaleja matkaketjuja vai ei. Jos asema ei ole multimodaali ei matkaketjukaan sellainen voi olla.

Paradigman muutosta voisi kuvata sanomalla että tulevaisuudessa mikään asema ei ole ”pääteasema” vaan kaikki ovat ”vaihtoasemia”, joten huomiota tulee kiinnittää sekä siihen millä asemalle tullaan että siihen miten sieltä lähdetään. Kaupunginosat ja kaupungit voivat tehdä sujuvasta, turvallisesta ja palvelevasta asemasta itselleen vetovoimatekijän. Kuulette tänään esityksen ainakin siitä kuinka tanskalaiset ovat asiaa lähteneet kehittämään, ja Suomessakin on nähty hienoja esimerkkejä onnistuneista kehittämishankkeista, joissa on koko kaupungin tai kaupunginosan houkuttelevuus on lisääntynyt asemanseudun harkitun uudistamis- ja kehittämistyön tuloksena.

Palaan vielä hetkiseksi alussa maalaamaani isoon kuvaan, nimittäin ilmastokysymyksiin. Ilmastopolitiikka muodostaa Euroopan ajankohtaisissa keskusteluissa sateenvarjon, jonka alle on koottu unionin energiapolitiikan uudistaminen, päästökauppa, sektorikohtaiset päästövähennystavoitteet ja -



toimet sekä koko yhteiskunnan tuotannon ja kuluttamisen tapaa uudistava kiertotalousajattelu. Saumaton, älykäs ja fossiilittomaksi kehittyvä liikkuminen sekä logistiikka ovat tämän trendikkään kiertotalouden yksi kulmakivi. Tässä näen myös kehittyvillä asemanseuduilla aivan keskeisen roolin, samaan tapaan kuin suuret satamat Euroopassa ovat jo hoksanneet roolinsa kiertotalousmaailmassa ja siitä aukeavat uudet bisnesmahdollisuudet. Liikennesektorilla kiertotalous tarkoittaa nimenomaan liikkumisen palveluistumista, jolla mahdollistetaan yksityisautoilulle vaihtoehtoisten liikkumismuotojen, kuten yhteen toimivien ovelta-ovelle -liikkumispalvelujen, älykkään ja helppokäyttöisen julkisen liikenteen, uusien palvelujen, kävelyn ja pyöräilyn, sekä kimpakyytien ja yhteiskäyttöautojen kehittymistä sekä yleistymistä.

Tavoitteena on resurssi- ja energiatehokkuuden moninkertainen kasvu ja koko elinkaaren aikaisten päästöjen kokonaistarkastelu liikennejärjestelmässä, jossa käyttäjälähtöiset, toisiinsa kytkeytyvät jaettuihin resursseihin perustuvat liikkumispalvelut, mukaan lukien julkinen liikenne, ovat sujuvien matkaketjujen perusta. Tämän toteuttaminen edellyttää, muun muassa, kaupunkiseutujen ja kaupunkien joukkoliikenteen ennakkoluulotonta kehittämistä, liikennepalveluiden tieto- ja maksurajapintojen laajaa avaamista ja niiden yhteentoimivuuden kehittämistä sekä yhteiskäyttöautojen pysäköintipaikkojen lisäämistä joustavalla kaavoituksella ja siihen liittyvän yhteistyön kehittämisellä.

Työtä on paljon tehtävänä mutta oikealla tiellä ollaan. Pahimmat fossiilit ovat siellä korvien välissä ja ne on hyvä tuulettaa ensin ulos, että kuva maailmasta avartuu ja voimme nähdä mahdollisuudet. Näen, että teille alan ammattilaiset nämä edellä kuvaamani ilmiöt ovat tuomassa todella kiinnostavat ajat, jolloin laajalla, myös maakuntien ja maiden rajat ylittävällä yhteistyöllä ja hyvällä

draivilla on tehtävissä todella paljon hyvää Suomen ja Euroopan liikennejärjestelmälle ja koko maailmalle. Rakennetaan yhteistyötä erilaisten alustojen kautta, jaetaan osaamista, tietotaitoa ja hyvin käytäntöjä. Olen todella ylpeä työstänne, toivottavasti olette itsekin! Tästä on hyvä jatkaa! Oikein mukavaa ja kiintoisaa seminaaripäivää!