

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

TAMPEREEN KAUPUNKISEUDUN LAUSUNTO FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTASTA

Fossiilittoman liikenteen tiekartta ja valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnos ovat samanaikaisesti lausunnoilla. Nämä valtion liikennepolitiikkaa linjaavat suunnitelmat on Tampereen kaupunkiseudun näkemyksen mukaan tarve kytkeä selvästi yhteen, jotta valtion liikennepolitiikka on johdonmukaista ja että niissä linjattavat toimenpiteet edistävät tarkoituksenmukaisesti asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

Tampereen kaupunkiseudun tavoitteiden näkökulmasta on tärkeää, että kaupunkiseudulle valtion suunnasta saapuva liikennepolitiikkaa ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat viestit, ohjaus ja tuki muodostavat yhtenäisen, johdonmukaisen sekä kaupunkiseudun tavoitteita tukevan ja toteutettavissa olevan kokonaisuuden.

Tampereen kaupunkiseutu on valmistellut lausuntoa valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan yhdessä muiden kaupunkiseutujen kanssa. Lausunnoissaan Fossiilittoman liikenteen tiekartasta kaupunkiseutu hyödyntää osittain em. lausunnon yhteydessä muodostettuja näkemyksiä ja täydentää niitä fossiilittoman liikenteen tiekarttaan keskeisesti liittyviltä osilta.

Tampereen kaupunkiseudun lausunto fossiilittoman liikenteen tiekarttaan voidaan jakaa kolmeen osaan:

1. Valtion liikennepolitiikkaa linjaavien periaatepäätösten ja suunnitelmien yhteenkytkemisen perusteet
2. Fossiilittoman liikenteen tiekartan merkitys Tampereen kaupunkiseudun liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttamisessa
3. Fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteiden toimeenpanon tuki kuntiin ja kaupunkiseudulle

Valtion suunnitelmien kytkeminen yhteen

Tampereen kaupunkiseutu korostaa lausunnossaan tarvetta valtakunnan tasolla tehtävien linjausten selkeämpään yhteensovittamiseen. Fossiilittoman liikenteen tiekartan skenaarioissa tukeudutaan kestävien kulkutapojen osuuden muutokseen. Tehokkaimpia ja nopeimpia keinoja kulkutapojen muuttamiseen käsitellään pääosin fossiilittoman liikenteen tiekartan sekä liikenteen verotusta ja uudistamistarpeita käsittelevien töiden yhteydessä. Kestävän liikkumisen edellytysten ja yhdyskuntarakenteen sosiaalisen, taloudellisen ja ekologisen kehittämisen edellyttämien liikenteen infrastruktuurin ja palveluiden kehittämisen linjaukset tehdään pääsääntöisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä. Nyt lausunnoilla olevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei mahdollisteta fossiilittoman liikenteen tiekartassa tavoiteltavan autoliikenteen suoritteiden kasvun taittamista 20-luvulla ja sen edellyttämää kestävä liikennejärjestelmän merkittävää ja systemaattista paranemista.

Tampereen kaupunkiseutu esittää, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja fossiilittoman liikenteen tiekartta työn sekä liikenteen verotuksen uudistamistarpeita käsittelevän työn linjaukset yhteensovitetaan selkeämmin niiden viimeistelyn yhteydessä. Lausunnoilla olevissa aineistoissa lähtökohdat ja oletukset ovat osin ristiriidassa, mikä luonnollisesti vaikuttaa toimenpiteiden määrittämisen johdonmukaisuuteen. Edellä mainittujen valtakunnan liikennepolitiikkaa käsittelevien suunnitelmien yhteydessä käsiteltävät oletukset ja niissä tehtävät linjaukset toimivat osin lähtökohtina toisilleen. Liikenteen tavoiteltu päästövähennys on mahdollinen vain, mikäli työt ja niiden mukainen toiminta on sovitettu yhteen. Edellä mainittuja selvityksiä ei siten voi käsitellä toisistaan irrallisina.

Yhteensovittaminen alleviivaa edelleen valtakunnallisen liikennejärjestelmätyön lausunnossa esiin nostettavaa tarvetta kaupunkiseutujen vaikuttavuuspotentiaalinn tunnistamiseen ja rahoituksen uudelleen allokointiin. Suunnitelmien viimeistelyvaiheessa on tärkeää tunnistaa fossiilittoman liikennekartan vaiheessa 3 tehtävien poliittisesti vaikeiden asioiden käsittelyssä saavutettava taso. Mikäli ei ole edellytyksiä vaikuttaa autoliikenteensuoritteeseen taloudellisella ohjauksella, tulee siihen pyrkiä kestävä liikennejärjestelmän houkuttelevuuden ja kilpailukyvyyn merkittävällä kehittämisellä, mikä tulee edelleen huomioida valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmalla edistettävien kehittämistoimenpiteiden rahoituksessa.

Tampereen kaupunkiseutu on lausunnossaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta painottanut, että siinä esitetty rahoitustaso sekä rahoituksen kohdentaminen eivät mahdollista kestävästä liikkumisesta kilpailukykyä riittävää kehitystä ja siten päästövähennystavoitteiden saavuttamisen edellyttämää kulkutapasiirtymää henkilöautoilusta kestäviin kulkutapoihin. Liikenne- ja viestintäministeriö on myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esittänyt yhteisrahoitusmallia, jota kaupunkiseudut eivät voi hyväksyä.

Tampereen kaupunkiseudun näkemyksen mukaan valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi keskittyä strategisesti merkittävimpien kestävästä kehitystä tukevien hankkeiden edistämiseen. Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa olisi perusteltua täydentää vasta fossiilittoman liikenteen tiekarttaan liittyvän kolmannen vaiheen sekä liikenteen verotukseen kytkeytyvien päätösten jälkeen, kun tiedetään, millaisia päästövähennyksiä suoritemuutoksilla sekä infrakehittämisellä tulee muiden päätösten jälkeen saavuttaa.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan merkitys Tampereen kaupunkiseudulle

Tampereen kaupunkiseutu toteaa, että tavoite päästöjen puolittamisesta vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 on erittäin haastava. Sama tavoite on ollut tavoitteena myös Tampereen kaupunkiseudun MAL-sopimukseen tähdänneessä suunnittelussa ja seudullisten energia- ja ilmastotavoitteiden laadinnassa. Seudun suunnittelussa on nojattu valtakunnan tasolla esitettyihin tavoitteisiin ja oletettiin autokannan puhdistumisesta, johon fossiilittoman liikenteen tiekartta erityisesti osoittaa toimenpiteitä. Tampereen kaupunkiseutu tuo lausunnossaan esille, että fossiilittoman liikenteen tiekartan yhteydessä käsiteltävä keinovalikoima on tunnistettu keskeiseksi edellytykseksi seudun tavoitteiden saavuttamiselle. Autoliikenteen yksikköpäästöihin vaikuttavat toimenpiteet vastaavat n. 75%:sta liikenteen päästövähennyksistä. Loput 25%:ia päästövähennyksestä saavutetaan vaikuttamalla liikennesuorituksen jakautumiseen kulkumuotojen kesken. Arviot perustuvat seudun MAL-sopimukseen tähdänneen suunnittelun vaikutustenarviointiin. Edellytettyjen suorite- ja kulkutapamuutosten saavuttaminen on olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa haastavaa, mikä korostaa yksikköpäästöihin vaikuttamisen merkitystä.

Tampereen kaupunkiseutu pitää fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitettyjä päästövähennystavoitteita hyvin ja selkeästi esitettyinä. Seutu näkee hyvänä myös sen, että tiekartassa esitettävien toimenpiteiden roolit ja edistämisen vastuut ovat lähtökohtaisesti selkeitä. Huomionarvoista kuitenkin on, että kunnat ovat monen toimenpiteen edistämässä keskeinen sidosryhmä mahdollistajana ja yhteistyökumppanina. Tampereen kaupunkiseutu pitää hyvänä, että vaikutusten arvioinnissa on arvioitu vaikutuksia kunnille, mutta tuo esille arvioinnin kapeakatseisuuden. Vaikutuksia on arvioitu ainoastaan suorien kustannusten näkökulmasta. Resurssintarpeita esimerkiksi toimintamallien ja osaamisen kehittämiseksi ei ole otettu huomioon.

Tampereen kaupunkiseutu toivoo, että fossiilittoman liikenteen tiekartan toimeenpanovaiheessa vuorovaikutus ja yhteistyö kuntien ja kaupunkiseutujen kanssa lisääntyy. Seutu esittää toiveenaan myös, että seurannan raportointia toteutetaan valtakunnallisen tason lisäksi esimerkiksi suurimpien kaupunkiseutujen raportointina. Seurantatieto antaa lähtötietoja seudulliseen suunnitteluun sekä edellytyksiä kuntien ja valtion yhteistyön kehittämiseksi teeman ympärillä.

Tampereen kaupunkiseudun nostoja liittyen toimenpiteisiin

Tuet

Tiekartassa esitetyt toimenpiteet ovat suurelta osin valtion tukitoimia autoliikenteen yksikköpäästöjen vähentämiseksi sekä kestävästä liikkumisesta edistämiseksi. Tampereen kaupunkiseutu tuo lausunnossaan esille, että toimenpiteiden tavoitteiden mukainen toimeenpano edellyttää kuitenkin kunnilta toimintaa ja toimintatapojen muuttamista. Tampereen kaupunkiseutu toivoo lausunnossaan yhteistyötä ja tukea teemojen toimeenpanemiseksi

Tampereen kaupunkiseutu korostaa, että riittävä jakeluinfra on edellytys tavoitteen mukaisen autokannan puhdistumisen toteutumiseksi sekä käytettävyydelle. Julkiselta sektorilta, erityisesti kunnilta, edellytetään monenlaisia toimenpiteitä sekä yksityisen että julkisen jakeluinfran toteutumiseen. Esimerkiksi kuntien kaavoitukseen, tilanjakoon sekä palveluiden hankintaan tarvitaan uusia toimintamalleja sekä osaamista. Tampereen kaupunkiseutu esittää, että julkisen jakeluinfratuen rahoitusta nostetaan ja että jakeluinfran tarkoituksenmukaiseksi kehittämiseksi fasilitoidaan valtion taholta koulutusta ja verkostoitumista.

Tampereen kaupunkiseutu pitää erittäin tärkeänä joukkoliikennetuen merkittävää korottamista osana ensimmäisen vaiheen toimenpiteitä. Joukkoliikennetuen merkittävä korottaminen on tärkeä toimenpide paitsi joukkoliikenteen kulkutapaosuuden noston edellyttämään palvelutason kehittämiseen myös koronashokista elpymiseen. Tampereen kaupunkiseutu korostaa, että palvelutason noston ja koronasta elpymiseen tarvittavat tuet tulee tunnistaa erillisinä. Tampereen kaupunkiseutu korostaa lisäksi, että seudulla edellytetään tukea sekä seudun joukkoliikenneviranomaisen alaisen joukkoliikenteen kehittämiseen, että LVM:n alaisen junaliikenteen kehittämiseen. Valtion lähijunien ostoliikenne on seudun junaliikenteen kehittämisen sekä junaliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen kehittämisen edellytys.

Liikkumisen ohjauksen tuki on Tampereen kaupunkiseudun näkökulmasta tärkeää. Liikkumisen ohjauksen tuen yhteydessä on tärkeää, että jakamisen perusteet ovat tarkoituksenmukaiset. Esimerkiksi liikkumisen ohjauksessa painopisteenä on tärkeää siirtyä uusien toimintatapojen ja kampanjoiden kehittämisestä laajamittaiseen toiminnan skaalaamiseen ja toiminnan jatkuvuuden varmistamiseen. Yksittäisillä kampanjoilla on mahdoton saavuttaa tavoitteiden edellyttämää asennemuutoksia.

Liikennejärjestelmä ja lainsäädäntö

Tampereen kaupunkiseutu pitää kestävästä liikkumisesta ja liikenneverkon kehittämiseen sekä ylläpitoon esitetyjä tukia ja investointiohjelmia erittäin tärkeinä. Kuten tukien yhteydessä, on tärkeää tunnustaa, että rahoituksen käyttö mahdollistetaan vaikutusten saavuttamisen kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla.

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että valtio toimii aktiivisesti EU:n suuntaan biokaasun liikennekäytön maksimaalisen hyödyntämisen mahdollistamiseksi. Tampereen kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne on paikoin hajanainen ja välimatkat pitkiä. Biokaasu antaa monelle mahdollisuuden kestävästä autoiluun.

Liikenteen hinnoittelu ja verotus

Tampereen kaupunkiseutu tuo esiin, että muiden päästövähennyskeinojen valmistelun ja päätöksenteon yhteydessä on tärkeää tunnustaa liikenteen uusiin hinnoittelumalleihin tarvittavat kompensatiomenetelmät. Esimerkiksi kaupunkiseuduille, missä liikenteen hinnoittelulla saavutettavat vaikutukset ovat oletettavasti suurimmat, ilmenevät myös hinnoittelun negatiiviset vaikutukset: haasteet sosiaaliselle kestäväydelle ja mahdolliset haitat houkuttelevuudelle. Koska on hyvin mahdollista, että jotain fossiilittoman liikenteen tiekartassa tunnustettua hiilenhinnoittelua tarvitaan päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi, tulee niiden vaikutuksia ja mahdollisia kompensatiomalleja tutkia kattavasti.

Päästövähennyspotentiaalit

Näkemyksemme mukaan on hyvä, että digitalisaatio ja teknologian kehityksen osalta on tunnustettu myös kehityksen epävarmuus. Mikäli päästöjen vähentämisen tavoitteet todella halutaan saavuttaa, tulee toimiin tarttua välittömästi. Monet päästöjä vähentämiseen liittyvät keinot ovat tarpeellisia lähtökohtaisesti kaikissa mahdollisissa tulevaisuuksissa, eikä digitalisaation ja teknologian potentiaalinen kehitys poista niiden tarvetta.

Touru Tapani
Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä