

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Invalidiliitto ry kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta lausua fossiilittoman liikenteen tiekartta -luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä.

Invalidiliitto ry on fyysisesti vammaisten ihmisten valtakunnallinen vaikuttamisen ja palvelutoiminnan monialajärjestö. Liitto edistää ja kehittää fyysisesti vammaisten ja toimintaesteisten henkilöiden mahdollisuuksia osallistua, liikkua ja elää täysipainoista elämää. Invalidiliitossa on 30 000 henkilöjäsentä ja 144 jäsenyhdistystä.

Invalidiliitto näkee kasvihuonepäästöjen vähentämisen tavoitteet merkittävänä. Tässä ensimmäisessä vaiheessa toimenpiteet kohdentuvat fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen ja ajoneuvokannan uudistamiseen sekä tieliikennejärjestelmän energiatehokkuuden lisäämiseen erilaisten tukien ja kannustimien avulla. Näemme tieliikenteen päästöjen vähentämisen merkityksellisenä ja tämän huomioimisen julkisissa hankinnoissa kuten myös yksityisen liikkumisen ja autoilun kohdalla. Konkreettisenä tämä näkyy tavoitteiden mukaisesti ajettujen kilometrien vähentymisenä.

Invalidiliitto arvioi Fossiilittoman liikenteen tiekartta -luonnosta kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä, henkilöliikenteen ja erityisesti fyysisesti vammaisten ja toimintaesteisten ihmisten yhdenvertaisten liikkumisen tarpeiden näkökulmasta. Vammaisten ihmisten päivittäinen liikkuminen toteutuu oman auton ohella esteetöntä julkista liikennettä tai taksipalveluita käyttäen sekä kevyen liikenteen väyliä hyödyntäen kävellen tai erilaisin apuvälineiden turvin liikkuen. Lisäksi liikkumisen mahdollisuuksiin vaikuttavat liikkumisen palveluiden saatavuus ja saavutettavuus.

Asiasta ratkaisuja tehtäessä on Suomen laajuus ja siitä johtuvat erilaiset tieliikenteen ympäristöt, välimatkat ja liikkumisen tarpeet otettava huomioon myös vammaisten ihmisten lähtökohdista käsin. Käytännössä tämä tarkoittaa huomion kiinnittämistä vammaisten ihmisten yhdenvertaisuuden mahdollisuuksiin liikkua ja osallistua mm. opiskeluun, työelämään, harrastustoimintaan tai perheensä päivittäisistä liikkumisen tarpeista huolehtimiseen.

Invalidiliitto kannattaa fossiilisten polttoaineiden korvaamista vaihtoehtoisilla käyttövoimilla. Sähkö- ja hybridautoille tarkoitettujen latauspisteiden sekä kaasuautoja varten rakennettavien tankkausasemien merkitys korostuu arvioitaessa tosiasiallista vähäpäästöisen liikenteen toimivuutta.

Tiekartan ensimmäinen vaihe keskittyy tukiin ja kannusteisiin liikenteen päästöttömyyden edistämiseksi. Vammaisten ihmisten päivittäisten liikkumisen tarpeiden osalta tässä painottuu auton hankintaan liittyvien tukimuotojen rakentaminen tähän hetkeen sopivaksi, esteettömän lastausinfran rakentaminen sekä esteettömien matkaketjujen vaihtoehtojen kehittäminen. Tiekartan kolmannen vaiheen lisätoimiin sisältyvä kirjaus alueellisesta ja sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta tulisi olla mukana jo tiekartan ensimmäisessä vaiheessa.

YK:n vammaisten ihmisten yleissopimus

YK:n vammaisyleissopimus on ollut Suomessa voimassa 10.6.2016 alkaen. Fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpide-ehdotukset koskettavat vammaisia ihmisiä samoin kuin muitakin kansalaisia. YK:n vammaisopimuksen yleisiä velvoitteita käsittelevä artiklassa 4 ohjaa myös siihen, että vammaisia henkilöitä

koskevissa päätöksentekoprosesseissa sopimuspuolten tulee neuvotella tiiviisti vammaisten henkilöiden kanssa ja aktiivisesti osallistaa heidät, mukaan lukien vammaiset lapset, heitä edustavien järjestöjen kautta.

Artikla 5 tasa-arvo ja yhdenvertaisuus sekä artikla 9 esteettömyys ja saavutettavuus ovat YK:n sopimusvelvoitteina merkityksellisiä suunniteltaessa kansalaisten liikkumisympäristöä ja -palveluita.

YK:n vammaisyleissopimuksen artikla 4 velvoittaa huomioimaan vammaisten henkilöiden osallisuuden edistämisen kaikissa politiikoissa ja ohjelmissa. Valitettavasti tämä periaate

ei tule esiin fossiilittoman liikenteen tiekarttaan kootun materiaalin valmistelutyössä. Tästä syystä vaikutusten arviointi erityisryhmään, joka käsittää vammaiset ihmiset, ei tule esiin.

Lisäksi haluamme nostaa esiin vammaisten ihmisten itsenäisen ja henkilökohtaisen liikkumisen mahdollistamisen sekä yhdenvertaisuuden lähtökohdista YK:n vammaissopimuksen artiklan 20. Artiklassa veloitetaan varmistamaan vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäinen liikkuminen esimerkiksi helpottamalla vammaisten henkilöiden henkilökohtaista liikkumista sillä tavalla kuin ja silloin kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan.

Ajoneuvokannan uudistaminen

Autokannan uudistaminen on yksi perusta kasvihuonepäästöjen puolittumiseen ja vaikuttaa vammaisten ihmisten mahdollisuuksiin liikkua yksilöllisten tarpeittensa mukaan. Vammaisten ihmisten liikkumisen tarve omalla autolla korostuu etenkin haja-asutusalueilla, joilla julkisen esteettömän liikenteen saatavuus vähäistä ja taksipalveluidenkin saatavuus on heikkoa. YK:n vammaissopimuksen artikla 9 (Esteettömyys ja saavutettavuus) korostaa vammaisten ihmisten itsenäistä elämää ja osallisuutta sekä yhdenvertaista pääsyä mm. kuljetukseen myös maaseutualueilla.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaan sähköautojen määrä tulee merkittävästi kasvamaan. Tässä yhteydessä on nostettu esiin myös henkilöautojen käyttötarve jatkossakin erityisesti haja-asutusalueilla. Tämä korostaa energiatehokkuuden ja käyttövoiman merkitystä suhteessa tavoitteisiin vähentää kasvihuonepäästöjä.

Auto on monelle vammaiselle ihmiselle välttämätön jokapäiväisen liikkumisen tarpeisiin. Se ei ole valinta vaan se on pääosin vammasta johtuva pakko. Mahdollisuus auton käyttämiseen lisää myös yhdenvertaisuutta ja itsenäisyyttä. Invalidiliitto nostaa vahvasti esiin, että vammaisen henkilön tarve omaan autoon on yksilöllinen ja juontuu aina vammasta johtuvasta syystä. Esimerkiksi apuvälineiden tarve ja niiden kuljettaminen määrittää osaltaan, minkälaisen auton vammaisen ihminen tarvitsee.

Vammaisen ihmisen oikeutta omaan autoon tulee arvioida sosiaalisen ja alueellisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta

Invalidiliitto haluaa varmistaa, että autoilu liikkumisen, itsenäisen ja sosiaalisen elämän mahdollistajana on jatkossakin mahdollista vammaisille ihmisille pitkien etäisyyksien Suomessa. Tämä tarkoittaa, että taloudellista tukea pitää näinä kestävää kehitystä ja ilmastonmuutoksen estämistä korostavina aikoina olla saatavilla vammaisten ihmisten auton hankintaan. Kannustamme valtiota rakentamaan kannustimia ja tukimuotoja siten, että ne ohjaavat vammaisten autonhankintaprosesseja vähäpäästöisten tai päästöttömien autojen suuntaan.

Vammaisten ihmisten yhdenvertainen liikkumisen mahdollisuus on varmistettava eri puolella Suomea. Vammaisen ihminen voi tarvita autoa mm. työ- ja opiskelumatkoihin, harrastuksiin, perhe-elämäänsä kytkeytyviin liikkumisen tarpeisiin, terveydenhuollon ja kuntoutuksen matkoihin, yhteiskunnalliseen osallistumiseen sekä sosiaalisten suhteiden ylläpitoon. Ilman autoa liikkumismahdollisuuksia voivat rajoittaa esteettömän julkisen liikenteen puuttuminen tai vähyyys sekä yksilöllisiin tarpeisiin riittämättömät kuljetuspalvelut.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan ensimmäisen vaiheen toteutuksen yhteydessä päätetään tuista ja kannusteista liikenteen päästöttömyyden edistämiseksi syksyllä 2021. Yhtenä toimenpiteenä on ajoneuvokannan uudistaminen, joka koskettaa myös vammaisia ihmisiä.

Invalidiliitto esittää selvityksen käynnistämistä, jotta vammaisille ihmisille voidaan luoda vähäpäästöisten tai päästöttömien autojen hankintaan kannustava tukielementti. Nykyinen verotuksen kautta kohdentuva tukijärjestelmä ei kannusta vammaista ihmistä vähäpäästöisen tai päästöttömän auton hankintaan. Invalidiliitto ehdottaa, että yhtenä vaihtoehtona selvitettäisiin suoran hankintatuen käyttöönottoa. Myöntöperusteena voitaisiin soveltaa esimerkiksi voimassa olevan autoverolain 26 § kriteereitä.

Esteetön latausinfra

Esityksen mukaan tavoitteena on, että Suomessa olisi vuonna 2030 vähintään yksi julkinen pikalatausasema sataa täyssähköautoa kohti ja että jokaiselle täyssähköautolle löytyisi latauspiste myös yön yli tapahtuvaan lataukseen.

Invalidiliitto muistuttaa, että hybridi- tai täyssähköautojen latauspaikkojen tulee olla esteettömiä ja latauspisteiden asentamisessa tulee huomioida niiden käyttäjinä lyhytkasvuiset tai pyörätuolia käyttävät ihmiset. Laki sähköajoneuvojen latausvalmiuksista ja latauspisteistä rakennuksessa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ohjaakin siihen, että ko. lain 5 §:n 3 momentissa ja 6 §:n 3 momentissa tarkoitetuista latauspisteistä vähintään yhden kaikkien käytössä olevan latauspisteen tulee olla asennettuna pysäköintipaikkaan, joka on vähintään 3,6 metriä leveä ja vähintään 5,0 metriä pitkä. Tämä noudattaa VN:n asetuksen rakennuksen esteettömyydestä määritelmää liikkumis- ja toimintaesteisen henkilön käyttöön tarkoitettusta autopaikasta.

Invalidiliitto kannattaa, että jatketaan ja korotetaan yksityisen latausinfraan tukea taloyhtiöille. Lisäksi on kannatettavaa, että tuki laajennetaan kattamaan myös työpaikat.

Esteetön julkinen liikenne

YK:n vammaiskomitea painotti suosituksessa nro. 2 (esteettömyys) julkisissa hankinnoissa tavaroiden ja palveluiden esteettömyyden olevan vammaisten ihmisten positiivista erityiskohtelua, artikla 9 esteettömyys ja saavutettavuus. <https://www.ohchr.org/EN/HRBodies/CRPD/Pages/GC.aspx>

Toimiva esteetön julkinen liikenne vastaa energiatehokkuustavoitteisiin. Vammaisten ihmisten kohdalla tämä käytännössä tarkoittaa mahdollisuutta valita julkinen kulkuväline liikkumiseensa. Tällä on suora vaikutus tavoitteeseen vähentää ajettavia kilometrejä. Liikenteen digitaalisten palveluiden hyödyntäminen tiedon ajantasaisena ja luotettavana jakajana on tärkeää. Esimerkiksi tieto, ovatko julkisen liikenteen kulkuvälineet esteettömiä, vaikuttaa vammaisen ihmisen mahdollisuuksiin valita julkinen kulkuväline oman auton tai taksin sijaan.

Invalidiliitto näkee henkilöliikenteen näkökulmasta digitalisaation hyödyntämisen tärkeänä toimivien matkaketjujen kehittämisessä ja siten sen puolestaan tukevan tavoitetta vähentää henkilöautoilla ajettuja kilometrejä. Vammaisten ihmisten näkökulmasta tämä kuitenkin edellyttää esteetöntä julkista/yksityistä liikkumisen kalustoa sekä yhteen toimivia ja saavutettava tieto-, lippu- ja maksujärjestelmiä, jotta toimiva matkaketju on rakennettavissa niin lähiliikenteen kuin pitkille kaukoliikenteen matkoille.

Invalidiliitto kannattaa suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen valtioavustuksen tason korotusta. Ehdotamme, että vähäpäästöisyyden tavoitteen rinnalle julkisessa liikenteessä nostetaan esteettömyys. Esteetön joukkoliikenne edistää osaltaan päästötavoitteiden saavuttamista vähentäen tarvetta yksityisautoilulle.

Työ- ja opiskelu

Suomessa on haja-asutusalueilla pitkät välimatkat. Auto on työssä käymiseen välttämätön ja se tarve korostuu erityisesti vammaisten ihmisten kohdalla esteettömän julkisen liikenteen vähäisyyden vuoksi.

Monet vammaiset ihmiset opiskelevat tai käyvät työssä. Tältä osin liikenteen kohdalla on hyvä huomioida liityntäpysäköintimahdollisuudet, jotka mahdollistavat ainakin osittain henkilöautolla liikkumisen vaihtamisen julkiseen liikenteeseen. Jotta tämä on vammaisille ihmisille käytännössä mahdollista, tulee huomioida myös esteettömien autopaikkojen riittävyys. Näin tuetaan myös vammaisten ihmisten työmatkojen ja opiskelumatkojen kohdalla ajettujen kilometrien vähentämistavoitetta.

Invalidiliitto kannattaa, että yksityisen latausinfraan tukea laajennetaan kattamaan myös työpaikat.

Vaikutusten arvioinnin yhteydessä kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi esitetään ruuhkamaksujen käyttöön ottaminen Helsingin seudulla sekä Tampereella ja Turussa. Tässä yhteydessä tulee huomioida vammaisten ihmisten haasteet käyttää julkista liikennettä ja esteettömän julkisen liikenteen rajallisuus. Invalidiliitto pitää tärkeänä, ettei ruuhkamaksuista aiheudu estettä vammaisten ihmisten yhdenvertaiselle liikkumiselle työhön tai opiskelupaikkaan ruuhka-alueen sisällä.

Invalidiliitto näkee etätyön tärkeänä huomioiden myös liikennesuoritteiden vähenemisen tuoman positiivisen vaikutuksen kaupunkien ilmanlaatuun ja meluun, luonnon monimuotoisuuteen ja muihin liikenteen ympäristövaikutuksiin. Näemme, että etätyö parantaa esitetyn vaikutustenarvioinnin mukaisesti eri alueiden saavutettavuutta ja ihmisten mahdollisuutta työskennellä myös haja-asutusalueilla.

Kevyen liikenteen väylien hyödyntäminen

Erilaisin apuvälinein liikkuvat ihmiset voivat käyttää kevyen liikenteen väyliä vain, jos niiden peruskunnosta ja erityisesti ympäri vuoden tapahtuvasta väylien ylläpidosta huolehditaan. Käytännössä tämä tarkoittaa, että vammaisilla ihmisillä olisi yhdenvertainen mahdollisuus hyödyntää esteettömiä kevyen liikenteen väyliä lähiliikkumisessaan. Käytännössä tämä vähentää lähiympäristössä tehtäviä lyhyitä automatkoja, kun

esteettömät kevyen liikenteen väylät tekevät lähikohteista saavutettavia eri tavoin liikkuville ihmisille.

Invalidiliitto korostaa, että alueellisen ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden arvioinnissa tulee huomioida erityisryhmät tieliikenteessä ja vammaisten ihmisten yhdenvertaisen liikkumisen toteutuminen. Riittävät ja oikein kohdentuvat tuet ja kannustustoimet tukevat osaltaan kasvihuonepäästöjen vähentämiselle asetettujen tavoitteiden toteutumista. Tulemme mielellämme mukaan fossiilittoman liikenteen tiekartan jatkovalmisteluun ja olemme käytettävissä mahdollisissa jatkoselvityksissä.

INVALIDILIITTO RY

Helsingissä 19. helmikuuta 2021

Petri Pohjonen

Laura Andersson

pääjohtaja

yhteiskuntasuhdejohtaja

Lisätietoja: Riitta Saksanen, sosiaali- ja terveystieteiden
asiantuntija riitta.saksanen@invalidiliitto.fi

Saksanen Riitta
Invalidiliitto ry