

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto

18.02.2021

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Turun ammattikorkeakoulu kiittää lausuntopyynnöstä ja esittää näkemyksensä seuraavan:

Tiekartassa esitetyt toimenpiteet ovat vaikuttavia ja tehokkaita mutta ilmastokriisin nopeuden huomioon ottaen esitetyt toimenpiteet pitäisi nopeuttaa merkittävästi.

Liikenteen kasvun ohjaaminen pois yksityisautoilusta julkisiin kulkuneuvoihin on tärkeää. Julkista hiilivapaata liikennettä tulee erityisesti edistää. Erityisesti vedyn käyttöä hiilivapaana polttoaineena voisi vauhdittaa merkittävästi nopeammin kuin tiekartassa esitetään.

Sähköinen liikkuminen

Asenteisiin ja yleiseen ilmapiiriin vaikuttaminen on tärkeässä asemassa erityisesti sähköiseen liikkumiseen siirryttäessä. Oikeaa ja puolueetonta tietoa tulisi tehokkaasti jakaa erityisesti täyssähköautojen elinkaarikustannuksista Suomen olosuhteissa. Jo nykyisellä tuki- ja kustannustasolla täyssähköautoilu on edullisin tapa liikkua henkilöautolla.

Sähköautojen hankintaan kohdistuva tuki tulisi ensisijaisesti kohdistaa täyssähköautoille, joiden vertailukelpoinen ajosuorite täydellä latauksella on vähintään 400 kilometriä mutta ostohinta enintään 50 000 euroa. Alhaisemman ajosuoritteen ajoneuvoilla käytettävissä oleva matka kovilla talvipakkasilla jää aivan liian alhaiseksi ja tällaiset ajoneuvot soveltuvat vain lyhyiden ajomatkojen suorittamiseen.

Hybridiautot pitäisi myös nähdä hetkellisenä, ohimenevänä ilmiönä eikä näihin ajoneuvoihin kannattaisi enää merkittävästi kohdistaa valtion hankintatukea. Täyssähköautojen saatavuudessa on nopeasti tapahtunut merkittävä muutos, ja sähköautojen hankintamäärät ovatkin jo tähän mennessä olleet suuremmat kuin vielä muutamia vuosia sitten arvioitiin. Autokannan sähköistyminen toteutuukin varsin nopeasti.

Sähköautojen latausverkostoa pitää laajentaa nopeutetussa aikataulussa ja erityisesti pitäisi edistää latausmahdollisuuksien lisäämistä kodeissa. Taloyhtiöt ovatkin aivan keskeisessä asemassa latauspisteiden lisäämisen osalta. Myös teholatureiden määrää ja alueellista kattavuutta pitää pikaisesti lisätä. Hyvänä esimerkkinä toimii Norjan latausverkosto ja latauspisteiden määrä. Latauksen helppoutta pitää lisätä ja tavoitteena pitäisi olla, että vain yhdellä sähköisellä tunnistimella saa latauksen käyntiin kaikkien latausta tarjoavien yritysten laitteissa.

Sähköisen liikenteen edistäminen ammattiliikenteessä tulisi olla myös painokkaammin esillä tiekartassa. Esimerkiksi kuntia tulisi ohjata kilpailuttamaan bussiliikenteensä siten että kilpailutukseen hyväksytään vain täyssähköisten bussien käyttö. Sveitsin valtion esimerkin mukaiset raskaan liikenteen ympäristömaksut olisivat hyvä tapa vähentää ammattiliikenteen päästöjä nopeasti suoran päästöttömän ajoneuvokannan hankintatuen lisäksi.

Sähköpyörien ja muiden sähköisten ajoneuvojen (mm. skootterit) käyttöä tulisi merkittävästi edistää enemmän, kun tiekartassa on suunniteltu. Sähköpyöräily korvaa yleistyessään merkittävää määrää yksityisautoilun suoritetta ja sen kansanterveyttä edistävä vaikutus on myös merkittävä. Sähköpyörien turvalliseen säilyttämiseen esim. rautatie- ja linja-autoasemilla tulisi kohdistaa erillistä tukea. Kaupunki- ja työsuohdepyörien hankintaa tulee edelleen edistää suuremmalla panostuksella kuin tiekartassa on esitetty.

Juha Kääriä, ilmastovastaava, yliopettaja, Turun ammattikorkeakoulu

