

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Porvoon kaupungin lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekartta -luonnoksesta

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja fossiilittoman liikenteen tiekartasta eli periaatepäätöksestä kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Tiekartan tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Kolmivaiheisen tiekartan toimet koskevat etenkin tieliikennettä, joka aiheuttaa valtaosan liikenteen päästöistä.

Tiekarttaluonnos koostuu kolmesta vaiheesta. Ensimmäiseksi toteutettaisiin 19 toimenpidettä, joiden vaikutuksista on riittävästi tietoa ja jotka edistävät oikeudenmukaista siirtymää kohti fossiilitonta liikennettä. Ensimmäisessä vaiheessa keväällä 2021 edistettäisiin fossiilisten polttoaineiden korvaamista, ajoneuvokannan uudistamista ja liikennejärjestelmän energiatehokkuutta erilaisin tuin ja kannustimin.

Toisessa vaiheessa syksyllä 2021 arvioitaisiin keinoja, joiden vaikutuksista päästöihin tarvitaan lisää tietoa ennen päätöksentekoa. Näitä keinoja ovat esimerkiksi etätyö ja liikenteen uudet palvelut, joita kotitaloudet tai yritykset voivat ottaa käyttöönsä ja joihin liittyy merkittävä potentiaali vähentää päästöjä.

Viimeinen vaihe on ehdollinen. Syksyllä 2021 hallitus arvioisi sitä, riittävätkö EU-tasolla tehtävät päätökset sekä tiekartan ensimmäisen ja toisen vaiheen keinot Suomen liikenteen

kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä. Jos tavoite ei näyttäisi toteutuvan, hallitus tekisi päätökset muista tarvittavista toimista.

Porvoon kaupungin lausunto

Porvoon kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali kaupunki vuoteen 2030 mennessä. Suomen ympäristökeskuksen vuoden 2018 päästölaskennan mukaan liikenteen (tie-, vesi- ja raideliikenne) päästöt ovat noin 45 prosenttia Porvoon kokonaispäästöistä. Tieliikenteen päästöt korostuvat niiden ollessa 39 prosenttia Porvoon päästöistä. Pelkästään henkilö- ja pakettiautojen aiheuttamat päästöt ovat 25 prosenttia kokonaispäästöistä.

Vuonna 2016 toteutetun valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan Porvoosta suuntautuu 18 000 matkaa vuorokaudessa Porvoon ulkopuolelle. Näistä matkoista 90% tehdään henkilöautolla ja valtaosa matkoista on työmatkaliikennettä pääkaupunkiseudulle.

Kestävän liikkumisen edistämiseksi kaupunki on ottanut käyttöön muun muassa kaupunkipyörät ja täyssähköiset yhteiskäyttöautot. Pyöräliikenteen edistämishjelma on valmistunut ja se hyväksyttiin kaupunginhallituksessa viime syksynä. Myös kaupunkisuunnittelussa huomioidaan liikkuminen ja eri kulkumuotojakaumat.

On kuitenkin selvää, että hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi kaupunki tarvitsee omien toimiansa tueksi myös valtiotason toimenpiteitä.

Hankinnat

Valtioneuvoston periaatepäätös on Porvoon kaupungin uusien hankintalinjausten mukainen, joissa tavoitteeksi on kirjattu vähähiilisemmät hankinnat.

Hankinnoissa korostetaan vähähiilisuuden lisäksi hankintojen vastuullisuutta, elinvoiman kehittämistä, vaikuttavuutta, taloudellisuutta, innovatiivisuutta, hallinnollista tehokkuutta sekä riskien hallintaa. Hankinnoissa pyritään ottamaan huomioon mahdollisuuksien mukaan esimerkiksi tuotteen/palvelun koko elinkaarenaikaiset kasvihuonekaasupäästöt, energiatehokkuus, uusiutuvan energian käyttö ja materiaalivalinnat. Vähähiilisyssä hankinnoissa voidaan painottaa myös mahdollisuuksien mukaan resurssitehokkuutta sekä energian, luonnonvarojen ja materiaalien kestäväää käyttöä.

Porvoon kaupungin hankintaohjeeseen on kirjattu tavoite hiilineutraaleista hankinnoista kaupungin strategian mukaisesti. Hankinnoissa on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä hiilineutraaleihin ratkaisuihin asettamalla niin tarjoajille kuin hankinnan kohteellekin laatuvaatimuksia, joilla tavoite saavutetaan. Mahdollisia ovat esimerkiksi:

- tarjotun laitteen tulee kuulua parhaaseen energialuokkaan
- tuotteen valmistukseen käytetystä materiaalista vähintään 50 % tulee olla kierrätettyä
- tarjotun tuotteen tulee olla 100 % kierrätettävissä
- hyväksytään vain LED-valaisimet
- palvelun tuottamiseen käytettävän ajokaluston polttoaineena tulee käyttää uusiutuvaa dieseliä, sähköä tai biokaasua
- palveluntarjoajalla tulee olla sertifioitu ympäristöjärjestelmä
- rakennus suunnitellaan vähintään 10 % määräystasoa energiatehokkaammaksi
- tarjotussa tuotteessa tai palvelussa hyödynnetään uusiomateriaaleja

Tärkeää on tunnistaa hankinnat, joissa voidaan ottaa vähähiilisyys huomioon. Hankinnan valmistelu vaiheessa voidaan selvittää esimerkiksi markkinakartoitusten avulla, että voivatko toimittajat tarjota vähähiilistä tuotetta tai palvelua. Hankinnoissa tulee kuitenkin ottaa huomioon taloudelliset resurssit, että miten paljon voidaan ottaa huomioon vähähiilisyttä käytössä olevin taloudellisin resurssein.

Liikennesektori

Valtioneuvoston periaatepäätös on riittävän kunnianhimoinen, ja käsittelee asiaa laajasti. Asetetut tavoitteet ovat erittäin hyviä ja on erittäin tärkeä huomio, että liikennesektorin toimien suunnittelussa huomioidaan liikennejärjestelmän kehittäminen myös entistä terveellisemmäksi, viihtyisämmäksi, kustannustehokkaammaksi sekä halvemmaksi ja vaivattommaksi käyttäjille.

Sähköautojen lisääntymisen merkittävä hidaste on latauspaikkojen puute kaupunkiympäristössä. Useimmissa kiinteistöyhtiöissä ei ole mahdollisuutta autojen lataamiseen. Suurteholatausasemat tulevat syrjäyttämään peruslatauspisteet, koska sähköautojen lisääntyessä latauspaikkojen käyttötarve kasvaa. Autot tulee pystyä lataamaan nopeasti, jotta latauspaikka vapautuu seuraavalle. Suurteholatausasemat eivät edellytä fyysistä valvontaa. Parissa vuodessa markkinoille tulee automalleja, jotka lataantuvat nykyistä nopeammin ja tekniikka kehittyä entisestään.

Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan kaikkia fossiilittomia polttoaineita, ei yksin sähköautoja. Tämä tarkoittaa, että polttoaineiden verotusta on vietävä suuntaan, jossa täysin uusiutuvat polttoaineet, myös esimerkiksi täysin uusiutuva diesel, ovat halvempia kuin vastaavat perinteiset fossiiliset polttoaineet.

Romutuspalkkion osalta joukkoliikennelippuihin tai sähköavusteisen polkupyörän hankkimiseen saatavan tuen tulisi olla vähintään yhtä suuri kuin hankittavan auton tapauksessa. Joukkoliikenteen tai sähköpyörän käyttö on aina ympäristöystävällisempi vaihtoehto kuin autoilu, joten palkkion ei ole perusteltua olla pienempi kuin uuden auton hankintaan saatava tuki. Sähköpyörien tapauksessa monipuolisin auton tarvetta korvaava pyörävaihtoehto on useimmiten sähköavusteinen kuormapyörä, joiden hankintakynnystä romutuspalkkion kasvattaminen epäilemättä pienentäisi.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman toteuttamisen jatkaminen on ehdottoman kannattavaa ja on ehdottoman tärkeää huolehtia, että rahoituksen taso saadaan pysymään vähintään 30 miljoonassa eurossa vuosittain. Kuntien katuverkon kehityshankkeiden lisäksi tulisi pyrkiä lisäämään maanteiden kävely- ja pyöräilyratkaisujen rahoitusta merkittävästi. Esiitetty vuotuinen 10M€ rahoitus ei riitä alkuunkaan merkittävien vaikutusten saavuttamiseksi. Esimerkiksi Porvoossa valtaosa pyörätiepuutteista kohdistuu juuri maantieverkolle kyläkeskusten ja kaupunkitaajaman välisille osuuksille, eikä niiden kehittämiseen voida hakea avustusta nykyisen kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman kautta. Kävelyn ja pyöräilyn ympärivuotisten olosuhteiden kehittämiseksi olisi toivottavaa pyrkiä toteuttamaan myös talvikunnossapitoon liittyviä avustuskierrroksia, joilla pyrittäisiin edistämään kävely- ja pyöräily-yhteyksien kunnossapidon kehittymistä. Laadukas kunnossapito on ehdoton edellytys kävelyn ja pyöräilyn ympärivuotisuuden edistymiselle.

Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen valtionavustuksia tulisi pyrkiä kasvattamaan vuoden 2020 tasosta. Kuten lausunnossa on todettu, joukkoliikennetukien vaikutus yksittäisenä toimenpiteenä on pieni, mutta joukkoliikenteen tarjonnan kehittäminen on olennainen osa kaupunkien kestävästä liikennejärjestelmän kehittämistä. Joukkoliikenne kytkeytyy tiiviisti myös kävelyn ja pyöräilyyn, vain kaikkien kolmen kulkumuodon edellytyksiä kehittämällä voidaan aidosti luoda mahdollisuuksia autoriippuvaisuuden vähenemiseen.

Tiekuljetusten massojen ja mittojen täysimääräisen hyödyntämisen osalta on huomioitava myös liikenneturvallisuusvaikutukset. Täysimittaisilla ajoneuvoilla ei liikenneturvallisuuden näkökulmasta ole toivottavaa pyrkiä katuverkolle, eikä varsinkaan ole toivottavaa pyrkiä sovittamaan katuverkon liikennejärjestelyjä kasvaneiden ajoneuvoyhdistelmien vaatimuksiin. Suurille ajoneuvoyhdistelmille mitoitettu infrastruktuuri johtaa pienempien ajoneuvojen osalta tarpeettomaan väljyyteen ja sitä kautta korkeampiin nopeuksiin, mikä on liikenneturvallisuuden näkökulmasta haitallista. Väljä mitoitus ei ole myöskään kaupunkiympäristön viihtyisyyden kannalta eduksi.

Päivärinta Sanna-Mari
Porvoon kaupunki - Kaupunkikehityksen johto, kuntatekniikka ja
hankintapalvelut