

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta lausua aiheesta ”Fossiilittoman liikenteen tiekartta - luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä”. Tiekartan luonnos sisältää varsin kattavasti toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Yleiset kommentit:

- Toivoisimme, että päästövähennys- ja kustannusvaikutusten lisäksi tiekartassa huomioitaisiin tehtyjen toimien vaikutukset esimerkiksi ilmanlaatuun ja terveyteen, sillä näillä on kaupunkien kannalta suuri merkitys.
- Pidämme tärkeänä sekä lähi- että kaukoraideliikenteen lisäämistä, niin ilmastollisten, liikenteellisten kuin terveydellistenkin seikkojen kannalta. Raideliikenteeseen liittyviä toimia on kuitenkin tiekartan luonnoksessa esitetty nykyisellään vain vähän.

Kommentit kohdittain:

- Vaihe 1: Oikeudenmukaisessa siirtymässä vähähiiliseen liikenteeseen olisi valtakunnallisten tavoitteiden lisäksi syytä tarkastella vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelua ja käyttöä sekä niitä käyttävien ajoneuvojen käyttöönottoa myös alueellisesti ja asettaa alueellisia tavoitteita, huomioiden nykyinen autokanta ja sen uusiutumisenopeus eri alueilla.
- Toimenpide 1 (vaihe 1): Kiristyvän jakeluvervoitteen lisäksi tarvittaisiin ohjausmekanismi eri biopolttoaineiden jakeluverkoston kattavuuden varmistamiseksi. Ellei erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomen jakeluverkostoa saada kattavaksi kaikkien vaihtoehtoisten polttoaineiden (myös bioetanoli ja -kaasu) osalta, on vaarana, että autokannan siirtymässä pois fossiilisista polttoaineista syntyy alueellisesti polarisoitunut tilanne.
- Toimenpide 2 (vaihe 1): Pidämme tukia vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluasemien ja latauspisteiden lisäämiseksi tärkeinä, mutta tukien jakamisperusteissa tulisi painokkaammin huomioida jakeluasemien ja latauspisteiden maantieteellisen kattavuuden lisääminen.

Joukkoliikenteen päästövähennyksissä sähköistäminen on avainasemassa. Kaupunkijoukkoliikenteellä on hyvät mahdollisuudet melko nopeaankin liikenteen sähköistämiseen, ja on erittäin hyvä, että tiekartta sisältää jakeluinfrastruktuurin julkisille lataus- ja tankkausasemille. Jos liikennettä halutaan voimakkaasti sähköistää, pitää sähkönsiirtohintoja voida ohjeistaa/rajoittaa lainsäädännöllä niin, että siirtokustannukset pysyvät kohtuullisena.

- Toimenpide 9 (vaihe 1): Tuki vanhojen bensiiniautojen konversioon ei toimi alueilla, joissa bioetanolin ja kaasun jakeluverkosto on puutteellinen. Vaikka vanhan autokannan konversioiden päästövähennysvaikutus on arvioitu vaatimattomaksi, näiden vähähiilisten vaihtoehtojen saatavuus vaikuttaa merkittäväksi siihen, koetaanko muutos oikeudenmukaiseksi.
- Toimenpide 15 (vaihe 1): Kuopio haluaa huomauttaa toimenpiteeseen liittyen seuraavaa: kävely- ja pyöräliikenteen hankkeiden rahoitusehtona mainitaan, että kunnat käyttävät hankkeiden rahoittamiseen vastaavan summan. Olisi syytä huomioida, että osalla kunnista on huonot mahdollisuudet osallistua edes tarpeellisten väylien rakentamiskustannuksiin, joten kaikille kunnilla ei ole samanlaista mahdollisuutta hyödyntää näitä hanketukia.
- Toimenpide 16 (vaihe 1): Toimenpiteessä ehdotetaan suurten ja keskisuurten joukkoliikenteen valtionavustuksen tason korottamista. Kuopio katsoo, että tämä on oikea ja välttämätön toimenpide, mutta tuen korotus on minimaalinen. Kuopion kaupunkiseudun tvv. usko, että joukkoliikennetukien kohdistaminen kaupunkialueille ja kaupunkien kohdistuessa niitä edelleen liikenteen lisäyksiin vaikutukset kasvihuonepäästöihin voivat olla enemmän kuin vähäiset. Edellyttäen, että liikenteitä lisätään potentiaalisille alueille, joissa joukkoliikenne on varteen otettava vaihtoehto yksityisautoilulle. Jotta näin tapahtuisi tulee mm. vuorotarjonnan ja matkustukseen käytettävien aikojen olla kilpailukykyisiä yksityisautoiluun nähden.

Tämän lisäksi tulee huomioida koronapandemian aiheuttama kaupunkijoukkoliikenteen ahdinko. Matkustajamäärien ja lipputulojen palautuminen ennalleen tulee kestävämpään pitkään ja vaikeuttaa myös päästötavoitteiden saavuttamista. Kuopion kaupunkiseudun -alueen joukkoliikenteen lipputulomenetykset olivat vuonna 2020 arvion mukaan noin kolme miljoonaa euroa ja vuoden 2021 osalta arvioimme lipputulojen jäävän edelleen n. kolme miljoonaa euroa alle v. 2019 tason. Kuopion seudun joukkoliikenne tarvitsee myös tulevina vuosina valtion tukea, jotta emme ajaudu tilanteeseen, jossa joudumme karsimaan joukkoliikenteen palveluita.

- Toimenpide 17 (vaihe 1): Kuopio katsoo, että liikkumisen ohjauksen tuki on kustannustehokasta. Luonnoksessa esitetty liikkumisen ohjauksen valtionavustus on erittäin kannatettava työkalu kestävästi liikkumisen edistämiseen. Tutkimusten mukaan juuri työpaikoilla tehtävä työ on liikkumisen ohjauksen keinoista tehokkain. Kuopio katsoo, että verotus ja tukitoimenpiteet ovat keskiössä tavoitteiden saavuttamisessa. Työmatkakulujen verovähennyksen tulee kohdistua nykyistä paremmin myös joukkoliikennematkoihin.
- Vaihe 2: Kuopio pitää tärkeänä, että syksyllä 2021 tehtäviä tiekartan lisätarkasteluja täydennetään arviolla joukkoliikenteen tilanteesta koronapandemian jälkeen ja keinoista tukea joukkoliikennettä – jotta myös tulevaisuudessa, etätöiden jäädessä korona-aikaa edeltävää aikaa korkeammalle tasolle, joukkoliikenne on kilpailukykyinen ja vähentää tehokkaasti päästöjä.
- Toimenpide 21 (vaihe 2): Toimenpiteessä on todettu, että MaaS-palvelut vähentävät pääasiassa henkilöautosuoritetta ja mahdollistavat joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvun. Kuopio katsoo, että positiivisen kehityksen tueksi tarvitaan kattavaa alan toimijoiden, kuten julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä, ja liikennepoliittista ohjausta. Valitettavasti viime vuosien liikennepoliittisilla päätöksillä (mm. taksilain uudistus) on hävitetty taksit maaseutualueelta lähes täysin. Jos tilannetta ei korjata, ei MaaS-palvelujen rakentamiselle ole mahdollisuuksia ja sitä kautta henkilöautoilun vähentäminen ei toteudu. Taksien puute vie pohjan myös kuljetusten yhdistelyltä. Aito, yhteiskunnan kannalta järkevä kuljetusten yhdistely edellyttää Kelan henkilökuljetusrahoituksen yhdistämistä muuhun julkiseen henkilökuljetusrahoitukseen. Vain näin voidaan saavuttaa taloudellisesti kestävä malli ja vähentää liikenteen määrää ja sitä kautta päästöjä maaseutualueilla.
- Toimenpide 10 (Muissa yhteyksissä päätettävät toimenpiteet): Toimenpiteen yhteydessä on mainittu mm. vesikuljetukset. Haluamme huomauttaa, että vesikuljetuksiin liittyy lähes aina joku muu kuljetusmuoto ja tätä kuljetusketjujen potentiaalia tulisi tutkia ja tukea (yhteistyö: valtio, kunnat, satamat, yritykset). Raideinvestoinnit kulunvalvontalaiteuudistuksineen ovat erittäin kannatettava toimenpide, joka lisää mm. Kuopio – Hki välisen radan kapasiteettia mahdollistaen tehokkaamman rahan käytön niin henkilö- kuin tavaraliikenteessäkin.

Turunen Mari
Kuopion kaupunki - Alueelliset ympäristösuojelupalvelut, joukkoliikenne ja
kaupunkisuunnittelupalvelut