

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Taustaa

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää 19.2.2021 mennessä lausuntoja luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

Hallitusohjelman mukaan Suomi on hiilineutraali vuonna 2035. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt tulee hallitusohjelman mukaan vähintään puolittaa vuoteen 2030 mennessä, ja pitkällä aikavälillä liikenteen päästöjen vähentämisen tulee vastata Suomen hiilineutraaliustavoitetta.

Hallitusohjelman mukaan tällä hallituskaudella laaditaan tiekartta fossiilittomaan liikenteeseen. Tiekartassa esitetään keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä.

Yleistä

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto toteaa, että tiekartta on tässä vaiheessa vielä keskeneräinen, esimerkiksi toisessa vaiheessa esitettävillä valtiovarainministeriön liikenteen verotustyöryhmän ratkaisuilla tulee olemaan todella merkittäviä vaikutuksia, joita tässä vaiheessa

ei ole vielä tietoa.

Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla

Pohjois-Karjalan maakuntaliiton mielestä päästöjen vähentämiseksi tarvitaan sekä liikenteen kokonaisenergiankulutuksen vähentämistä että useita käyttövoimavaihtoehtoja.

Itä-Suomeen tarvitaan pikaisella aikataululla sähkön ja kaasun osalta tarvitaan kiireisesti uutta jakeluinfraa sähkö ja erityisesti kaasun osalta. Esitetyt toimenpiteet ovat oikeansuuntaisia ja pidämme tärkeänä, että esim. kaasutankkausasemien tuessa huomioidaan myös alueellinen kattavuus niin, että tukea suunnataan enemmän alueille, joilla ei vielä ole kaasun tankkausmahdollisuuksia.

Maakuntaliitto pitää myös tärkeänä, että sähköautojen latauspalveluiden yhteiskäyttöä edistetään. Tämä on erityisen tärkeää alueella, jossa julkisia latauspisteitä on vähän, niiden tulee olla kaikille kuluttajille käytettävissä. Nykyinen tilanne, jossa jokainen latausasema vaatii erillisen sovelluksen tai tunnisteiden, on yksittäisen kuluttajan kannalta kestävätilanne. Autokannan uudistaminen on erityisen suuri haaste Itä-Suomessa esim. Pohjois- Karjalassa, jossa autokanta on lähes maan vanhinta ja keskimääräiset päästöt ovat suuria. Esitämme, että kaikkia tukijärjestelmiä autokannan uudistamiseksi vähäpäästöiseksi tulisi tarkastella alueellisesti ja sosiaalisesti oikeudenmukaisesti, siten, että tukisummat (Romutuspalkkio, tuki vähäpäästöisen

ajoneuvon hankintatuki ja konversiotuet vanhan bensiiniauton muuttamiseksi etanoli tai kaasukäyttöiseksi) olisivat korkeampia alueilla, joilla henkilöauton käyttö on välttämätöntä eikä esim. joukkoliikenne tule olemaan vaihtoehto ihmisten arkiliikkumiseen. Näin estettäisiin liikenneköyhyyden lisääntymistä alueilla, joilla ihmisten keskimääräinen tulotaso on matala ja nykyinen autokanta on vanhaa ja suuripäästöistä. On myös huomioitava, että tällaisilla alueilla

myös perinteisen autokannan nuorentamisella saadaan aikaan merkittäviä päästövähennyksiä, jolloin esim. pelkkä autoveron alentaminen vaikuttaisi välillisesti autokannan uudistumiseen ja päästöjen vähenemiseen.

Liikennejärjestelmän tehostaminen

Suunnitelmassa todetaan vahvasti, että kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä on määrätietoisesti siirryttävä pois autokeskeisestä järjestelmästä kohti kestävä liikunnan järjestelmää. Itä-Suomessa tämä tarkoittaa lähinnä maakuntakeskuksia ja niiden välisiä matkoja sekä

matkoja pääkaupunkiseudulle ja muihin maakuntakeskuksiin. Henkilöautolla nähdään jatkossakin oleman merkittävä rooli osana Itä-Suomen liikennejärjestelmää haja-asutus alueilla, mutta myös kaupunkiseuduilla. Henkilöautoilusta on kuitenkin tehtävä päästötöntä tai hyvin vähäpäästöistä

myös Itä-Suomessa. Esim. alueiden väestömäärillä ei ole mahdollista järjestää kaikkia arjen matkoja palvelevaa joukkoliikennettä ydinkaupunkiseutuja lukuun ottamatta. Joukkoliikenne palvelee näillä alueilla jatkossakin pääosin työ- ja koulumatkaliikennettä. Kävelyn ja erityisesti pyöräilyn rooli

tulee kasvamaan kaupunkiseutujen lisäksi myös muissa taajamissa ja kuntakeskuksissa. Vaikka näiden matkojen määrä kasvaakin, niin kokonaisliikennesuoritteen ja päästövähennyksen kannalta ei kävelyyn ja pyöräilyyn investoinneilla saada suuria vaikutuksia, (toisaalta toimenpiteeseen liittyy huomattavan suuria hyötyjä kansanterveyden näkökulmasta).

Sen sijaan tavaraliikenteen osalta on olemassa suurta päästövähennyspotentiaalia. Suunnitelmassa todetaan, että Tavaraliikenteen tavoitteena on, että paketti- ja kuorma- autojen suoritteen kasvu hidastuu 2020-luvulla. Tavoite ei tarkoita tavarankuljetusten tai taloudellisen toimeliaisuuden

vähentämistä, vaan tavaroiden entistä tehokkaampaa kuljettamista tieliikenteessä tai kuljetusten siirtymistä entistä kestävämpiin kuljetusmuotoihin. Toimenpiteinä esitetään ainoastaan selvitys toimista yhdistettyjen kuljetusten uudelleen käynnistämiseksi Suomessa väleillä Helsinki-Oulu ja

Turku-Oulu ja Suurten massojen ja mittojen hyödyntämien tiekuljetuksissa. Muita konkreettisia toimenpiteitä kuljetusten siirtämisestä maantieliikenteestä rautatie- ja vesiliikenteeseen ei suunnitelmassa esitetä, eikä myöskään korosteta, että taustalla on EU:n vuoden 2011 valkoisen kirjan tavoite siirtää yli 300 kilometrin pituisista maanteiden tavarankuljetuksista 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja yli 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä muihin liikennemuotoihin, kuten rautateille tai vesiliikenteeseen.

Itä-Suomessa on Suomessa ainutlaatuinen kauppamerenkulunkululle soveltuva syväväyläverkko, joka yhdistyy meriliikenteeseen Saimaan kanavan kautta. Saimaan kanavan sulkuja ollaan pidentämässä ja kanavan vedenpintaa ollaan nostamassa. Tämä mahdollistaa alusten ja sitä myötä lastikokojen kasvattamisen Saimaan kauppamerenkulussa. Tämä antaa Itä-Suomelle mahdollisuuden siirtää merkittävästi pitkämatkaisia maantiekuljetuksia jatkossa vesiliikenteelle ja vähentää tätä kautta myös raskaan liikenteen päästöjä merkittävästi. Myös multimodaalisten kuljetusten mahdollisuutta tulisi selvittää myös Itä-Suomessa, jossa käytössä on rautatieliikenteen lisäksi myös vesiliikenne. Nämä edellyttävät toimenpiteeksi logististen solmupisteiden kehittämistä ja logistiikkapalveluiden kehittämistä sekä logistiikan digitalisaation edistämistä. Myös rataverkon nykyistä laajempi sähköistäminen edistäisi kuljetusten siirtymistä pois tieliikenteestä ja toisaalta pienentäisi raideliikenteen päästöjä. Rataverkon sähköistämistä tulisikin tarkastella osana tiekarttaa.

Lisäkeinoja liikenteen päästövähennystavoitteiden aikaansaamiseksi (Vaihe 2) Toisessa vaiheessa esitetään mm. etätyön tekemisen päästövähennyspotentiaalın selvittämisen. Etätyön ohella pitäisi käsitellä laajemmin myös monipaikkaisen asumisen vaikutus liikenteen

päästöihin ja vaikutuksista myös koko liikennejärjestelmään. Monipaikkaisuus saattaa lisätä liikennemääriä, mutta toisaalta se saattaa parantaa mahdollisuuksia lisätä mahdollisuuksia kestävämmälle liikkumiselle esim. alueilla, joiden oma väestömäärä ei mahdollista esim. joukkoliikenteen järjestämistä.

Mahonen Sirpa
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto - liikenneasiantuntija, Jyrki Suorsa