

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Etelä-Pohjanmaan liitto pitää fossiilittoman tiekartan laatimista tärkeänä toimenpiteenä päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Tiekartatyössä on pohdittu laajasti erilaisia toimenpiteitä ja niiden ilmasto- ja talousvaikutuksia. Tiekartassa toimenpiteet on vaiheistettu kolmeen vaiheeseen, joista ensimmäinen sisältää pääosin tukielementtejä.

Etelä-Pohjanmaan liitto pitää tärkeänä, että kaikkien toimenpiteiden valmistelussa huomioidaan sosiaalinen ja alueellinen oikeudenmukaisuus. Eri tukielementtien hyödyntämiseen tulee olla mahdollisuus koko Suomen alueella.

Biopolttoaineiden käytön lisääminen jakeluvervoitteen tai muiden tukijärjestelmien kautta tarjoaa nopeimman tien päästöjen laskemiseksi. Sekä neste- että kaasumaisten biopolttoaineiden tuotannossa on kuitenkin otettava huomioon biopolttoaineiden muut käyttökohteet (esimerkiksi energiantuotanto sekä meriliikenteessä uudet rahti- ja matkustaja-alukset). Liikenteen biopolttoaineiden käytön lisääminen ei saa aiheuttaa saatavuusongelmia tai kustannustason nousua muille käyttösektoreille.

Liitto tähdentää, että biopolttoaineiden käytön lisäämistöimenpiteet tulee toteuttaa kokonaisuudessaan kestävästi, eivätkä käytön lisäämiseksi tehtävät toimenpiteet saa aiheuttaa häiriötä niiden muulle hyödyntämiselle. Koko biopolttoaineiden tuotantoprosessin tulee olla ilmaston kannalta kestävä ja vastuullinen. Kuluttajan on myös saatava tietoonsa tuotetun biopolttoaineen merkittävimmät raaka-ainelähteet. Ohjaamalla tukea alueelliseen biokaasun tuotantoon voidaan luoda esimerkiksi turvetuotantoyrittäjille uusia työ- ja toimeentulo-

mahdollisuuksia. Kaasun tankkausasemaverkoston tulee olla koko maan kattava ainakin pääväyläverkon osalta.

Puhtaiden ajoneuvo- ja palveluhankintojen direktiivin toteuttamiskustannukset kasautuvat kunnille, koska puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen hankintahinta on korkeampi. Kuntien kuljetuspalveluhankintojen kustannukset kasvavat, kun palveluntarjoajat panostavat kaluston uudistamiseen. Suunnitellut hankintatuet eivät vielä lähivuosina tule korvaamaan nousevia kustannuksia. Siksi lähivuosille tarvitaan tuki, jolla korvataan kunnille aiheutunut kustannusnousu. Samalla on huolehdittava siitä, että sähköautojen latausverkosta tehdään alueellisesti kattava. Verkkojen rakentamista ei kuitenkaan saa säilyttää kuntien kustannettavaksi.

Tiekartassa esitetään toimia liikennejärjestelmän tehostamiseksi. Maakunnissa liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaavat maakuntien liitot, jotka tekevät suunnittelua yhteistyössä ELY-keskusten kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnittelun lisäksi kestävä liikennejärjestelmän toteutusmahdollisuuksiin vaikuttaa maankäytön suunnittelu. Maankäytön suunnittelun merkitykseen ei ole tässä tiekartassa viitattu kuin MAL-kaupunkiseutujen yhteydessä. Suunnittelulla ei voida vaikuttaa vuoden 2030 tavoitteen saavuttamiseen, mutta vuoden 2045 tilanteeseen suunnittelulla on vaikutusta. Hajautuva yhdyskuntarakenne nojaa MAL-seutujen ulkopuolellakin henkilöauton käyttöön, mikä vaikeuttaa päästöjen nollatavoitteeseen pääsyä.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaa on syytä esityksen mukaisesti jatkaa. Etelä-Pohjanmaan liiton mielestä pyöräilyolosuhteiden parantamiseen tulee osoittaa esitettyä suurempi vuotuinen tuki. Kävely- ja pyöräilyinfran rakentamis- ja kunnostuskohteita on esimerkiksi Etelä-Pohjanmaan alueella satoja. Nykyisellään kunnat joutuvat kustantamaan alueillaan myös maanteiden varsien pyöräliikenneinfran rakentamisen. Kunnilla ei ole mahdollisuuksia nykyrahoituksella tai suunnitellulla rahoituksella toteuttaa hankkeita siinä laajuudessa ja aikataulussa, että toimenpiteet ehtisivät saada aikaan merkittäviä muutoksia kulkutapaosuuksissa.

Erityisesti liitto on huolissaan siitä, että kaikilla keskisuurilla, joukkoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina toimivilla kaupunkiseuduilla ei ole mahdollisuutta hakea joukkoliikenteen valtionavustuksia. Valtionavustusta tulee jatkossa myöntää kaikille kaupungeille ja kaupunkiseuduille, jotka toimivat joukkoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina. Nykyinen raja suuriin ja keskisuuriin kaupunkiseutuihin asettaa asukasluvultaan lähes samankokoiset kunnat eriarvoiseen asemaan. Edes kaikkien maakuntien keskuskaupungit eivät ole tuen saajien joukossa. Niidenkin kaupunkiseutujen, jotka eivät nyt ole tuensaajien joukossa, joukkoliikenne toimii osana pidempiä matkaketjuja. Vain jokaiselta osaltaan kilpailukykyiset ja toimivat matkaketjut houkuttelevat käyttäjiä. Korotettu taso riittäisi laajennetun kuntajoukon tarpeisiin. Myös niitä alueita, joilla ei ole mahdollista järjestää tarkoituksenmukaista joukkoliikennettä, tulee tukea ympäristön kannalta kestävien henkilöliikennepalveluiden kehittämisessä.

Jotta raskaan kaluston suurimmat mitat ja massat täyttäviä ajoneuvoja voidaan tieverkolla laajamittaisesti käyttää, on tieverkon kunnossapitoon ja kehittämiseen satsattava. Valta- ja kantatieverkolla tulee huolehtia tien rakenteiden kestävydestä sekä liikenneturvallisuudesta. Pitkien ajoneuvojen ohittamista on helpotettava mm. pääväyläverkkoasetuksen mukaisilla säännöllisillä ohituskaistaosuuksilla. Valta- ja kantateiden risteysiä tulee kehittää suuret ajoneuvot huomioiden. Välttämättömät kehittämistoimet on huomioitava väylien rahoituksessa.

Etelä-Pohjanmaan liitto toteaa, että etätyömahdollisuuksien edistäminen mm. kiinteitä, avoimia laajakaistayhteyksiä rakentamalla on pitkällä aikavälillä erittäin vaikuttava ja kannatettava keino. Laajakaistayhteyksien rakentamisella on monia muitakin hyötyjä kuin liikenteen päästövähennykset. Etätyömahdollisuuksien kehittäminen parantaa myös yritysten toimintaedellytyksiä erityisesti pitkien välimatkojen alueilla. Niin etätyömahdollisuuksien edistäminen kuin matkaketjujen kehittämistyö tulisi aloittaa jo vaiheessa yksi, koska työ ja liikkumistottumusten muutos vaatii aikaa. Kiinteiden laajakaistayhteyksien osalta on tärkeää pitää verkot avoimina kaikille palveluntarjoajille kuluttajia hyödyttävän kilpailun turvaamiseksi.

Etelä-Pohjanmaan liitto toteaa, että fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitetyt toimenpiteet edistävät välitavoitetta liikenteen CO₂-päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä sekä lopullista tavoitetta CO₂-päästöttömästä liikenteestä vuonna 2045.

Toimenpiteiden toteutusvaiheessa tulee sosiaaliseen ja alueelliseen oikeudenmukaisuuteen kiinnittää erityistä huomiota. Liiton mielestä on hyvin huolestuttavaa, että kuntien maksettavaksi jää yhä enenevässä määrin osallistuminen valtion ylläpitämien teiden ylläpidon ja rakentamisen kustannuksiin. Tämä on käytännössä ja teoriassakin mahdotonta, koska kuntien verotulot ovat vaarassa lähivuosina laskea merkittävästi.

Palomäki Jani
Etelä-Pohjanmaan liitto