

Kaupunginhallitus 08.02.2021 § 49

§ 49

Espoon kaupungin lausunto luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä

Valmistelijat / lisätiedot:
Pääatalo Mari
Laitala Pasi
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Vaihde 09 816 21

Päätösehdotus

Kaupunginjohtaja Mäkelä Jukka

Espoon kaupunginhallitus antaa seuraavan lausunnon liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi:

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on laaja toimenpidevalikoima, jolla vaikutetaan sekä fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla, autokannan uudistumiseen sekä liikennejärjestelmän tehostumiseen. Näitä kaikkia kokonaisuuksia tarvitaan, kun tavoitellaan liikenteen kasvihuonepäästöjen puolittamista Suomessa.

Espoon kaupunki haluaa strategiansa mukaisesti olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä ja on sitoutunut saavuttamaan YK:n kestävä kehityksen tavoitteet (Sustainable Development Goals, SDG), edelläkävijänä vuonna 2025. Tämän saavuttamiseksi Espoossa on rakennettu määrätietoisesti yhteistyöverkostoja ja strategisia kumppanuuksia yritysten ja tutkimuslaitosten kanssa.

Liikenteen päästöt ovat HSY:n vuosittain tekemän päästölaskennan mukaan Espoossa noin 30 % kokonaispäästöistä, joten Espoon kaupunki hakee aktiivisesti ratkaisuja liikenteen päästöttömyyden kehittämiseksi, jotta hiilineutraaliustavoite saavutetaan. Espoo on elvytystoimenpiteissä ja metropolipolitiikan talouden, työllisyyden ja hiilineutraaliustavoitteiden edistämisryhmässä sitoutunut edistämään päästötöntä ja vähähiilistä liikennettä ja nämä esitykset on myös hyväksytty Metropolipolitiikan yhteistyöryhmässä.

Espoon elvytysesitykseen sisältyi digitaalisuuden edistämisen ja vihreän siirtymän toimenpiteitä, joissa liikenteen fossiilisten käyttövoimien korvaaminen sähköllä, biopolttoaineella sekä uusiutuvalla vedyllä ovat yksi keskeinen kehittämisen osa-alue.

Espoon kaupunki on ollut aktiivisesti mukana valtakunnallisessa liikennealan kansallisessa kasvuohjelmassa ja sen päivityksessä liikennealan kestävä kasvun ohjelmassa. Ohjelman päätavoitteena on toimialan investointien sekä yritys- ja vientivetoisen kasvun edistäminen. Tavoitteena ovat ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä ratkaisut. Nyt lausunnolla oleva periaatepäätös toimenpiteineen antaa selkänojan liikenteen kestävä kasvun ohjelmalle, ja elvytystoimenpiteet

mahdollistavat ulospääsyn koronan aiheuttamasta taloudellisesta kriisistä. Oikeudenmukainen siirtymä fossiilittomaan liikenteeseen on mahdollista.

Periaatepäätöksen luonnoksessa on annettu paljon painoa sille, että päästövähennystoimet toteutetaan sosiaalisesti ja alueellisesti oikeudenmukaisesti. Jos toimenpiteillä on mahdollisia haittavaikutuksia, tulee niitä kompensoida. Vaikutusarvioinnissa on tunnistettu vaikutuksia valtiolle, kunnille, yrityksille ja kotitalouksille. Oikeudenmukaisuus on tärkeä asia ja nousee esiin myös kaupungeissa tehtävissä päätöksissä. On tärkeää, että eri toimenpiteiden vaikutuksia arvioidaan mahdollisimman läpinäkyvästi ja niistä käydään laajaa keskustelua yhteiskunnan eri sektoreilla.

Luonnoksessa esitetään, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman kautta ohjataan valtion rahoitusta kuntien vaikuttaviin kävely- ja pyöräilyhankkeisiin. Lisäksi suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen valtionavustuksen tasoon esitetään korotusta. Kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat kaupunkien kestävästi liikenteen perusta ja niihin panostaminen mahdollistaa kaupunkien pitkäjänteisen kehittämisen. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisellä on päästövähennysvaikutuksen lisäksi myös kansanterveyttä parantava vaikutus.

Periaatepäätöksen toteuttamisen seuranta ja mittareita on lyhyesti käsitelty luonnoksessa. Haastamme asettamaan mittareille selkeät numeeriset arvot. Tämä tekee kasvihuonepäästöjen vähentämistyöstä läpinäkyvää ja kirittää myös kaupungeja omassa toiminnassaan.

Periaatepäätöksen luonnoksessa todetaan, että monet esitetyistä ilmastotoimista toimivat myös elvytyksen välineinä. Fossiilittomien käyttövoimien ekosysteemien luominen ja uudet liikennepalvelut tuovat Suomeen uusia työpaikkoja ja taloudellista kasvua. Vuonna 2018 kansantalouden tilinpidon mukaan kotitaloudet käyttivät liikenteeseen 14 miljardia euroa. Vuoden 2015 Logistiikkaselvityksen mukaan vuonna 2015 teollisuuden ja kaupan Suomeen kohdistuvat logistiikka- ja kuljetuskustannukset olivat noin 27 miljardia euroa. Näistä rahasummista merkittävä osuus koostuu ajoneuvoista sekä niiden varaosista ja polttoaineista, jotka ovat merkittävässä määrin tuontitavaraa.

Siirtymä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteeseen ja näitä tukeviin liikennepalveluihin sekä fossiilisista käyttövoimista luopuminen tuo jo itsessään Suomen kansantaloudelle merkittävän mahdollisuuden. Espoon kaupunki katsoo, että fossiilittoman liikenteen tiekartta ja liikennealan kestävästi kasvun ohjelma luovat merkittävän tilaisuuden luoda uutta liiketoimintaa ja uusia työpaikkoja. Tässä onnistutaan parhaiten tekemällä yhteistyötä tutkimuslaitosten, yritysten ja asukkaiden kanssa. Espoon kaupunki toimii mielellään kehitysalustana näiden vientituotteiden kehittämisessä.

Käsittely

Laiho Kauman ym. kannattamana teki seuraavan lisäsehdotuksen:

”Espoo vastustaa tiemaksuja/ruuhkamaksuja, jotka lisäävät pääkaupunkiseudulla asuvien maksutaakkaa ja hankaloittaisivat perheiden arkea ja työssäkäyntiä.”

Partanen Kausteen kannattamana teki seuraavan lisäsehdotuksen:

”Espoolla tulee olla mahdollisuus osallistua mahdollisten ruuhkamaksujen käyttöönottoon liittyvään päätöksentekoon ja mikäli ruuhkamaksut otetaan käyttöön, niistä espoolaisilta kerättävät maksut tulee kompensoida alueen asukkaille käyttämällä ne Espoon joukkoliikenteen parantamiseen.”

Puheenjohtaja Partasen kannattamana teki seuraavan lisäysehdotuksen:

”Ennen kävelyä ja pyöräilyä koskevaa kappaletta lisätään seuraava kappale: Henkilöautoja tarvitaan jatkossakin Suomessa, myös Espoossa. Henkilöautoliikenteen päästöjen vähentäminen edellyttää valtion investointeja valtion hallinnoimien teiden välityskyvyn parantamiseen, jotta liikenne on sujuvaa ilman päästöjä lisääviä ruuhkia. Lisäksi Espoo korostaa valtion ja kuntien toimia, jotka nopeuttavat siirtymistä sähköautoihin ja välivaiheena hybridautoihin. Joukkoliikenteen käyttöä on mahdollista lisätä merkittävästi, mikäli valtio lisää investointimäärärahoja, joilla rakennetaan raideliikenteen asemille ja pysäkeille liityntäpysäköintipaikkoja ja parannetaan niiden hyvää saavutettavuutta.”

Puheenjohtaja totesi, että on tehty esittelijän esityksestä poikkeavia kannatettuja ehdotuksia, joiden johdosta on äänestettävä.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 11 äänellä 3 ääntä vastaan 1 äänestäessä tyhjää hyväksyneen Laihon lisäysehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen 7 äänellä 4 ääntä vastaan 4 äänestäessä tyhjää hylänneen Partasen lisäysehdotuksen. Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja tiedusteli, voidaanko puheenjohtajan lisäysehdotus yksimielisesti hyväksyä. Koska ehdotusta ei vastustettu, puheenjohtaja totesi kaupunginhallituksen hyväksyneen sen.

Päätös

Espoon kaupunginhallitus antaa seuraavan lausunnon liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi:

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on laaja toimenpidevalikoima, jolla vaikutetaan sekä fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla, autokannan uudistumiseen sekä liikennejärjestelmän tehostumiseen. Näitä kaikkia kokonaisuuksia tarvitaan, kun tavoitellaan liikenteen kasvihuonepäästöjen puolittamista Suomessa.

Espoon kaupunki haluaa strategiansa mukaisesti olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä ja on sitoutunut saavuttamaan YK:n kestävän kehityksen tavoitteet (Sustainable Development Goals, SDG), edelläkävijänä vuonna 2025. Tämän saavuttamiseksi Espoossa on rakennettu määrätietoisesti yhteistyöverkostoja ja strategisia kumppanuuksia yritysten ja tutkimuslaitosten kanssa.

Liikenteen päästöt ovat HSY:n vuosittain tekemän päästölaskennan mukaan Espoossa noin 30 % kokonaispäästöistä, joten Espoon kaupunki hakee aktiivisesti ratkaisuja liikenteen päästöttömyyden kehittämiseksi, jotta hiilineutraaliustavoite saavutetaan. Espoo on elvytystoimenpiteissä ja metropolipolitiikan talouden, työllisyyden ja hiilineutraaliustavoitteiden edistämisryhmässä sitoutunut edistämään päästötöntä ja vähähiilistä liikennettä ja nämä esitykset on myös hyväksytty Metropolipolitiikan

yhteistyöryhmässä.

Espoon elvytysesitykseen sisältyi digitaalisuuden edistämisen ja vihreän siirtymän toimenpiteitä, joissa liikenteen fossiilisten käyttövoimien korvaaminen sähköllä, biopolttoaineella sekä uusiutuvalla vedyllä ovat yksi keskeinen kehittämisen osa-alue.

Espoon kaupunki on ollut aktiivisesti mukana valtakunnallisessa liikennealan kansallisessa kasvuohjelmassa ja sen päivityksessä liikennealan kestävä kasvun ohjelmassa. Ohjelman päätavoitteena on toimialan investointien sekä yritys- ja vientivetoisen kasvun edistäminen. Tavoitteena ovat ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävät ratkaisut. Nyt lausunnolla oleva periaatepäätös toimenpiteineen antaa selkänöjan liikenteen kestävä kasvun ohjelmalle, ja elvytystoimenpiteet mahdollistavat ulospääsyn koronan aiheuttamasta taloudellisesta kriisistä. Oikeudenmukainen siirtyä fossiilittomaan liikenteeseen on mahdollista.

Periaatepäätöksen luonnoksessa on annettu paljon painoa sille, että päästövähennystoimet toteutetaan sosiaalisesti ja alueellisesti oikeudenmukaisesti. Jos toimenpiteillä on mahdollisia haittavaikutuksia, tulee niitä kompensoida. Vaikutusarvioinnissa on tunnistettu vaikutuksia valtiolle, kunnille, yrityksille ja kotitalouksille. Oikeudenmukaisuus on tärkeä asia ja nousee esiin myös kaupungeissa tehtävissä päätöksissä. On tärkeää, että eri toimenpiteiden vaikutuksia arvioidaan mahdollisimman läpinäkyvästi ja niistä käydään laajaa keskustelua yhteiskunnan eri sektoreilla. Espoo vastustaa tiemaksuja/ruuhkamaksuja, jotka lisäisivät pääkaupunkiseudulla asuvien maksutaakkaa ja hankaloittaisivat perheiden arkea ja työssäkäyntiä.

Luonnoksessa esitetään, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman kautta ohjataan valtion rahoitusta kuntien vaikuttaviin kävely- ja pyöräilyhankkeisiin. Lisäksi suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen valtionavustuksen tasoon esitetään korotusta. Kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat kaupunkien kestävä liikenteen perusta ja niihin panostaminen mahdollistaa kaupunkien pitkäjänteisen kehittämisen. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisellä on päästövähennysvaikutuksen lisäksi myös kansanterveyttä parantava vaikutus.

Periaatepäätöksen toteuttamisen seuranta ja mittareita on lyhyesti käsitelty luonnoksessa. Haastamme asettamaan mittareille selkeät numeeriset arvot. Tämä tekee kasvihuonepäästöjen vähentämistyöstä läpinäkyvää ja kirittää myös kaupunkia omassa toiminnassaan.

Periaatepäätöksen luonnoksessa todetaan, että monet esitetyistä ilmastotoimista toimivat myös elvytyksen välineinä. Fossiilittomien käyttövoimien ekosysteemien luominen ja uudet liikennepalvelut tuovat Suomeen uusia työpaikkoja ja taloudellista kasvua. Vuonna 2018 kansantalouden tilinpidon mukaan kotitaloudet käyttivät liikenteeseen 14 miljardia euroa. Vuoden 2015 Logistiikkaselvityksen mukaan vuonna 2015 teollisuuden ja kaupan Suomeen kohdistuvat logistiikka- ja kuljetuskustannukset olivat noin 27 miljardia euroa. Näistä rahasummista merkittävä osuus koostuu ajoneuvoista sekä niiden varaosista ja polttoaineista, jotka ovat merkittävässä määrin tuontitavaraa.

Henkilöautoja tarvitaan jatkossakin Suomessa, myös Espoossa. Henkilöautoliikenteen päästöjen vähentäminen edellyttää valtion investointeja valtion hallinnoimien teiden välityskyvyn parantamiseen, jotta liikenne on sujuvaa ilman päästöjä lisääviä ruuhkia. Lisäksi Espoo korostaa

valtion ja kuntien toimia, jotka nopeuttavat siirtymistä sähköautoihin ja välivaiheena hybridautoihin. Joukkoliikenteen käyttöä on mahdollista lisätä merkittävästi, mikäli valtio lisää investointimäärärahoja, joilla rakennetaan raideliikenteen asemille ja pysäkeille liityntäpysäköintipaikkoja ja parannetaan niiden hyvää saavutettavuutta.

Siirtymä kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen ja näitä tukeviin liikennepalveluihin sekä fossiilisista käyttövoimista luopuminen tuo jo itsessään Suomen kansantaloudelle merkittävän mahdollisuuden. Espoon kaupunki katsoo, että fossiiliton liikenteen tiekartta ja liikennealan kestävä kasvun ohjelma luovat merkittävän tilaisuuden luoda uutta liiketoimintaa ja uusia työpaikkoja. Tässä onnistutaan parhaiten tekemällä yhteistyötä tutkimuslaitosten, yritysten ja asukkaiden kanssa. Espoon kaupunki toimii mielellään kehitysalustana näiden vientituotteiden kehittämisessä.

Selostus

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoja Fossiiliton liikenteen tiekartasta – luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

Päätöshistoria