

Salon kaupunki

LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintäministeriö

19.1.2021



Lausuntopyyntö 15.12.2020

Salon kaupungin lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista

Liikenne- ja viestintäministeriö on 15.12.2020 pyytänyt Salon kaupungilta lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista. Lausuntoa pyydetään lausuntopalvelu.fi-palveluun viimeistään 8.2.2021.

Salon kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä. Salon kaupunki tukee hallituksen tavoitetta ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Salon kaupunki on kevään 2021 aikana laatimassa uutta ilmasto- ja ympäristöohjelmaansa, jossa on tarkoituksena linjata kaupungin kuljetusten käyttövoimasta ja päästöistä ainakin henkilökuljetusten osalta.

Salon kaupungin huomiot hallituksen esityksestä

Hallituksen esityksessä on perustellusti huomioitu vähimmäispäästösuuksissa alueelliset erot. Myös tavoitteiden toteutumisen raportoinnista esitetty malli on kaupungin näkökulmasta toimiva, selkeä eikä aiheuta kohtuuttomasti lisää työtä. Sen sijaan esityksen kustannusvaikutusarvio esimerkiksi koulukuljetusten osalta oli puutteellinen. Lakiesityksessä jäi myös epäselväksi esteettömyyden toimeenpanon logiikka M2-luokan ajoneuvojen osalta. Kaupungin näkökulmasta erittäin tärkeää on, että lain aiheuttamien kustannusvaikutusten kompensointi kunnille linjataan selkeämmin hallituksen esitykseen.

Hankintojen osalta heräsi kysymys, miten leasingsopimusten osalta puhtaiden ajoneuvojen osuuksista jälki-ilmoituksessa ilmoitetaan, kun hankinnan kilpailutusvaiheessa ei tiedetä, paljonko ko. ajoneuvoja leasingsopimuskauden aikana tullaan hankkimaan. Ongelma liittyy nimenomaan puitejärjestelyihin, joissa tarkat hankintamäärät eivät ole etukäteen tiedossa.

Kustannusvaikutusten arviointi lakisääteisten koulukuljetusten osalta

Salossa suurin osa tilausajoina toteutettavista koulukuljetuksista ajetaan M2-luokan ajoneuvoilla eikä suinkaan esityksessä tarkastelulla M1-luokan henkilöautokalustolla. Salon kaupunki toteaa, että lain kustannusvaikutukset lakisääteisten koulukuljetusten ja esimerkiksi sosiaali- ja terveyspalvelujen ryhmäkuljetusten osalta nykyisen kokoisella M2-luokan kalustolla on huomioitu puutteellisesti.

Koulukuljetuksien osalta on esityksessä tarkasteltu henkilöautojen sähköistämisen kustannuksista, mutta esimerkiksi Salon koululaiskuljetuksista vain 7 autoa 40:stä on M1-luokan ajoneuvoja. Kaikki muut tilausajoina ajettavat koululaiskuljetukset hoidetaan M2-luokan ajoneuvoilla. Markkinavuoropuheluiden mukaan kyseisen kokoluokan ajoneuvojen sähköistäminen tarkoittaa akkujen tuoman lisäpainon vuoksi istumapaikkojen vähenemistä. Näin ollen sähköajoneuvoja olisi tarve hankkia nykyistä enemmän. Lisäksi on otettava huomioon, että koulukuljetusautojen ajoaikataulut ovat hyvin tiiviitä. Salon laajuisessa kunnassa kouluautojen päiväsuoritteet edellyttäisivät ainakin osittain ajoneuvojen lataamista myös kesken päivän. Ajoneuvoilla ei ole aikataullisesti varaa kesken aamun tai iltapäivän ajojen olla latauksessa, joten lakisääteisten koulukuljetusten turvaamiseksi kalustoa tarvittaisiin todennäköisesti nykyistä enemmän osan niistä ollessa latauksessa, mikä edelleen nostaisi kuljetuskustannuksia.

Kaupunki voisi teoriassa kilpailuttaa koulukuljetukset siten, että esimerkiksi keskustan kuljetuskohteet hoidettaisiin sähköajoneuvoilla ja haja-asutusalueella, jossa etäisyydet ovat pidempiä, käytettäisiin perinteisiä ajoneuvoja. Näin voitaisiin vähentää tarvetta kesken päivää tehtävään lataukseen, mutta keskustassa tarvitaan n. 11-16-paikkaisia, esteettömiä M2-luokan ajoneuvoja, joita ei ole markkinoilla sähköistettyinä ainakaan tällä hetkellä. Kustannuskehityksen lisäksi Salon kaupungilla onkin suuri huoli sopivan kaluston tarjonnasta.

Tällä hetkellä nykyisellä kalustomäärällä tilausajoina ajettavien koulukuljetusten vuotuiset kustannukset Salossa ovat noin 2,3 miljoonaa euroa. Kun kalustosta kolmannes direktiivin mukaisesti sähköistetään, arvioidaan kalustontarpeen kasvavan vähintään 10 %. Tällainen 10 % kustannusnousu tarkoittaa yli miljoonan euron lisäkustannuksia koulukuljetuksiin sopimuskaudella. Kuljetuskustannusten nousu onkin välttämätöntä selkeästi kirjata huomioitavaksi esi- ja perusopetuksen valtionosuuksissa.

M2-luokan ajoneuvojen esteettömyyden huomiointi lakiesityksessä

Hallituksen esityksessä jää epäselväksi, miten M2-luokan ajoneuvoja direktiivin vähimmäispäästövaatimusten osalta tulkitaan. Esityksessä vähimmäispäästöjen osalta M2-luokan ajoneuvot on rinnastettu M1-luokan ajoneuvoihin (4§, kohta 7). Kuitenkaan M1-luokan tavoin M2-luokan esteettömiä ajoneuvoja ei ole rajattu direktiivin toimeenpanon ulkopuolelle (3§ kohta 8). Esimerkiksi kehitysvammahuollon päivätoiminnan ryhmäkuljetukset sekä erityislasten koulukuljetukset hoidetaan lähes täysin M2-luokan esteettömillä ajoneuvoilla. Salon kaupunki ehdottaakin, että lain 3§ kohtaan 8 tehdään lisäys, jolla myös M2-ajoneuvoluokan esteetön kalusto rajataan direktiivin ulkopuolelle.

Raskaan kaluston käyttövoima ja kehittäminen

Raskaan kaluston ja M3-luokan linja-autojen osalta Salon kaupunki toteaa, että vaikka vähimmäispäästötavoitteet ovat kohtuulliset, ongelmaksi myös Varsinais-Suomessa arvioidaan muodostuvan puhtaaksi määritellyn polttoaineen jakeluinfran hidas laajentuminen. Vaihtoehtoisten polttoaineiden osalta kaupungin näkökulmasta on myös ratkaistava välineet, joilla voidaan valvoa, että puhtaita polttoaineita tosiasiallisesti käytetään kuljetuksissa.

Toistaiseksi Salossa ei ole yhtään kaasu- eikä biodieseliä tarjoavaa palveluntuottajaa. Salon kaupunki on yhteistyössä muiden Varsinais-Suomen kuntien ja Valonian kanssa käynyt

markkinavuoropuhelua kuljetusyritysten kanssa direktiivin toimeenpanoon valmistautumisesta. Markkinavuoropuheluiden perusteella jakeluinfran rakentamiseen odotetaan julkista rahoitusta, sillä polttoaineiden kysyntä ei riitä jakeluverkon tihentämiseen markkinaehtoisesti. Salon kaupunki kannattaa vaihtoehtoisten puhtaiden polttoaineiden, kuten kaasun jakeluinfraktuurin vahvistamista, mutta yksittäisenä kuntana sillä ei ole taloudellista mahdollisuutta infran rakentamiseen. Tulevaisuuden näkökulmasta raskaan kaluston osalta todetaan, että myös kaluston kehittämiseen olisi tarvetta valtion tuelle, jotta todellisia vaihtoehtoja saadaan markkinoille.

Lisätietoja

Salon kaupungin liikennepalvelut, liikennepalvelupäällikkö Tanja Ahola, tanja.ahola@salo.fi