

Aloite Lappeenrannan joukkoliikenteen rahoituksen lisäämisestä

Lappeenrannan kaupungin sisällä ajetaan joukkoliikennettä kahdella eri luokituksella: paikallisliikenne ja lähiliikenne. Paikallisliikenne käsittää käytännössä taajama-alueen kaikille avoimen joukkoliikenteen, kun taas lähiliikenne kattaa taajama-alueen ulkopuolisen joukkoliikenteen sekä koulukuljetukset. Osa kaupungin alueen joukkoliikenteestä katetaan ylikunnallisilla kaukobussien yhteyksillä, joiden järjestämisestä vastaa ELY-keskus.

Lappeenrannan saama joukkoliikenteen valtionapu on supistunut vuosi vuodelta, kun taas kulut ovat kasvaneet. Toisaalta kuitenkin matkustajamäärät ovat olleet kasvussa: vuonna 2017 paikallisliikenteen busseilla tehtiin 1 667 930 matkaa (+6,0 % edelliseen vuoteen). Vuotta aiemmin kasvu oli 2,7 %.

Lappeenrannan kaupunki on sitoutunut tekemäänsä ilmasto-ohjelmaan ja lupaa parantaa toimintansa ympäristövaikutuksia (Greenreality). Kaupungin sivuilla (Wirma) todetaan liikenteen päästöistä näin: "Kuntien päätöksenteolla vaikutetaan ratkaisevasti muun muassa ihmisten liikkumiseen ja asenteisiin. Suurin haasteemme on yksityisautoilun päästöjen vähentämisessä eli miten voidaan vähentää lyhyitä autoilla tehtäviä työ- ja asiointimatkoja. Liikenteen hiilidioksidipäästöt ovat kohta suurin päästölähde Lappeenrannassa."

Joukkoliikenne on yksi hyvä keino vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Kuten matkustajamäärien kasvun määrän muutos osoittaa, Lappeenrannassa sen lisäämiselle olisi potentiaalia. Tarjoamalla hyvät, eli sujuvat ja riittävän usein kulkevat, yhteydet eri puolille asutuskeskuksia käyttäjämäärät voivat vielä kasvaa huomattavasti. Mutta tämä edellyttää joukkoliikenteen kehittämistä. Pelkillä lipputuloilla paikallisliikennettä ei kateta, vaan sen tueksi tarvitaan kunnan rahoitusta.

Tällä hetkellä joukkoliikenne on Lappeenrannassa alibudjetoitu. Alijäämää ei hintajoustolaskelmien (jos lippujen hintaa nostetaan liikaa, matkustajamäärä vähenee) mukaan pystyttyä kattamaan pelkillä lipputuloilla. Alibudjetointi merkitsee sitä, että paine on ennemminkin vähentää nykyisiäkin yhteyksiä kuin kehittää joukkoliikennettä.

Lappeenrannassa oli vuonna 2017 liikennekäytössä noin 39 000 henkilöautoa, joiden suorite oli 710 miljoonaa henkilökilometriä. Elinkaaren kasvihuonekaasupäästöt olivat 170 000 tonnia CO₂e. Henkilökilometriä kohti kasvihuonekaasupäästöt olivat 185 g CO₂e.

Lappeenrannan paikallisliikenteessä tehtiin 1,6 miljoonaa matkaa ja henkilökilometrejä oli noin 20 miljoonaa. Elinkaaren kasvihuonekaasupäästöt olivat 2330 tonnia CO₂e (1,4 % henkilöautoliikenteen päästöistä). Henkilökilometriä kohti kasvihuonekaasupäästöt olivat 113 g CO₂e. Biokaasubusseihin siirryttäessä kasvihuonekaasupäästöt laskevat 23 grammaan CO₂e/henkilökilometri. Matkustajamäärien ja bussien täyttöasteen kasvu pienentäisivät hiilijalanjälkeä edelleen.

Jotta Lappeenranta pääsisi ilmastotavoitteisiinsa, on joukkoliikenteen rahoitusta lisättävä. Esitämmekin että kaupunki

- Lisää joukkoliikenteen perusrahoituksen tasolle, joka kattaa nykyisen palvelutason.
- Osoittaa strategisesta rahoituksesta rahaa joukkoliikenteen kehittämiseksi.
- Varmistaa joukkoliikenteen kehitysmahdollisuudet jatkossakin yhtenä Greenreality-hengen mukaisena strategisena tavoitteena.