

Vähäpäästöinen liikennejärjestelmä merkitsee monipuolisempaa liikkumista

Julkaistu 17.12.2020

Katariina Kiviluoto & Petri Tapio:

Tieliikenteen päästöistä yli puolet aiheutuu henkilöautoista, kun taas liikennesektori aiheuttaa noin viidesosan Suomen kokonaispäästöistä. Liikenteen päästöt ovat jo pitkään olleet loivassa laskusuunnassa, mutta kehitys on edelleen turhan hidasta päästötavoitteisiin nähden. Tahtia pitää siis entisestään kiristää ja keinovalikoimaa laajentaa.

Kiristyvät verot, ruuhkamaksut, päästökauppa sekä muutoksen oikeudenmukaisuuskysymykset ovat dominoineet viimeaikaista keskustelua. Liikenteen kestävä tulevaisuus näyttäytykin epävarmana ja ristiriitaisena projektina. Julkisuudessa on kuultu vähemmän myönteistä puhetta fossiilittoman liikenteen tiekartta-työryhmän loppuraportin tiimoilta, vaikka tekeillä olevasta strategiasta voi syntyä myös paljon hyvää, kuten esimerkiksi parempaa ilmanlaatua, vähämeluisempia taajamia, parempaa saavutettavuutta sekä turvallisempia väyliä kaikille liikkujille. Kaavailtujen toimien tavoitteena ei julkisesta keskustelusta huolimatta ole autoton Suomi, vaan vähäpäästöiseen liikennejärjestelmään nojaava yhteiskunta, jossa kukin voi liikkua valitsemallaan kulkumuodolla sujuvasti, turvallisesti ja ilmastoystävällisesti paikasta toiseen.

Vähäpäästöiset autot ovat olennainen osa liikenteen tulevaisuutta, eikä niitä ilman voida rakentaa suomalaista liikennejärjestelmää jatkossakaan. Mutta myös muille kulkumuodoille on taattava mahdollisuus kehittyä. Siksi tarvitsemme autoilun edellytysten tukemisen lisäksi toimivaa joukkoliikennettä, uusia liikkumisen palveluita, eritasoisia infraratkaisuja sekä liikkumisympäristöjä, jotka houkuttelevat meidät ihmiset monipuolisesti liikkeelle myös kävellen ja pyöräillen. Kaikkien tielläliikkujien tulee löytää omiin tarpeisiin soveltuva ilmastoystävällinen liikkumisratkaisu, mutta lienee selvää, ettei autoliikenteen puolestapuhujien kaikkia vaatimuksia ei voida täyttää, jos ja kun uutena päätavoitteena on puolittaa liikenteen kasvihuonekaasujen päästöt vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Matkaa maaliin on vielä, sillä liikenteen päästövähennyksen suhteen ollaan vasta reilussa 10 prosentissa. Tasapainon löytäminen erilaisten tarpeiden ja vaatimusten välillä on siis eittämättä haastavaa. Nyt, koronapandemian aiheuttamassa murrostilanteessa, on silti oikea hetki ottaa askeleet kohti uutta liikennejärjestelmää.

Julkinen keskustelu liikenteestä näyttää viime vuosina kaventuneen kahteen päälinjaan, joissa joko ajatellaan sähköautojen ja lievän yhteiskunnallisen ohjauksen toimivan ratkaisuna päästökysymyksiin tai vaihtoehtoisesti nähdään, että koko ongelma hoituu kulkutapajakauman muutoksella joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn. Kumpikin näkökulma on virheellinen. Sähköautojen osuus uusien autojen myynnistä on ollut viime vuosina aivan liian vähäistä. Pelkkä kulkutapajakauman muutos puolestaan edellyttäisi kestävien liikennemuotojen yhtäkkistä moninkertaistumista. Koska autokanta uusiutuu hitaasti, tarvitaan nopeasti autoja, joiden päästöt ovat radikaalisti nykyisin myytäviä autoja pienemmät. Samanaikaisesti tarvitaan kulkutapajakauman muutos. Kummankin muutoksen aikaansaaminen yhtäaikaisesti vaatisi selvästi nykyistä voimakkaampia keppejä ja porkkanoita. Toivommekin päättäjiltä uskallusta tehdä ratkaisuja nyt, kun siihen on vielä mahdollisuus, eikä vasta sitten kun ratkaisut ovat jo myöhässä. Tulevaisuus on aina epävarmaa, mutta ne valinnat, jotka teemme tänään vaikuttavat olennaisesti siihen todellisuuteen, jossa olemme kymmenen vuoden kuluttua.

Katariina Kiviluoto, projektitutkija
Petri Tapio, professori, Stylen konsortiojohtaja
Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turun yliopisto