

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenteen vähähiilinen tiekartta on pienellä suunnanmuutoksella erinomainen.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkistama liikenteen vähähiilinen tiekartta on hyvä alku keskustelulle ja käytännön toimenpiteiden suunnittelulle puhtaamman ja paremman liikkumisen rakentamisessa. On kuitenkin täysin selvää, että jo tiekartan ensimmäisessä vaiheessa tarvitaan vielä radikaalimpia ja rohkeita ratkaisuja, kuin keskittymällä fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen ja liikenteen sähköistymisen edesauttamiseen.

Meidän tapamme liikkua ja elää kaupungissa muuttuu ja tulee muuttumaan perinpohjaisesti. Kyse ei ole pelkästään ajoneuvojen käyttövoiman muutoksesta, jossa ratkaistaan useimpia yksityisautoilun aiheuttamia ongelmia.

Suomessa pääkaupunkiseudulla asuu noin neljännes koko Suomen väestöstä. Liikenteen osalta mittavia etuja voidaan saavuttaa nopeasti ratkaisemalla pääkaupunkiseudun liikenne, sekä pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa työmatkaliikenne. Huomioiden, että koko ajoneuvokannan uusiutuminen vaatii vuosikymmenten työn, fiksusti toimien voimme saavuttaa merkittäviä tuloksia huomattavasti nopeammin ja merkittävästi halvemmalla.

Yksityisautoilussa on paljon muitakin ongelmia kuin päästöt. Suomessa liikenteessä (tammi-marraskuu 2020) kuoli hiukan yli 200 ja loukkaantui yli 4 000 ihmistä. Kuolleista 20 oli jalankulkijoita ja 23 pyöräilijöitä. Lähes yksi ”ei-autoilija” kuoleekin joka viikko. Toki trendi on ollut aleneva, mutta

me edelleen maksamme autoistumisesta yhteiskuntana liian isoa hintaa. Vuosien aikana olemme hiljaisesti hyväksyneet, että autoilussa menehtyy ihmisiä, eivätkä onnettomuudet aiheuta isoja otsikoita pitkäksi.

Valitettavasti päästöt ja kuolemat eivät ole ainoita ongelmia. Ajoneuvojen aiheuttamissa ruuhkissa kulutetaan paljon aikaa, Helsingin ruuhkissa noin 55 tuntia vuodessa. Ruuhkien pienentämiseksi on usein ehdotettu uusien väylien rakentamista. Ongelma on, että autoilu tarvitsee jo nyt paljon julkista pinta-alaa ja infran rakentaminen on erittäin kallista.

Moovel Lab tutkimuksen mukaan Helsingissä autojen pysäköintialueet käyttävät jopa 2 500 000 m² julkista pinta-alaa, eli yli kolmen Suomenlinnan verran. Laskettaessa mukaan kadunvarsipysäköinnit, luku yli kaksinkertaistuu. Tälle autoilulle varattulee julkiselle pinta-alalle olisi muutakin käyttöä, kuten vaikka polkupyörä- ja kävelyreitteinä, lasten leikki- ja liikuntapaikoina tai viherrakentamisessa. Tutkitusti viherrakentaminen parantaa kaupunkien ilmaa ja kaupunkilaisten mielialaa. Yksi kaupunkipuu suodattaa noin 25 kg ilmansaasteita vuodessa, joten niillä on myös rooli taistelussa ilmastonmuutosta vastaan.

Olisikin toivottavaa, että jo tiekartan ensimmäisessä otettaisiin käyttöön huomattavasti radikaalimmat ja kustannustehokkaammat ratkaisut. Kyse kun ei voi olla pelkästä yhteiskunnan tukemasta käyttövoiman muutoksesta, vaan kaupunkiympäristö ja etenkin kadut, tulee saattaa kaikkien kaupunkilaisten ja liikkujien saatavaksi ja turvallisiksi. Kaupunkisuunnittelussa ja liikennepolitiikassa tulisikin viimein vaihtaa suunta kohti kestävämpää ja puhtaampaa kaupunkia ja monipuolisempaa kaupunkiliikkumista.

Tässä muutoksesta oivana esimerkkinä on espanjalainen Pontevedran kaupunki, joka rakensi autottoman keskustan vuonna 2000. Kaupungin ydinkeskustan kadut on palautettu kaupunkilaisten käyttöön ja tulokset ovat kiistattomat. Päästöt ovat pienentyneet 70 %, eikä kaupungissa ole ollut yhtään liikenteestä aiheutunutta kuolemaa vuoden 2009 jälkeen. Osin tästä johtuen, kaupungin väkiluku on samaan aikaan kasvanut 20 000:lla.

Pontevedran esimerkkiä seuraten yhä useampi eurooppalainen kaupunki aikoo rakenneta autottomia alueita, kuten vaikka Pariisi, Lontoo, Oslo ja Barcelona. Toivonkin, että tiekartta kannustaisi suomalaisia kaupunkeja, etenkin pääkaupunkiseudun kaupunkeja, Turku ja Oulua vastaavaan kokeiluun. Mallia alkuun voi hakea vaikka Tampereelta.

Autoton kaupunki tulee yhteiskunnalle huomattavasti halvemaksi, kuin varovarin rakennettu hieman poliittinen ja keinotekoinen kannustinmalli sähkö- ja hybridautojen hankintaan. Se on myös huomattavasti oikeudenmukaisempi, sillä se kohdentaa hyödyt useammalle kaupunkilaiselle, kuin pelkästään autojen omistajille. Eikä pelkästään Suomessa vaan laajemmin.

Meidän tulee muistaa sähköautojen moraalinen puoli. Sähköautojen tarvitsemien raaka-aineiden, kuten koboltin ja lithiumin tuottaminen tuhoaa ympäristöä mittavissa määrin. Yhden lithium tonnin tuottamiseen, joka riittää noin 100 sähköajoneuvoon, kuluttaa kaksi miljoonaa litraa vettä, joka on paljon alueilla, jossa lithiumia tuotetaan. Kyseisiä metalleja ei myöskään riitä koko maailman autokannan sähköistämiseen. Niitä tarvitaan esimerkiksi myös tietokoneiden, matkapuhelinten ja kodinkoneiden akuissa. Onkin hiukan tekopyhää puhua, kuinka Suomi sähköautojen myötä saavuttaisi omat ilmastonmuutoksen tavoitteet vaikuttaen ympäristötuhojen tekemiseen Kongossa, Argentiinassa, Boliviassa ja Chilessä.

Sähköiset autot ovat oikea suunta, mutta etenkin tulisi pyrkiä ajoneuvojen määrän voimakkaaseen laskun, etenkin kaupungeissa. Koska yksityisautoilun käyttöasteet ovat jo nykyään erittäin pieniä, selkeästi alle tunti päivässä, oikeampi toimenpide olisi suosia enemmän jaettuja sähköisiä autoja.

Omalta osaltani kannustan Valtioneuvostoa palaamaan vähähiilisten liikkumisen tiekarttaan, ja uudelleen arvioimaan ensimmäisen vaiheen toimenpiteitä. Osa-optimoinnin sijaan tulisikin pyrkiä ratkaisemaan kerralla kokonaisvaltaisesti useimpia autoilun ongelmia kerralla. Vaikka kannustamalla kaupunkia autottomien kaupunginosien rakentamiseen, sekä rohkaisemalla kaupunkilaisia kokeilemaan erilaisia liikkumisen palveluja. Väylien rakentamisessa uusien moottoriteiden sijaan tulisi sähköistää junaliikennettä ja keskittyä pelkästään korjausvelan pienentämiseen. Toivon myös liikenteen hallinnonalalle kärsivällisyyttä ja malttia. Liikenteen problematiikan ratkaisu on tärkeämpää kuin seuraavat vaalit. Siinä rakennetaan pohjaa pitkälle tulevaisuuteen.

On aika selkeää, että kaupunkiympäristössä yksityisautoilun vähentäminen tulee olla isolla prioriteetilla. Kaupunkien katujen palauttamista takaisin kaupunkilaisille mahdollistetaan parempaa elämisen laatua kaupungeissa ja taataan turvallisempi, tasapuolisempi ja oikeudenmukaisempi liikkumisen ja asuminen kaikille kaupunkilaisille, ei pelkästään autoilijoille.

Rytkönen Mika
UrbanBeat - Mika Rytkönen