

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

STYLE-tutkimushankkeen lausunto fossiilittoman liikenteen tiekartasta

Päähuomiot

- Henkilöautoilla ajettujen kilometrien kasvun pysäyttäminen on tarpeellinen uusi tavoite ja sen toteuttaminen on välttämätön edellytys kestäväälle liikennejärjestelmälle.
- Kävelyn, pyöräilyn ja muun fyysisesti aktiivisen liikkumisen mahdollisuudet fossiilittoman liikennejärjestelmän osana on huomioitu tiekartassa riittävästi.
- Ehdotetut rahoituksen lisäykset kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaan, joukkoliikenteen valtionavustuksiin ja liikkumisen ohjauksen valtionavustukseen ovat tarpeellisia ja oikean suuntaisia.
- Millään yksittäisellä ratkaisulla ei ongelmia selätetä. Eri ratkaisukeinojen välisiin vuorovaikutuksiin ja yhteishyötyjen synnyttämiseen kannattaa kiinnittää enemmän huomiota.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitetty tavoite kotimaan liikenteen hiilipäästöjen puolittamisesta vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä on kova ja vaikea toteuttaa. Pidemmän aikavälin tavoite liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen poistamisesta kokonaan vuoteen 2045 mennessä saattaa olla vielä kovempi.

Päästöjen vähentämisen vaikeudet johtuvat monista toisiinsa kietoutuneista syistä. Näitä ovat olemassa olevan infrastruktuurin rajoitteet ja puutteet (toimintojen sijoittuminen, raideyhteyksien toimivuus, puuttuvat pyörätiet), syvälle juurtuneet sosiaaliset normit ja arvot (autoilua suosiva

väyläsuunnittelu, mainonnan ylläpitämä ja tunteisiin voimakkaasti vetoava ideaali yksityisautoilun tavoiteltavuudesta, autoriippuvaisen elämäntavan ottaminen kyseenalaistamattomaksi lähtökohdaksi) ja vaikeudet tehokkaiksi todettujen mutta poliittisesti epäsuosittujen keinojen käytössä (fossiilisten polttoaineiden hinnankorotukset) sekä optimistisimpia odotuksia hitaampi tekniikan kehittäminen ja käyttöönotto (akkuteknologia) ja ristiriitaisesta tai epävarmasta tutkimusnäytöstä huolimatta tietyille toimille asetetut suuret toiveet (digitalisaation vaikutus liikkumiseen ja ympäristökuormitukseen).

Oikeaan suuntaan aidosti auttavaa tiekarttaa ei voida piirtää keskittymällä yksittäisiin toimenpiteisiin. Systeeminen ja kokonaisvaltainen ote on tärkeä. Varsinkin kun tähtäin on vuodessa 2045, nykytekniikan ja nykyisten sosiaalisten käytäntöjen pohjalta lähtevä tarkastelu ei kannata riittävän pitkälle. Pelkästään koronapandemian hallintatoimien laukaisema etätyön tekemisen laajuuden ja työtapojen nopea muutos aiheuttaa vaikeasti ennakoitavia tai kokonaan ennakoimattomia muutoksia liikkumisen määrään ja laatuun.

Tavoitteiden vaativuutta korostaa entisestään se, että ilmastonmuutoksen hillinnän ja muutoksiin sopeutumisen ohella liikennejärjestelmän ja liikkumisen kehittämisessä on huomioitava monia muitakin tavoitteita. STYLE-hankkeen keskeinen huomio on, että fyysisesti aktiivisen liikkumisen mahdollisuudet kannattaa hyödyntää täysimittaisesti. Varsinkin moninaiset hyödyt, joita saadaan, kun motorisoitua liikkumista korvataan lihasvoimaisella liikkumisella, tarvitsevat rutkasti enemmän huomiota. Ne tarjoavat suhteellisen riskittömän tavan saavuttaa samanaikaisesti taloudellisia, terveydellisiä ja ympäristöllisiä hyötyjä. Auton ratista polkupyörän selkään siirtynyt liikkuja vähentää automaattisesti hiilipäästöjen lisäksi myös katupölyä, melua ja ruuhkaisuutta, parantaa kauppatasetta vähentämällä Suomen riippuvaisuutta ulkomaisesta öljystä ja kohentaa osaltaan kansanterveyttä, kun liikkumattomuuteen liittyvät terveysriskit pienenevät.

Uusia lähestymistapoja päästöjen vähentämiseen tarvitaan jo lähitulevaisuudessa, kun helposti toteutettavat keinot saadaan käytettyä. Tiekartan urauurtavin yksittäinen tavoite on se, että henkilöautojen suoritteiden eli henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla. Liikennesuoritteiden pitäminen enintään vuoden 2019 tasolla tarjoaa jämäkän ja selkeän mittarin politiikan onnistumiselle. Väärinkäsitysten välttämiseksi on tärkeää viestiä ymmärrettävästi tämän tavoitteen sisällöstä. Nyt tiekartta selventää esimerkiksi, että tavoite ei sinänsä rajoita liikkumisvapautta eikä sisällä ylikäymättömiä ongelmia sosiaaliselle tasa-arvoisuudelle: ”Jos ihmisten liikkumistarve edelleen kasvaa, tavoitteena on, että tämä kasvu kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä ohjataan kestäviin kulkutapoihin. Tämä tarkoittaisi noin 10 % kasvua kunkin kestävästi liikennemuodon suoritteissa vuonna 2030. Maaseudulla yksittäisten kotitalouksien osalta henkilöautosuoritteet voivat edelleen kasvaa, mutta väestön keskittyessä kaupunkiseuduille, kotitalouksien yhteenlasketut suoritteet koko maassa pysyvät vuoden 2019 tasolla.” Liikennesuoritteiden kasvun pysäyttämiseen liittyy myös tärkeä tavoite energian kokonaiskulutuksen pienentämisestä, jota ei saa jättää pelkäksi korulauseeksi. ”Tarvitaan sekä liikenteen kokonaisenergiakulutuksen vähentämistä, että useita eri käyttövoimavaihtoehtoja.”

Tiekarttaluonnokseen sisältyy monia kannatettavia toimenpiteitä, joita voidaan edelleen tehostaa. Yksi merkittävä mahdollisuus on henkilöautojen korvaaminen sähköavusteisilla liikkumisvälineillä. Autojen romutuspalkkion käyttö sähköavusteisen pyörän hankintaan on lupaava heikko signaali. Jatkossa romutuspalkkiota voitaisiin mahdollisesti kehittää myöntämällä suurempi palkkio silloin, kun henkilöauto korvataan investoinnilla fyysisesti aktiiviseen liikkumiseen.

Lyhyiden automatkojen korvaaminen lihasvoimaisella ympärivuotisella liikkumisella tulisi pontevammin ottaa tiekartan lähtökohdaksi. Tiekarttaluonnoksessa todetaankin, että ”Eryteisesti

kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä autolle on kuitenkin myös vaihtoehtoja, kuten joukkoliikenne, jaetut kyydit, kävely ja pyöräily.” (s. 17). Suomi on pitkien etäisyyksien, mutta lyhyiden kulkumatkojen maa: Kansallisen henkilöliikennetutkimuksen (2016) mukaan suomalaiset tekevät alle yhden kilometrin pituisista matkoista 23 % henkilöautoilla. 3-5 kilometrin pituisista matkoista henkilöautoilun osuus on jo yli kaksi kolmasosaa (67 %). Tällaisten matkojen korvaaminen kävelyllä tai pyöräilyllä on monesti mahdollista, kunhan kaupunki- ja aluesuunnittelu, reittien kunnossapito ja liikkumiskäytännöt ja asenteet siihen kannustavat. Digitalisaatio ja uudenlaiset liikkumisen palvelut monipuolistavat lihasvoimaisen liikkumisen mahdollisuuksia entisestään.

Liikennejärjestelmän painopisteen siirto lihasvoimaiseen aktiiviseen liikkumiseen auttaa hallitsemaan useita riskejä. Ilmastopolitiikassa on syytä varautua siihen, että biopolttoaineita ei enää jatkossa pidetä laskennallisesti hiilineutraaleina. Jos kaikkia polttamisesta syntyviä hiilidioksidipäästöjä kohdellaan yhtäläisesti ilmastoa lämmittävinä kaasuna, muuttuvat tiekartan perusoletukset niin biokaasun kuin bio- tai jättepohjaisten nestemäisten polttoaineiden osalta. Polttomoottoreita käyttävälle liikenteelle tämä on merkittävä riski.

Joitakin tiekartan suosituksia tulee jäməköittää. Esimerkiksi yhteishyötyihin liittyvä kuvaus on sinänsä oikeansuuntainen, mutta se on syytä esittää huomattavasti velvoittavammissa muodossa: ”Ilmastonmuutoksen torjumisen toimet ovat liikennesektorilla mahdollista suunnitella ja toteuttaa niin, että koko liikennejärjestelmä muuttuu paitsi fossiilittomaksi, myös entistä terveellisemmäksi, viihtyisämmäksi, kustannustehokkaammaksi sekä halvemmaksi ja vaivattommaksi käyttäjille”. Pelkkä mahdollisuuden toteaminen ei takaa yhteishyötyjen toteutumista.

Toimenpide 24 väylien kunnossapidosta ei mainitse erikseen pyöräilyn ja jalankulun väyliä, joiden kunnossapidon priorisointi on ensiarvoista, jotta aktiivinen liikkuminen on mahdollista ympärivuotisesti myös huonoissa sääoloissa.

Monet esitetyt toimet lisäävät riskiä liikennemäärien kasvulle. Autokannan uudistaminen ei tarjoa ihmeläkettä, sillä toimivatpa autot millä käyttövoimalla tahansa, autokannan uudistaminen voi johtaa autojen määrän ja erityisesti autoilla ajettujen kilometrien määrän kasvuun. Uuden tekniikan elinkaariset ympäristövaikutukset tulee huomioida täysimittaisesti käytön ympäristövaikutusten ohella. Kaupunkimaastureiden suosio on esimerkki viime vuosien trendistä, joka kumoaa useita moottoritekniikan ja polttoaineiden kehittämisen hyötyjä (ks. <https://www.iea.org/commentaries/carbon-emissions-fell-across-all-sectors-in-2020-except-for-one-sectors>).

Esitettyihin vaikutusarvioihin liittyy paikoittain huomattavia epävarmuuksia, joiden näkyvämpi esiintuonti on tarpeen. Esimerkiksi toimenpiteen 17 ”Korotetaan liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen tasoa” osalta realistisempaa olisi esittää hyvinkin laaja vaihteluväli mahdollisesta päästövähennyksestä, eikä yhtä täsmällistä lukua (0,0005 milj. t CO₂) johon vääjäämättä kätkeytyy melkoisia epävarmuuksia.

Tiekartan 2-vaiheessa korostettuihin etätyöhön sekä liikkumiseen palveluna (MaaS) liittyy merkittävä riski siitä, että kokonaispäästöt eivät pienene. Päästöt voivat jopa lisääntyä, jos etätyö on osapäiväistä, se toteutetaan hajautuneessa monipaikkaisessa ympäristössä tai jos MaaS-palvelut korvaavat lihasvoimaista liikkumista ja lisäävät liikenteen kokonaismäärää. Tiekartassa etätyön kasvu tuodaan esiin puhtaasti positiivisena kehitystrendinä. Vaikutusarvioinnissa ainoa tunnistettu negatiivinen vaikutus liittyy joukkoliikenteen käyttäjämäärien laskuun, eikä esimerkiksi etätyön vaikutuksia fyysisesti aktiiviseen työmatkaliikkumiseen tarkastella.

Tiekartta toteaa vaikutusten arvioinnista seuraavaa (s. 2): ”Vaikutuksia on arvioitu konkreettisista ja toteutettavista toimenpiteistä, eikä jonkin tavoitteen toteutumisen päästövähennyspotentiaalista. Tällä toimintatavalla on haluttu varmistaa se, että tiekartta on tavoitteeseen nähden oikein mitoitettu, kustannustehokas ja toteuttamiskelpoinen.” Toimenpiteiden vaikutusten arviointi yksitellen voi piilottaa epävarmuuksia, sillä yksittäisten toimenpiteiden vaikutukset ovat harvoin summattavissa suoraan yhteen. Yhteisvaikutukset voivat olla toivottua tai pelättyä suurempia tai pienempiä. Ennalta arvaamattomien ja epätoivottujen kokonaisvaikutusten välttämiseksi toimenpiteiden vaikutuksia olisikin syytä arvioida myös toimenpidekokonaisuuksina. Näin ollen tulisi kehittää ja käyttää arviointimenetelmiä ja mittareita, joilla yksittäisten toimenpiteiden yhteisvaikutukset saataisiin paremmin näkyviin.

Lausunnon kirjoittamiseen osallistuivat STYLE-hankkeen (Liikunnallinen elämäntapa kestävän kasvun aikaansaajana (STYLE) <https://www.styletutkimus.fi/>) tutkijat: Jari Lyytimäki (Suomen ympäristökeskus), Anu Tuominen & Henna Sundqvist-Andberg (VTT), Katariina Kiviluoto & Ira Ahokas (Turun yliopisto).

Jari Lyytimäki
STYLE-tutkimushanke