

Kestävän henkilöliikenteen edistäminen vaatii monipuolisia ohjauskeinoja

Liikenteessä on alkanut ennennäkemätön järjestelmämurros sitten auton keksimisen. Avainsanoja tässä kehityksessä ovat äly ja palvelut. Yksityisautoilla tehdään Suomessa vielä noin 85 % henkilöliikenteen matkustamisesta. Samalla nuorten asenteet autoiluun ovat muuttumassa. Kestävää muutosta edistettäessä on katsottava pitemmälle kuin lyhyen aikavälin päästövähennyskeinoihin. Liikkumisen tehostamiseksi on otettava käyttöön kaikki mahdolliset keinot.

Lisää painoa liikennejärjestelmän muutosten edistämiseen

Liikenteen päästöjen vähentämisen keinoja pohditaan parhaillaan osana ilmasto- ja energiastrategiaa. Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelussa on ansiokkaasti jaettu keinot kolmeen ryhmään: 1) liikennejärjestelmään vaikuttavat toimet, 2) ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen ja 3) fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla¹.

Aktiivisinta ja kärkkäintä keskustelua käydään siitä, tulisiko valtakunnassa tukea voimakkaammin biomassapohjaisia polttoaineita vai muita käyttövoimia, kuten sähköajoneuvoja. Pienemmälle huomiolle jäävät esimerkiksi maankäyttöpaineet, jotka näkyvät pysäköinnin ja väylien rakentamisen todellisten kustannusten nousuna, sekä yksityisautoihin sitoutuneen pääoman tehoton käyttö, mikä näkyy esimerkiksi kilometrikorvauksen suuruudessa.

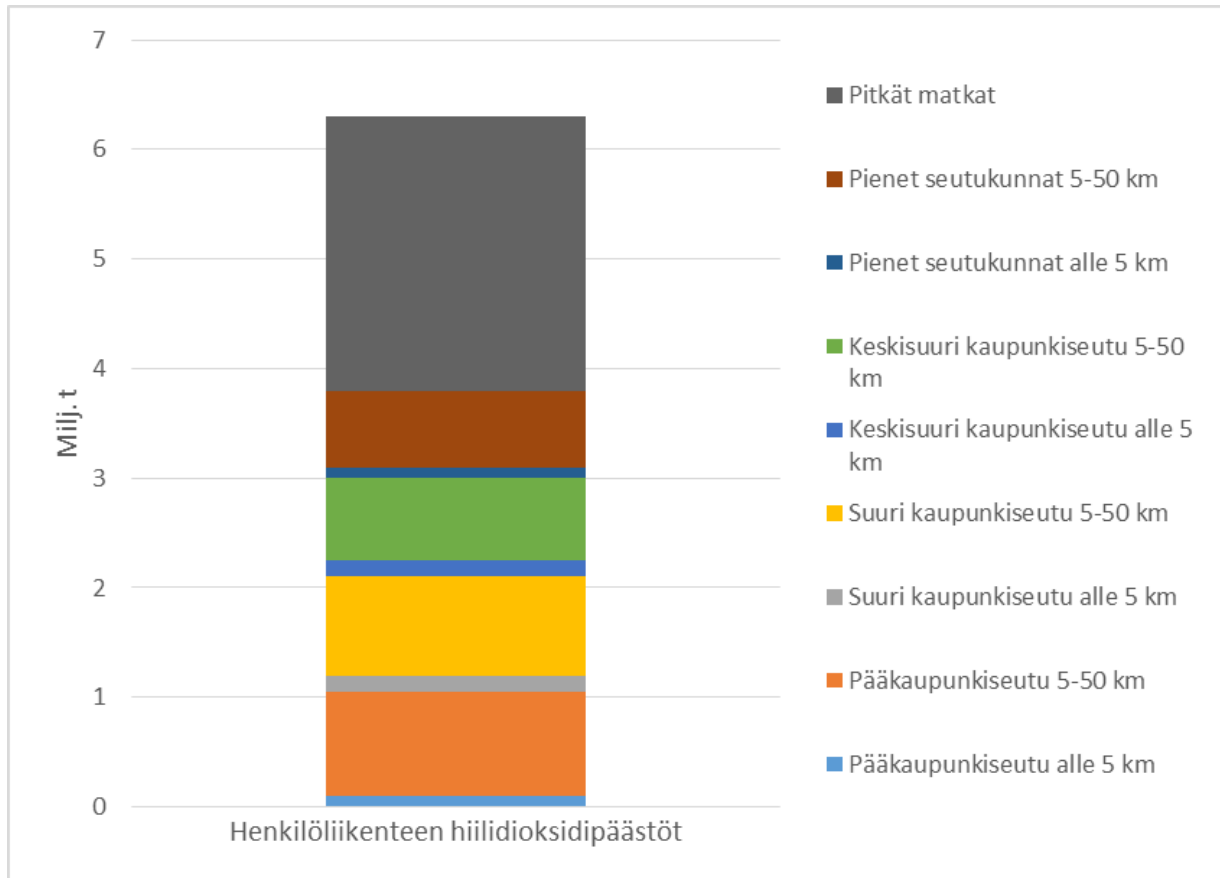
Ajoneuvojen ja polttoaineiden parantamisen lisäksi tarvitaan toimia, jotka vaikuttavat liikkumisen tarpeeseen ja yksityisautoilun määrään. Tällaisia toimia ovat mm. julkista liikennettä tehokkaasti hyödyntävien matkaketjujen edistäminen, etätöiden ja nykyaikaisten viestintämenetelmien käytön edistäminen, kevyen liikenteen edistäminen ja älyliikenteen edistäminen sen monissa muodoissaan.

Järjestelmää muokkaavat muutokset ovat tyypillisesti vaikeita ja hitaita, minkä vuoksi liikkumisen ja yksityisautojen tarvetta vähentävien keinojen päästöpotentiaali näyttäytyy pienenä Liikenne- ja viestintäministeriön arvioissa. Koska erilaiset trendit, kuten ajokorttien myöntämisen väheneminen, viittaavat siihen, että muutos yksityisautoilusta muihin liikkumismuotoihin on jo alkanut, voi vaikutus olla arvioitua suurempi jos järjestelmämuutoksiin kohdistetaan tehokkaita ohjauskeinoja.

Uusiutuvien polttoaineiden edistämiseen kohdistetaan jo nyt poikkeuksellisen voimakkaita ohjauskeinoja. Samasta syystä myös sen potentiaali arvioidaan suureksi. Myös uusien palvelujen ja älyliikenteen edistämiseksi on tärkeää ottaa käyttöön riittävän voimakkaita ohjauskeinoja.

Kaupunkiliikenteessä paljon potentiaalia päästöjen vähentämiseen

Suomessa tulisi välttää liikenteen ohjauskeinoja, joilla tarpeettomasti vaikeutetaan syrjäseutujen asukkaiden tilannetta. Tätä helpottaa se, että suuri osa liikenteen päästöistä syntyy kaupunkiseuduilla ja suhteellisen lyhyillä matkoilla² (Kuva 1).



Kuva 1. Hiilidioksidipäästöjen jakauma Suomessa matkojen sijainnin ja pituuden mukaan^{2, 3}. Päästöt ilmoitettu tonneina. Suurin osa henkilöliikenteen päästöistä aiheutuu kaupunkiseutujen 5-50 kilometrin matkoista.

Kaupunkiseutujen 5-50 kilometrin matkat ovat tyypillisesti työ- ja opiskelumatkoja. Niillä julkisen liikenteen tiedetään toimivan, jos matkaketjujen palvelutaso on riittävä³. Palvelutasoa parantaa esimerkiksi aikataulujen luotettavuus ja yhteensopivuus, kohtuullinen hinta, riittävät vuorot sekä "viimeisen kilometrin ongelman" ratkaisu esimerkiksi liityntäliikenteen, kimppekyytien ja polkupyörien säilytyksen avulla. Alle viiden kilometrin automatkat ovat tyypillisesti kauppa- ja asiointimatkoja, joiden väheneminen edellyttää uusien palvelujen syntymistä esimerkiksi julkisen liikenteen vaihtopaikoille ja myymälöiden kotiinkuljetukseen. Verkkokaupan yleistymisen voi vähentää tämän matkatyyppin tarvetta. Uusia ohjauskeinoja kaivataan edistämään palvelujen syntymistä. Liikennekaari mahdollistaa uudella tavalla alustatalouteen perustuvat palvelut ja avoin data mahdollistaa monet digitaaliset sovellukset. Innovatiiviset julkiset hankinnat toimivat alustatalouden yrittäjille, mutta keinovalikoimaan tulisi yhdistää nykyistä tehokkaampi aloittelevan yrittäjän tuki.

Valtion ja kuntien yhteistyö keskeistä – epäsuosittujakin keinoja tarvitaan

Järjestelmämuutoksissa ohjauskeinojen johdonmukaisuus on välttämätöntä⁴. Liikenteessä hallinnonalojen yhteistön lisäksi olennaista on, että kunnat julkisen liikenteen järjestäjinä, yhdyskuntasuunnittelun toimijoina ja väylien toteuttajina toimivat samaan suuntaan valtion ohjauskeinojen kanssa. Murroksissa tarvitaan myös nykyjärjestelmää muokkaavia keinoja⁵, vaikka ne ovat poliittisesti hankalia. Esimerkiksi autoteille toteutettavia kevyen liikenteen väyliä sekä polttoaineiden hintojen korotusta ja pysäköinnin maksullisuutta koskevat päätökset ovat usein epäsuosittuja, mutta tarpeen. Toimijoiden yhteistyöllä ne ovat mahdollisia.

Yhteenvedo: kaikki keinot käyttöön

Liikenteen haasteita ovat päästöt, liikennevälineisiin sitoutuneen pääoman tehon käyttö sekä väylien ja pysäköinnin edellyttämä tilan tarve. Autojen ja polttoaineiden päästöihin vaikuttamisen lisäksi haasteiden ratkaiseminen edellyttää keinoja, jotka tuovat rakenteellisia muutoksia liikkumisen tarpeeseen ja kulkumuotoihin. Nämä toimenpiteet parantavat samalla liikenteen sujuvuutta ja tuovat uusia mahdollisuuksia palveluliiketoimintoihin. Suomessa on ajankohtaista ottaa käyttöön laaja teknologia- ja ohjauskeinovalikoima, joilla vaikutetaan ajoneuvoteknologioihin, polttoaineisiin, liikkumisen tarpeeseen ja kulkumuotoihin. Rakenteellisten muutosten tarve, mutta myös niiden potentiaali on suurin kaupunkiseuduilla.



***Kaikki keinot
tarvitaan.***

Kirjoittanut

Armi Temmes

Professori
Aalto-yliopiston Kauppakorkeakoulu
Yhteystiedot: armi.temmes@aalto.fi, +358403538315

Suomen Akatemian strategisen tutkimusneuvoston Smart Energy Transition -tutkimushankkeen julkaisu. Smart Energy Transition -hanke viitoittaa, millä toimialoilla ja miten Suomi voi menestyä globaalissa energiamurroksessa. www.smartenergytransition.fi

¹ Saara Jääskeläinen (Liikenne- ja viestintäministeriö), esitys Smart Energy Transition seminaarissa 20.10.2016
<http://www.smartenergytransition.fi/fi/kohti-alykasta-ja-puhdasta-liikennetta-seminaari/>

² Liimatainen, H., Nykänen, L., Rantala, T., Rehunen, A., Ristimäki, M., Strandell, A., Seppälä, J., Kytö, M., Puroila, S., Ollikainen, M. 2015. Tarve, tottumukset, tekniikka ja talous – ilmastonmuutoksen hillinnän toimenpiteet liikenteessä. Ilmastopaneeli 2/2015.
http://www.ilmastopaneeli.fi/uploads/selvitykset_lausunnot/TARVE,%20TOTTUMUKSET,%20TEKNIikka%20JA%20TALOUS%20%E2%80%93%20ILMASTONMUUTOKSEN%20HILLINN%C3%84N%20TOIMENPITEET%20LIIKENTEESS%C3%84.pdf

³ Henkilöliikennetutkimus 2010-2011. Liikennevirasto 2012.

http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr_2012_henkiloliikennetutkimus_web.pdf

⁴ Temmes, A., Virkamäki, V., Kivimaa, P., Upham, P., Hildén, M. Lovio, R. Innovation policy options for sustainability transitions in Finnish transport. http://www.tekes.fi/globalassets/julkaisut/transportation_roadmap.pdf

⁵ Kivimaa, P., Kern, F. 2016 Creative destruction or mere niche support? Innovation policy mixes for sustainability transitions. Research Policy 45: 205-217.