Tiedesparrauksen keskusteluyhteenveto - Tampereen kaupungin ilmastotiekartan väliarviointi ja liikenteen ilmastotoimenpiteet

Tämä on keskusteluyhteenveto tiedesparrauksesta koskien Tampereen kaupungin ilmastotiekartan väliarviointia ja siihen liittyviä liikenteen ilmastotoimenpiteitä. Tiedesparrauksen järjestäminen on osa Tampereen kaupungin ja Tampereen korkeakoulukonsernin kumppanuutta, jonka yhtenä tavoitteena on tutkimusperusteisen päätöksenteon edistäminen.

Tiedesparrauksessa luotiin ymmärrystä liikennesektorin nykyisten ja mahdollisten uusien ilmastotoimenpiteiden vaikuttavuudesta, riittävyydestä, toteutettavuudesta ja hyväksyttävyydestä suhteessa Tampereen hiilineutraaliustavoitteeseen. Lisäksi pohdittiin sitä, miten tarvittava muutos saadaan aikaan muun muassa organisaatiotasolla, sidosryhmissä ja tamperelaisten keskuudessa.

Osallistujat Tampereen yliopisto:

Heikki Liimatainen
Erika Kallionpää
Leena Mikkola
Markus Laine
Matias Laine
Kirsikka Kaipainen

Osallistujat Tampereen kaupunki:

Kaisa Mustajärvi
Maiju Juntunen
Sanna Ovaska
Ari Vandell
Jaakko Sorri
Hanna Meriläinen
Jukka-Antero Aaltonen

Liikennesektorin ilmastotoimenpiteiden nykytila ja siihen liittyvät tietoaukot

Tampereen liikenteen ilmastotyön arvioitiin olevan monilta osin oikeansuuntaista ja kansallisessa vertailussa edistynyttä. Erityisesti joukkoliikenteen kehittäminen, raitiotiejärjestelmä, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen nähtiin toimenpiteinä, jotka tukevat pitkän aikavälin päästövähennystavoitteita.

Keskustelussa nostettiin kuitenkin esille se, että liikenteen päästöarvioihin ja -laskelmiin sisältyy epävarmuuksia ja paljon joudutaan toimimaan parhaimpien mahdollisten arvioiden ja arvaustenkin pohjalta. Esimerkiksi ristijoustomenetelmän tiedetään olevan ongelmallinen, mutta sitä käytetään paremman vaihtoehdon puuttuessa. Toimenpiteiden mittaluokka ja suunta saatetaan tietää hyvin, mutta tarkkoihin lukuihin tulee suhtautua kriittisesti. Liikenteen päästölaskennan taustalla oleva tietopohja on kehitetty erilaiseen maailmaan, jossa nyt olemme ja mihin olemme menossa. Tämän vuoksi eri toimenpiteiden todellisesta vaikutuksesta ei aina ole käytettävissä tarkkaa tai ajantasaista tietoa. Esille kuitenkin myös tuotiin, että tämän asian kanssa on jossain määrin osattava elää ja tehtävä päätös siitä, mikä tietopohja on riittävä hyvä. Muuten riskinä on, että organisaation rajalliset resurssit sidotaan tietopohjan kehittämiseen, vaikka resurssit olisivat paremmassa käytössä toimenpiteiden edistämisessä. Tietopohjan vahvistamiseksi nostettiin esille mahdollisuus tehdä säännöllistä seurantaa tamperelaisten yritysten kanssa logistiikan ilmastotoimenpiteiden etenemisestä.

Toinen tietoaukko liittyy kaupunkitason tarkastelun karkean mittakaavan aiheuttamiin ongelmiin. Nykyinen tarkastelu perustuu suurelta osin koko kaupungin keskimääräisiin tunnuslukuihin, mikä peittää alleen erot kaupunginosien, väestöryhmien ja liikkumisvyöhykkeiden välillä. Keskustelussa nostettiin esille tarve ymmärtää paremmin esimerkiksi keskustan, ratikkakäytävien, pientalovaltaisten alueiden sekä seudullisten kehysalueiden erilaisia liikennetarpeita ja päästöprofiileja. Liikkumiseen liittyy myös ajallista vaihtelua riippuen vuorokauden ajasta.

Keskustelussa tunnistettiin myös, että liikkumiskäyttäytymisen taustatekijöitä tulisi ymmärtää paremmin. Nykyinen valmistelu painottuu vahvasti määrällisiin indikaattoreihin, vaikka ihmisten liikkumisvalintoihin vaikuttavat usein identiteetit, elämäntilanteet, arvot ja arjen sujuvuus. Keskustelussa todettiin, että liikennepolitiikan vaikuttavuuden kannalta olisi tärkeää ymmärtää nykyistä paremmin erilaisia käyttäjäryhmiä ja heidän valintojaan sekä rakentaa toimenpiteitä tätä ymmärrystä vasten. Pohdittiin, kuuluuko esimerkiksi nuorten tai autottomien tamperelaisten ääni tarpeeksi ja onko tarpeen huomioida tamperelaisten yritysten toimintaa ja esimerkiksi sitä, mikä motivoi yrityksiä toimimaan logistiikassaan tietyllä tavalla. Todettiin myös, että maahanmuuttajaväestön liikkumisesta ei ole olemassa juuri lainkaan tietoa. Myös Tampereelle matkustavien liikkumistavoista tiedetään vähän. Tunnistettiin riskiksi, että esimerkiksi nuorten, autottomien ja maahanmuuttajien näkökulmat jäävät varjoon siksi, että heitä on vain vähän Tampereen luottamushenkilöiden keskuudessa.

Lisäksi havaittiin, että nykyisessä arvioinnissa korostuvat ilmastovaikutukset, mutta muiden vaikutusten tarkastelu on puutteellisempaa. Erityisesti hyvinvointi-, terveys-, saavutettavuus-turvallisuus- ja elinvoimavaikutukset jäävät toissijaiseen rooliin, vaikka juuri nämä tekijät näyttävät olevan ratkaisevia sekä päätöksenteon että kaupunkilaisten hyväksynnän kannalta.

Mitä kriittisiä olettamuksia toimenpiteisiin liittyen tunnistettiin ja miten toimenpiteiden riittävyyttä, laatua ja hyväksyttävyyttä analysoitiin?

Keskeinen havainto tiedesparrauksessa oli, että nykyiseen liikenteen ilmastotyöhön liittyy useita oletuksia, joita tulisi arvioida kriittisesti.

Yksi oletus liittyy ihmisten käyttäytymiseen ja asennoitumiseen. Keskustelussa pohdittiin sitä, että oletetaanko kaupunkilaisten asenteen olevan tietynlainen. Myös tuotiin esille, että asenne ei ennusta käyttäytymistä. Ihminen voi esimerkiksi vastustaa yksityisautoilua ja silti ajaa autolla itse. Sidosryhmien osalta on arvioitava, onko kyse sidosryhmän äänekkäimmästä edustajasta vai laajemmasta kannasta. Julkisessa keskustelussa korostuu usein ääripäät hiljaisen enemmistön ollessa passiivinen. Käyttäytymisen nähtiin rakentuvan useiden tekijöiden, kuten identiteetin, sosiaalisten normien, elämäntilanteen, kokemusten ja arvojen ympärille. Sosiaalisten normien osalta on vaikutettava siihen, mitä pidetään normaalina eli esimerkiksi siihen, että työkokouksiin voi saapua pyörällä. Huomautettiin myös, että käyttäytyminen sopeutuu ympäristön mukaan. Esimerkiksi sellaisilla vanhoilla kaupunkialueilla, joissa on vähemmän pysäköintitilaa, asukkaiden käyttäytyminen on sopeutunut tähän ja siten kaupunkilaiset voivat sopeutua esimerkiksi tiukempaan pysäköintinormiin tulevaisuudessa.

Toisena keskeisenä havaintona nousi esiin oletus siitä, että kestävien kulkutapojen edistäminen johtaa automaattisesti autoilun vähenemiseen. Huomautettiin, että nykyisissä toimenpiteissä keskitytään pitkälti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn parantamiseen, mutta huomattavasti vähemmän siihen, miten autoilun määrää tosiasiallisesti vähennetään. Tämän seurauksena autoilun väheneminen näyttäytyy usein toivottuna sivuvaikutuksena eikä vahvasti omana tavoitteenaan, jollainen sen pitäisi olla. Vaikuttaviksi todennetuista toimenpiteistä puuttuu esimerkiksi kokonaan autottomien alueiden luominen kaupunkiin ja joukkoliikennekaistat. Myös auton omistamiseen tulisi vaikuttaa, vaikka tämän vaikutus vuoteen 2030 mennessä saattaa olla vielä pieni.

Toimenpiteiden riittävyyttä arvioitaessa nähtiin, että nykyinen toimenpidekokonaisuus sisältää useita oikeansuuntaisia ratkaisuja, mutta niiden vaikutukset eivät riitä vuoden 2030 hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseen, mikä tulee vastaan jo hyvin pian. Huolta aiheuttivat ne toimenpiteet, joiden vaikutukset syntyvät hitaasti tai joiden toteuttaminen vaatii pitkää valmisteluaikaa. Tällaisina esimerkkeinä nostettiin esiin muun muassa logistiikan nollapäästövyöhykkeet sekä muut rakenteelliset muutokset, joiden vaikutukset realisoituvat vasta usean vuoden kuluessa.

Hyväksyttävyyden näkökulmasta keskustelussa korostui tarve siirtyä päästövähennyksistä puhumisesta kohti hyvän kaupungin rakentamista koskevaa keskustelua. Ilmastotoimien hyväksyttävyys kasvaa silloin, kun niiden yhteys ihmisten arkeen, hyvinvointiin, viihtyvyyteen, turvallisuuteen ja terveyteen tehdään näkyväksi. Tarvitaan konkretisointeja, havainnollistamista ja tarinankerrontaa, jotta kaupunkilaisille voidaan luoda samaistumispintaa. Pelkät tonni-, kustannus- ja prosenttiluvut eivät riitä perustelemaan muutosta eivätkä luomaan

yhteistä visiota houkuttelevasta kaupungista ja tulevaisuudesta. Tämän osalta myös haastettiin kustannushyötyanalyysin vaikuttavuutta päätöksenteossa, sillä kustannuksiin liittyy useita epävarmuuksia ja monet muut tekijät ovat päätöksenteon kannalta oleellisempia, kuten maankäytön hyödyt Tampereen ratikkapäätöksen yhteydessä. Huomautettiin myös, että tiukassakin taloudellisessa tilanteessa pystytään tekemään katutilaan erilaisia kokeiluja ja ratkaisuja, kuten kesä- ja tapahtumakadut. Näitä esimerkkejä nostamalla ja kehittämällä voidaan luoda näkymää, miltä kaupunki voi näyttää, kun tilaa vapautetaan autoilta kaupunkilaisille.

Keskustelussa korostettiin myös osallistumisen merkitystä hyväksyttävyyden rakentamisessa. Erityisesti kansalaispaneelit, asukasraadit ja muut deliberatiiviset osallistumismenetelmät nähtiin lupaavina keinoina tuoda näkyväksi sellaisten väestöryhmien näkemyksiä, jotka eivät tavallisesti osallistu julkiseen keskusteluun. Samalla niiden arvioitiin vahvistavan päätösten legitimiteettiä sekä päätöksentekijöiden sitoutumista pitkän aikavälin tavoitteisiin. Esille tuotiin myös, että toimenpiteiden hyväksyttävyys kasvaa niiden tekemisen jälkeen, kuten on käynyt esimerkiksi Tampereen raitiotien osalta. Tarvitaan rohkeutta toimia ja tuoda toimien erilaiset vaikutukset esille.

Miten liikenteen ja logistiikan toimintaympäristö tulee muuttumaan ja mihin heikkoihin signaaleihin tulisi varautua?

Tiedesparrauksessa tunnistettiin useita toimintaympäristön muutoksia, joilla arvioitiin olevan merkittävä vaikutus liikenteen ilmastotoimenpiteiden toteuttamiseen ja vaikuttavuuteen tulevina vuosina.

Väestörakenteen muutos nousi esiin yhtenä keskeisimmistä kehityskuluista. Tampereen väestö ikääntyy samalla kun maahanmuutto kasvattaa väestön monimuotoisuutta. Tämä muuttaa liikkumistarpeita ja korostaa esteettömyyden, saavutettavuuden sekä laadukkaan joukkoliikenteen merkitystä ja tarvetta. Esimerkiksi ikääntyvän väestön mahdollisuudet käyttää omatoimisesti joukkoliikennettä vaikuttaa kuljetuspalveluiden tarpeeseen ja sitä kautta yhteiskunnalle koituviin kustannuksiin. Saavutettava ja toimiva joukkoliikenne on myös tärkeä tekijä kaupunginosien tasapainoisessa kehittymisessä ja segregaation ehkäisemisessä.

Ilmastonmuutoksen vaikutusten arvioitiin näkyvän yhä konkreettisemmin kaupunkisuunnittelun ratkaisuissa. Tulevaisuuden katuympäristöt tulevat näyttämään varsin erilaisilta kuin nyt, sillä niiden on kyettävä samanaikaisesti tukemaan kestävää liikkumista, hallitsemaan sään ääri-ilmiöitä, ehkäisemään lämpösaarekeilmiötä sekä tarjoamaan viihtyisiä ja turvallisia oleskelutiloja kaupunkilaisille. Sopeutumistoimenpiteiden ja päästövähennystoimien nähtiin sitoutuvan entistä vahvemmin samaan kokonaisuuteen.

Keskusteluissa nousi esiin myös epävarmuus globaalista toimintaympäristöstä. Energian hinnat, kriittisten raaka-aineiden saatavuus, geopoliittiset jännitteet ja julkisen talouden kiristyminen voivat vaikuttaa liikenteen sähköistymiseen ja investointien toteuttamisedellytyksiin. Toimintaa edelleen haastaa poliittisen kulttuurin kasvava lyhytjänteisyys ja ilmastotoimenpiteiden vaatima pitkäjänteisyys. Samalla todettiin, että sähköistymisen pitkän aikavälin suunta vaikuttaa vakaalta, vaikka sen etenemisnopeuteen liittyy epävarmuuksia.

Heikkoina signaaleina tunnistettiin autonomisen liikenteen kehittyminen, logistiikan automatisoituminen sekä uusien mikroliikkumismuotojen yleistyminen. Itsestään kulkevien ajoneuvojen arvioitiin voivan muuttaa merkittävästi liikkumisen kustannuksia, saavutettavuutta ja palvelumalleja. Nähtiin myös mahdolliseksi, että liikkumisen ja logistiikan kehittyminen mahdollistavat ylikulutuksen lisääntymisen, mikä merkittävästi vaikeuttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Toisena heikkona signaalina nähtiin kaupunkisuunnittelun uusien konseptien vahvistuminen. Esimerkiksi 15 minuutin kaupungin, 5 minuutin kaupungin sekä superblock-ajattelun kaltaiset mallit voivat tulevaisuudessa muuttaa olennaisesti sitä, millaisena liikennejärjestelmää ja kaupunkirakennetta suunnitellaan.

Skenaarioperusteista tarkastelu tunnistettiin yhdeksi keskeisimmistä tavoista tarkastella tulevaa toimintaympäristöä ja tavoitteiden saavuttamista. Sen sijaan, että liikennejärjestelmää suunniteltaisiin yhden oletetun tulevaisuuskuvan pohjalta, nähtiin hyödylliseksi rakentaa vaihtoehtoisia kehityspolkuja, joissa huomioidaan sekä tavoiteltu kehitys että mahdolliset epätoivotut tai odottamattomat muutokset. Tämä vahvistaisi kaupungin päätöksentekoa sekä kykyä varautua epävarmaan tulevaisuuteen ja tehdä ilmastopolitiikasta nykyistä resilientimpää.