

**Liite Yhdyskuntalautakunta 12.9.2023****Yhdyskuntalautakunnan lausunto tarkastuslautakunnalle**

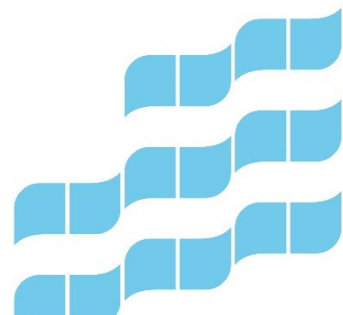
Tarkastuslautakunnan arviointikertomuksen 2022 pohjalta yhdyskuntalautakuntaa pyydettiin lausumaan aiheesta ”Onko liikenteen ilmastotavoitteeseen vielä mahdollista päästä?”

Tarkastuslautakunta on kiinnittänyt huomiota siihen, että kaupungin toimet liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi eivät ole olleet riittäviä. Tarkastuslautakunta arvioi, että käyttövoimamuutos ei riitä tavoitteen saavuttamiseen, vaan tarvitaan merkittävää kulkutapamuutosta.

Kaupunkiympäristön palvelualueella lausuntoa ovat valmistelleet Ilmasto- ja ympäristöpolitiikan ja Liikennejärjestelmän suunnittelun yksiköt yhteistyössä keskustellen Yleiskaavoituksen yksikön, Tampereen seudun joukkoliikenteen, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän ja Tampereen yliopiston (liikenne- ja ilmastoasiantuntijoiden) kanssa.

**Yhteenveto**

Liikenteen ilmastopäästötavoite on hyvin vaikea mutta mahdollinen saavuttaa. Keskeisessä asemassa ovat asukkaiden omat liikkumistottumusten muutokset. Päästötavoitteen saavuttamiseen tarvitaan myös kaupunkirakenteen kehittämisen sekä liikennesuunnittelun toimia, ja Tampereella onkin jo tehty paljon panostuksia kestäviin kulkumuotoihin. Tavoitteeseen pääseminen riippuu siitä, kuinka paljon kestäviin vaihtoehtoihin siirrytään päivittäisessä liikenteessä. Se vaatii määrätietoisia toimenpiteitä, kokonaisvaltaista suunnittelua ja laajaa yhteistyötä sekä Tampereen kaupungin palvelualueiden välillä että ulkoisten sidosryhmien kanssa. Samoja toimia tarvitaan toki ilman päästötavoitettakin, jotta kasvava kaupunki olisi jatkossakin terveellinen, turvallinen ja viihtyisä. Vaikka tavoitteeseen pääseminen on haastavaa, vastaava iso muutos kohti hiilineutraaliutta energian tuotannossa ja käytössä on jo osoittanut, että vaikeakin on mahdollista ja että isoa muutosta on vaikea ennustaa.



**Lausunto***Liikenteen päästötavoite, nykytila, kytkökset*

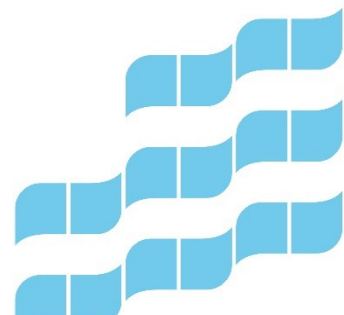
Liikenteen ilmastopäästöt Tampereella ovat olleet tasaisessa, mutta hitaassa laskussa. Nykytahdilla vuoden 2030 päästötavoite (-55 % v. 2015 tasoon verrattuna) saavutetaan vuosina 2045–2050. Jotta kaupunki voi saavuttaa strategian mukaisesti hiilineutraaliuden 2030, tuohon tavoitteeseen tulee päästä siis nykyvauhtia nopeammin. Tampereen panos liikenteen päästöjen vähentämisessä on kriittinen myös seudullisten ja kansallisten liikenteen päästötavoitteiden saavuttamisessa. Suomen tavoite on, että liikenteen päästöt puolittuvat 2030 ja että liikenne on täysin fossiilivapaa vuonna 2045. Henkilöautojen osuus Tampereen liikenteen päästöistä on yli 60 % ja tavaraliikenteen yli 30 %.

*Ennuste ja muutostarve*

Liikenteen päästöt vähenevät, jos ajoneuvojen energialähteiden päästöt vähenevät, energiatehokkuus paranee tai liikennesuorite (eli autoilla ajatut kilometrit) pienenee.

Energialähteiden vaihtuminen ja energiatehokkuuden paraneminen tapahtuvat biopolttoaineen sekoitteen myötä sekä autokannan uusiutuessa ja sähköistyessä. Näihin kaupunki ei voi suoraan vaikuttaa. Liikennesuorite voi vähentyä, jos liikkumistarve vähenee, matkat lyhenevät tai automatkoja korvataan kestäväillä kulkumuodoilla. Toisin sanoen liikenteen ilmastopäästöjen vähentämiseksi tulee välttää suoritteita, siirtyä kestäviin kulkutapoihin ja parantaa kulkuvälineiden ilmastoystävällisyyttä. Käytettävissä olevien tietojen perusteella kaikkia keinoja tarvitaan päästövähennyksen toteutumiseksi.

Tampereen päästöennusteessa on huomioitu uusien autojen energiatehokkuus sekä oletettu, että 30 % autokannasta on sähköistynyt vuoteen 2030 mennessä. Se on optimistinen oletus, koska nyt autokannasta on sähköistynyt noin 6 %. Ennusteessa on huomioitu myös uusiutuvien polttoaineiden jakelun tavoite 34 % vuonna 2030. Lisäksi on mallinnettu raitiotien ja liikenneinvestointien vaikutusta liikennesuoritteisiin. Nämä yhdessä eivät kuitenkaan riitä tavoitteen saavuttamiseen, joten siihen pääseminen vaatii myös suoritteiden vähentymistä. Jos sähkön osuus olisi 50 % ajetuista kilometreistä, tavoitteeseen voitaisiin päästä vuonna 2030, mutta sen toteutumista ei ole syytä pitää mahdollisena, eikä nykyisellä sähköistymisen osuudella uusista rekisteröinneistä päästä tätä lähelle.



Tampereen yliopiston liikenteen tutkimuskeskus Verne on viime vuosina mallintanut sekä kansallista että paikallista autokannan kehitystä. Tammikuussa 2023 tutkimuskeskukselta saadun arvion mukaan on mahdollista, että v. 2030 päästäisiin siihen, että 30 % ajoneuvosuoritteista olisi sähköisiä. Vernen optimistisinkaan skenaario ei kuitenkaan pääse yli 32 %:n. Elokuussa 2023 Verne julkaisi tutkimuksen, jossa laskettiin sekä autokannan että kulkutapajakauman muutosten vaikutukset liikenteen päästöihin koko Tampereen seudulla. Tulos siinäkin on, että pelkkä autokannan uudistuminen ei riitä, vaan tarvitaan kulkutapojen muutosta tavoitteeseen pääsemiseksi.

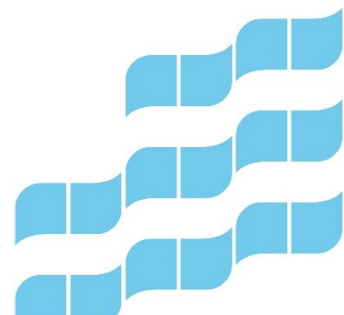
Hyvin karkeasti arvioituna henkilöautojen suoritteen tarvitsisi laskea n. 18 % eli yhden päivän automatkat viikossa olisi tarpeen vähentää tai tehdä muilla kulkuvälineillä. Tämä muutos on suurelle osalle autoilijoita täysin mahdollinen kantakaupungin alueella.

Osa tarvittavasta päästövähennyksestä voidaan saada kaupunkilogistiikkaan kohdistuvilla muutoksilla. Kaupunkilogistiikka on sähköistymässä. Tampereella on avattu Suomen ensimmäinen raskaan liikenteen latausasema Nekalassa.

Henkilöautoliikenne on tulevaisuudessakin tärkeä osa liikennejärjestelmää. On paljon ajoa, josta ei voida, eikä ole tarpeenkaan luopua. On kuitenkin myös matkoja, joita voidaan lyhentää, jättää tekemättä, tehdä tarpeettomiksi tai korvata muilla kulkumuodoilla. Kaikki nämä yhdessä vievät kohti hiilineutraalisuustavoitetta: pienin askelin mutta riittävin.

### *Muut hyödyt*

Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen on keskeinen syy liikkumismuutoksen toteuttamiseen. Muutoksella saavutetaan kuitenkin paljon muita hyötyjä elinympäristöjen ja kaupungin kehittämiseen. Ajoneuvojen suoritteiden vähenemisen mukana tulee moninaisia hyötyjä ihmisten ja kaupunkiympäristön turvallisuuteen, viihtyisyyteen ja toimivuuteen sekä asukkaiden terveyteen ja yhdenvertaisuuteen. Toimet kestävien kulkutapojen kasvattamiseksi ovat tärkeitä myös liikennejärjestelmän sosiaalisen kestävyden, liikkumisen tasa-arvon ja liikkumisköyhyyden ehkäisyn kannalta. Aktiiviset kulkutavat lisäävät kaikenikäisten hyvinvointia ja terveyttä ja sen myötä leikkaavat liikkumattomuuden kustannuksia. Joukkoliikenne, kävely, pyöräily, erilaiset mikroliikkumisen kulkutavat ja liikkumispalveluiden käyttö ovat myös tilatehokkaita. Kasvavassa kaupungissa tilaa jää näin enemmän esim. virkistykseksi, palveluille ja yrityksille. Näitä hyötyjä ei



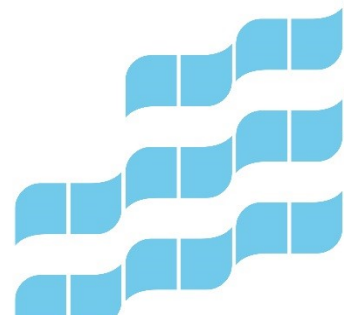
saada autojen käyttövoimamuutoksista tai energiatehokkuuden paranemisesta. Kun kestävien kulkutapojen osuus matkoista kasvaa, välttämättömälle autoliikenteelle on paremmin tilaa tarjolla ja sen parempi sujuvuus voidaan taata.

### *Kaupungin mahdollisuudet vaikuttaa liikkumiseen*

Liikkumismuutoksen aikaansaamiseksi on tärkeää ymmärtää kulkutavan valintaan vaikuttavia tekijöitä. Jokainen liikkuja valitsee itse itselleen sopivimman liikkumistavan kullekin matkalle optimoimalla matkaan kuluvaan vaivaan, ajan ja rahan. Päätöksen taustalla on yksilöllisiä tekijöitä, kuten ikä, toimintakyky, ajokortin hallinta, auton omistus sekä arvot ja asenteet. Lisäksi matkan ominaisuudet vaikuttavat kulkutavan valintaan. Suuri osa ihmisistä käyttääkin useita kulkutapoja ja tekee kulkutapavalinnan tapauskohtaisesti. Vaikka kaupunki ei voi vaikuttaa kaikkiin tekijöihin, se voi huomioida ne, jotta mahdollisimman moni päätyy valitsemaan kestävä kulkutavan.

Kaupungilla ja etenkin kaupunkiympäristön palvelualueella on monenlaisia mahdollisuuksia vaikuttaa kuntalaisten liikkumistottumuksiin ja siten liikenteen päästöihin. Keskeisessä roolissa on mahdollisuus luoda kestävä yhdyskuntarakennetta, joka lyhentää tehtäviä matkoja ja kannustaa valitsemaan kestävä kulkutavan. Kaupunkiympäristön palvelualueella päätetään myös investoinneista kestäviin kulkutapoihin ja joukkoliikennetarjonnasta sekä vaikutetaan autoilun sujuvuuteen ja houkuttelevuuteen. Palveluverkon suunnittelussa puolestaan tehdään valintoja toimintojen sijoittamisesta ja digitaalisten palveluiden tarjonnasta, jotka vaikuttavat suoraan liikkumistarpeeseen. Liikkumisen ohjauksella voidaan tehostaa infrastruktuuriin tehtyjen toimenpiteiden vaikutuksia sekä tehdä jo olevia liikkumismahdollisuuksia tunnetuksi. Kaupunki on suuri työnantaja, jolla on mahdollisuuksia vaikuttaa sekä oman henkilöstön työmatkaliikkumiseen että verkostoitumalla muiden työnantajien kanssa olla suunnannäyttäjänä kestävä liikkuksen henkilöstöpolitiikassa.

Tampere on jo tehnyt paljon kestävien kulkumuotojen houkuttelevuuden parantamiseksi. Tampere on investoinut raitiotiehen, nostanut joukkoliikenteen palvelutasoa ja tiivistänyt kaupunkirakennetta ohjaamalla yli 80 % uusien asemakaavojen asuineliöistä joukkoliikennevyöhykkeelle ja keskuksiin. Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita on kehitetty pitkäjänteisesti mm. väyläverkon ja talvikunnossapidon osalta. Raitiotieliikenteen käynnistymisen ja bussiliikenteen uudistuksen myötä



joukkoliikenteen matkustajamäärä vuonna 2023 on kasvamassa 25 % vuoteen 2019 verrattuna. Kehyskunnista ja muualta Pirkanmaalta Tampereelle liikkumisen tueksi on lisätty lähijunavuoroja ja liityntäpysäköintiä.

Kuluvan valtuustokauden Hiilineutraalit tekoja -kehitysohjelma kannustaa kuntalaisia niin liikkumisiin kuin kulutustottumustenkin muutokseen kohti nykyistä kestävämpiä tapoja. Tätä työtä tehdään kolmessa eri profiilisessa kaupunginosassa.

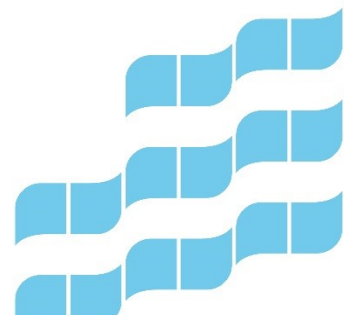
Kaikilla edellä kuvatuilla toimilla yhdessä on saatu käännettyä kestävä liikunnan kulkumuoto-osuuden kehitys nousuun. Muutos on kuitenkin niin hidas, että päästötavoitteeseen pääseminen edellyttää, että me kaikki teemme mahdolliset – pienetkin – liikkumistapojen ja autoilutottumusten muutokset arjessamme.

### *Mitä Tampereella täytyy tehdä lisää*

Kaupungin strateginen linjaus on ollut jo pitkään keskittää asumista ja työpaikkoja joukkoliikenneväylien varrelle sekä keskuksiin. Päätös raitiotien totutuksesta jatko-osineen on keskeisesti muuttanut kaupunkirakenteen kehittämistä. Keskustan ja aluekeskusten vahvistaminen sekä yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja sekoittuminen vaikuttavat suoraan kulkutapajakaumaan, koska se lyhentää matkoja ja mahdollistaa joukkoliikenteen kehittämisen.

Kantakaupungin yleiskaavassa ja keskustan strategisessa yleiskaavassa on valtakunnallisestikin edistyksellisiä määräyksiä kävelykeskustana kehitettävistä hitaan liikunnan alueista, pyöräliikenteen pääreiteistä ja joukkoliikenteen laatukäytävistä. Kestävä kaupunkiliikunnan suunnitelma (SUMP) ja muut ohjelmat luovat pohjan kuntalaisten liikunnatarpeiden täyttämiseksi kestävästi.

Seutuyhteistyönä on luotu suuntaviivoja joukkoliikenteen seudullisesti merkittävään kehittämiseen. Jotta joukkoliikenne on houkutteleva vaihtoehto useimmille asiakasryhmille, on kokonaismatka-ajan oltava riittävän lyhyt. Kokonaismatka-aikaa voidaan lyhentää ensisijaisesti vuoroväliä tihentämällä, tarjoamalla suoria yhteyksiä muihinkin keskeisiin matkakohteisiin kuin keskustaan sekä joukkoliikenteen etuustoimenpiteillä katuverkossa.



Joukkoliikenteen, palveluverkkosuunnittelun ja kaupunkisuunnittelun välillä tarvitaan tiivistä yhteistyötä, Esimerkiksi joukkoliikenteen palvelutason vaikutus liikkumiseen ja joukkoliikenteen käyttöön riippuu siitä, miten palveluverkko ja kaupunkiympäristö tukevat joukkoliikenteen käyttöä ja kuinka kilpailukykyisiä matka-aika ja hinta ovat muihin vaihtoehtoihin verrattuna. Myös kiinteistötasolla tulee kiinnittää huomioita kestävästä liikkumisesta edistäviin ratkaisuihin sekä uusissa että vanhoissa kohteissa.

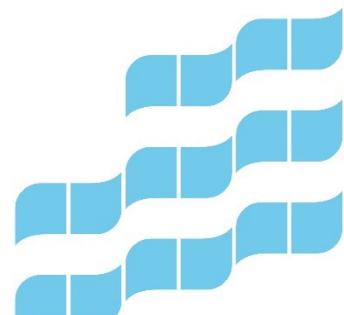
Lisäksi tarvitaan yhteistyötä kansallisella tasolla, jotta sekä investointien että kasvavan joukkoliikenteen rahoittamista voidaan suunnitelmallisesti varmistaa tulevaisuuteen.

Ihmisen elämänkaaren aikana on tiettyjä herkkyyksia, jolloin liikkumisvalintoja pohditaan tavanomaista arkea perusteellisemmin. Näitä hetkiä ovat erilaiset muutokset esimerkiksi muutto uuteen kotiin, työpaikan vaihtaminen tai uuden harrastuksen aloittaminen. Tampereen voimakas kasvu mahdollistaa herkkyyksien hyödyntämisen, jos alueille annetaan alusta lähtien palvelulupaus myös liikkumispalveluiden suhteen kuten kestävästä liikkumisesta mahdollistavia ratkaisuja ja etenkin joukkoliikennepalvelua etupainotteisesti.

Kaupungin tulisi myös edistää osittaistakin liikkumismuutosta kestäviin kulkumuotoihin, jotta asukkailla ei olisi tarvetta valita autoilun ja kestävästä liikkumisen välillä, vaan he pystyisivät liikkumaan tilanteeseen sopivalla tavalla mahdollisimman kestävästi. Tätä varten tavoitteena onkin, että joukkoliikenteen liput on hinnoiteltu kilpailukykyisesti, että niiden ostaminen ja käyttäminen on helppoa ja että satunnaiseen tarpeeseen on tulevaisuudessakin tarjolla erilaisia yhteiskäyttöratkaisuja.

Liikenteen päästötavoitteen saavuttaminen edellyttää myös autoilua koskevien toimenpiteiden toteuttamista. Autoilulla on jatkossakin merkittävä rooli liikennejärjestelmässä, mutta ympäristön ja väyläluokan tulisi vaikuttaa ratkaisuihin. Kaikkia katuja ei voida kehittää autokatuina eikä kaikkia matkoja kannata aina tehdä autolla. Autoilulle voisi määritellä selkeät kehittämistavoitteet ja rooli liikenneverkolla. Työssä tulisi tunnistaa toimenpiteet, joilla pakollinen ja tarpeellinen autoilu säilyy toimivana, ja tehdä valinnat autoliikenteen ehdoilla kehittävästä kaduista. Muita katuja voitaisiin kehittää tukemaan nykyistä paremmin kestävästä liikkumisesta.

Pysäköintiratkaisuilla vaikutetaan sekä pysäköintimahdollisuuksiin että pysäköinnin hintaan. Pysäköintiratkaisuja ohjataan pysäköintipolitiikalla, jonka päivitys on parhaillaan käynnissä.



Pysäköintipolitiikan päivityksen yhtenä tavoitteena on muodostaa ennustettava näkymä sekä kadunvarsipysäköinnin että asukas- ja yrityspysäköintilupien hinnan kehitykseen keskipitkällä aikavälillä.

Liikkumistottumusten muutokseen tarvitaan myös infrastruktuurin ja liikkumispalveluiden kehittämisen lisäksi niiden käyttöä tukevaa kannustamista kestäväan liikkumiseen kasvatuksen, viestinnän ja markkinoinnin keinoin. Sitä tulisi lisätä kaikilla palvelualueilla ja yksiköissä osana omaa työtä sekä yhteistyössä kuntalaisten, yritysten sekä seudullisten ja kansallisten toimijoiden kanssa. Asukkaiden ja yritysten kanssa yhteistyötä tekemään on käynnistetty Hiilineutraalit teot - kehitysohjelma.

Kaupungilla on 8 500 ihmisen työnantajana tärkeä rooli kestävien työmatkojen edistämisessä yksin ja yhdessä muiden isojen työnantajien kanssa. Kaupunki voi halutessaan määrätietoisesti kehittää kestäväan työmatkaliikkumiseen liittyviä kannusteita ja oman henkilöstön liikkumisen ohjausta. Keskeisiä keinoja olisivat esimerkiksi joukkoliikenne-edun joustavuuden lisääminen ja työsuhdepyöräedun käyttöönotto. Myös työsuhdeautopaikkojen tarjontaa voitaisiin uudelleenarvioida tarvepohjaisesti.

