

Jukka Käyhkö: Millä mennään?

Kolumni

Maaliskuu 2031. Vaalitentissä käydään kiivasta väantöä maakunta- ja sote-uudistuksesta. Liikennekysymysten kohdalla keskustelu rauhoittuu, onhan autoilu saatu lähes hiilineutraaliksi. Voisiko näin olla? Autokannan uudistamista pidetään keskeisenä keinona päästöjen vähentämiseksi. Uudistumisvauhti on seitsemän prosenttia vuodessa ja romutusikä yli 20 vuotta. Onko ilmastotavoite realistinen? Juuri nyt autot kulkevat vaalilupauksilla.

Kaivetaan esiin muutama luku Traficom ja Autoalan tiedotuskeskuksen tietokannoista. Suomen 2,7 miljoonaa henkilöautoa kulkevat käytännössä bensiinillä (71 %) ja dieselillä (28 %). Muita polttoainetyyppejä on yhteensä vasta prosentin verran. Bensiini-sähköautoja eli hybridejä on liikenteessä 13 000. Kaasu- ja etanolikäyttöisiä autoja reilut 4 000 kutakin, ja täyssähköautoja 2 400.

Uusia henkilöautoja rekisteröitiin viime vuonna 120 000. Eniten suhteellista osuuttaan kasvattivat hybridit perässään kaasu- ja sähköautot. Autojemme keski-ikä on 11,7 vuotta ja nousussa. Menopeleistä kaksi miljoonaa on rekisteröity ennen vuotta 2013. Tuontiautoja tullattiin viime vuonna 40 000. Joka neljäs teillemme ilmestynyt auto oli ulkomaan tulinainen.

Täyssähköautot tekevät tuloaan hitaasti. Hankinnan esteenä voi olla hinta, valikoima, toimintasäde, lataushaasteet tai vetokoukun puute. Käytettyjen markkinat ovat vielä pienet.

Ja on sähköautollakin päästönsä: kuudennes sähköstämme tuotetaan fossiilisilla polttoaineilla. Valmistuksen ympäristöjalanjälki on noin kolmanneksen suurempi kuin polttomoottoriautolla.

Hybridi on halvempi vaihtoehto, joskin vastaavaa perinteistä autoa kalliimpi. Teknologia pienentää päästöjä etenkin kaupunkiliikenteessä. Maantieajossa ero pelkkään polttomoottoriin jää pienemmäksi.

Pistokehybridillä voi ajella lyhyitä matkoja kuten täyssähköautolla. Valmistuksen ympäristöjalanjälki on perinteistä suurempi. Käytettyjen markkinat ovat kasvussa. Hybridi on helppo valinta ja vähentää päästöjä noin kolmanneksen.

Kaasuautoja saa uusina ja käytettyinä. Niissä on erilliset tankit bensiinille ja kaasulle, mikä syö tavaratilaa. Tarjolla on kahdenlaista kaasua, pahaa ja hyvää. Maakaasu on fossiilista, halvempaa, ja aiheuttaa ”pahoja” päästöjä, joskin hieman vähemmän kuin bensiini. Biokaasu tehdään jätteistä ja on kalliimpaa, mutta päästöt kutistuvat jopa 85 prosenttia. Turussa on vain yksi kaasuasema, mutta vielä ei ole jonoja näkynyt.

Myös etanoliautojen E85-polttoaine tehdään jätteestä. 15 prosentin bensiiniosuudella parannetaan palamisominaisuuksia. Siis tavallinen auto, mutta parhaimmillaan lähes 80 prosenttia pienemmällä ”pahoilla” päästöillä ja halvemmalla polttoaineella. Useimmat vanhat bensiiniautot voi muuntaa etanolille, ja valtio tarjoaa 200 euron muuntotuen. Turussa on muutama etanoliaasema. Halpa tapa pienentää vanhan auton päästöjä.

Diesel-autoilijalle päästöjen vähennys on helppoa: tankkiin voi tuutata jätteistä tehtyä uusiutuvaa dieseliä. Jätepohjaiset biopolttoaineet ja vanhan autokannan biomuunnokset ovat tärkeä siirtymäaskel matkalla kohti sähköistä liikennettä.

On erilaisia tarpeita ja erikokoisia kukkaroita, eikä päästöjen vähentäminen aina vaadi käyntiä autoliikkeessä. Voisiko ajatella jopa päinvastoin ja siirtyä F3-sarjaan: foot, föli, fillari.

Millä Turussa sitten ajetaan? Kaupungin 79 000 autosta yleisin on vuoden 2003 Toyota. Niitä on 584 kappaletta.

Kirjoittaja on maantieteen professori Turun yliopistossa.

On erilaisia tarpeita ja erikokoisia kukkaroita, eikä päästöjen vähentäminen aina vaadi käyntiä autoliikkeessä.