

Henkilöautoilun vähentäminen

Suomen ilmasto- ja energiastrategian mukaan

OLSY:n seminaari 3.12.2008

Mauri Myllylä
puh. 040 – 5023825
mauri.myllyla@navico.fi



Taustaa

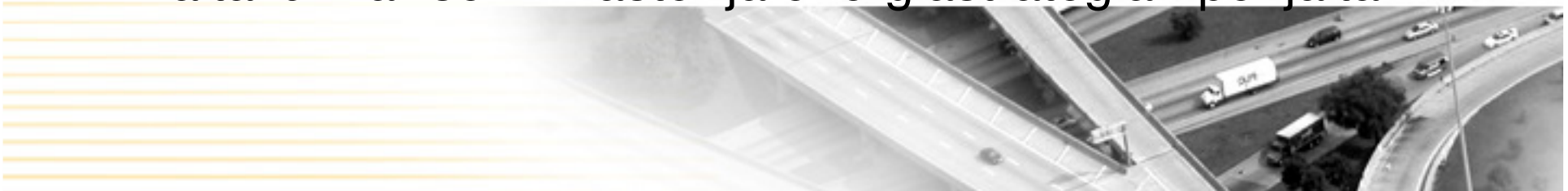
- Valtioneuvosto antoi eduskunnalle 6.11.2008 pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategian. Sen aikaväli on vuoteen 2020 ja siitä vuoteen 2050 asti.
- Ilmasto- ja energiastrategian liikenneosio on liikennepoliittisen selonteon 27.3.2008 mukainen
- Keskeistä tarkastelua kutsutaan perusuraksi.
- Perusurassa kuvataan energiatalouden ja päästöjen kehitystä voimassa olevien politiikkatoimien valossa.
- Perusuran pohjalta arvioidaan uusien toimien tarvetta, niiden mitoitusta ja kustannuksia.
- EU:n sekä kansalliset tavoitteet toteuttava suunnitelma on tavoiteura.





Taustaa

- Strategiassa pääpaino on liikkujiin ja päättäjiin kohdistuvassa valistuksessa ja suostuttelussa.
- Strategia ei suhtaudu kriittisesti *autoliikennettä eikä sen nopeutta lisääviin* valtion ja kuntien liikenneinvestointeihin.
- Se ei ohjaa kuntien ilmasto- ja energiapolitiikkaa, mutta on hyvä kehikko ja lähtökohta paikallisten ilmasto- ja energiastrategioiden laatimiselle. Vastuu jää kunnille.
- Valtioneuvosto tulee edellyttämään, että maakunnat ja kaupunkiseudut laativat omat ilmasto- ja energiastrategiansa sekä niiden toteutusohjelmat valtakunnallisen ilmasto- ja energiastrategian pohjalta.





Henkilöautoliikenteen kehitys perusurassa

- Tieliikenteen kasvun oletetaan olevan BKT:n kasvua hitaampaa. Kasvu jakson alkupäässä 1,5 % vuodessa ja loppupäässä alle 0,5 % vuodessa.
- Henkilöautokanta kasvaa nykyisestä noin 2,5 miljoonasta noin 3,1 miljoonaan vuoteen 2040 mennessä ja sen jälkeen vähenee.
- Vuonna 2020 henkilöautokanta on vajaat 3 miljoonaa. Henkilöautotiheys on korkeimmillaan 550 henkilöautoa tuhatta asukasta kohti.
- Autokaupunkien ja joukkoliikennekaupunkien autoistumisennusteissa on iso ero. Autokaupunki 700 ha/1000as, Helsinki 420 ha/1000as
- Liikenteen energiankulutus on liikenteen kasvua hitaampaa teknologian kehityksen sekä uusiutuvan energian käytön vuoksi.
- Perusurassa biopohjaisten polttoaineiden osuus on 10 % vuonna 2020.
- Bensiinin kulutus laskee koko tarkastelukauden, mutta dieselin ja muiden liikenteen energialähteiden kulutus kasvaa.





Energiatehokkuus ja päästöjen vähentäminen

Liikenteen CO₂-päästöjä on uusiutuvien energialähteiden 10%:nosuuden lisäksi leikattava muilla toimilla nykytasoon verraten 2 miljoona ja perusuran vuoden 2020 tasoon verrattuna 3 miljoonaa CO₂-tonnia.

- Energian loppukulutus vuonna 2020 olisi noin 310 TWh eli 10 % pienempi kuin perusurassa. 2050 mennessä loppukulutus alenee kolmanneksella vuoden 2020 määrästä. Tavoite edellyttää energiankäytön tehostamista erityisesti asumisessa, rakentamisessa ja liikenteessä.
- Liikenteen päästöt ovat nyt 18 % kaikista maamme kasvihuonekaasupäästöistä. CO₂-päästöistä 90 % on peräisin tieliikenteestä. Tieliikenteen päästöistä on 60 % peräisin henkilöautoliikenteestä. Henkilöautoliikenteestä yli kolmannes syntyy suurilla kaupunkiseuduilla asuvien suoritteesta.





Energiatehokkuus ja päästöjen vähentäminen

- Suuret, kasvavat kaupunkiseudut ovat ratkaisevassa asemassa päästötavoitteiden saavuttamisessa. Tärkeimmät toimenpiteet on kohdistettava suurille kaupunkiseuduille.
- Liikenteen päästöt kasvavat perusurassa liikenteen kasvua hitaammin teknologian kehityksen sekä uusiutuvien energian lähteiden käytön vuoksi.
- Liikenteen CO₂-päästöt olivat 13 milj. tonnia vuonna 2005 ja perusurassa ne kasvavat 14 miljoonaan tonniin, kun biopohjaisten polttoaineiden osuus on 10 %. Liikenteen polttoaineiden käytön tulee pudota nykyisestä noin 51 TWh:sta 10 TWh:lla eli 20%:lla vuoteen 2020 mennessä perusuraan verrattuna. Vaatimus on kova vielä kasvuralla olevan kehityksen suunnan muuttamiselle.

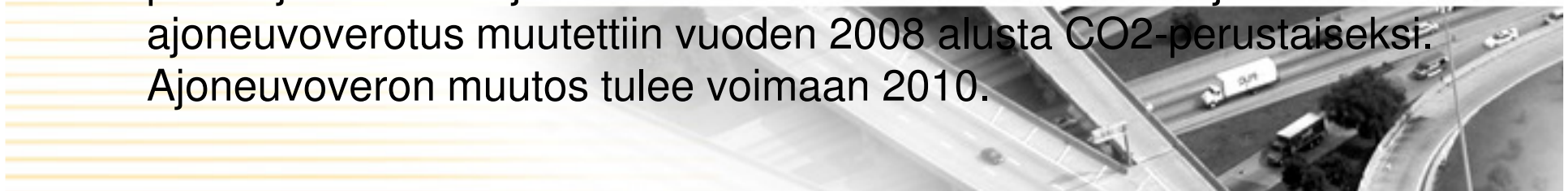




Uusi teknologia ja innovaatiot

Ajoneuvoteknologian tuomat hyödyt otetaan mahdollisimman laajasti käyttöön vaikuttamalla henkilöautovalintaan ja henkilöauton käyttötapaan auto- ja ajoneuvoverotuksella sekä voimakkaalla panostuksella informaatioon.

- Ajoneuvoteknologia on tärkeä ja vaikuttava keino energian kulutuksen ja päästöjen vähentämisessä. EU on asettamassa uusille henkilöautoille CO₂-päästönormia vuodesta 2012 alkaen, 130 g/km eli noin 5–5,5 l/100 km.
- Uusia, päästöjä vähentäviä ajoneuvoteknologioita ovat sähkö- ja hybridautot. Lähes kaikki suuret autonvalmistajat kehittävät sähköautoja. Niiden yleistymisen esteenä ovat olleet sähkön varastointiongelmien.
- Ajoneuvojen hankinnan ja käytön verotus vaikuttaa siihen, miten paljon päästöjä tuottava ajoneuvo hankitaan. Suomessa auto- ja ajoneuvoverotus muutettiin vuoden 2008 alusta CO₂-perustaiseksi. Ajoneuvoveron muutos tulee voimaan 2010.





Biopolttoaineitten käyttöönotto

Liikenteen toisen sukupolven biopolttoaineiden kehitysohjelmaa jatketaan ja varataan demonstraatiolaitosten tukemiseen riittävät määrärahat. Ajoneuvoihin ja sen polttoaineisiin liittyvää verotusta kehitetään siten, että saadaan aikaan entistä vähemmän päästöjä aiheuttava maantieliikenne.

- Biopolttoaineiden käyttötavoite toteutetaan jakeluvälitteellä. Nykyiseen jakeluvälitelainsäädäntöön tehdään tarvittavat muutokset.
- Valmisteilla olevat kestävyyskriteerit täyttävät polttoaineet otetaan huomioon uusiutuvan energian osuuteen. Ympäristöllisen kestävyden ohella keskusteltavina ovat sosiaalisen kestävyden kriteerit.
- Hyväksyttävien biopolttoaineiden tulee elinkaaritarkastelun perusteella tuottaa vähintään 35 prosentin säästö kasvihuonekaasupäästöihin. Raaka-aine ei saa olla peräisin biologiselta monimuotoisuudeltaan rikkailta alueilta eikä alueilta, joihin on sitoutunut runsaasti hiiltä.





Taloudelliset ohjauskeinot

Joukkoliikenteen laatukäytäviä toteutetaan lisäämällä julkisen liikenteen kaistoja ja kehittämällä pysäkkijärjestelyjä. Työsuhdematkalippuja kehitetään nykyistä paremmin joukkoliikenteen käyttöön kannustavaksi. Vuodesta 2009 alkaen otetaan käyttöön suurten kaupunkien joukkoliikennetuki. Haja-asutusalueiden joukkoliikennepalvelut turvataan.

- *Henkilöautolle tarvitaan kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Joukkoliikenteen kehittämistoimilla ja tuilla voidaan joukkoliikenteen palvelutasoa parantaa ja hintatasoa alentaa. Toimenpiteiden on oltava vaikuttavia ja niitä on tuettava henkilöautoilun rajoituksilla ja joukkoliikennettä tukevalla maankäytöllä. Omalla alueellaan kulkeva joukkoliikenne on kyllin vetovoimainen saamaan henkilöautoilijan vaihtamaan kulkumuotoaan. Autoliikenteen edistämiseen suunnitellut investoinnit on suunnattava joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen hyväksi. Joukkoliikenteelle tarvitaan vastuullinen isäntä. Pääkaupunkiseudun raideliikenteen investoinnit ohjaavat maankäyttöä merkittävästi. Autokaupunkien joukkoliikennemalli vaatii huippuosaamista ja innovaatioita. Haja-asutusalueiden joukkoliikennepalvelujen turvaaminen ei vähennä henkilöautoilua.*





Taloudelliset ohjauskeinot

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan siten, että lyhyitä automatkoja saadaan suunnattua kestävämpiin kulkumuotoihin

- Kävelyllä ja pyöräilyllä voidaan korvata henkilöauton käyttöä, sillä suomalaisten automatkoista noin 45 % on alle 5 km:n pituisia.
- Suomalaisissa kaupungeissa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on varmin ja terveellisin mutta halpana aliarvioitu keino henkilöautoilun ja sen haittojen vähentämisessä.
- Kevyen liikenteen väylien yhtäläinen ylläpito autoliikenteen väylien kanssa on osoittautunut olevan ”kiinni rahasta”!
- Ilmasto- ja energiastrategian tavoite ei sisällä kannatuslausetta enempää valtion panostusta kevyen liikenteen edistämiseksi.
- Valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon 27.3.2008 mukaan ”laaditaan toimintalinjat kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi”.





Taloudelliset ohjauskeinot

Luodaan valmiudet paikannukseen perustuvalla tienkäyttömaksulle tulevalla vuosikymmenellä. Selvitetään mahdollisuudet ja ohjauskeinot vähäpäästöisen henkilöautoliikenteen edistämiseen maan niissä osissa, joissa joukkoliikenne ei ole vaihtoehto. Selvitetään tienkäyttömaksujen sosiaaliset, alueelliset ja kansantaloudelliset vaikutukset.

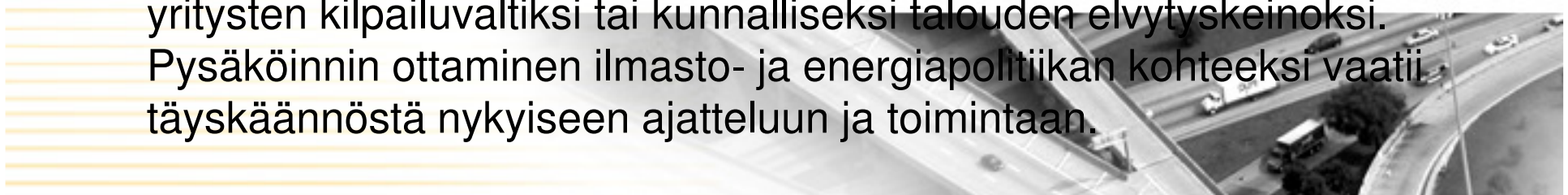
- Ajoneuvon käytön suorite- tai aikaperustaisella hinnoittelulla, kuten tienkäyttömaksuilla voidaan vaikuttaa ajettujen kilometrien määrään.
- Tienkäyttömaksuilla on merkittäviä sosiaalisia, alueellisia ja kansantaloudellisia vaikutuksia. Maan eri alueiden tasapuolinen kohtelu edellyttää maksun porrastamista sen mukaan, miten hyvä on joukkoliikenteen käyttömahdollisuus.
- Pääkaupunkiseudun ruuhkamaksuja selvitetään parhaillaan. Selvityksessä käsitellään ruuhkamaksujen tavoitteita, alueellista rajausta, hinnoittelumalleja ja hintatasoa. Muualla odotellaan!





Taloudelliset ohjauskeinot

- Maininnan varaan ilmasto- ja energiastrategiassa jäävät työmatkaliikenteen ohjaustoimenpiteet, kuten työsuhdeautoedun, työsuhdematkalipun ja työsuhdepyörien käyttö työmatkojen kulkutapajakaumaan vaikuttavina keinoina.
- Työpaikkakohtaisten liikkumissuunnitelmat ovat yksi käyttämätön keino henkilöautoilun vähentämiseen vaikuttamisessa.
- Pysäköinnin ohjauksella ja hinnoittelulla kaupunkikeskustoissa, liityntäpysäköinnillä sekä työpaikkojen pysäköintijärjestelyillä voidaan vähentää henkilöauton käyttöä kaupunkiseuduilla. Ilmasto- ja energiastrategian mukaan tehokkaalla pysäköintipolitiikalla voidaan saavuttaa noin 0,1–0,3 milj. CO₂-tonnin vuotuinen vähennys.
- Pysäköintipolitiikka kuuluu ilmasto- ja energiastrategian mukaan kuntien ja yritysten toimivaltaan.
- Pysäköintipaikkojen järjestäminen ja lisääminen on otettu kuntien ja yritysten kilpailuvaltiksi tai kunnalliseksi talouden elvytyskeinoksi. Pysäköinnin ottaminen ilmasto- ja energiapolitiikan kohteeksi vaatii täyskäännöstä nykyiseen ajatteluun ja toimintaan.





Muut ohjauskeinot

Eheytetään yhdyskuntarakennetta suurilla kaupunkiseuduilla palvelujen saavutettavuuden lisäämiseksi joukko- ja kevyellä liikenteellä. Suuret kaupunkiseudut ja valtio laativat yhdessä pitkäjänteiset, seutukohtaiset joukkoliikenteen kehittämisohjelmat. Pyöräilyn ja jalankulun tarpeet otetaan entistä paremmin huomioon maankäytön suunnittelussa ja liikennejärjestelmän suunnittelussa. Tuetaan eheiden ja toimivien kunta- ja seutukeskusten sekä niiden palvelujen kehittämistä siten, että asiointiliikennettä pidempien etäisyyksien päässä oleviin suurempiin keskuksiin voidaan vähentää.





Muut ohjauskeinot

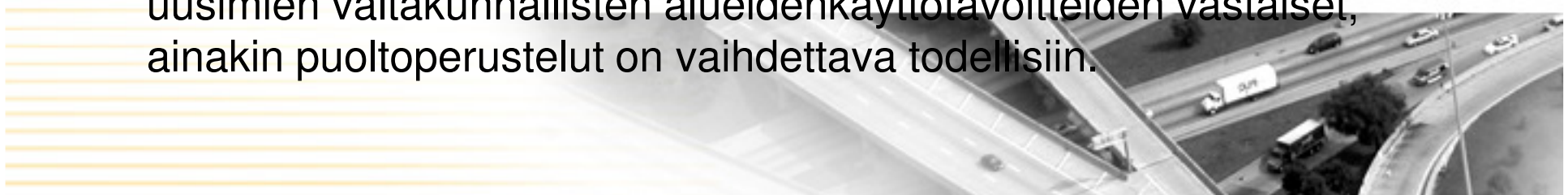
- Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja sen myötä palvelujen saavutettavuuden paraneminen joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen avulla on merkittävä keino päästöjen vähentämiseksi pitkällä aikavälillä suurilla kaupunkiseuduilla.
- Tulosten aikaansaaminen edellyttää, että näillä seuduilla uudisrakentamista ohjataan hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueelle sekä rakentamista olemassa olevan taajamarakenteen hyvän joukkoliikenneyhteyden ulkopuolelle rajoitetaan.
- Yhdyskuntarakenteen eheyttämisen vuotuinen CO₂-päästöjen vähenemä olisi enimmillään 0,2 milj. tonnia vuoteen 2020 mennessä.





Muut ohjauskeinot

- Suuria tieinvestointeja ja niiden varren kauppakeskuksia perustellaan ilmasto- ja energiapoliittisin syin ja vastapainoina ”peltomarketeille”. Kuntien tavoittelemat eritasoliittymiin sijoitetut suuret kaupan parkit ja portit perustellaan tulevan nykyisen yhdyskuntarakenteen keskelle.
- Tieinvestointien ja valtion moniarvoisen liikennepoliitiikan merkitystä kaupunkirakennetta hajottavana voimana on vaikea mieltää. Moottoritien rakentaminen voidaan nähdä talouden elvytyskeinona. Jokaisen hankkeen kohdalla on rehellisesti kysyttävä
 - hyödyntääkö hanke olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta,
 - edistääkö se palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta eri väestöryhmille myös joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen,
 - parantaako se joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä
 - vähentääkö se henkilöautoliikenteen tarvetta?
- Jos vastaukset ovat kielteiset ja siten valtioneuvoston 13.11.2008 uusimien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastaiset, ainakin puoltoperustelut on vaihdettava todellisiin.





Muut ohjauskeinot

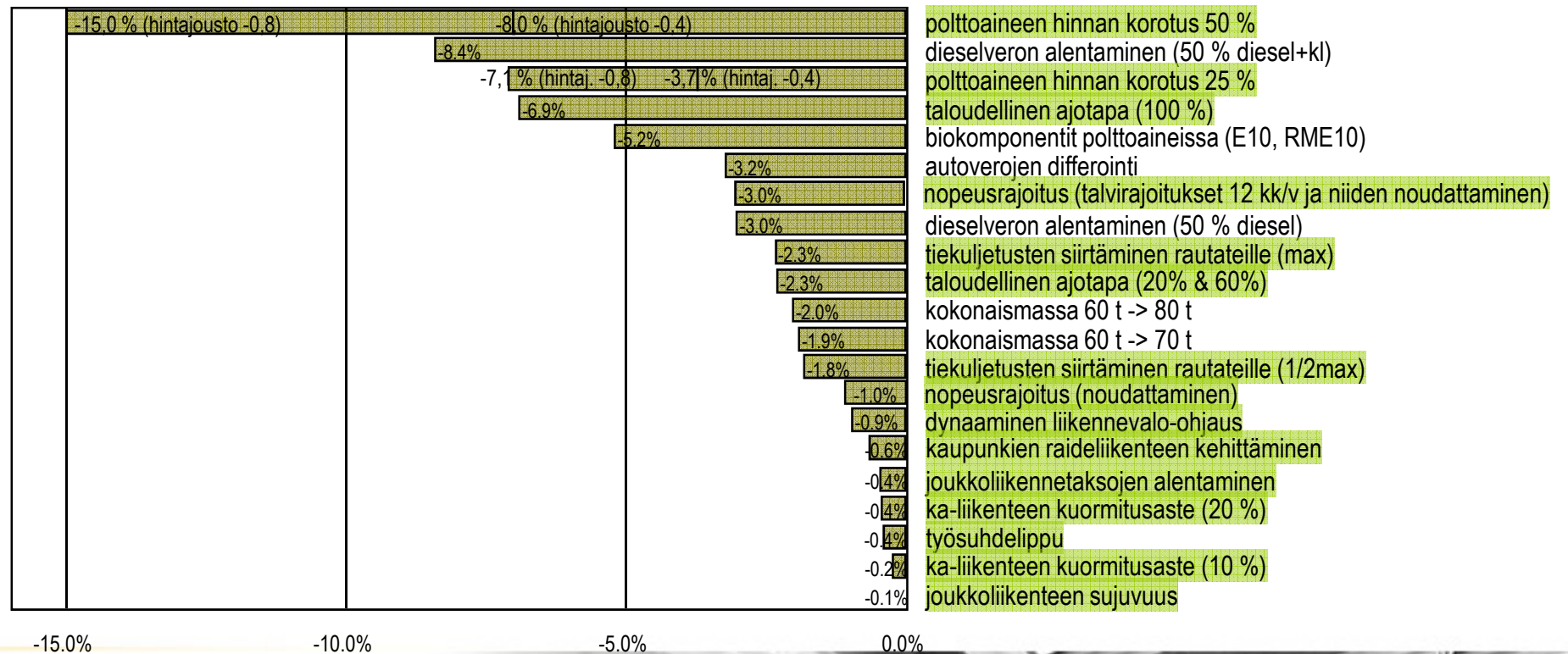
Tuetaan ja tehostetaan taloudellisen ajotavan koulutusta. Lisätään informaatiota erilaisista liikkumismahdollisuuksista ja liikennemuotojen vaikutuksista. Tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen energiatehokkuussopimusten tuloksia seurataan ja tarvittaessa toimia tehostetaan.

- Liikenteen energian kulutuksen ja päästöjen vähentämistoiminnassa tarvitaan koulutusta ja neuvontaa.
- Tällaisia ovat esimerkiksi taloudellisen ajotavan koulutus, informaatio eri liikennemuotojen käyttömahdollisuuksista ja vaikutuksista sekä vapaaehtoinen energiatehokkuussopimus.
- Informaation tarve on suuri joka portaalla käyttäjistä päättäjiin. Näyttää siltä, että sen vastaanotto vaikeutuu, mitä lähemmin se koskee itseä ja oman toiminnan muuttamista.



Erilaisten toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen hiilidioksidipäästöihin

Hanna Kalenoja, Liikenneturvallisuusseminaari 22.4.2008



Climtech 2002, liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen