Asiantuntijalausunto Ilmastovuosikertomus 2019

Yleistä

Sitran asiantuntijat nostavat esiin blogissaan ilmastovuosikertomuksen perusongelmat:

- Vuosikertomuksessa ei käsitellä päästökaupan alaisia energiantuotantoa ja teollisuutta eikä maankäyttösektoria
- Päästöissä ei huomioida kulutuksemme aiheuttamia päästöjä Suomen rajojen ulkopuolella kuten kansainvälisi lentomatkoja tai ulkomaisista verkkokaupoista tehtyä kulutusta
- Kertomus tarkastelee vain jo vanhentuneiden päästötavoitteiden saavuttamista eikä siinä esitetyt sitoumukset ole linjassa Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteiden kanssa.

Pyöräliiton tekemä tarkastelu erityisesti liikennesektorin osuuteen paljastaa, että **päästövähennyksiä käsitellään lähinnä yksityisautoilun näkökulmasta.** Erityisesti mittareissa ja keinoissa pitäisi näkyä myös muut henkilöliikenteen muodot kävelystä joukko- ja pyöräliikenteeseen.

Pyöräliikenteen potentiaali

LIPASTO-laskentajärjestelmän mukaan **tieliikenteen päästöistä noin 55 % syntyy henkilöautoliikenteestä**, noin 31 % kuorma-autoista, noin 8 % pakettiautoista, noin 5 % linja-autoista ja noin 1 % moottoripyöristä ja mopoista[1]. Iso osa henkilöautoliikenteestä olisi korvattavissa pyöräliikenteellä tai pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen matkaketjuilla. Myös osa kuorma- ja pakettiautoliikenteestä voitaisiin korvata keveillä logistiikkaratkaisuilla kuten tavarapyörillä ja sähköisillä ajoneuvoilla.
Henkilöautolla tehtävistä matkoista 62 % on alle 10 km:n pituisia[2]. Yhteensä näitä matkoja kertyy 17,3 miljoonan kilometrin (15 % henkilöautoilusuoritteesta) edestä autolla ajamista. Tällaisilla lyhyillä matkoilla pyöräliikenne on helposti tehtävissä erittäin kilpailukykyiseksi, mutta se vaatii toimenpiteitä. Pyöräilyn houkuttelevuuteen vaikuttaa ensisijaisesti liikenneympäristön laatu. Nyt autoiluympäristö on laadukasta, pyöräily- ja jalankulkuympäristöt eivät.

Kulkutapaosuuksien arviointi on puutteellista

Ilmastovuosikertomuksen kappaleessa 5.1. käydään läpi lähinnä henkilöautoiluun ja niiden käyttövoimiin liittyviä asioita. Muiden kulkutapojen edistämistoimenpiteiden arviointi on puutteellista, mutta tämä

[1] Liikennefakta: Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ja energiankulutus
[2] Henkilöliikennetutkimus 2016, s. 61

johtunee siitä, että **toimet kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseen ovat olleet varsin vähäisiä**.

Eri kulkumuotojen vetovoimatekijöiden arviointi on puutteellista. Edelleen iso osa liikenteen investoinneista parantaa henkilöautoliikenteen houkuttelevuutta. Tämä on ristiriidassa henkilöautoliikenteen suoritteen vähentämistavoitteen kanssa. Kestävien liikennemuotojen arviointiin tarvitaan lisää mittareita, joita arvioidaan mieluiten vuosittain. Yksi helpoimmista seurattavista asioista on taloudelliset panostukset. **Toivoisimme, että ilmastovuosikertomuksessa ryhdyttäisiin seuraamaan valtion taloudellisia panostuksia eri liikennemuotoihin.**

YK:n ympäristöohjelma UNEP suosittaa[3], että jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen käytettäisiin 20% julkishallinnon liikennebudjeteista. Suomessa tämä tarkoittaisi perusväylänpidon budjetista noin 250-300 miljoonan euron vuosibudjettia nykyisen 20-30 miljoonan euron sijaan.

Suomessa on tavoitteena lisätä kävelyä ja pyöräilyä 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Tätä tavoitetta ei mainita kappaleessa 5.1.

Autokannan iän ja ajosuoritteen suhde jää avamaatta

Liikenteen sektorikohtaisista indikaattoreista kaikki koskevat henkilöautoja. Niistä kuvastuu ajatus, että mahdollisimman nuori autokanta olisi hyvä tavoite. Tämä ei välttämättä pidä paikkaansa, sillä **uusilla autoilla ajetaan merkittävästi enemmän kuin vanhoilla**. Sen vuoksi **liikenteen päästöt eivät välttämättä vähene vaikka autokanta uusiutuu**.

Tämän vuoksi esimerkiksi romutuspalkkion saaneiden ajosuoritteen määrän muutoksia tulisi selvittää. On hyvin mahdollista, että uuden auton päästöt kilometriä kohden ovat 20 % pienemmät kuin vanhemman, mutta uudella autolla ajetaan 25 % enemmän kuin vanhalla. Tällöin päästövähennystä ei synny. Olennaista olisikin tietää miten paljon eri päästöjä aiheuttavilla autoilla ajetaan.

Ehdotuksia seurattavaksi indikaattoreiksi

Ehdotamme liikennesektorin indikaattoreiksi seuraavia:

- **Valtion taloudelliset panostukset eri liikennemuotoihin**
- **Eri liikennemuotojen kulkutapaosuudet**
- **Kävelyn ja pyöräilyn määrä suhteutettuna asukaslukuun kaupungeissa (data kaupunkien automaattisista kävelyn ja pyöräilyn laskureista)**
- **Kävelyn ja pyöräilyn määrän muutokset ja 30 % kasvutavoitteen toteutumisen todennäköisyys**
- **Joukkoliikenteen nousut suhteutettuna asukaslukuun kaupungeissa**
- **VR:n ja Matkahuollon myymien lippujen määrä**

[3] UN Environment report: Put people, not cars first in transport systems

Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

P. 044-2795588

matti.koistinen@pyoraliitto.fi