

Tiemaksut tehokkaana liikenteen päästövähennyskeinona

Lauri Vuorio / HSL
31.10.2019

Liikenteen ulkoisten kustannusten jakoon ja tehokkuuteen liittyviä näkökulmia



Jakautuuko ruuhkan, päästöjen ja melun kustannukset tasapuolisesti käyttäjien kesken tällä hetkellä?

Liikenteen ulkoisten kustannusten jakoon ja tehokkuuteen liittyviä näkökulmia



Onko keskustassa autoilun liikenteen aiheuttamat melun, niukan katutilan ja pienhiukkasten kustannukset suurempia, koska siellä on enemmän ihmisiä?

Liikenteen ulkoisten kustannusten jakoon ja tehokkuuteen liittyviä näkökulmia



Voiko liikenteessä olla taloudellista tehokkuutta, jos liikenteen hinnat eivät kuvasta kaikkia kustannuksia?

Tehokkuuden saavuttaminen ja kustannusten jakaminen edellyttää taloudellista ohjausta



Jakautuuko ruuhkan, päästöjen ja melun kustannukset tasapuolisesti käyttäjien kesken?

Onko keskustassa autoilun liikenteen aiheuttamat melun, niukan katutilan ja pienhiukkasten kustannukset suurempia, koska siellä on enemmän ihmisiä?

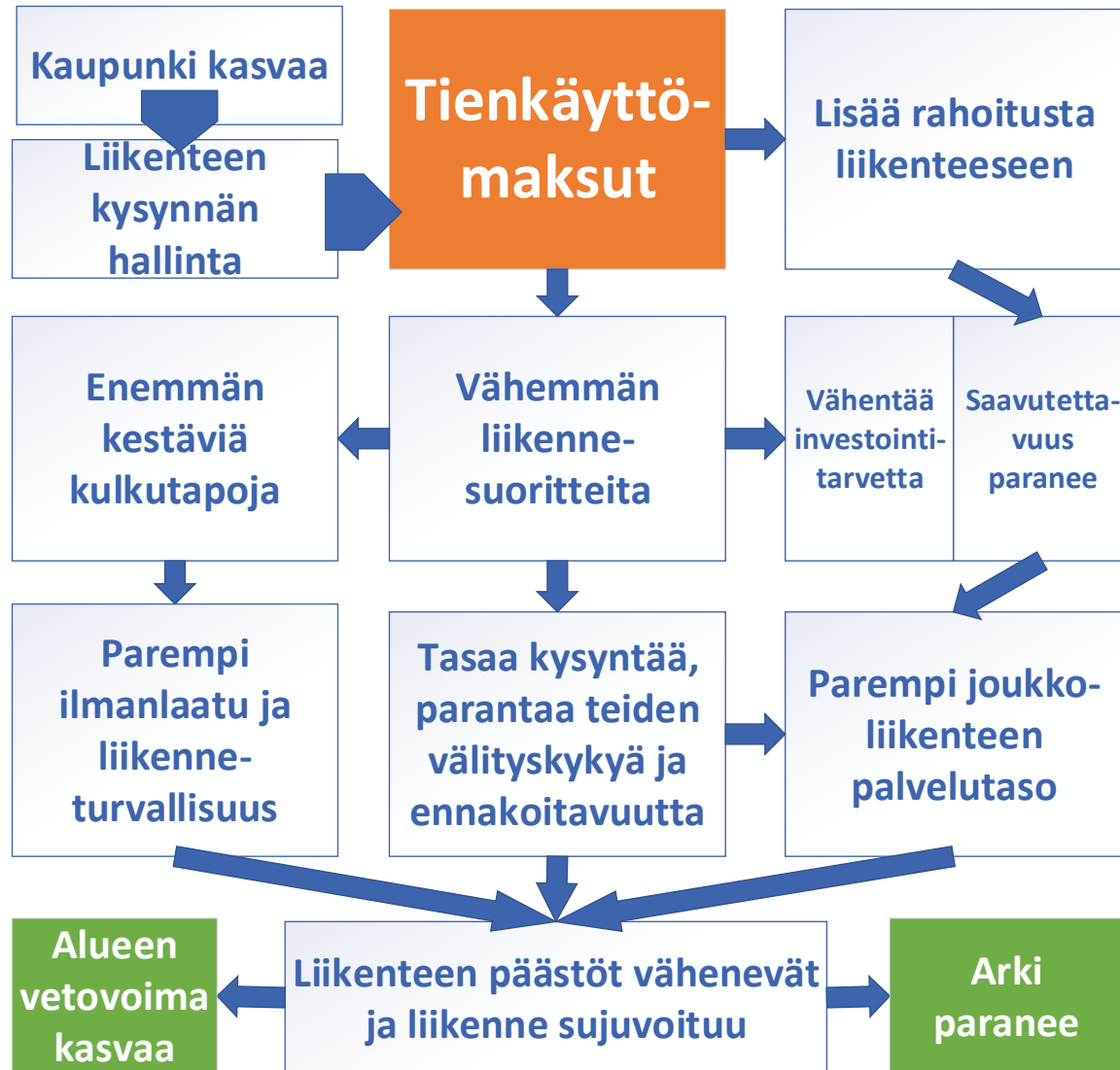
Voiko liikenteessä olla taloudellista tehokkuutta, jos hinnat eivät kuvasta kaikkia kustannuksia?

Liikenteen aiheuttamien ulkoisten kustannusten jakamiseksi tarvitaan taloudellisia ohjauskeinoja ts. ”Aiheuttaja maksaa” –periaate

Tiemaksujen vaikutuskanavat



Tiemaksut ovat keino sekä tehostaa liikennettä että vähentää haittoja

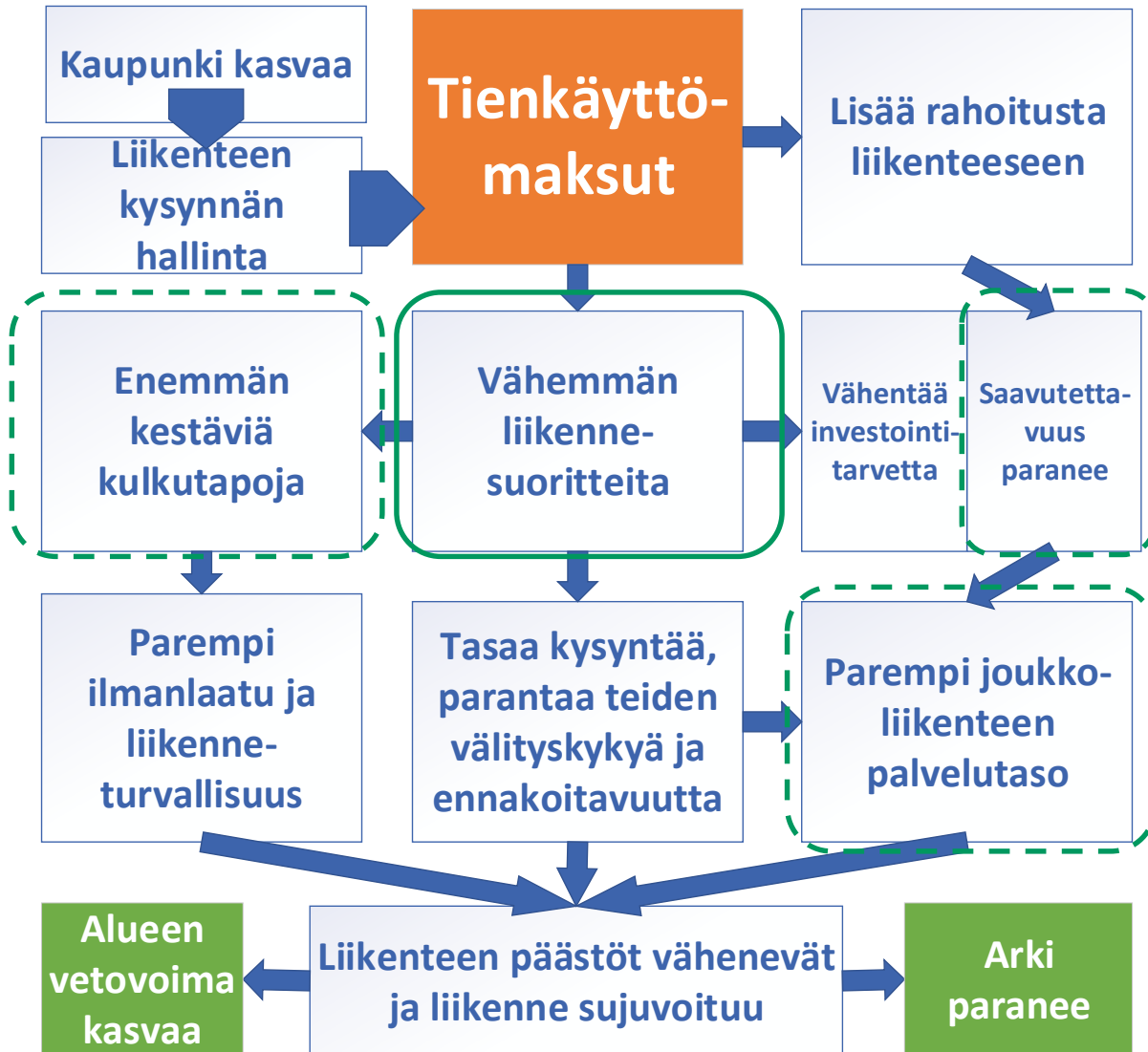


→ Tiemaksuilla voidaan:

- Ohjata ja tehostaa liikennejärjestelmän käyttöä,
- Vähentää liikenteen ulkoisia haittoja sekä
- Rahoittaa liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä

→ Negatiivisia vaikutuksia voi olla esim. tulonjakoon ja oikeudenmukaisuuteen riippuen miten tuottoja käytetään

Tiemaksut ovat keino sekä tehostaa liikennettä että vähentää haittoja



$$\text{Liikenteen päästöt (g)} = \text{Matkasuorite (km)} \times \text{Kulkumuotojakauma (\%)} \times \text{Yksikköpäästöt (g/km)}$$

→ Tiemaksuilla voidaan vaikuttaa myös yksikköpäästöihin esim. antamalla alennuksia nolla- ja vähäpäästöisemmille autoille



MAL 2019 – vaikutusten arviointi

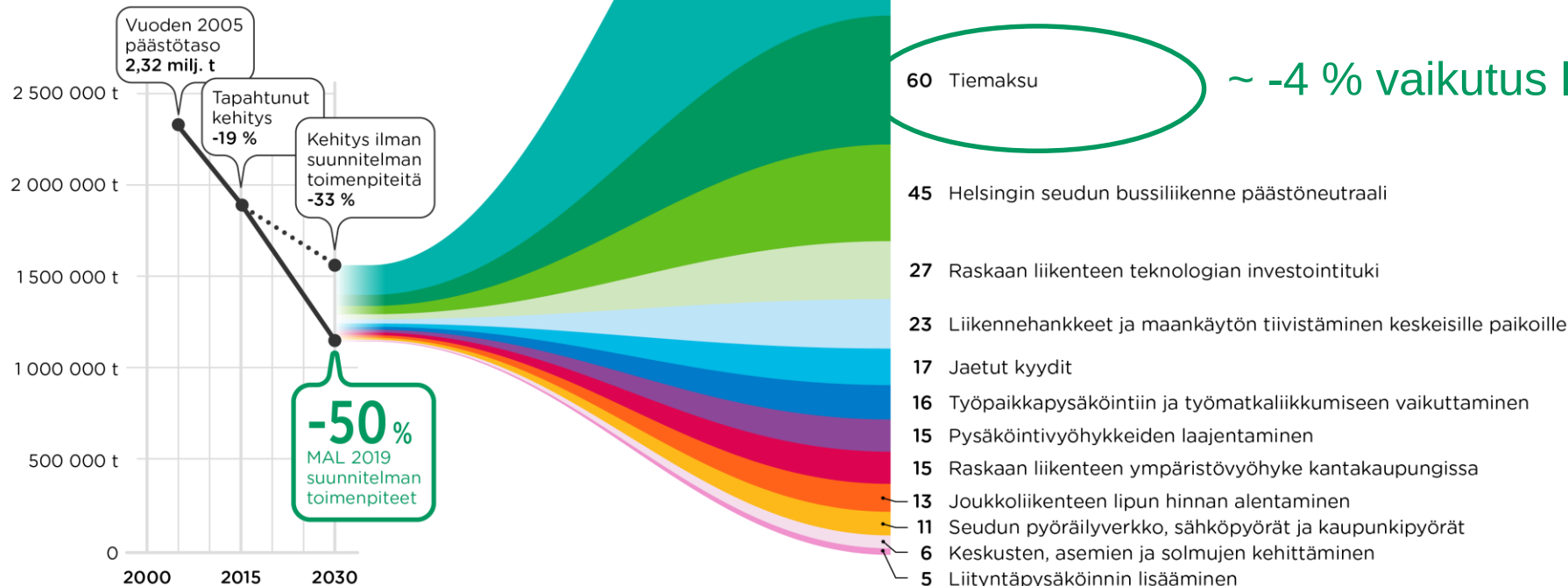
MAL 2019: Määräävänä tavoitetasona puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030



Toimenpiteet liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 mennessä Helsingin seudulla

Yksittäisen toimen päästövähennyspotentiaali vuonna 2030 (1000t)

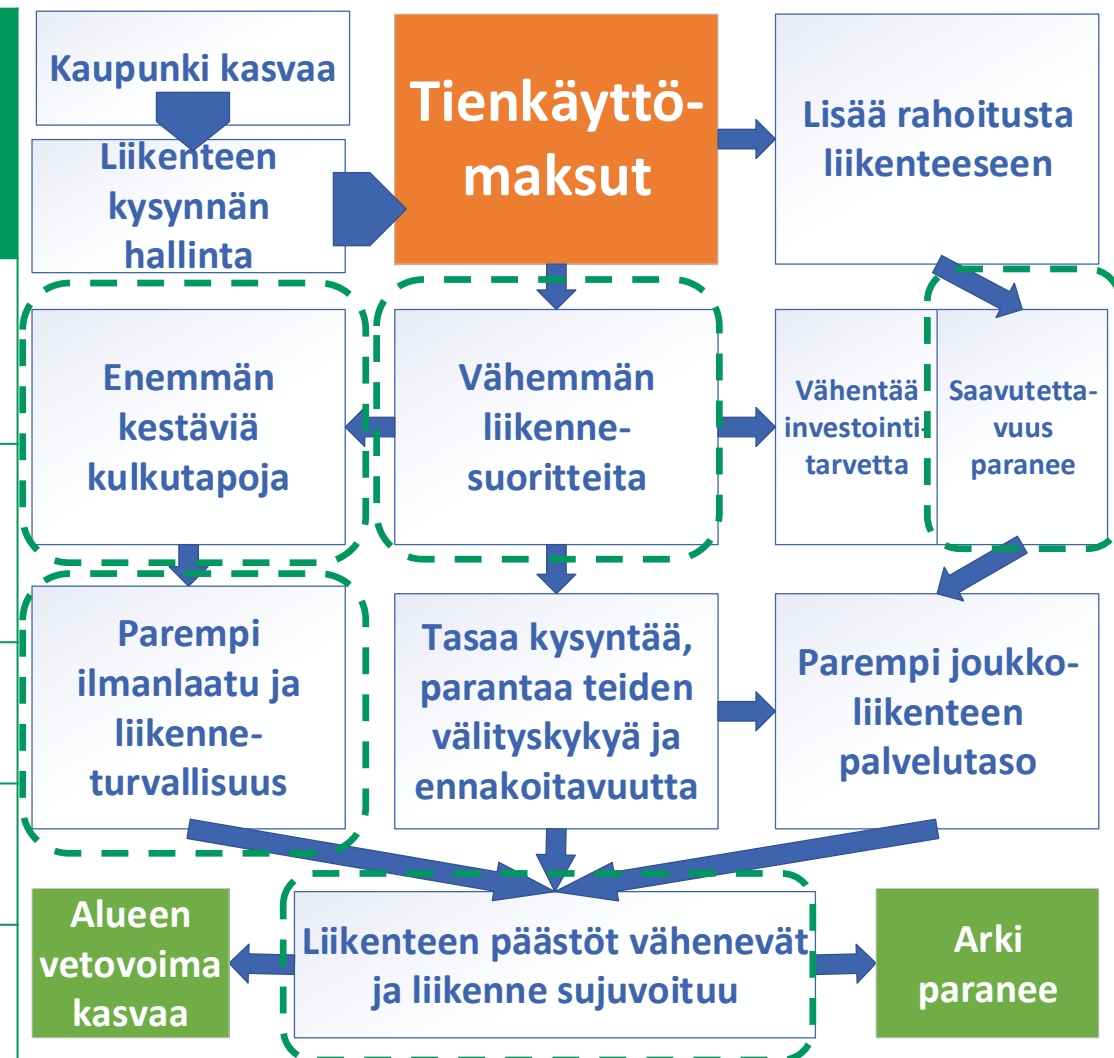
Liikenteen CO₂-päästökehitys vuoteen 2030



Monet toimenpiteet vähentävät liikenteen päästöjä



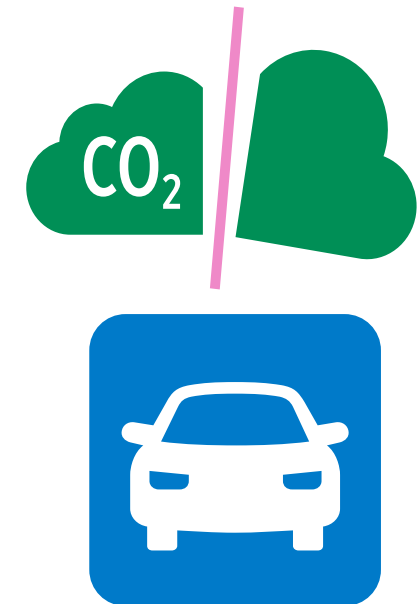
Mittari, suhteessa 2030 vertailuvaihtoehtoon	MAL 2019 - vaikutus (Tiemaksujen vaikutus)
Henkilöautoilun ajosuorite	- 12 % (- 10 %)
Kestävien kulkutapojen osuus (%)	+ 6 %-yks. (+ 2 %-yks.)
Tieliikenteen paikallishaitoille altistuvat asukkaat	- 7 %
Liikenteen henkilövahingot (kpl/v 1000 asukasta kohti, nyt 1,15)	- 11 %
Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta (sis. myös maankäytön tiivistäminen, jl-yhteydet)	+ 10 %



Toteutuneet vaikutukset eri kaupungeissa ruuhkamaksujen käyttöönoton alussa



Tukholma (1. vuosi 2007)	Göteborg (1. vuosi 2013)	Lontoo (2003-2006)	Milano (1. vuosi 2011 Area C)	MAL 2019 (ennuste 2030)
CO ₂ -3 % NO _x -8 % PM ₁₀ -13 %	CO ₂ -2,5 %	CO ₂ -3 % NO _x -17 % PM ₁₀ -24 %	CO ₂ -22 % NO _x -10 % PM ₁₀ -19 %	CO ₂ -4 % NO _x -8 % PM -10 %
-20 %	-10 %	-16 %	-31 %	- 10 %



A woman with long blonde hair, wearing a blue denim shirt, is riding a bicycle on a path. She is looking back over her shoulder with a smile. The path has a metal railing, and beyond it is a calm body of water reflecting the city skyline. The skyline includes several modern glass skyscrapers under a clear blue sky. Green foliage is visible in the foreground on both sides.

Kiitos!

lauri.vuorio@hsl.fi