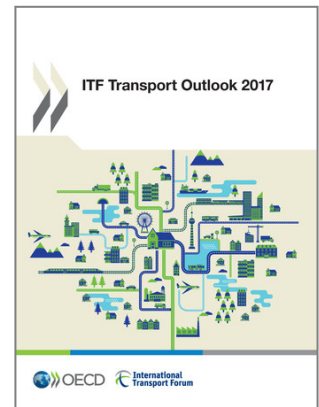


# OECD *Multilingual Summaries* ITF Transport Outlook 2017

Summary in Finnish



Read the full book on: [10.1787/9789282108000-en](https://doi.org/10.1787/9789282108000-en)

## ITF:n liikennekatsaus 2017

Suomenkielinen tiivistelmä

### Taustaa

Kansainvälisen liikennefoorumi ITF:n liikennekatsaus antaa kokonaiskuvan liikennesektorin viimeaikaisista suuntauksista ja lyhyen aikavälin näkymistä globaalilla tasolla. Siinä esitellään myös pitkän aikavälin ennusteet liikennepalvelujen kysynnästä vuoteen 2050 tavaraliikenteessä (meri-, lento- ja maantieliikenne) ja matkustajaliikenteessä (auto-, rautatie- ja lentoliikenne) sekä niihin liittyvät hiilidioksidipäästöt toimintapolitiikan eri skenaarioiden mukaan.

Katsaus tarkastelee erityisesti sitä, miten vuodesta 2015 lähtien toimintaohjelmien, talouden ja teknologian suurimmat muutokset muiden kansainvälisten tapahtumien kanssa, kuten esimerkiksi YK:n kestävä kehityksen tavoitteiden asettaminen, muovaavat liikkuvuuden tulevaisuutta. Katsaus tutkii erityisesti liikennepalvelujen saavutettavuutta kaupungeissa, mikä korostaa politiikan roolia sellaisten kestävien liikennejärjestelmien luomisessa, jotka tarjoavat kaikille yhtäläisen pääsyn palvelujen piiriin.

### Havainnot

Liikenteen hiilidioksidipäästöt voivat nousta 60 % vuoteen 2050 mennessä katsauksen perusskenaarion olettamasta merkittävästä teknologiakehityksestä huolimatta. Jos lisätoimenpiteisiin ei ryhdytä, maailman tavarakuljetusten hiilidioksidipäästöt voivat kasvaa 160 % kansainvälisen rahtivolyymien kolminkertaistuessa perusskenaarion mukaisesti, joka puolestaan perustuu OECD:n kauppennusteisiin. Tämä johtuu pääosin maantiekuljetuksen käytön kasvusta varsinkin lyhyillä välimatkoilla ja puutteellisten rautatieyhteyksien alueilla, kuten Kaakkois-Aasiassa. Reittien optimointi tai kuorma-autojen ja varastojen jako yhtiöiden kesken parantaisi kuormituskertoimia ja vähentäisi tyhjänä ajoa. Tällaisilla tehokkuushyödyillä voitaisiin vähentää kuorma-autojen hiilidioksidipäästöjä jopa kolmanneksella.

Lentoliikenteen matkustajaluvut tulevat kasvamaan edelleen vahvasti yhä useampien maailman kaupunkien päästessä parempien lentoyhteyksien piiriin. Tulevien 15 vuoden aikana lentomatkustajaliikenne kasvaneen vuosittain 3-6 % ja nopeinta kasvua odotetaan Aasian sisäisessä reittiliikenteessä (jopa 10 %). Kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen arvioidaan nousevan noin 56 % vuosien 2015 ja 2030 välillä paljon paremmasta polttoainetehokkuudesta huolimatta. Liberaalit lentoliikennesopimukset ja lukuisimmat alueiden sisäiset halpalennot tulevat laajentamaan reittiverkostoa ja laskemaan hintoja parantaen siten talouskasvua. Kaupungit eri puolilla maailmaa pääsevät parempien lentoyhteyksien piiriin matka-aikojen lyhentyessä. Lentoyhteyksien saatavuudessa tulee edelleen olemaan suuria alueellisia eroja, mutta investoinneilla alueellisiin lentokenttiin ja paremmilla maayhteyksillä lentokenttien ja kaupunkien välillä voidaan parantaa tilannetta.

Kaupunkien moottoriajoneuvoliikenteen odotetaan kaksinkertaistuvan vuosien 2015 ja 2050 välisenä aikana: katsauksen perusskenaarion mukaan se kasvaa 41 % 2030 mennessä ja 94 % 2050 mennessä. Henkilöautojen osuus tulee kasvamaan vahvasti kehittyvillä alueilla ja laskemaan vain lievästi kehittyneissä maissa. Vaihtoehtoisissa politiikkaskenaarioissa, joissa kannustetaan joukkoliikennettä,

mootoriajoneuvojen matkustajakilometrit yltävät samoille tasoille, mutta linja-autot ja muu joukkoliikenne kattavat yli 50 % koko kysynnästä.

## Toimintapoliittiset näkymät

*Pariisin ilmastosopimus 2016 täytyy muuntaa konkreettisiksi toimiksi liikennealalla.*

Liikenteen hiilidioksidipäästöjen pitämiseen vuoden 2015 tasolla tarvitaan laajaa toimintaohjelmien ja toimenpiteiden valikoimaa. Kaikkia politiikan vipuja on käytettävä: tarpeetonta kuljetuskysyntää on vältettävä, on siirryttävä kestäviin kuljetusvaihtoehtoihin ja parannettava tehokkuutta. Tässä tarvitaan myös markkinapohjaisia mekanismeja, kuten kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön päättämää kansainvälisen lentoliikenteen päästökompensaatiojärjestelmää. Kansainvälisen energijärjestön mukaan tällaisilla toimilla on vielä mahdollista rajoittaa ilmastonmuutos kahteen Celsius-asteeseen esiteolliseen tasoon verrattuna, mutta ei 1,5 Celsius-asteeseen, johon Pariisin ilmastosopimus pyrkii.

*Toimintapolitiikan tulee olla ketterää läpimurtoinnovaation hallitsemiseksi liikennealalla.*

Teknologian innovaatiot kuten sähköön perustuva liikenne, autonomiset ajoneuvot tai uudet jaetut liikkuvuusratkaisut tulevat todennäköisesti muuttamaan liikkuvuusmalleja radikaalisti etenkin kaupungeissa. Jotkut näistä innovaatioista antavat mahdollisuuden vähintään liikenteen hiilijalanjälkeä ja parantaa osallistavaa ja yhtäläistä pääsyä liikkuvuuspalveluihin. Rahtisektorilla autonomiset rekka-autot voisivat siirtää kilpailuetua vahvasti muista kuljetusmuodoista maantiekuljetukseen. Nämä muutokset tulee huomioida toimintaohjelmissa ja suunnittelussa, jotta voitaisiin välttää nopeasti vanhentuvien kalliiden infrastruktuurien rakentamista tai joutumista hiili-intensiivisille tai epätasapuolisille kehityspoluille.

*Kaupunkiliikenteen hiilidioksidin vähentämiseen tarvitaan enemmän kuin parempaa ajoneuvo- ja polttoaineteknologiaa.*

Yksistään teknologian kehityksellä ei tulla onnistumaan hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä kaupungeissa. Käyttäytymistä muuttavat toimet kuten polttoaineverot, matalat kauttakulutusmaksut tai maankäyttöpolitiikka asutuksen leviämisen rajoittamiseksi ovat tarpeellisia CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämiseksi tavoitetasolle. Matalampi kaupunkiliikenteen CO<sub>2</sub>-päästötaso voidaan saada myös positiivisena sivuvaikutuksena toimintaohjelmista paikallisten ilmansaasteiden ja liikenneuhkien vähentämiseksi, jotka ovat liikenteen suurimpia haasteita monissa kaupungeissa.

*Kohdennetulla maankäyttöpolitiikalla voidaan vähentää tarvittavaa liikenneinfrastruktuuria yhtäläisen pääsyn takaamiseksi kaupunkeihin.*

Yhtäläisen pääsyn takaaminen työpaikkoihin ja palveluihin on yksi YK:n kestävän kehityksen tavoitteista. Monissa kaupungeissa henkilöautojen tarjoama joustavuus tarkoittaa sitä, että ne tarjoavat matkustajalle matkakohteen paremman saavutettavuuden (mitattuna tavoitettavien mahdollisuuksien määrällä tietyssä ajassa) kuin joukkoliikenne, jopa ruuhkautuminen huomioiden. Joukkoliikenne pystyy kuitenkin tarjoamaan osallisuutta edistävän pääsyn mahdollisuuksiin siellä, missä se on kaikkien matkustajien tavoitettavissa ja sen kattavuus on hyvin suunniteltu. Koska tiiviit kaupunkirakenteet parantavat joukkoliikenteen tehokkuutta, kohdennetulla maankäyttöpolitiikalla voidaan osaltaan parantaa palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta.

*Valtioiden täytyy kehittää suunnittelutyökaluja pystyäkseen sopeutumaan kulutuksen, tuotannon ja jakelun muuttuvien mallien luomiin epävarmuustekijöihin.*

Ketterät suunnittelumenettelyt, jotka perustuvat pitkän aikavälin strategiseen visioon, auttavat sopeutumaan globaalin kysynnän, tuotannon ja kuljetusreittien muuttuviin malleihin liittyviin epävarmuustekijöihin. Ajoitus on keskeinen tekijä hyvässä infrastruktuurisuunnittelussa ja infrastruktuuri-investointien kasautumisen tasoitustoimien vaihteellisessa käyttöönotossa esimerkiksi satamissa. Tällaisten suunnitelmien pitäisi antaa suuntaa tulevalle kehitykselle, priorisoida investointeja ja tunnistaa mahdollisia tulevia pullonkauloja. Niillä voidaan myös luoda perusta maan varaamiselle esimerkiksi satamien ja talouskäytävien kehitykselle tulevaisuudessa.

© OECD

**Tämä yhteenveto ei ole virallinen OECD-käännös.**

Tämän yhteenvedon kopioiminen on sallittua sillä edellytyksellä, että OECD:n tekijänoikeudet ja alkuperäisen julkaisun nimi mainitaan.

**Monikieliset yhteenvedot ovat käännettyjä otteita OECD:n julkaisuista, jotka on julkaistu alun perin englanniksi ja ranskaksi.**



**[Read the complete English version on OECD iLibrary!](#)**

© OECD (2017), *ITF Transport Outlook 2017*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/9789282108000-en