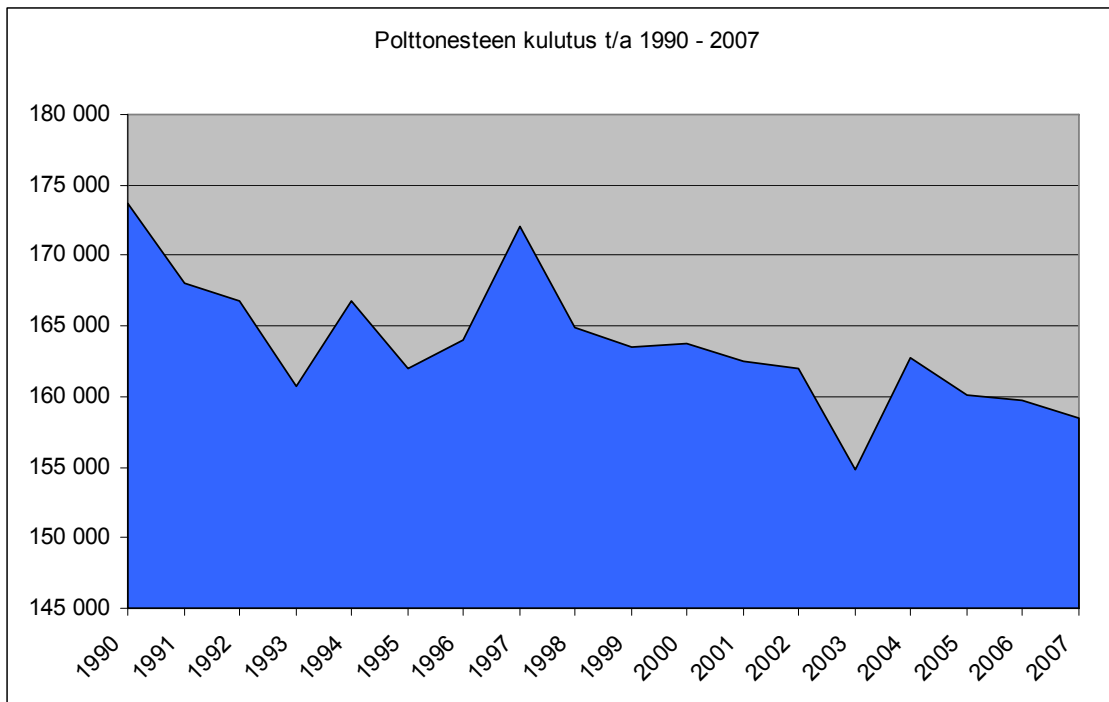


LIITE 1: Toimintasuunnitelma

Toimintasuunnitelman avulla täsmennetään edellä joukkoliikenteen energiatehokkuussopimuksessa esitettyjä tavoitteita. Toimintasuunnitelman painopisteiden valinnassa ja yksittäisten toimenpiteiden kartoituksessa on käytetty hyväksi aikaisemmilta sopimuskausilta (2001–2005 ja 2005–2008) saatuja kokemuksia.

Linja-autoliikenne

Linja-autoliikenteen energiankulutus on vähentynyt vuoden 2000 jälkeen 9 prosenttia. Samalla ajanjaksolla joukkoliikenteen ajokilometriä määrä on kasvanut noin 1,5 prosenttia. Yleisten tilastojen perusteella voisi siten olettaa, että kuljetusten energiatehokkuus suoritetta kohden olisi kasvanut. Tilanne ei kuitenkaan ole näin yksioikoinen, vaan samanaikaisesti ovat henkilökilometrit kasvaneet vain 1,8 %, joten kuljetettua matkustajaa kohden energiatehokkuus ei ole kovinkaan paljon kasvanut.



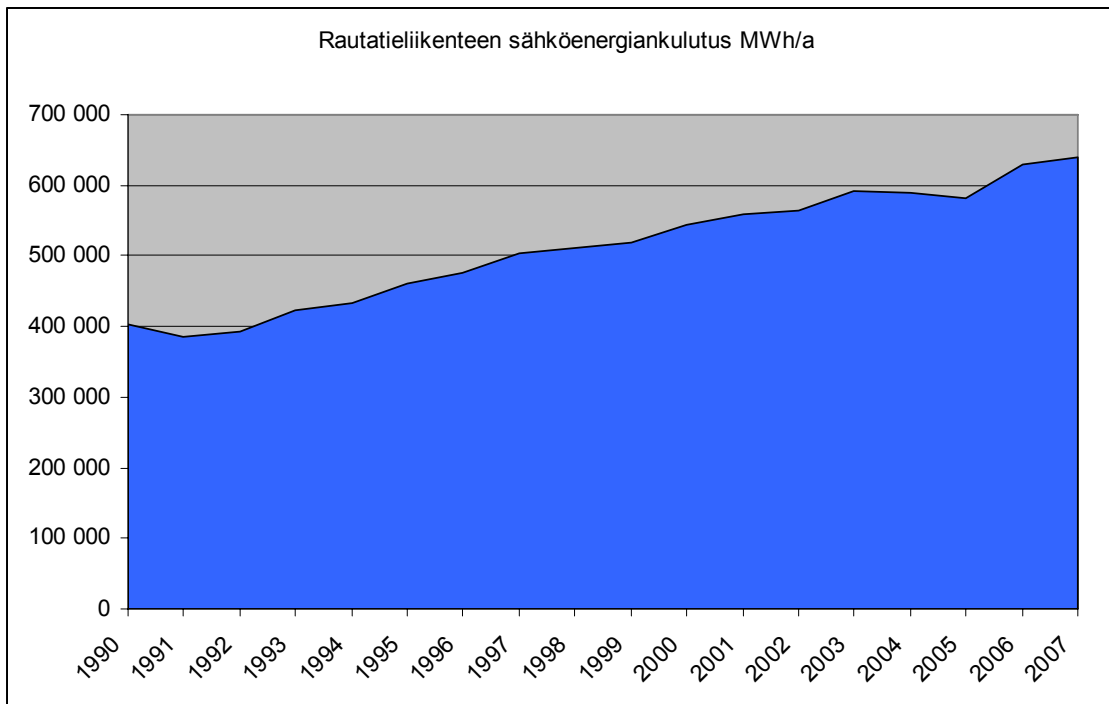
Lähde: Liisa laskentajärjestelmä 2006 / Suoritekuoppa 2003 on tierekisterin tiedoissa.

Kuva 1. Linja-autoliikenteen polttonesteen kulutus

Rautatieliikenne

Suomen rautatieliikenteessä sähköliikenteen kokonaisenergiankulutus oli vuonna 2006 noin 619 MWh/a (noin 2 PJ), joka on 0,9 % koko liikenteen energiankulutuksesta. Rautateiden henkilöliikenteen energiankulutus oli vuonna 2006 390 MWh/a, mistä lähiliikenteen osuus oli noin 17 % (65,7 MWh). Rautateiden sähkönkulutus on hienoisessa nousussa (2 %) lisääntyneen vuorotarjonnan johdosta. Henkilöliikenteen matkustajamäärän kasvu on pienentänyt energiankulutusta henkilökilometriä kohden.

Rautateiden kaukoliikenne ei ole aikaisemmin kuuluneet joukkoliikenteen energiansäästösovimuksen soveltamisalaan, vaan liikenne tulee vasta nyt alkavalla kaudella mukaan Koko rautatieliikenteen (mukaan luettuna tavaraliikenne) energiankulutus on kasvanut ajanjaksolla 1990-2006 noin 13 %. Samanaikaisesti junakilometrit ovat kasvaneet yli 19 prosenttia ja tavaraliikenteen tonnikipometrit yli 20 prosenttia. Tämä viittaisi siihen, että koko rautatieliikenteen kuljetusten energiatehokkuus on viime vuosina parantunut.

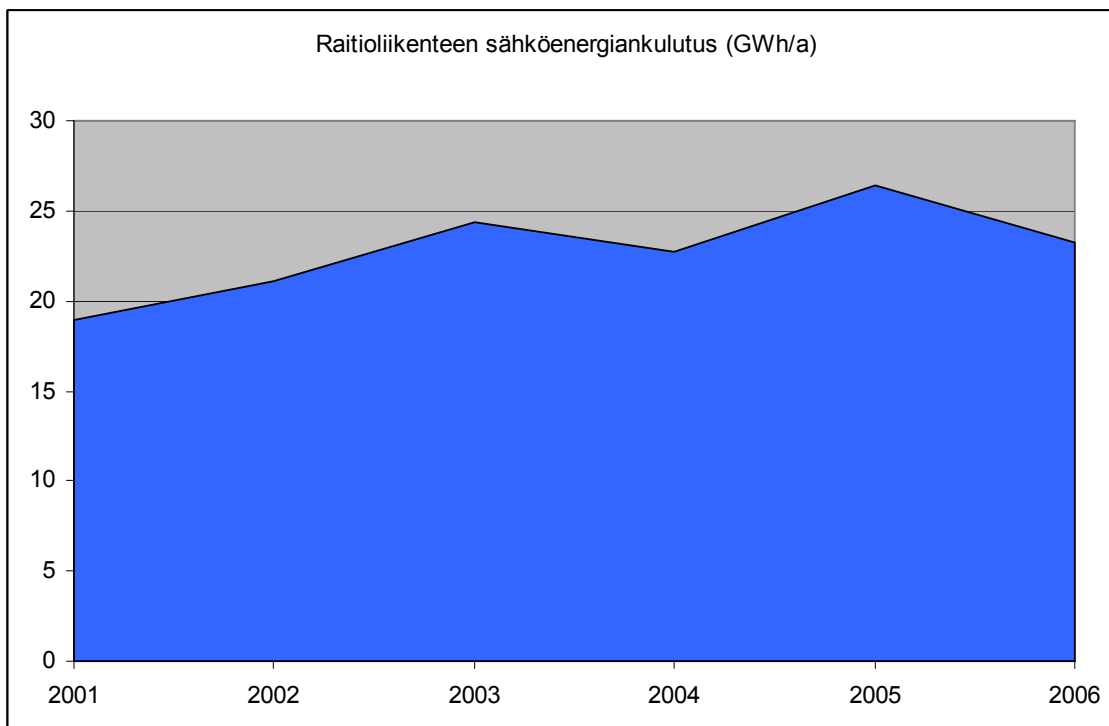


Lähde: RAILI 2006 laskentajärjestelmä

Kuva 2. Suomen rautatieliikenteen sähköenergiankulutus 2006 619 MWh/a

Raitioliikenne

Vuonna 2006 raitioliikenteessä oli 52,8 miljoonaa matkustajaa. Sähköenergiankulutus koko raitioliikenteessä oli vuonna 2006 23,2 GWh/a. Sähkön kulutus henkilökilometriä kohti on keskimäärin 0,21 kWh/km ja hiilidioksidipäästöt 57 g/hkm.

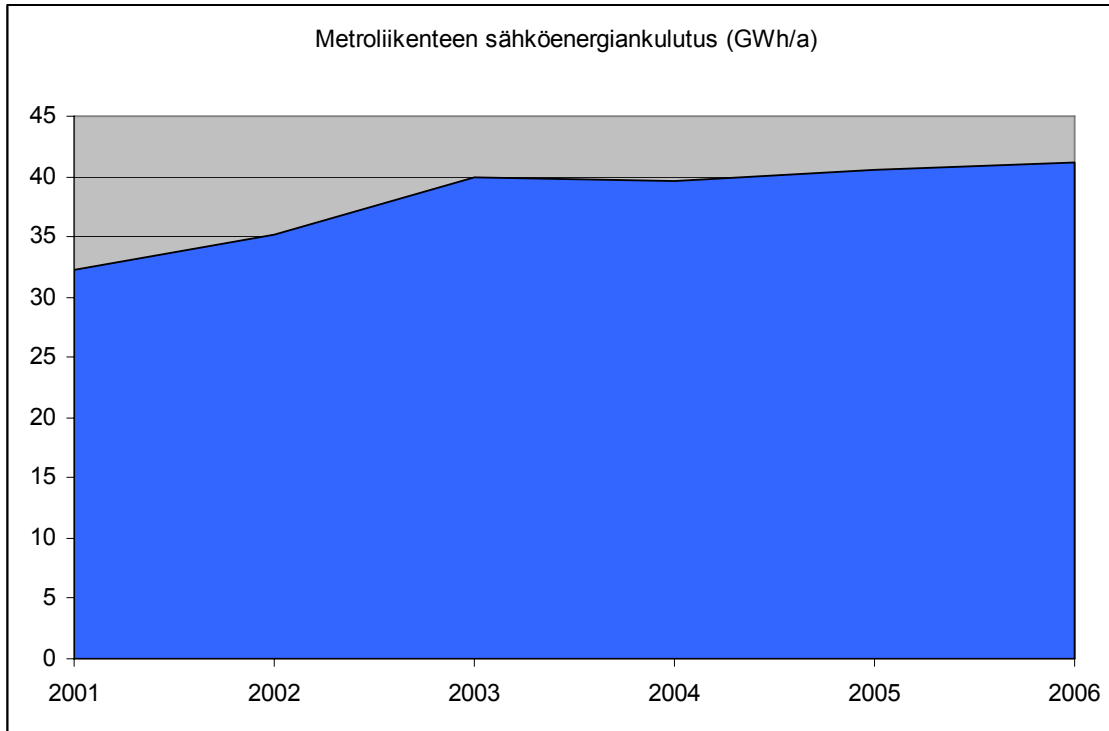


Lähde: HKL ympäristöraportti 2006

Kuva 3. Raitioliikenteen sähköenergiankulutus (GWh/a)

Metrolin

Vuonna 2006 metrolin



Lähde: HKL ympäristöraportti 2006

Kuva 4. Metrolin

Aikaisempien ohjelmakausien keskeisiä ongelmia ovat olleet:

- 1) seurantatietojen puutteellisuus;
 - kulutustietoja ei ole raportoitu liikennetyypeittäin, ajoneuvotyypeittäin ja suoritteiden mukaan
 - rakennusten energiankulutustiedot ovat olleet puutteellisia
- 2) vähäinen sitoutuminen sopimukseen, sen tavoitteisiin ja toimenpiteisiin; sekä
- 3) ohjelman puutteellinen kytkentä kuljetuspalvelujen hankintaorganisaatioiden energiansäästötyöhön (ostoliikenne ja kilpailuttamismenettely)

Näihin ongelma-kohtiin pyritään uudella ohjelmakaudella tarttumaan erityisesti seuraavalla tavalla:

- 1) Sopimuskaudella 2008–2016 otetaan käyttöön joukkoliikenteen energiasäästötietopankki. Uuden sopimuskauden keskeisenä haasteena on, että raportoinnin kattavuutta ja sisältöä voidaan laajentaa ja järjestelmää käyttää hyväksi sopimuksen seurannassa sekä muussa henkilökuljetusten energiatehokkuuden kehityksen raportoinnissa.
- 2) Sopimuskaudella pyritään aktivoimaan energiatehokkuussopimukseen liittyviä yrityksiä lisäämään niitä toimenpiteitä ja keinovalikoimia, joilla saavutetaan mahdollisimman suuri energiatehokkuuden lisäys.
- 3) Kannustimena sopimukseen liittymiselle on, että sopimuksen toimenpiteiden toteutus ja seuranta voidaan katsoa ansioksi henkilökuljetuspalvelujen hankinnan perusteena olevassa tarjouskilpailussa ja liikennöintisopimusten hinnoittelussa.

Edellä mainittujen ongelmakohtien lisäksi uuden sopimuskauden painopisteiden, tavoitteiden sekä toimenpiteiden määrittelyyn vaikuttavat lisäksi seuraavat puitetekijät:

- a) Toukokuussa 2006 voimaan tullut **EY:n energiapalveludirektiivi (2006/32/EY)**, jonka keskeisenä tavoitteena on parantaa energiatehokkuutta päästökaupan ulkopuolisilla toimialoilla keskimäärin prosentti vuodessa ajanjaksolla 2008–2016. Suomi jätti Euroopan komissiolle kesäkuussa 2007 ensimmäisen vuodet 2008–2010 kattavan kansallisen energiatehokkuuden toimintasuunnitelman. Tämä henkilökuljetusten energiatehokkuussopimus tukee osaltaan energiapalveludirektiivin sekä kansallisen energiatehokkuuden toimintasuunnitelman tavoitteiden toteutumista.
- b) Eurooppa-neuvosto hyväksyi haasteelliset **pitkän aikavälin ilmastotavoitteet** maaliskuussa 2007. Vuoteen 2020 mennessä Euroopan unioni on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 20 % (tai jopa 30 %, jos muu maailma sitoutuu vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä Kioton pöytäkirjan jälkeisellä kaudella) ja 50 % vuoteen 2050 mennessä. Nämä haastavat tavoitteet edellyttävät, että myös henkilökuljetuksissa pyritään tehostamaan energiankulutusta ja vähentämään päästöjä.

Edellä esitetyn perusteella joukkoliikenteen energiatehokkuussopimus rakentuu seuraavien kolmen painopistealueen varaan:

- 1) **Henkilöliikenteen matkaketjujen integrointi** osaksi liikennejärjestelmän ja väylästä käytön energiatehokkuuden parantamista kuljetuspalvelujen ostajien, kuljetusyritysten sekä julkisen sektorin yhteistyöllä.
- 2) **Henkilökuljetusten energiatehokkuuden parantaminen**; ja
- 3) **Seurannan ja raportoinnin kehittäminen**.

Nämä kolme painopistealuetta, niiden sisältö sekä eri toimijoille identifioidut tehtävät on esitetty tarkemmin jäljempänä tässä toimintasuunnitelmassa. Painopistealueita voidaan ohjelmakauden aikana tarvittaessa täydentää ja lisätä. Alueitten sisällä toiminta koostuu yhdestä tai useammasta projektiluonteisesta kokonaisuudesta, joista tehdään omat erilliset projektisuunnitelmat. Projektit suositellaan muodostettavaksi toimintapolku -periaatteella ("road map") niin, että projektit olisivat mahdollisimman konkreettisia ja tukisivat tämän ohjelman tavoitteita ja jokaiselle toimijalle määritellään selkeästi oma vastuualue, aikataulu ja panostustaso.

Vastuutaho	Tavoite	Toimet	Seuranta
Kuljetuspalvelujen hankkijat	Energiatehokkaat ja ympäristöystävälliset kuljetukset integroidaan osaksi kuljetuspalveluja tarvitsevien yritysten ja julkisyhteisöjen muuta energiansäästö- ja ympäristötyötä.	<p>Kuljetuspalveluja hankkivat yritykset ja julkisyhteisöt integroivat kuljetuspalvelujen hankinnan omaan laatu- ja ympäristöjärjestelmiinsä. Kuljetuspalveluja hankkivat yritykset ja julkisyhteisöt suosivat kuljetuspalvelujen hankinnoissa sellaisia kuljetusyrityksiä, jotka ovat liittyneet energiatehokkuussopimukseen ja toteuttamaan sen mukaisia toimenpiteitä.</p> <p>Kuljetuspalveluja hankkivat yritykset ja julkisyhteisöt kannustavat kuljetusyrityksiä raportoimaan niistä toimenpiteistä, joita kuljetusyritykset ovat toteuttaneet energiatehokkuuden parantamiseksi, energiansäästön toteuttamiseksi ja ympäristönäkökohtien huomioonottamiseksi. Samalla edellytetään tietoa myös energiakulutuksesta suhteessa tehtyihin kuljetuksiin.</p>	<p>Kuljetusten hankinnat</p> <p>Auditoidut järjestelmät</p> <p>Koko logistiikkaketju osana laatu- ja ympäristöjärjestelmää</p> <p>Kuljetukset yritysten raporteissa</p>

<p>Kuljetusyrietykset</p>	<p>Kuljetusyrietykset panostavat kuljetusten energiatehokkuuteen, energiansäästöön ja ympäristöystävällisyyteen.</p>	<p>Kuljetusyrietykset panostavat siihen, että kaikki kuljettajat ovat käyneet taloudellisen ajotavan koulutuksen.</p> <p>Kuljetusyrietykset ottavat käyttöön ympäristö- ja laatujärjestelmiä.</p> <p>Kuljetusyrietykset ottavat energiatehokkuuden huomioon auton, renkaiden, poltto- ja voiteluaineiden valinnoissa sekä huollossa (ks. liite 2a).</p>	<p>Taloudellisen ajotavan koulutuksen seuranta</p> <p>Järjestelmien käyttöönotto</p> <p>Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimuksen seurantajärjestelmään</p>
<p>Ministeriöt, muut viranomaiset ja muut sopimusosapuolet</p>	<p>Ministeriöt ja muut viranomaiset luovat entistä parempia edellytyksiä kuljetusten energiasäästö- ja ympäristötyölle.</p>	<p>Liikenne- ja viestintäministeriö asettaa ohjelmalle johtoryhmän.</p> <p>Liikenne- ja viestintäministeriö ja muut sopimusosapuolet seuraavat energiatehokkuussopimuksen ja tämän toimintasuunnitelman toteutumista.</p> <p>Liikenne- ja viestintäministeriö ylläpitää ja kehittää joukkoliikenteen energiatehokkuussopimuksen seurantajärjestelmään</p> <p>Liikenne- ja viestintäministeriö ja työ- ja elinkeinoministeriö tukevat mahdollisuuksien mukaan kiinteistöjen energiankatselmuksien suorittamista ja kehittämistä.</p> <p>Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimuksen seurantajärjestelmään kytketään entistä tiiviimmin osaksi kuljetusyrietysten muuta ympäristö- ja laatu palvelujärjestelmää (auditointi-, koulutus- ja raportointipalvelut).</p> <p>Liikenne- ja viestintäministeriö ja työ- ja elinkeinoministeriö raportoivat komissiolle ohjelman toteutumisesta osana energiapalveludirektiivin mukaista raportointia.</p> <p>Liikenne- ja viestintäministeriö ja muut sopimusosapuolet panostavat käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa tutkimus- ja kehittämistoiminnalla siihen, että ohjelman onnistumiselle luodaan edellytyksiä.</p>	<p>Johtoryhmä valvoo sopimuksen täytäntöönpanoa ja sen raportointia Ks. yllä.</p> <p>Katselmukset</p> <p>joukkoliikenteen energiatehokkuussopimuksen seurantajärjestelmään</p> <p>Joukkoliikenteen energiatehokkuussopimuksen seurantajärjestelmään tuottamat raportit komissiolle</p> <p>Tutkimus- ja kehitystoiminta.</p>