

Fossiilittoman liikenteen tiekartta/henkilöliikenteen alatyöryhmä
ke 6.5.20 klo 9-11
Skype-kokous

Läsnäolijat:

Aaltonen Pekka (Logistiikkayritysten liitto), Aho Hanna (SLL), Ampuja Outi (Traficom), Andersson Aro (LVM, pj), Björk Artturi (VM), Eiro Laura (ITS Finland), Forsblom Marko (ITS Finland), Heikkilä Tuukka (Energiateollisuus), Juslin Jonna (VR Group), Jääskeläinen Saara (LVM), Kalenoja Hanna (Autoalan tiedotuskeskus), Kallio Tero (Autotuojat), Karsimus Heikki (Teknologiateollisuus), Kivimaa Paula (Ilmastopaneeli/SYKE), Laurikko Juhani (VTT), Liimatainen Heikki (TAU), Koistinen Matti (Pyöräliitto), Mäkilä Mika (Linja-autoliitto), Mäkelä Kaisa (YM), Nieminen Pasi (Autoliitto), Ojanen Tapio (Väylävirasto), Reinimäki Saara (LVM), Ritonummi Timo (TEM), Saarinen Noomi (LVM, siht.), Tamminen Saara (Sitra), Tilli Aki (Traficom), Valkonen Tuire (LVM), Viikuna Johanna (Kuntaliitto), Virolainen-Hynnä Anna (SBB), Välimäki Jenni (Taksiliitto).

Kokous / Liikennejärjestelmä: ohjauskeinot

1. Kokouksen avaus ja ajankohtaiskatsaus

2. Katsaus työryhmän loppuraportin kirjoittamiseen

Seuraavat tekstit tulossa luultavasti ensi viikolla kommentoitavaksi.

3. Läpikäytävät ohjauskeinot, osa 1

a. Liikennejärjestelmäsuunnittelu, rakentaminen ja aluesuunnittelu

Pj kertoi yhtymäkohdista valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun (VLJS). Yleisesti liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään sekä valtakunnan, maakuntien että kunta- ja kaupunkitasolla. Suunnittelussa ilmastotavoitteiden rooli on koko ajan kasvattanut painoarvoaan. Uusi VLJS on ensimmäinen 12-vuotinen suunnitelma, jota laaditaan parhaillaan ja aikataulutavoitteen mukaan se valmistuu keväällä 2021. Se luo uuden, strategisen suunnittelutason ja on aikajänteeltään (12 vuotta) pitkäjänteisempi. VLJS antaa lähtökohtia myös kunta- ja kaupunkitasolle, ja vuorovaikutus eri tasojen välillä on suunnittelussa keskeistä. VLJS-työlle asetetut kolme rinnakkaistavoitetta ovat kestävyys, saavutettavuus ja tehokkuus.

Keskustelussa VLJS:ssä toivottiin luotavaksi selkeää visiota tulevaisuuden liikennejärjestelmästä ja liikkumisen systeemisestä muutoksesta ilmastotavoitteet huomioiden.

b. Rakentaminen ja aluesuunnittelu

Pj totesi rakentamisella ja aluesuunnittelulla olevan yhtymäkohtia liikennejärjestelmäsuunnitelmiin. Esimerkiksi pysäköinnin järjestämisen ja hinnoittelun vaikutukset ovat keskeisiä liikenteen kannalta. Kaavoitus vaikuttaa parkkipaikkojen saatavuuteen ja siten ihmisten liikkumistapoihin. Alan tutkimus antaa vahvan suosituksen hinnoittelun tuomisesta kohti markkinahintoja.

Kokouksessa keskusteltiin pysäköinnistä, pysäköinnin hinnoittelusta ja mahdollisuuksista vaikuttaa pysäköintinormeihin. Maankäyttö- ja rakennuslaki ei suoraan säädi pysäköinnistä. Pysäköinnin järjestäminen määräytyy kunnan tekemän asemakaavan, kunnan omien sääntöjen ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien mukaisesti. Valtion keinoista liikennejärjestelmäsuunnittelu voi toimia keskeisenä tapana tukea siirtymää kohti vähempää autojen ja parkkipaikkojen tarvetta. Verotuksessa

Id Versionumero

nykylainsäädännön mukaan työnantajan tarjoama pysäköintietu on säädetty verottomaksi, mikä voi kannustaa työmatkaan henkilöautolla. Pysäköintiä ei välttämättä nähdä vielä tarpeeksi kiinteästi osana autoilun kustannuksia. Toisaalta keskustelussa kaivattiin laskelmia työsuhteautoilun aliverotuksen tueksi. Myös polkupyörien hyvät pysäköintimahdollisuudet taloyhtiöissä ja työpaikoilla olisivat tärkeitä.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksissa eli MAL-sopimuksissa on kyse yhdyskunta- ja liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden yhteensovittamisesta. Pj totesi liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamisen kasvattaneen merkitystään osana MAL-sopimuksia. Keskustelussa MAL-sopimuksia pidettiin toisaalta keskeisinä instrumentteina myös liikennesuunnittelun kannalta. Toisaalta MAL-sopimuksissa yhteistyö on paikallisempaa (kunnat ja ELY-keskukset) eikä se koske alle 1000 000 asukkaan kuntia, jonka vuoksi esim. VLJS-työtä pidettiin parempana väylänä vaikuttaa ilmastotavoitteiden kannalta toivottuun kehitykseen liikenteessä. Oulun seudulla mukaan on lisätty palvelut ja elinkeinot (ns. MALPE-sopimus), joka edistää suunnitelmallisuutta uusien palvelujen osalta. Kunnille toivottiin väyliä parhaiden käytäntöjen jakamiseen, jottei samaa asiaa pilotoida useaan kertaan.

Liikenneinfrainvestointien osalta mainittiin 2019 aloitetut junahankeyhtiöiden valmistelut (Turun tunnin juna –hankeyhtiö ja Suomi-rata-hankeyhtiö) kiinnostavana avauksena. Junahankeyhtiöissä kunnat ja osakaskunnat ovat aktiivisesti mukana.

c. Kävely, pyöräily, joukkoliikenne ja kestävä liikunnan palvelut

Pj kertoi käynnissä olevasta kävelyn ja pyöräilyn (käpy) edistämishjelmasta, jonka tavoitteena on vuoteen 2030 mennessä 30 % kasvu kävely- ja pyöräilymatkojen määrissä verrattuna nykytilaan. Vuoden 2020 talousarvioon ohjelmalle varattiin aiempaa suurempi 24,9 M€ summa. Erytisistä painopisteistä ohjelmassa ovat koulumatkapyöräily ja pyöräilymatkailu. Lisäksi hallitusohjelma mainitsee muiden kuin autoiluun liittyvien työsuhte-etujen verotuksen selvittämisen, jotta verotus nykytilannetta paremmin tukisi myös julkisen liikenteen, kävelyn, pyöräilyn ja MaaS-palvelujen käyttöä työmatkaliikenteessä. Nykytilanteessa esim. työsuhtepolkupyörä on verotuksessa epätasa-arvoisessa asemassa verrattuna esim. autoiluun ja pysäköintiin. Tutkimuskirjallisuutta vastaavista uudistuksista vaikuttaa olevan vähän.

Keskustelussa kannatettiin kokonaisvaltaista kannustamista kestävämpiin liikumistapoihin työmatkoilla – mukaan lukien vähäpäästöiset autot sekä vaihtoehtoiset ja kestävämmät vaihtoehdot autolle. Esimerkkinä tästä on esimerkiksi Belgian ns. mobility budget ja Tel Avivin (Israel) jaettavat työmatkakyydit. Myös MaaS-palveluissa hidasteena on verotusarvon puute. MaaS-palvelut ovat nyt pätti-tilanteessa, jossa palvelut eivät yleisty ohuen käyttäjäpohjan vuoksi, ja verotuskehikko ei kannusta käyttäjäpohjan kasvamiseen.

Pj kertoi joukkoliikennepalvelujen järjestämisen vastuista ja rahoituksen säätelystä. Suurin osa palveluista on markkinaehtoisia, osa kuitenkin EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti viranomaisien hankkimia. Käytännössä kaikki joukkoliikennealueet kilpailuttavat palvelun tarjoajat. Joukkoliikenteen rahoitus koostuu valtion ja kuntien rahoituksesta. Valtio subventoi joukkoliikennettä merkittävästi, esimerkiksi pääkaupunkiseudulla subventioaste on noin 50 %. Joukkoliikenne on myös laaja kokonaisuus, jonka alle kuuluu myös suuri osa esimerkiksi kuntien lakisääteisistä kuljetuksista (koulukuljetukset, Kela-kyydit ym.). Yhteiskunnan tuki näille kyydeille käytännössä subventoi myös taksimarkkinaa. Tuore liikennepalvelulaki mahdollistaa tietoliikennerajapintojen avaamisen.

Keskustelussa ajankohtaisena nousi esiin myös koronavirustilanteen joukkoliikenteelle aiheuttama muutos, jonka vuoksi on vaikeaa arvioida joukkoliikenteen tilannetta esimerkiksi vuoden päästä. Lisäksi keskusteltiin lippu- ja maksukäytäntöjen kehittämisestä sekä matkaketjuista. Kustannusten lisäksi päästöjen vähentämisen näkökulmasta yhä keskeisempiä kysymyksiä joukkoliikenteelle ovat

Id Versionumero

tehostaminen (tyhjänä ajon välttäminen) ja toimivat liikkumisketjut, joissa myös yhteiskunnan järjestämiä eri kuljetuksia saataisiin yhteen. Tiekartan toivottiin kannustavan eri toimijoita yhteistyöhön kuljetusten kokonaisuuden ja yhdistelyn mahdollistamiseksi. Mahdollisesti tähän voitaisiin ohjata myös lainsäädännöllä (esim. koulu- ja sotekeytien yhdistely). Tiedon hyödyntäminen reittien yhteensovittamisessa ja lippu- ja maksukäytäntöjen kehittämisessä yms. on tärkeää joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi. Joukkoliikenteen solmukohtien kehittämisellä voidaan lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Harvaan asuttujen alueiden liikkumismahdollisuuksien parantamiseksi tarvittaisiin toimia. Liikennepalvelulain toimeenpanon varmistaminen on olennaista tiedon hyödyntämisen näkökulmasta.

Pj totesi myös julkisten hankintojen olevan keskeisessä roolissa. Puhtaiden ajoneuvojen hankintadirektiivin lisäksi julkiset hankinnat ovat keskeinen väline liikenteen palvelujen tehokkuuden ja laadun parantamisessa. Hankintapuolen haasteena on kuitenkin usein vähäinen tarjousten määrä, jonka vuoksi kilpailu toteutuu heikosti.

Pj kertoi että v. 2006 alkaen joukkoliikenteen asemaa työmatkaliikenteessä on edistetty työsuhdematkalipun verotuella. Sen on arvioitu lisänneen joukkoliikenteen käyttöä (v. 2018 työsuhdematkalippu oli käytössä n. 4,5 % palkansaajista), mutta tarkkoja arvioita ei ole käytettävissä. On mahdollista, että käyttäjien joukossa on suuri määrä henkilöitä, jotka muutenkin käyttäisivät joukkoliikennettä. Vaikutuksista on vähänlaisesti tuoretta tutkimustietoa. Nykytilanteessa työsuhdepolkupyöräetua ei ole mainittu verotuksen luontoisetupäätöksessä. Arviot kansainvälisistä esimerkeistä (esim. Iso-Britannia) kertovat, että 9 % työsuhdepolkupyöräjärjestelmää käyttäneistä palkansaajista oli sellaisia, jotka eivät ennen edun hyödyntämistä pyöräilleet lainkaan. Lisäksi jo pyöräilleistä n. 65 % lisäsi pyöräilyään keskimäärin 30 minuutilla päivässä.

Keskustelussa nähtiin työsuhdematkalipun olevan tehokas tapa vaikuttaa ja todettiin, ettei vertailua välttämättä kannata tehdä työsuhdeautoilijoihin vaan niihin, joilla ei ole työsuhdeautoa.

d. Liikkumisen ohjaus (informaatio-ohjaus)

Informaatio-ohjauksella/liikkumisen ohjauksella tarkoitetaan viisaan liikkumisen edistämistä mm. neuvonnalla, markkinoinnilla, liikkumisen suunnittelulla sekä palvelujen koordinoinnilla ja kehittämisellä. Tavoitteena on vähentää yksin omalla autolla ajamista. Traficom myöntää tähän vuosittain valtionavustusta hankkeille, v. 2020 yhteensä 1,15 M eurolla.

Lopuksi keskusteltiin liikennejärjestelmästä kokonaisuutena. Kokonaisuus on suuri ja yksittäiset toimet ovat lähinnä pintaraapaisu.

VLJS-työhön toivottiin yrityscenttää mukaan, jotta pitkälti yksityisellä sektorilla tapahtuvat innovaatiot saataisiin paremmin heti hyödynnettäväksi ja käytäntöön vietäväksi. Yhteistyö olisi keskeistä markkinaehtoisuuden edistämiseksi.

4. Henkilöliikenteen alatyöryhmän sidosryhmätilaisuus, ajankohta ma 18.5. klo 9.30-11.30 (etäyhteys)

Esiteltiin katsaus tilaisuuden sisältöön.

5. Muut asiat

Ei muita asioita.

Id Versionumero

6. Kokouksen päättäminen ja seuraava kokous

Seuraava kokous ke 13.5. klo 9-11 (Skype).

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--