

# Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020

Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle

Poimintoja, Antti Rainio, ITS Finland

## ***Älykäs liikenne selonteossa (tiivistettynä)***

Liikennepoliittisessa selonteossa älykäs liikenne on väline

- liikenneturvallisuuden parantamiseksi
  - keinona automaattivalvonta ja liikenteen turvallisuusjärjestelmät
- väyläkapasiteetin käytön tehostamiseksi ja kysynnän ohjaamiseksi
  - keinona paikannukseen perustuva tienkäyttömaksu
- tavaraliikenteen (logistiikan) tehostamiseksi
  - keinona telemaattiset ohjaus- ja tietopalvelut

## **Älykäs liikenne ...**

### **Joukkoliikenteestä**

sivu 18

Matkakeskusten viihtyisyyttä ja palvelutarjontaa mukaan lukien matkustajainformaatio ja liityntäpysäköinti on kehitettävä.

sivu 23 (Tilannearvion osana)

Haja-asutusalueilla on vaikeaa tarjota kohtuullisia, asiointiyhteydet turvaavia julkisen liikenteen palveluita. Esimerkiksi kutsujoukkoliikenteen, kimpakyydin ja ”naapuriavun” mahdollisuudet tyydyttää kansalaisten liikkumistarpeita selvitetään.

sivu 41

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan parantaa älykkäillä teknisillä ratkaisulla. Joukkoliikennematkan sähköisissä maksujärjestelmissä Suomi on edelläkävijöitä maailmassa. Paperiset matkaliput on jo vuosia sitten korvattu älykorteilla. Käyttämättömiä mahdollisuuksia ovat muun muassa langattomien laajakaistayhteyksien kattava tarjonta joukkoliikennevälineissä, liikennevaloetuksien kehittäminen sekä tosiaikaisen tiedon tarjoaminen aikatauluista ja odotusajoista.

### **Liikenneturvallisuudesta ja valvonnasta**

sivu 25

Liikenteen valvonta on tehokasta liikenneturvallisuustyötä. Valvontaa voidaan tehostaa automaattista liikennevalvontaa lisäämällä ja ottamalla nopeusvalvonnan periaatteeksi nollatoleranssi. Kuntien osallistuminen valvontatyöhön on tehtävä mahdolliseksi. Älykkäät liikenneratkaisut antavat uusia keinoja parantaa liikenneturvallisuutta. Teknologian keinoin kuljettajalle voidaan tuoda tärkeää informaatiota liikenteestä sekä tukea ja helpottaa ajoneuvon turvallista kuljettamista.

sivu 59 (**D. Liikenneturvallisuus – Linjaukset**)

5. Uuden teknologian tarjoamat mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti muun muassa lisäämällä liikennevalvontateknologian käyttöä ja mahdollistamalla kuntien osallistuminen valvontatyöhön sekä edistämällä liikenteen turvallisuusjärjestelmien käyttöönottamista.

### **Liikenneinfrastruktuurin tehokkaasta käytöstä**

sivu 37 (poiminta hallitusohjelmasta)

*Hallitus edistää informaatioteknologiaa hyödyntävien palvelujen käyttöönottoa liikenteessä.*

sivu 41

#### **Liikenneinfrastruktuurin kapasiteetti täyskäyttöön älykkäillä liikennejärjestelmillä**

Uuden tekniikan ratkaisuja ja liikenteen hallinnan keinoja käytetään eri liikennemuodoissa eri tavoin. Lento-, meri- ja raideliikenteessä liikenteen hallinta on välttämätöntä väyläkapasiteettia jaettaessa; liikennettä hallitaan useimmiten reaaliajassa. Matkustajille tarjottavat tietopalvelut ovat vasta kehitteillä. Tieliikenteessä liikenteen hallintaa sovelletaan tiedotuksessa, ohjauksessa ja häiriöiden hallinnassa. Joukkoliikenteessä uusia toimintamalleja on otettu käyttöön nopeimmin.

Liikenteen hallinnan yhteistyötä ja liikennepalvelujen hallittua hyödyntämistä on tärkeää kehittää etenkin kaupunkiseuduilla. Ruuhkautumista voidaan säädellä ohjaamalla liikenteen kysynnän ajoittumista sekä kulkumuodon ja reitin valintaa.

## **Liikenteen hinnoittelu ja tiemaksut ...**

sivu 14 (taulukko - **Esimerkkejä keinoista liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi**)

Liikenteen hinnoittelu 0-1,4 miljoonaa tonnia vuodessa riippuen siitä, miten paljon liikenteen maksut vähentävät ajettuja kilometrejä.

sivu 42 (poiminta hallitusohjelmasta)

**- Selvitetään käyttöperusteisten liikenteen hinnoittelumallien käyttöönottoa ja älykkäiden tiemaksujärjestelmien kokeilua.**

sivu 45

### **Liikenneinvestointien rahoitusmalleja / Tienkäyttömaksut**

Tienkäyttömaksut ja ruuhkamaksut yleistyvät ja Suomessakin osaaminen on syytä pitää ajan tasalla. Myös maksujen keruuteknologia (satelliittiteknikka) kehittyy ja parantaa mahdollisuuksia hyödyntää käyttäjäperusteisia tienkäyttömaksuja. Tienkäyttömaksut saattavat joissakin tapauksessa olla vaihtoehto tai välivaihe investoinneille, sillä niiden avulla voidaan tasata liikenneverkon kuormitusta. Maksuja voidaan käyttää myös liikenneinvestointien ja joukkoliikenteen rahoitukseen. Olennaista on, että tienkäyttömaksut tulkitaan nimenomaan maksuiksi eikä veroiksi, sillä näin tuotto voidaan budjetoida suoraan liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön selvitys raskaan liikenteen maksujen kokeilun järjestämisestä valmistuu toukokuussa 2008. Myös pääkaupunkiseudun ruuhkamaksua aletaan selvittää.

sivu 46

### **Liikenteen maksut ja hinnoittelu**

Liikenteen maksupolitiikka eli hinnoittelu on liikennepolitiikan väline, jolla voidaan tehostaa liikennejärjestelmän toimivuutta, rahoittaa sen ylläpitoa ja kehittämistä sekä vähentää liikenteen yhteiskunnallisia haittoja.

Vuoden 2008 alussa voimaan tulleet ajoneuvovero ja autovero koskevat lakimuutokset tekivät nämä verot ympäristöperusteisiksi. Muutoin tieliikenteen vero- ja maksupolitiikan lähtökohtana ovat olleet lähinnä valtion fiskaaliset tarpeet. Polttoaineveroa lukuun ottamatta tieverkon käyttämisestä ei Suomessa nykyisin peritä maksuja tai veroja.

sivu 47

### **Kansainvälisiä kokemuksia**

Tienkäyttömaksut ovat maailmalla yleisiä; maksujärjestelmiä on käytössä kaikissa maanosissa. Useimmiten tavoitteena on rahoittaa moottoriteitä, siltoja tai pitkiä tunneleita. Kaupunkiseuduilla esiin on tullut myös tarve vähentää henkilöautoliikennettä ja lisätä joukkoliikennettä.

Liikenteen maksujärjestelmät yleistyvät edelleen. Alankomaissa on päätetty toteuttaa koko tieverkon ja kaikki ajoneuvot kattava hinnoittelujärjestelmä vuoteen 2016 mennessä. Ruotsissa tavoitteena on raskaan liikenteen kilometrimaksujen käyttöönotto koko tieverkolla 2010-luvun alkupuoliskolla. Kehittyneimmät järjestelmät ovat nykyisin Sveitsissä, Itävallassa ja Saksassa. Uusia maksujärjestelmiä ollaan ottamassa käyttöön muun muassa Sloveniassa, Slovakiassa ja Tšekin tasavallassa. Myös Ranskassa harkitaan koko maan kattavien raskaan liikenteen maksujen käyttöön ottoa.

Tukholman keskustassa ruuhkamaksu vakinaistettiin vuonna 2007 puolen vuoden kokeilun jälkeen. Keskustan sisääntuloteilla on 18 automaattista maksupuomia, joiden ylittäminen on

maksullista arkisin päiväaikaan. Järjestelmän toteutus maksoi noin 180 miljoonaa euroa ja sen vuotuisiksi käyttökustannuksiksi arvioidaan 25 miljoonaa euroa. Vuotuinen ylijäämä on noin 50 miljoonaa euroa. Maksun suuruus on 1-2 euroa autolta, kuitenkin enintään 6,50 euroa vuorokaudessa.

Maksu on suurin aamu- ja iltaruuhkissa. Ympäristöystävällisiksi luokitellut autot on toistaiseksi vapautettu maksusta. Joukkoliikenteen palvelutasoa parannettiin samalla kun autoilijoilta alettiin periä maksuja. Tukholman keskustan henkilöautoliikenne on ruuhkamaksun käyttöönoton jälkeen vähentynyt selvästi. Teknisesti ruuhkamaksu on valtion vero.

EU:n tiemaksudirektiivi eli niin sanottu eurovinjettidirektiivi mahdollistaa raskaan liikenteen maksut TEN-liikenneverkolla. Myös direktiivi sähköisten maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta on voimassa. Komission on tarkoitus kesällä 2008 julkaista tiedonanto infrastruktuurimaksujen pohjaksi sopivista malleista. Myöhemmin komissio antanee infrastruktuurimaksujen perintää koskevia lainsäädäntöehdotuksia.

Kansainväliset kokemukset osoittavat, että liikenteen maksujärjestelmät on riskien minimoimiseksi perusteltua ottaa käyttöön vaiheittain. Kehitys on tavallisesti edennyt yhtä liikenteen osaa tai aluetta koskevista rajatuista ja manuaalisista järjestelmistä kohden laajempia ja teknisesti kehittyneempiä järjestelmiä. Yksinkertaisimpia maksujärjestelmiä ovat maksulliset moottoritiet, tunnelit ja sillat sekä raskaan liikenteen aikaperusteiset, jo käytöstä poistumassa olevat maksut eli vinjetit. Mikroaaltotekniikkaan perustuvat kaupunkiseutujen aluetullit ovat astetta kehittyneempi ratkaisu.

Kehittyneimpiä ovat satelliittipaikannukseen perustuvat järjestelmät. Tämä tekniikka on toistaiseksi käytössä vain Saksassa toteutetussa raskaan liikenteen maksujärjestelmässä. Tekniikka on vielä liian kehittymätöntä henkilöautoliikenteen järjestelmissä

sivu 48 (Tilannearvion osana)

***- Liikenteen käyttömaksut ovat viime vuosina yleistyneet maailmalla ja niistä on pääosin saatu hyviä kokemuksia. Suomessa on luotava valmiudet paikannukseen perustuvien järjestelmien mahdolliselle käyttöönotolle tulevalla vuosikymmenellä.***

sivu 56 (A. Rahoituksen periaatteet ja pitkäjänteisyys – Linjaukset)

10. Luodaan valmiudet paikannukseen perustuvan tienkäyttömaksun käyttöönottoon tulevalla vuosikymmenellä. Hallituksella on valmiudet luoda lainsäädännölliset edellytykset mahdollisen alueellisen ruuhkamaksun käyttöönotolle.

sivu 58 (C. Ilmastonmuutos ja joukkoliikenne – Linjaukset)

2. Myös kuntien on omalta osaltaan kannettava vastuuta liikenteen kasvihuonekaasujen vähentämisestä. Kuntien päätäntävallassa ovat esimerkiksi liikenteen hinnoittelu ja pysäköinnin sääntely kaupunkikeskustoissa.

## **Logistiikka ...**

sivu 7

Liikennepolitiikan tulee vahvistaa Suomea suotuisana ja kilpailukykyisenä maana yrityksille. Erityisen tärkeää on luoda edellytykset sujuvalle ja kustannustehokkaalle logistiikalle. Elinkeinoelämälle keskeistä ovat häiriöttömät ja täsmälliset kansainväliset kuljetukset sekä kaupan, elintarviketeollisuuden ja rakennustoiminnan kuljetukset kotimaassa.

Raskaan tehdasteollisuuden osuus bruttokansantuotteesta on Suomessa OECD-maiden korkeimpia. Teollisuuden rakenne yhdessä maamme pitkien etäisyyksien kanssa aiheuttaa sen, että tonnikipometrejä kertyy suhteessa bruttokansantuotteeseen paljon keskeisiin kilpailijamaihin verrattuna. Logistiikkakustannusten hallinta on Suomessa merkittävä kilpailukykytekijä. Logistinen osaaminen ja toimiva liikennejärjestelmä ovat tulevaisuudessa entistä merkittävämpiä kilpailutekijöitä globaalissa taloudessa.

Logistisen tehokkuutensa parantamiseksi Suomen on kyettävä alentamaan kuljetuskustannuksia kilpailijamaihin nähden. Myös huippuosaamista, uutta teknologiaa, innovaatioita sekä tutkimus- ja kehittämistoimintaa on kyettävä hyödyntämään. Kuljetusmarkkinoiden toimivuus ja avoin kilpailu ovat edellytyksiä kehittyvälle ja kilpailukykyiselle kuljetusjärjestelmälle.

sivu 9

Kustannustehokas logistiikka ja toimiva liikenneinfrastruktuuri ovat tärkeä kilpailutekijä Suomen metsäteollisuudelle. Logistiikan toimintaedellytykset heijastuvat suoraan metsäteollisuuden tuotannon kehittämiseen, työllisyyteen ja investointeihin. Metsäteollisuuden logistiikkajärjestelmät ovat suurten volyymien vuoksi vaativia ja monitahoisia kokonaisuuksia, joiden kehittämistä ja tarvittavien muutosten toteutusta helpottaa toimintaympäristön ennakoitavuus.

sivu 10 (Tilannearvion osana)

- ***Suomen logistisia kustannuksia on kyettävä alentamaan kilpailijamaihimme nähden.***
- ***Toimivat liikenneyhteydet ja -palvelut edistävät alueiden myönteistä kehitystä.***
- ***Hallitusohjelman mukaisesti laadittava logistiikkastrategia tulee kytkeä osaksi laajempaa elinkeinopolitiikan kehittämistä.***

sivut 26-36 Luvut 6 ja 7 koskevat tavarankuljetusta ja logistiikkaa

sivu 26 (poiminta hallitusohjelmasta)

- ***Hallitus pyrkii turvaamaan matkustaja- ja tavaraliikenteen jatkuvuuden Merenkurkussa. Hallitus lisää panostaan liikennesektorin tutkimus- ja kehitystoimintaan. Logistiikan tutkimuksen ohella panostetaan erityisesti liikenteen telematiikkaa hyödyntävien ohjaus- ja tietopalveluiden kehittämiseen.***

sivu 57 (B. Alueiden ja elinkeinon menestymisen tukeminen - Linjaukset)

7. Hallitus laatii hallitusohjelman mukaisesti erillisen logistiikkastrategian ja kuljetusalan elinkeinopoliittisen ohjelman.