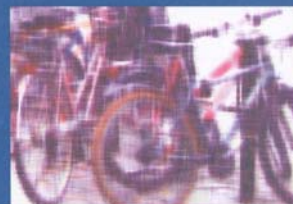




*Uudenmaan liitto
Nylands förbund*



TULEVAISUUDEN LIIKENNE 13.1.2006

**Mobility Management
pohjoismaissa**

Maija Stenvall

Uudenmaan liitto

Liikennesuunnittelija

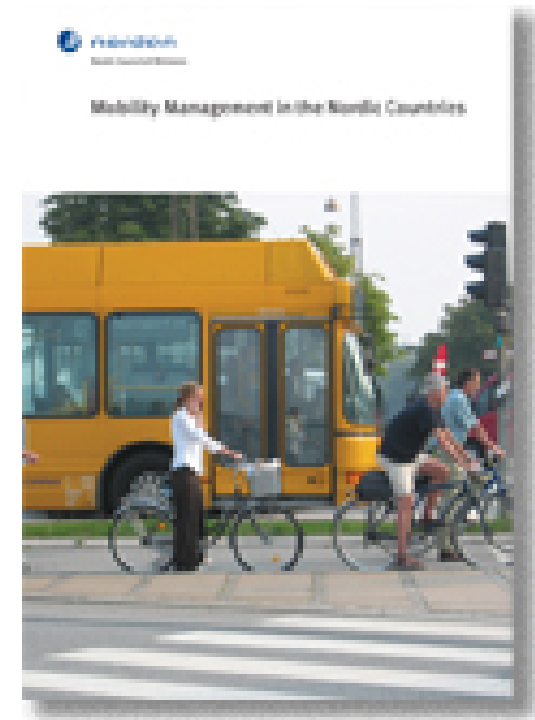
Mobility Management in the Nordic Countries “MOPPI”

TemaNord 2005:539

**Rahoitus: Nordic Council of Ministers
Group Hållbar Mobilitet**

Sisältö

- Liikkumisen ohjauksen rooli pohjoismaisessa liikennepolitiikassa
- Lainsäädännön ja verotuksen ohjauskeinot
- Rakentamista ohjaavat säädökset
- Käytännön hankkeiden esimerkkejä
- Suuntaviivat liikkumisen ohjauksen edistämiseksi pohjoismaissa



<http://www.norden.org/pub>

Pohjoismaisia säädöksiä (1)

Luontaisedut:

- Autojen pysäköinti on yleensä veroton etu.
Ruotsi poikkeus.

Paikalliset rakentamismääräykset

- Autojen pysäköintiä säädellään yleensä miniminormien. Ydinkeskustoissa ja erityisalueilla saattaa olla maksiminormeja.
- Pyöräpysäköintiä ei yleensä edellytetä, mutta miniminormit yleistymässä.
- Sosiaalituloja ei nähdä liikennekysymyksenä, käsitellään työterveysasiana.

Etätyö:

- Työvälineet kotiin verottomia, jos työnantajan omistuksessa.



Pohjoismaisia säädöksiä (2)

Työasiamatkat:

Auton käytölle kilometrikorvaus kaikissa maissa, korvaukset samaa luokkaa.

Työmatkat:

Työmatkavähennys (maksimi- ja minimirajoja) ei ole riippuvainen käytetystä kulkumuodosta. Periaatteessa vähennys tehdään usein halvimmalla kulkumuodon (joukkoliikenne) oletettujen kulujen mukaan.

Luontaisetujen verotus:

Työsuhdeautoilla verohelpotuksia, Ruotsissa ekoautoilla alennettu verotusarvo.

Työsuhdelippu yleensä 100% verotettavaa.

- Tanskassa työsuhdelippu on veroton jos käyttäjä ei samalla hyödynnä työmatkan verovähennysoikeutta.
- Suomessa uusi 25% veroton osuus melko pieni taloudellinen kannustin, psykologinen merkitys suurempi.

Työnantaja voi olla yhteiskäyttöyrityksen jäsen ja tarjota auton käyttömahdollisuutta työntekijöille ilman veroseuraamuksia, juoksevia kuluja vastaan. Vähän käytetty mahdollisuus.

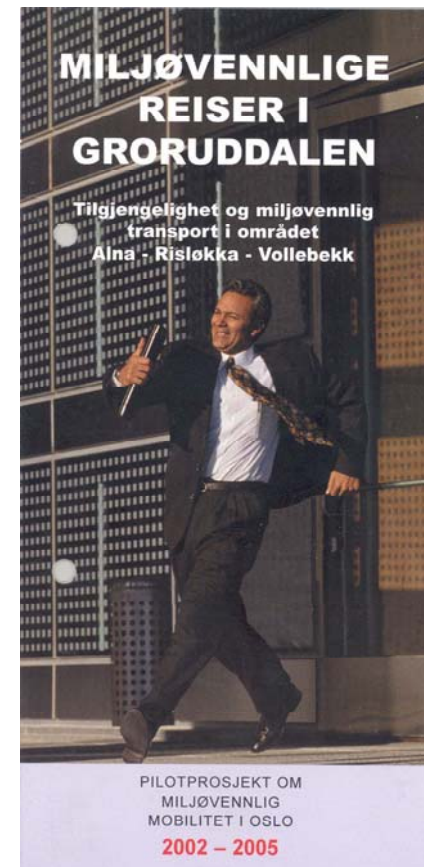
Liikkumisen ohjauksen hankkeita pohjoismaissa

Lainsäädäntö ei edellytä työnantajilta liikkumissuunnitelmaa (vrt. Englanti ja Italia)

- Ruotsissa useita hankkeita (Vision LundBy, LundaMats). Vägverket aktiivinen toimija.
- Tanskassa paljon laajoja pyöräilykampanjoita (BikeBus´ters). HUR Pendelkontor toimi työmatkaliikenteen tukipalveluna yrityksille.
- Norjassa viranomaisten yhteishanke SMART, Oslon alueella suunnattu työnantajien liikenneneuvontapalvelu.
- Suomessa yksittäisiä pieniä kampanjoita. Muutama aiheesta tehty julkaisu ja asia esillä monessa strategisessa asiakirjassa.

Liikkumisen ohjaus (Mobility Management) ymmärretään usealla tavalla. Kulkumuototarjonnan monipuolisuus ja liikennettä synnyttävien kohteiden aktiivisuus eivät välttämättä ole lähtökohtia.

Uudenmaan liitto | Nylands förbund



4 porrasta liikenteen hoidossa

Liikenneongelmien ratkaisukeinojen priorisointiperiaate
(mukailtu Vägverketin periaatteesta):

1. Ensimmäiseksi käytetään keinot, joilla vaikutetaan liikkumistarpeeseen ja kulkumuotovalintaan. (ml. maankäytön suunnittelu, liikkumisen ohjaus)
2. Tämän jälkeen käytetään keinot, joilla voidaan tehostaa nykyisen väyläverkon käyttöä. (ml. liikenteen hallinta, joukkoliikennetarjonta)
3. Seuraavana keinona voivat olla rajoitetusti infrastruktuurin parantaminen. (esim. bussikaistat ja -pysäkit, terminaalit)
4. Vasta viimeisenä keinona harkitaan uusia infrastruktuuri-investointeja.

Etenkin kohta 1 (ja 2) muiden kuin liikenneviranomaisten perinteisen toimivallan vastuulla.

Porras 1 (ja 2) on liikenteen terveydenhuoltoa.

Portaat (2), 3 ja 4 sairaanhoitoa

Liikkumisen ohjaus: Liikennesairauksien hoidosta ennaltaehkäisevään työhön

Liikennejärjestelmän sairauksista ollaan yleensä samaa mieltä.

(ympäristöongelmat, ruuhkat, liikenneonnettomuudet jne., jne., jne...)

Sairaanhoidon tavoitteistakin ollaan melko yksimielisiä (ekologisesti kestävä, sosiaalisesta ja alueellisesti oikeudenmukainen, elinkeinoelämän kilpailukykyä tukeva jne. jne....)

Hoidosta ja lääkkeistä on sen sijaan koulukuntaeroja.

Sairaus: ruuhka

hoito 1. Lisää infraa

hoito 2. Väki bussiin

Sairaus: kasvihuonekaasupäästöt

hoito 1. kehitetään polttoainetekniikkaa

hoito 2. väki kimppekyytiin



Lobotomia vai terapia? Infraa vai liikkumisen ohjausta?

Puhutaan, että liikennejärjestelmässä on ongelmia. Oikeasti ongelma on ihmisten liikkumistottumuksissa. Liikenneviranomaisen suunnittelee liikennejärjestelmää, mutta kuka neuvoo järjestelmän käyttöön?

Missä on liikennejärjestelmän manuaali esim. uusille kaupunkilaisille?

Mobility Management:

”Soft measures to influence travel before it starts”.

(Christer Ljungberg)

(vrt. myös Johanna Taskinen: YSS 2005:3, Infrastruktuurin tarjonnasta kysynnän hallintaan)



Keitä pitäisi osallistaa liikenteen terveydenhuoltoon?

Liikkumista synnyttävät kohteet, kuten :

- työpaikat (henkilöstöpäällikkö, kiinteistöpäällikkö)
- vapaa-ajan kohteet (suurtapahtumien järjestäjät)
- kaupat ja kauppakeskukset (rakennuttajat, isännöitsijät)
- koulut (johto, kiinteistötoimi, vanhemmat)

Social Marketing on haaste. Missä opetetaan liikennejärjestelmän markkinointia? Kuka maksaa TV-mainokset?

- Määrittele ja osoita ongelma.
- Arvioi intressi ja keksi kolahtava lähestymistapa.
- Määrittele konkreettiset keinot ja osoita hyödyt.
- Myy näitä keinoja, älä alkuperäistä ongelmaa.

