PYÖRÄLIITTO
CYKELFÖRBUNDET FINNISH CYCLISTS' FEDERATION

VNS 7/2017 vp

Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030

Kirjallinen asiantuntijalausunto

PYÖRÄILYLLE JA KÄVELYLLE ON OSOITETTAVA RAHOITUSTA

Liikenneviraston henkilöliikennetutkimuksen (2010-11) mukaan alle 1 km:n matkoista 23 % tehdään autolla, 1-3 kilometrin matkoista 53 % ja 3-5 km:n matkoista jo 65 %. Meillä tehdään siis valtava määrä matkoja, jotka voitaisiin yleensä kävellä tai pyöräillä.
Liikkumistavat muuttuvat kun ympäristö ohjaa muutokseen. Toistaiseksi valtio on ohjannut hyvin vahvasti käyttämään yksityisautoa mm. rakentamalla huippuluokan infraa autoille, myöntämällä lähes 1,3 miljardia euroa vuodessa matkakuluvähennyksiä yksityisautoilijoille ja kunnat kaavoittamalla autoa arjessa vaativia yhdyskuntia. Näin isoja toimenpiteitä vastaan ei voida pelkillä liikkumisenohjauksen toimilla mitenkään vastata.
Valtioneuvoston selonteossa keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta ei esitetä pyöräilyn ja kävelyn rahoitusta kuin liikkumisen ohjaukseen sekä MAL-hankkeisiin, joissa raha menee usein suurempiin projekteihin kuin kävelyyn tai pyöräilyyn. Selonteossa esitetyillä toimenpiteillä ei saavuteta hallituksen energia- ja ilmastostrategiassa asetettuja tavoitteita kävelyn ja pyöräilyn lisäämisestä 30 %:lla vuoteen 2030 mennessä.

Esitämmekin, että:

1. **Määritetään 15 miljoonan euron rahoitus kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelmalle vuodelle 2018. Vuodesta 2019 lähtien rahoituksen pitäisi olla vähintään 40 miljoonaa vuodessa.**
2. **Tuetaan sähköpyörien hankintaan 2 miljoonalla eurolla.**
3. **Muutetaan työmatkakulujen verovähennys SYKEn ja VM:n esityksen mukaisesti kilometripohjaiseksi**

KÄVELYSSÄ JA PYÖRÄILYSSÄ POTENTIAALI 660 MILJOONAN TERVEYSSÄÄSTÖIHIN

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee parhaillaan pyöräilyn ja kävelyn toimenpideohjelmaa. Tieliikenteen rahoitusta pohtiva parlamentaarinen työryhmä esitti elokuussa väliraportissaan, että toimenpideohjelmalle on turvattava riittävä rahoitus. Vuoden 2018 budjetissa ei ole näin toimittu.
Osittain tämä on ymmärrettävää sen vuoksi, että toimenpideohjelma on vielä valmistelussa. Ohjelma on kuitenkin valmistumassa vuodenvaihteessa ja jos sille ei ole riittävä rahoitusta vuodelle 2018 jäävät toimenpiteet tekemättä. Aikaa ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi ei ole enää hukattavaksi yhtään. Sen vuoksi valtion toimenpiteet kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi on aloitettava heti. Kunnat ovat jo hyvässä vauhdissa, nyt olisi valtion vuoro näyttää, että se tukee kuntia ilmastoystävällisen, terveyttä edistävän ja turvallisen liikenneympäristö tekemistä.
Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen olisi äärimmäisen kannattavaa. Pyöräliitto teetti WSP Finlandilla laskelman, jossa selvitettiin kävelyn ja pyöräilyn terveyssäästöpotentiaalia jos hallituksen asettama 30 prosentin kasvu kävelyn ja pyöräilyn määrässä saavutettaisiin. WSP Finland käytti laskelman tekoon Maailman terveysäätiö WHO:n HEAT-työkalua, jolla säästöt voidaan luotettavasti laskea.
Tulos on häkellyttävä: Vuosien 2011-2030 välillä saavutettaisiin keskimäärin 660 miljoonan euron säästöt ja vältettäisiin 358 ennenaikaista kuolemaa vuodessa.

+358 44 279 5588 | matti.koistinen@pyoraliitto.fi | www.pyoraliitto.fi

Jotta nämä säästöt olisi mahdollista saavuttaa pitää vuodelle 2018 varata vähintään 10 miljoonaa euroa toimenpideohjelman toteutukselle. Jatkossa rahoitusta tarvittaneen vähintään 40 miljoonaa euroa vuodessa, jotta tavoitteet saavutettaisiin. Tämä on edelleen murto-osa liikenteen kokonaiskuluista, vaikka joka kolmas matka Suomessa tehdään kävellen tai pyöräillen.

SÄHKÖPYÖRIEN HANKINTATUKI SAISI AUTOILIJAT PYÖRÄN SELKÄÄN

Kansainvälisten esimerkkien pohjalta tiedetään, että erityisesti sähköpyörät houkuttelevat autoilijat pyörän selkään. Sähköavusteinen pyörä on päästötön, energiatehokas, turvallinen, kuntoa kohottava ja nopea ajoneuvo. Erityisesti sähköavusteinen tavarapyörä on erinomainen arjen helpottaja kakkos- tai ykkösauton sijaan.

Sähköavusteisten tavarapyörien yleistymisen yksi iso este on hinta. 3000-5000 euroa polkupyörästä tuntuu paljolta. Moni ei kuitenkaan hahmota, että sähköavusteinen tavarapyörä korvaa nimenomaan auton eikä perinteistä polkupyörää.

Myös kokemusten vähyys rajoittaa pyörien yleistymistä: kun ei ole tuttavaa, jolta kysellä kokemuksia sähköavusteista pyörästä, on hankintapäätöksen teko hankalaa. Monesta kaupungista puuttuu vieläkin sähköavusteisia tavarapyöriä myyvä yritys ja näin ison hankinnan tekeminen verkkokaupasta on haastavaa. Hankintatuki houkuttelisi pyöräkauppiaita hankkimaan erityisesti arkeen sopivia sähköpyöriä.

Kansanterveys- ja liikenneturvallisuustekijöiden vuoksi ehdotamme tuen rajaamista sähköavusteisiin polkupyöriin. Myös sähköavusteisten pyörien markkinan kasvattamisen näkökulmasta tuen rajaaminen niihin olisi perusteltua.

Pyöräliitto ehdottaa, että ostotuki olisi 1000 €, mutta kuitenkin enintään 50 % pyörän ostohinnasta. Sähköavusteisten pyörien hinnat vaihtelevat 1000-7000 euron välillä.

Ehdotamme, että tukea saa käyttää ainoastaan sähköavusteisiin polkupyöriin ja niihin kytkettäviin peräkärryihin, jotka ostetaan sähköpyörän kanssa. Peräkärryjen myötä tavalliset sähköavusteiset pyörät ja sähköavusteiset tavarapyörät olisivat tasavertaisessa asemassa. Osalle kuluttajista tavarapyörä on oikea valinta, mutta monelle peräkärry yhdistettynä sähköavusteiseen pyörään toimii erinomaisesti arjen kulkuvälineenä ja auton korvaajana.

Hankitatuelle tulisi varata vuodelle 2018 kaksi miljoonaa euroa. Tällä saataisiin liikkeelle 1200-2000 uutta sähköpyörää. Hankitatuen vaikutuksista tulisi tehdä tutkimus, jossa selvitetään tuen saajien liikennetottumusten muutosta.

MUUTETAAN TYÖMATKAKULUJEN VEROVÄHENNYS SYKEN JA VM:N ESITYKSEN MUKAISESTI KILOMETRIPOHJAISEKSI

Kohdassa 7.2.1. Linjataan, että "Selvitetään työmatkakulujen verovähennysoikeuden päästöohjausvaikuttavuuttaja parannetaan sitä samalla informaatio-ohjauksen keinoin." Tämä on mielestämme varsin epäselvä kirjaus, jossa jää hämäräksi miten verovähennysoikeutta parannetaan informaatio-ohjauksen keinoin. Kenelle tämä ohjaus on suunnattu ja miten se voi parantaa verovähennystä?

Esitämmekin, että kirjausta selkeytettäisiin muotoon "Muutetaan työmatkakulujen verovähennys SYKEn ja VM:n esityksen mukaisesti kilometripohjaiseksi". Tämä vähentäisi auton käytön houkuttelevuutta erityisesti alle 15 km:n matkoilla ja nostaisi julkisen liikenteen ja pyöräilyn houkuttelevuutta. Vaikutus näkyisi varmasti myös ilmastopäästöissä, vaikkei tätä ole vuonna 2015 tehdyssä selvityksessä huomioitukaan.

Työmatkakulumuutos on valtion näkökulmasta tasosta riippuen kustannusneutraali tai mahdollinen paikka saada suuria säästöjä.

LISÄTIEDOT

Matti Koistinen
P. 044-2795588
matti.koistinen@pyoraliitto.fi