

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@mintc.fi

Viite: Lausuntopyyntö 17.6.2009 143/92/2009

LAUSUNTO HELSINGIN SEUDUN RUUHKAMAKSUSELVITYKSESTÄ

Yleistä selvitysprosessista ja tuloksista

Pidämme erinomaisena asiana, että ruuhkamaksuselvitysprosessi on läpiviety avoimessa vuorovaikutuksessa pääkaupunkiseudun kuntien ja muiden vaikuttajatahojen kanssa ja eri tahot ovat voineet tuoda näkökulmansa ja erityisosaamisensa esille selvityksen tekijöille. Ruuhkamaksujen vaikutuksia on arvioitu monipuolisesti eri näkökulmista ja eri kriteereillä.

Ruuhkamaksuilla on selvityksessä todettu olevan mahdollista tehokkaasti edistää yleisesti hyväksytyjen liikennepoliittisten tavoitteiden toteutumista. Mikäli ruuhkamaksut otettaisiin käyttöön Helsingin seudulla vähentäisi se ajoneuvoliikennettä sekä lisäisi joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen osuutta.

Ruuhkamaksujärjestelmän käyttöönotto vähentäisi ruuhkia ja lyhentäisi matka-aikoja, parantaisi liikenneturvallisuutta sekä vähentäisi liikenteen energiakulutusta ja päästöjä. Myös asiointi- ja työssäkäyntipysäköinti helpottuisi ja uusien pysäköintipaikkojen tarve vähenisi.

On perusteltua olettaa ruuhkamaksuja maksavien autoilijoiden ennen pitkää kokevan maksusta saatavat hyödyt haittoja suuremmiksi. Maksujärjestelmän mahdollisessa jatkokehittämisessä on tärkeitä saada myös tienkäyttäjille selväksi ettei ruuhka- tai käyttömaksuilla pyritä rajoittamaan liikennettä vaan sujuvoittamaan sitä. Kuten selvityksessä todetaan voidaan ruuhkamaksut todeta tehokkaaksi keinoksi ohjata liikkumismuodon valintaa ja matkojen ajoittumista.

Ruuhkamaksut liikenneinfran omistajien kannalta

Joukkoliikenteen osuus Helsingin seudun työssäkäyntialueella tehtävistä matkoista on vähentynyt olennaisesti. Pääkaupunkiseudun arkipäivän matkoista enää neljännes tehdään joukkoliikenteellä, kun osuus vielä 1960-luvulla oli kaksi kolmasosaa. Yksityisautoliikenteen kasvu kuluttaa liikennejärjestelmien kehittämiseen käytettävissä olevia resursseja suhteettomasti. Näin ollen kaikki ohjauskeinot ml. ruuhkamaksut, joilla kansalaisten liikkumista voidaan ohjata joukkoliikenteeseen ovat periaatteessa tervetulleita.

LAUSUNTO
29.10.2009

Ruuhkamaksujen ruuhkahuippuja tasaava vaikutus on huomattavan positiivinen väyläinfran talouden kannalta. Tie- ja katuverkkoon sidottu pääoma tulee tehokkaammin käytetyksi käytön jakautuessa tasaisemmin vuorokauden eri ajoille. Väyläkapasiteettia mitoittavien ruuhkahuippujen pienentyminen vähentää paineita kapasiteetin kasvattamiseen tie- ja katuinvestoinneilla.

Voidaan arvioida, että ruuhkamaksujen käyttöönotolla voidaan saada aikaan liikennejärjestelmän palvelutasoon suurempi parannus suhteessa tehtyihin panostuksiin kuin investoimalla pelkästään liikenneverkon välityskyvyn parantamiseen. On toki syytä todeta ettei ruuhka- tai käyttömaksujen käyttöönotto poista tarvetta liikenneverkon uusinvestointeihin kasvualueilla ja eikä tarvetta lisätä resursseja nykyisten järjestelmien ylläpitoon.

Käyttömaksut infran rahoituskeinona

Ruuhkamaksuja tai yleisemmin tienkäyttömaksuja voidaan arvioida myös liikenneinfran investointien ja ylläpidon rahoituksen keinona. Tästä näkökulmasta on erityisen tärkeää, että käyttömaksuilla kerättävät varat ohjautuvat liikenneinfran ja liikkumisen ohjausjärjestelmien kehittämiseen.

Perinteisen budjettirahoituksen rinnalla on infran erilaisia rahoitusmuotoja käytetty maailmalla runsaasti. Näissä on johtavana ajatuksena yleensä, että liikenneväylien käyttömaksuina kerätyt varat korvamerkitään liikenneinfran kehittämiseen. Tähän pitäisi Suomessakin pyrkiä riippumatta siitä mikä ruuhka- tai käyttömaksujen kattavuus on ja minkälainen rahastusteknologia valitaan.

Käyttömaksujen ohjaaminen liikennejärjestelmien kehittämiseen ja palvelutason ylläpitämiseen on myös omiaan nostamaan käyttömaksujen hyväksyttävyyttä loppukäyttäjien keskuudessa.

Ruuhkamaksujen vaikutus maankäyttöön ja elinkeinoihin

Selvityksessä todetaan perustellusti, että ruuhkamaksut todennäköisesti tiivistäisivät Helsingin metropolialueen yhdyskuntarakennetta erityisesti joukkoliikennekäytävien varteen. Ruuhkamaksut myös siirtäisivät työmatkaliikennettä ja mahdollisesti myös asiointiliikennettä pois ruuhka-ajoista ja osittain myös joukkoliikenteeseen ja kevyeen liikenteeseen. Nämä ovat positiivisia ilmiöitä pyrittäessä kohti energiatehokasta kaupunkirakennetta ja ilmastonmuutoksen hidastamista.

Ruuhkamaksujärjestelmän jatkokehittämisessä olisi tärkeätä hakea ratkaisuja, jotka eivät synnytä keinotekoisia rajalinjoja maksuvyöhykkeiden välille ja ohjaa tarpeettomasti palvelujen ja työpaikkojen sijoittumista maksulinjojen eri puolille. Tästä näkökulmasta lienee kilometripohjaiseen laskutukseen ja satelliittipaikannukseen perustuva vyöhykemalli vähiten muurivaikutuksia synnyttävä.

LAUSUNTO
29.10.2009

Selvityksessä todetaan aiheellisesti että kaupunkialueella toimivien yritysten tuottavuuteen ja kannattavuuteen vaikuttaa oleellisesti saavutettavuus. Ruuhkamaksut tulisivat todennäköisesti ohjaamaan myös päivittäistavara-kaupan ja erikoistavara-kaupan sijoittumista ydinkeskustasta maksualueen ulkopuolelle, johtuen keskusta-asioinnin kustannusten lisääntymisestä henkilöautolla liikkuville asiakkaille. Tämä siirtänee kauppaa ydinkeskustasta metropolialueen aluekeskuksiin ja paikalliskeskuksiin. Kehityskulkuna aluekeskukset kasvaisivat ja tulisivat palveluiden suhteen nykyistä omavaraisemmiksi suhteessa Helsingin ydinkeskustaan. Ruuhkien kannalta tällainen kehitys olisi myönteinen. Ydinkeskustan palvelurakenteen monipuolisuuden ja elinvoimaisuuden näkökulmasta kehityssuunta sisältää myös uhkia.

Ruuhkiin voidaan vaikuttaa myös monilla muilla toimenpiteillä kuin ruuhkamaksulla. Kaupan ja palveluiden saavutettavuuden näkökulmasta yksi tehokas keino jakaa liikennekuormaa olisi kaupan aukiolon täydellinen vapauttaminen myös sunnuntain osalta. Tällöin asiakkailta olisi enemmän mahdollisuuksia valita asiointiajankohta ruuhkia välttämällä. Myös pysäköintipaikkojen saavutettavuudella ja pysäköintimaksujen suuruudella on keskeinen vaikutus henkilöautoliikenteeseen ja keskuksen elinvoimaisuuteen.

Kuten raportissa todetaan, selvityksen perusteella ei ole mahdollista arvioida yksiselitteisesti ruuhkamaksuomallien vaikutusta seudun kilpailukykyyn. Ruuhkamaksujen vaikutusta tulisi mielestämme selvittää vielä nykyistä tarkemmin erityisesti kaupan ja palveluiden kilpailukykyyn näkökulmasta, koska näille toimialoille asiakaan saavutettavuus on keskeinen kilpailukykytekijä.

Viimeisin teknologia käyttöön, kattavuus pk-seutua laajemmaksi

Näyttää selvältä, että satelliittipaikannukseen ja kilometriperusteiseen maksamiseen perustuvat rahastus- ja seurantateknologiat kehittyvät voimakkaasti lähivuosina erilaisten käyttömaksujärjestelmien kysynnän lisääntyessä maailmalla. Näin ollen on ilmeistä että ohitusporteilla tapahtuvaan rahastukseen ja valvontaan perustuvat järjestelmät ovat jäämässä vanhanaikaisiksi ja kustannustehokkuudeltaan kilpailukyvyttömiä.

Suomessa sovellettavan käyttömaksujärjestelmän jatkoselvitysten ja suunnittelun tulisi kattaa koko maa, ei pelkästään Helsingin seutua. Kannattanee tutkia palvelisiko liikenteen ohjaustarpeita parhaiten koko maan kattava järjestelmä, jossa maksut on voimakkaasti porrastettu maantieteellisen sijainnin, ajoneuvotyypin ja liikkumisajankohdan mukaan.

Mahdollisen koko maan kattavan järjestelmän tavoitteena voisi olla kansalaisten liikkumisen ohjaamisen lisäksi ajoneuvoliikenteeltä kerättävien maksujen siirtäminen ajoneuvojen omistamisesta niiden käyttöön.

Ruuhka- ja käyttömaksuja kannattanee selvittää myös energiatehokkaiden ajoneuvojen ja liikkumistapojen (sähkö- ja hybridautot, kimpakyydit...) suosimisen näkökulmasta.

LAUSUNTO
29.10.2009

Helsingissä 29.10.2009

Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry

Helena Kinnunen
toimitusjohtaja

Pekka Vaara
toimialapäällikkö - infra

Asunto-, toimitila- ja rakennuttajaliitto RAKLI ry kokoaa yhteen valtio-, kunta- ja yksityissektorin kiinteistöjen ja infrastruktuurin omistaja-, rakennuttaja-, käyttäjä-, sijoittaja- ja palveluntuottajaorganisaatiot. RAKLI toimii kiinteistö- ja rakentamisan alan vaikuttajana, kehittäjänä, ammattilaisten verkottajana sekä tiedon tuottajana. RAKLI:n missio on kilpailukykyä ja hyvinvointia asuin- ja toimintaympäristöstä.