

## **Lausuntolyhennelmä ruuhkamaksuselvityksestä annetuista lausunnoista**

### **AKE**

AKE:n näkemyksen mukaan liikenteenhinnoittelu tulee ratkaista yhtenä kokonaisuutena eikä rakentaa jokaiselle maksulle omaa prosessia eikä maksujärjestelmää. Kantanaan AKE haluaa korostaa, että älykkäästi toteutettu keskitetty liikenteen hinnoittelu- ja ohjausmalli tulee määritellä ja rakentaa huolella, asiakaslähtöisesti ja tehokkaasti, jotta järjestelmän kehitys- ja ylläpitokustannukset voidaan pitää kohtuullisina ja järjestelmän mukautuvuus sekä kilpailukyky voidaan pitää hyvänä mahdollisimman pitkään. Vyöhykemalli soveltuisi edellä esitettyyn keskitettyyn järjestelmään, jolloin se olisi osa valtakunnallista liikenteen hinnoittelu- ja ohjausjärjestelmää.

### **Auto- ja Kuljetusalan**

#### **Työntekijäliitto AKT ry**

AKT:n käsityksen mukaan tavoitteena tulee olla toimenpiteet, joilla parannetaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, lisätään joukkoliikenteen käyttämistä, vähennetään yksityisautoilun yhteiskunnallisia haittoja ja vähennetään liikenteen ympäristökuormitusta. Ruuhkamaksujen taustalla ei saa olla halu rakentaa kunnille ja valtiolle uusia tulonlähteitä. AKT:n arvion mukaan ruuhkamaksut ovat epäoikeuden mukainen ja tehoton keino vaikuttaa merkittävästi yksityisautoilun liikennemääriin Helsingin seudulla, koska auton käyttö perustuu usein työnantajan antamaan autoetuun ja pysäköintipaikkaan. Ensin tulisi rakentaa toimiva ja kattava joukkoliikennejärjestelmä. AKT katsoo, että vasta tämän jälkeen voitaisiin tarkastella muita vaihtoehtoja kuten liikenteen maksullisuutta.

### **Autoalan keskusliitto ry**

#### **Autotuojat ry**

Helsingin seudun ruuhkamaksuselvitys tulisi asettaa laajempaan kehykseen, johon kuuluu tieliikenteen verotuksen tavoitteiden täsmentäminen ja käytännössä mahdollisten maksujärjestelmätekniikoiden osoittaminen. Mahdollisen ruuhkamaksusovellutuksen on oltava kokonaisselvityksen tuloksen kanssa yhteensopiva. Helsingin seudun mahdollista ruuhkamaksua on pidettävä ennakkotapauksena, jonka käytön voidaan ennakoida laajentuvan muille alueille. Tällöin voi maksuluonteiden perustelu tulla entistä vaikeam-

maksi, koska varojen käyttö Helsingin seudun tilanteen perusteella määritettyihin kohteisiin ei muualla ehkä ole taroituksenmukaista. Ruuhkamaksua ei pitkällä tähtäyksellä ja laajassa yhteydessä tule tarkastella uutena maksuna, vaan nykyisten tieliikenteen verojen korvaajana. Tämä taas edellyttää suunnitelmaa siitä, miten verojen korvattavuus järjestetään. Edellytyksenä ruuhkamaksuille on siis, että laaditaan yleissuunnitelma tavoitteellisesta ajettuun matkaan perustuvasta tieliikenteen verotuksesta. Ruuhkamaksua ei tulisi periä tavaraliikenteeltä.

### **Autoliitto**

Autoliiton tulkinnan mukaan ruuhkamaksu on vero jota ei voi korvamerkitä. Uusien verojen käyttöönotto siten, että verotaso kasvaa nykyisestä, ei ole perusteltua tai hyväksyttävää. Autoliitto ei näe pääkaupunkiseudun ruuhkia merkittävänä ongelmana. Kehä- ja Linjamallit ovat vanhanai-kaista tekniikkaa ja niiden ohjausvaikutus on varsin rajallinen. Vyöhykemalli perustuu niin uuteen tekniikkaan, ettei sitä ole vielä missään olemassa. Autoliitto katsoo, että Helsingin seudun ruuhkat ovat hallittavissa ilman ruuhkamaksuja. Alueen liikennejärjestelmää voidaan kehittää paremmalla suunnittelulla, investoimalla tie- ja rataverkkoon sekä parantamalla joukkoliikennettä.

### **Elinkeinoelämän keskusliitto**

EK on tyytyväinen siihen, että myös yrityksiin ja logistiikkaan kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu. Auki jääviä kysymyksiä: tavoitteet, miten teknologiat kehittyvät, miten suuret järjestelmäkustannukset ovat hyväksyttäviä, vero vai maksu, mikä taho maksutuotot saa, mihin niitä voidaan käyttää, sekä maksutuottojen suuruus. Selvityksessä ei ole pohdittu yhdelle alueelle kohdistettavan lisämaksun tai –veron ongelmaa alueiden tai yritysten välisen kilpailutilanteen kannalta. Jatkossa tulisi päästä eteenpäin näiden linjakysymysten kanssa, ennen kuin tehdään lisää alueellisia tai erillisiä selvityksiä tai otetaan käyttöön mitään lisämaksuja. EK:n yksiselitteinen kanta on, että yritysten kustannuksia ja logistisia kustannuksia ei saa nostaa liikenteen veroilla ja maksuilla. Pääkaupunkiseudun ruuhkamaksut olisivat yrityksille lisävero. Yritykset eivät koe ruuhkia ongelmaksi ja maksut toisivat yrityksille enemmän kustannuksia kuin hyötyjä. Tavaraliikenne ja yrityslogistiikka on jätettävä maksujen ulkopuolelle. Ruuhkia vähennetään tehokkaammin parantamalla liikenneväyliä ja joukkoliikennettä.

## **Espoon kaupunki**

Ruuhkamaksun tavoitteet liikennepäästöjen ja ruuhkien vähentämisen suhteen sekä joukkoliikenteen palvelujen parantamisen suhteen ovat hyviä. Selvityksestä puuttuu kuitenkin riittävä kokonaisnäkemys ruuhkamaksun seurannaisvaikutuksista mm. elinkeinoelämälle ja elinkustannuksiin sekä vaikutusten sosiaalisesta oikeuden mukaisuudesta ja kohtuullisuudesta. Ennen mahdollista ruuhkamaksun käyttöönottoa on tehtävä mittavia joukkoliikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä. Ruuhkamaksun mahdollinen käyttöönotto ei saa pienentää valtion budjetista pääkaupunkiseudun liikenneväylähankkeisiin osoitettavia kehittämismäärärahoja. Ruuhkamaksujen tuotto edellyttää ohjattavaksi Helsingin seudun liikkumis- ja liikenneolojen ja niiden edellyttämien joukkoliikennepalveluiden kehittämiseen. Jatkokehittelyn pohjaksi otettava Vyöhykemalli, ei vanhanaikaisiin maksuportteihin perustuvaan tekniikkaan. Kytkeä valtakunnalliseen kilometripohjaiseen maksujärjestelmään tulee selvittää. Vähäpäästöisten autojen ja kimpakyydin käyttöä tulee kannustaa ruuhkamaksun hinnoittelussa, ja maksun suuruus tulisi sitoa päästöihin. Espoo esittää, että ruuhkamaksun käyttöönoton selvittämistä jatketaan edellä mainitut näkökulmat huomioiden.

## **Greenpeace**

Selvitys on erittäin tervetullut ja ajankohtainen. Ilmasto- ja ympäristöpoliittisten vaatimusten tiukentuessa on selvitettävä mahdolliset ohjauskeinot, joilla ajoneuvoliikenteen liikennesuoritteiden ja sitä kautta päästöjen kasvuun voidaan merkittävästi vaikuttaa. Helsingin seudun ruuhkamaksu on yksi selkeästi varteenotettava ohjauskeino. Greenpeace pitää tärkeänä sitä, että ruuhkamaksua on tuettava joukkoliikenteen tarjonnan voimakkaalla lisäämisellä. Greenpeace tukee selvityksen viemistä viipymättä jatkovalmisteluun.

## **Helsingin kaupunki**

Helsingin kaupunki pitää selvitystä hyvänä pohjana jatkokehittelylle. Helsingin kaupunki kannattaa asian monipuolista jatkoselvittelyä. Helsinki suhtautuu myönteisesti ruuhkamaksujen käyttöönottoon ja esittää, että liikenne- ja viestintäministeriö aloittaa ruuhkamaksujärjestelmän mahdollistavan lainsäädännön valmistelun. Lisäselvityksiä kaivataan elinkeinoelämälle aiheutuvista vaikutuksista, teknisistä ratkaisuksista, muurivaikutuksesta, sekä maksun suuruuden vaikutuksista seudun asukkaiden asenteisiin ja ajokäyttäytymiseen. Myös liikenne-ennusteiden luotettavuutta toivotaan parannettavan. Ruuhkamaksutulot tulee käyttää kokonaisuudessaan Helsingin seudun liikennejärjestelmä investointien, ylläpidon ja hoidon kustannuksiin.

Ruuhkamaksujen tuoton ei tule vähentää nykytasosta pääkaupunkiseudun liikenteeseen kohdennettuja muita tukia. Ruuhkamaksujärjestelmä vaatii lisäpanostusta joukkoliikenteeseen valtion ja pääkaupunkiseudun kuntien taholta. Ruuhkamaksu tulee säätää veron sijaan maksunluonteisena.

### **Helsingin seudun kauppakamari**

Ruuhkamaksulla olisi toteutuessaan merkittäviä vaikutuksia seudun asukkaisiin ja yrityksiin. Kauppakamarin mukaan kyse ei ole vain liikennesuunnittelusta vaan koko seudun kaupunkirakenteen kehittämisestä. Mikäli ruuhkamaksun selvitystyötä jatketaan, on ruuhkamaksua ja siihen liittyviä periaatteita käsiteltävä laajempänä yhdyskuntarakenteeseen vaikuttavana kokonaisuutena eikä vain suppeana liikennepoliittisena työkaluna. Joukkoliikenteen suosioita voidaan Helsingin seudulla lisätä ilman ruuhkamaksuakin palvelutasoa parantamalla. Ruuhkamaksu olisi uhka Helsingin keskusta-alueen elinkeinoelämälle ja elinvoimaisuudelle. Ruuhkamaksu olisi eräänlainen pääsymaksu keskusta-alueelle henkilöautolla tuleville ja ohjaisi asiakkaita ostoksille ruuhkamaksualueen ulkopuolelle. Vaarana olisi keskusta-alueen palvelutarjonnan yksipuolistumien ja näivettyminen. Ruuhkamaksujen kulut siirtyisivät tuotteiden ja palvelujen hintoihin. Ruuhkamaksu olisi käytännössä alueellinen vero, jonka korvamerkitseminen ei ole mahdollista. Helsingin seudulla ei ole mitään syytä kiirehtiä ruuhkamaksuasiassa ennen kuin valtakunnallinen strategia liikenteen kehittämisestä on selvillä. Valtion budjettirahojituksen rinnalle ja tilalle tarvitaan uudenlaisia rahoituslähteitä, kuten yksityisrahoitusta. Tämän uuden rahoitusmuodon käyttöönottamiseksi tulisi perustaa liikennerahasto. Rahaston maksupohja turvattaisiin korvaamalla liikenteen verotuotot osittain valtakunnallisella käyttömaksulla. Kauppakamari katsoo, ettei ole syytä jatkaa ruuhkamaksujen selvitystyötä. Sen sijaan pitäisi ryhtyä selvittämään kansallisen liikennerahaston perustamista sekä valtakunnallisen ajoneuvon käyttömaksun käyttöön ottamista siten, ettei liikenteen kokonaisverorasitus nouse.

### **Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry**

Helsyn mukaan on tärkeää kehittää ja ottaa käyttöön keinoja, joilla saadaan henkilöautoliikennöintiä vähenemään, joka puolestaan vähentää päästöjä ja matka-aikoja. Ruuhkamaksumallin ja tekniikan tulee olla jo käytössä olevaa tekniikkaa ja sellaista jota voidaan soveltaa käyttöön jo muutaman vuoden kuluessa. Mallia voidaan tämän jälkeen

kehittää uudella tekniikalla. Tulot on ohjattava joukkoliikenteeseen ja kevyeen liikenteeseen. Ruuhkamaksun rinnalle on kehitettävä yhteistyössä valtionhallinnon kanssa myös muita poliittisia keinoja ohjaamaan ihmisten liikkumiskäyttäytymistä.

**Helsingin  
Polkupyöräilijät ry**

Helsingin Pyöräilijät kannattavat jonkinlaisen ruuhkamaksujärjestelmän käyttöönottoa, mutta toteaa, ettei järjestelmä riitä yksinään ratkaisemaan pyöräilyyn liittyviä ongelmia eikä välttämättä lisää pyöräilyn määrää. Ruuhkamaksu toimii liikennepoliittisena työkaluna. Ruuhkamaksujärjestelmän suunnittelussa ja toteutuksessa on sekä parannettava pyöräilyn edellytyksiä että varauduttava pyöräilyn suosion kasvuun.

**Hyvinkään kaupunki**

Hyvinkään kaupunki katsoo, että Kehä- ja Linjamallit ovat vanhanaikaisia ja jäykkiä eikä niitä tulisi käyttää mahdollisissa jatkoselvityksissä. Vyöhykemalli soveltuu jatkoselvityksen pohjaksi. Ruuhkamaksun käyttöönoton jatkoselvityksissä tulisi käsitellä, ovatko lisäkustannukset Helsingin seudun asukkaille ja yrityksille tasapuolisia ja oikeutettuja ottaen huomioon liikkumistarpeen ja mm. joukkoliikenteen nykyisen palvelutason.

**ITS Finland**

Selvityksessä olisi tullut ottaa huomioon myös laajemmat älykkään liikenteen palvelut ja innovaatiot. Ruuhkamaksuasiaa tulisi jatkossa katsoa laajempaan monipalvelukokonaisuuksena. Pääkaupunkiseudun lisäksi tulisi heti jo tässä vaiheessa huomioida sovellusten valtakunnallisuus.

**Itä-Uudenmaan liitto**

Liikenne- ja viestintäministeriön on Itä-Uudenmaan liiton mukaan tarkoituksenmukaista jatkaa ruuhkamaksujen käyttöönottamisen selvittämistä. Itä-Uudenmaan kannalta pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien ruuhkautuneisuuden vähentämisellä on laaja merkitys joukkoliikenteen toimivuuteen. Ruuhkamaksujen toteuttaminen edellyttää panostusta yksityisautoilulle vaihtoehtoisten kulkumuotojen kehittämiseen ja lisäpanostusta tulee kohdistaa seudulliseen liikkumiseen.

**Järvenpään kaupunki  
(KUUMA-kunta)**

Katso KUUMA-kuntien lausunto. Ilman viimeistä lausetta.

- Kauniaisten kaupunki** Selvitys sisältää runsaasti monipuolista tietoa ja arvioita ruuhkamaksujen toimivuudesta liikennepoliittisena työkaluna ja antaa hyvän lähtökohdan keskustelulle. Vaikutuksia ruuhkamaksualueen ulkopuolella tulisi kuitenkin selvittää paremmin, sekä sitä mihin väestöryhmään maksut erityisesti kohdentuisivat. Samoin tulisi selvittää uusimman tietotekniikan kustannustehokasta hyödyntämistä.
- Keravan kaupunki (KUUMA-kunta)** Keravan kaupunki pitää selvitystä asiantuntevana. Ruuhkamaksulla on varottava aikaansaamasta tilannetta, jossa seudun osat joutuvat erilaiseen asemaan. Järjestelmässä varauduttava mahdollisimman laajaan alueeseen, vaikkei uloimpia alueita ensivaiheessa määriteltäisikään maksuvyöhykkeiksi. Jatkossa ruuhkamaksumalleja ja niiden vaikutuksia sekä kustannuksia on tarpeen selvittää edelleen pohjautuen kohtuuhintaisiin, valmiisiin ja käyttövarmoin tekniikoihin. Tulot olisi käytettävä koko metropolialueen joukkoliikenteen, liityntäpysäköinnin ja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Ruuhkamaksujen tuotto ei saa millään tavoin vähentää metropolialueelle suuntautuvia liikenne- ja joukkoliikenneinvestointeja. Keravan kaupunki ehdottaa, että ruuhkamaksujen valmistelussa kannattaisi edetä nykyistä tarkemmalle tasolle.
- Kirkkonummen kunta** Kirkkonummen kunta vastustaa ruuhkamaksujen käyttöönottoa, koska sen seurauksena mahdollisten ruuhkamaksurajojen yhteyteen muodostuu keinotekoista maankäyttöä, maksu ei ole tasapuolinen alueen väestölle, järjestelmän ylläpito maksaa sekä joukkoliikenteellä ei tavoiteta riittävällä palvelutasolla Kirkkonummelta pääkaupunkiseudulle matkaavia työmatkalaisia. Liikenteenhinnoittelun selvittämistä pidetään kuitenkin hyvänä. Ruuhkamaksuista tarvitaan lisää tietoa. Kirkkonummen kunta näkee, että ruuhkamaksu saattaa olla tehokas liikennepoliittinen keino. Kirkkonummen kunta edellyttää, että ruuhkamaksujärjestelmä on tasapuolinen ja joukkoliikenteen tulee toimia hyvin. Vaikutusta maankäyttöön on tutkittava perusteellisemmin. Ruuhkamaksut vaativat toimiakseen myös muita toimenpiteitä ja ruuhkamaksujen tulisi olla osa suurempaa toimenpidekokonaisuutta. Ratkaistava on mitkä ovat tavoitteet, mihin tulot käytettäisiin ja olisiko ruuhkamaksu vero vai maksu. On ehdottoman tärkeää, että ruuhkamaksuilla kerätyt varat käytetään kokonaisuudessaan seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.

## **Kuntaliitto**

Selvitys hyvin ja objektiivisesti tehty ja se antaa hyvät perustiedot ruuhkamaksujen vaikuttavuudesta ja tietoja voidaan käyttää sellaisenaan hyväksi jatkokeskusteluissa. Jos Helsingin seudun kunnat haluavat ohjata liikennejärjestelmän toimivuutta ja sujuvuutta, ruuhkamaksut ovat tulevaisuudessa yksi niistä keinoista joilla liikennejärjestelmää voidaan kehittää. Jatkosuunnittelussa on tärkeitä mieltä, mitä vaikutuksia tavoitellaan. Toteutettava malli tulee määrittellä tavoitelähtöisesti. Maksun välittömällä vaikutusalueella olevien kuntien tulee voida osallistua tavoitteiden ja vaikutusten valmisteluun ja järjestelmän suunnitteluun. Maksun valtakunnalliset vaikutukset on arvioitava. Tuotot on ohjattava maksualueen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Kunnilla tulee olla keskeinen painoarvo ruuhkamaksujärjestelmän käyttöönotosta päätettäessä.

## **KUUMA –kunnat**

Selvitys on laadittu perusteellisesti ja asiantuntevasti. Ruuhkamaksua tulisi tarkastella yhdessä joukkoliikenteen lisätarjonnan kanssa ja jatkossa on tarpeen selvittää joukkoliikenteen lisääntyvän käytön edellyttämät toimenpiteet (esim. liityntäpysäköinti) kustannuksineen. Jatkoselvityksissä on tarpeen analysoida tarkemmin maksujärjestelmän vaikutuksia maankäyttöön erityisesti Kehä III pohjoispuolella. Ruuhkamaksutulot eivät saa olla osa verotusta ja ne tulisi kohdentaa alueellisesti niihin liikenneinvestointeihin ja käyttömenoihin, jotka hyödyntävät ruuhkamaksujen maksajia. YTV:n uusia liikenne-ennustemalleja tulisi käyttää tarkentamaan tuloksia, ja vaikutuksia tulisi tarkastella erityisesti kuntatasolla. KUUMA-kuntien kannalta Linjamallin jatkokehittäminen vaikuttaa ensisijaiselta vaihtoehdolta. KUUMA-kunnat pitävät mahdollisena ruuhkamaksujärjestelmän jatkoselvittämistä. *KUUMA-kunnat eivät pidä ruuhkamaksuja hyvänä keinona Helsingin seudun liikenneongelmien ratkaisuun, vaan ensisijaisesti on kehitettävä alueen joukkoliikennettä.*

## **Liikenneturva**

Selvitys ruuhkamaksujärjestelmän luomisesta Helsingin seudulle on monipuolinen ja antaa hyvän pohjan yhteiskunnalliselle keskustelulle aiheesta. Liikenneturvallisuuden kannalta olisi hyvä, jos Helsingin seudun asukkaista entistä suurempi osa vaihtaisi auton joukkoliikenteeseen. Liikenneturva katsoo selvityksen osoittavan, että ruuhkamaksusta saatava hyöty on merkittävä, joten asian selvittämistä kannattaa jatkaa.

## **Linja-autoliitto**

Linja-autoliitto pitää selvitystä perusteellisena. Linja-autoliikenne kärsii jo nyt merkittävästi kasvaneen henkilö-

autoliikenteen aiheuttamista ruuhkista ja aikaviiveistä, jotka heikentävät joukkoliikenteen kilpailukykyä. Liikennemäärän kasvun hillitsemiseksi tulee ruuhkamaksun käyttöönotto pitää keinovalikoimassa. Linja-autoliitto pitää tärkeänä, että ruuhkamaksuista saatavia tuloja osoitettetaan joukkoliikenteen kehittämiseen. Linja-autoliitto esittää mm. joukkoliikennekaistojen ja – etuisuuksien toteutusta, pysäkkien, liityntäpysäköinnin, yhteensopivien lipputuotteiden kehittämistä.

**Logistiikkayritysten  
Liitto**

Logistiikkayritysten Liitto pitää hyvänä, että asiaa on selvitetty. Mahdollisessa ruuhkamaksujärjestelmässä henkilöautoliikenne ja raskas liikenne on erotettava toisistaan, niin että raskas liikenne ei joudu maksamaan maksuja, koska raskaalla liikenteellä ei ole vaihtoehtoja liikkumistapaa. Hyötyliikenteen ruuhkamaksut kasvattaisivat logistisia kustannuksia. Logistiikkayritysten Liitto pelkää, että ruuhkamaksu voi siirtää yritys-elämän keskustasta kehätien varteen. Ruuhkamaksu aiheuttaa kansalaisten välillä eriarvoisuutta. Suomessa ei ole sellaisia ruuhkia, että niitä varten kannattaisi rakentaa ruuhkamaksujen keräysjärjestelmää, varsinkaan hyötyliikennettä varten.

**Mäntsälän kunta  
(KUUMA-kunta)**

Katso KUUMA-kuntien lausunto. Ilman viimeistä lausetta. Lisäksi Mäntsälän kunnanhallitus suhtautuu kriittisesti ruuhkamaksun käyttöön.

**Nurmijärven kunta  
(KUUMA-kunta)**

Katso KUUMA-kuntien lausunto. Ilman viimeistä lausetta. Lisäksi Nurmijärven kunnanhallitus suhtautuu kriittisesti ruuhkamaksun käyttöön.

**Oikeusministeriö**

Ei lausuttavaa tässä vaiheessa.

**Opetusministeriö**

Ei huomautettavaa.

**Paikallisliikenneliitto ry**

Selvitys on valmisteltu hyvässä yhteistyössä eri osapuolien kanssa. Selvitys on vasta esiselvityksen luontoinen ja seuraava valmisteleva vaihe tulisi aloittaa. Tavoitteet tulisi selkeyttää ja ruuhkamaksutulojen käytön peruseriaaiteista tulisi sopia. Ruuhkamaksu tulee määritellä erityislaililla paikalliseksi pääkaupunkiseudun talousaluetta koskevaksi



kunnalliseksi maksuksi, ei valtion veroksi. Tulot tulisi käyttää joukkoliikenteen parantamiseen. Paikallisliikenne­liiton mielestä ruuhkamaksutulot eivät myöskään saisi vai­kuttaa alueellisesti vähentävästi valtion liikenneinvestoin­teihin varattaviin määrärahoihin. On selvitetävä ja harkit­tava mahdollisuutta alentaa tai poistaa kokonaan ruuhka­maksu seudun sisäiseltä tavaraliikenteeltä ruuhka-aikojen ulkopuolella. Päätöksentekoa saattaisi helpottaa, jos toteu­tus voitaisiin vaiheistaa siten, että ensimmäisessä vaihees­sa järjestelmä toteutettaisiin edullisemman ja yksinkertai­semman mallin mukaan, joka myöhemmin muutettaisiin tarvittaessa Vyöhykemalliin pohjautuvaksi.

**Pornaisten kunta  
(KUUMA-kunta)**

Katso KUUMA-kuntien lausunto.

**Ratahallintokeskus**

Selvitys on ajankohtainen. RHK:n mielestä ruuhkamaksu on oikean suuntainen toimenpide Helsingin seudun liikenteen hallinnoinnissa. Vyöhykemalli ohjaisi liikennettä parhaiten liikenneverkon toimivuuden perusteella. RHK painottaa, että ruuhkamaksu ei ole yksinomainen keino ruuhkien välttämiseksi eikä sitä pidä ottaa käyttöön, ennen kuin on varmistettu sen edellyttämä toimiva seudun joukkoliikennejärjestelmä. Tämä edellyttää toimivaa joukkoliikennejärjestelmää, varsinkin raideliikenteen tarjonnan ja tarjontaedellytysten parantamista, sekä liityntäliikenneolosuhteiden parantamista. Ruuhkamaksutuotot voitaisiin ohjata joukkoliikenteeseen. Selvityksiä kannattaa jatkaa ja syventää siten, että saadaan käsitys niistä joukkoliikenteen kehittämistarpeista, mitä ruuhkamaksun käyttöönotto edellyttää.

**Asunto-, toimitila  
ja rakennuttajaliitto  
RAKLI ry**

RAKLI pitää erinomaisena sitä, että ruuhkamaksuprosessi tehty avoimessa vuorovaikutuksessa seudun kuntien ja muiden tahojen kanssa. Vaikutuksia on selvityksessä arvioitu monipuolisesti. Kaikki ohjauskeinot ml. ruuhkamaksut, joilla kansalaisten liikkumista voidaan ohjata joukkoliikenteeseen, ovat periaatteessa tervetulleita. Tie- ja katuverkkoon sidottu pääoma tulee tehokkaammin käytetyksi käytön jakautuessa tasaisemmin vuorokauden eri ajoille. Tienkäyttömaksut ovat hyvä liikenneinfran investointien ja ylläpidon rahoituksen keino. Tästä näkökulmasta on erityisen tärkeää, että käyttömaksuilla kerättävät varat ohjautuvat liikenneinfran ja liikkumisen ohjausjärjestelmien kehittämiseen. Ruuhkamaksujärjestelmän jatkokehittämisessä

olisi tärkeää hakea ratkaisuja, jotka eivät synnytä keinotekoisia rajalinjoja maksuvyöhykkeiden välille. Vyöhykemalli paras, muut ovat vanhanaikaisia. Ruuhkamaksut tulisivat todennäköisesti ohjaamaan kauppojen sijoittumista ydinkeskustasta maksualueen ulkopuolelle. Näitä vaikutuksia kaupalle ja kilpailukyvyille tulisi vielä selvittää. Jatkoselvittelyssä tulisi ottaa huomioon valtakunnallinen ratkaisu, joka porrastettaisiin maantieteellisen sijainnin, ajoneuvotyypin ja liikkumisajankohdan mukaan.

#### **Sipoon kunta**

Katso KUUMA-kuntien lausunto. Ilman viimeistä lausetta. Lisäksi Sipoon kunta pitää tarpeellisena ruuhkamaksujärjestelmän jatkoselvittämistä osana Helsingin seudun liikennejärjestelmä suunnitelmaa.

#### **Sisäasiainministeriö**

Jos maksupisteitä ei ole tarpeeksi tiiviisti, siirtyy liikenne alempiarvoisille teille joka lisää onnettomuusriskiä ja poliisin tehtäviä. Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kasvu aiheuttaisi poliisin näihin liittyvien tehtävämäärien kasvua ja edellyttäisi valvonnan kohdentamista entistä kattavammin näihin liikennemuotoihin. Rahoitus tehokkaampaan liikennevalvontaan voitaisiin ottaa ruuhkamaksutuotoista. Panostusta myös joukkoliikenteeseen ja kevyeen liikenteeseen tarvitaan.

#### **Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL**

SKAL:in mielestä ruuhkamaksua tulee käsitellä maksuna, jonka tuotot korvamerkitään täysimääräisenä ja käytetään ruuhkia helpottavan liikenneverkon parantamiseen. Ruuhkamaksuja ei voi ottaa käyttöön avaamatta samalla koko tieliikenteeseen kohdistuvaa verotusta tarkasteluun. Tavari liikenteelle kohdistetuilla ruuhkamaksuilla ei ole ohjausvaikutusta ja maksu lisäisi vain kustannuksia. Tämän takia mahdollisissa lisäselvityksissä tulee tavari liikenne rajata ruuhkamaksujen ulkopuolelle. Rahankeruu mielessä ruuhkamaksut ovat kallis ja tehoton keino. Valtakunnalliseen järjestelmään siirryttäessä ei alueellista järjestelmää ole järkevää rakentaa. SKAL ei näe selvityksessä esitettyjä ruuhkamaksu malleja tehokkaina keinoina ruuhkautumisen estämiseen.

#### **Suomen luonnonsuojeluliitto**

Luonnonsuojeluliitto kannattaa ruuhkamaksujen käyttöönottoa niin nopeasti kuin mahdollista. Ruuhkamaksujen tulee olla tarpeeksi korkeat toteuttaakseen liikenteen päästöjen vähentämisen tavoitteita. Luonnonsuojeluliitto pitää tärkeänä, että tavari liikenne sekä yritykset sisällytetään ruuhkamaksujen piiriin. Näin kannustetaan kehittämään

autottomia ja muuten ekotehokkaita palveluja. Ruuhkamaksut tulisi ottaa ensitilassa käyttöön pääkaupunkiseudulla, mutta viimeistään vuonna 2010 yksinkertaisella ja nopealla tekniikalla. Vyöhykemallia ei pidä ottaa käyttöön, koska se on liian uusi ja sen riskit ovat suuret. Ruuhkamaksun on oltava ensisijaisesti väline päästövähennyksien aikaansaamiseksi. Luonnonsuojeluliitto suosittaa, että tuotot on ohjattava pyöräilyn edistämiseen, joukkoliikenteeseen, yhdyskuntasuunnittelun autottomuuden kehittämiseen, meluvälleihin sekä hengityselinsairaiden hoitoon ja kuntoutukseen. Luonnonsuojeluliitto suosittaa käyttöönottoa, sillä arvioidut positiiviset vaikutukset joukkoliikenteen käytön lisääntymiselle ja sujuvuudelle ovat merkittävät. Luonnonsuojeluliitto korostaa, että ruuhkamaksut tarvitsevat rinnalleen myös paljon muita liikennettä vähentäviä keinoja.

#### **Suomen sähköliherkät ry**

Sähköherkät on huomioitava kasvavana erityisryhmänä. Autoon asennettavat langatonta viestintäteknologiaa käyttävät laitteet aiheuttavat sähkömagneettista säteilyä josta seuraa sähköherkille terveysongelmia ja turvallisuusriskejä. Sähköliherkät ry esittää, että ruuhkamaksujärjestelmän teknisessä toteutuksessa valitaan vaihtoehto joka ei vaadi langatonta teknologiaa käyttäviä lähettäjiä autoissa tai että maksut kerätään sähköherkiltä siten, että he eivät joudu ottamaan langatonta teknologiaa autoonsa.

#### **Suomen Taksiliitto**

Taksiliikenteen työtä pääkaupunkiseudulla hankaloittaa ajoittain keskustan ruuhkaisuus. Taksiliitto haluaa kuitenkin korostaa, että ruuhkat ovat kuitenkin ajallisesti ja paikallisesti varsin rajattuja. Taksiliitto ei kannata tässä vaiheessa varauksetta ruuhkamaksujen käyttöönottoa. Tehokkaampi liikennesuunnittelu, pullonkaulaväylien järjestely, pysäköintimaksupolitiikka, liityntäpysäköinti ja joukkoliikennekaistojen valvonta ovat parempia ja riittäviä keinoja. Liikennöinnin liiallinen hankaloittaminen saattaa johtaa siihen, että yritykset eivät viihdy keskustassa. Taksiliikenne on luettava osaksi joukkoliikennettä ja jätettävä ruuhkamaksun ulkopuolelle. On myös varmistettava, että kerätävät varat käytetään selkeästi ja yksinomaan pääkaupunkiseudun liikennöintiolosuhteiden ja joukkoliikenteen parantamiseen, eikä ruuhkamaksusta saa muodostua veroluonteista, fiskaalista ratkaisua.

**Työ- ja  
elinkeinoministeriö**

TEM pitää selvitystä hyvänä pohjana asian jatkovalmistelulle. Vaikutuksia ja vaihtoehtoja on selvitetty kattavasti. Ruuhkamaksuilla saatava sujuva liikenne hyödyttää elinkeinoelämän kilpailukykyä, seudun vetovoimaa ja edistää kestävästä kaupunkikehitystä, sekä vähentää päästöjä. Jatkovalmistelussa olisi syytä tutkia malleja joissa ruuhka-aikojen välillä ei perittäisi ruuhkamaksuja. Esitetyistä ruuhkamaksumalleista parhaimpana ja tehokkaimpana TEM pitää Vyöhykemallia.

**Tiehallinnon  
keskushallinto/  
Uudenmaan tiepiiri**

Selvitys antaa riittävän hyvän yleiskuvan ruuhkamaksujen vaikutuksista. Tiehallinnon mukaan ruuhkaongelman hoitaminen yksin autoväyläkapasiteettiä lisäämällä on sekä valtiolle että kunnille liian kallista. Tiehallinnon näkemyksen mukaan selvityksessä ei tule esiin esteitä ruuhkamaksujen valmistelussa etenemiselle, valmistelua kannattaa jatkaa. On tärkeää, että käyttöönotolle asetetaan selkeät ja hyväksyttävät vaikuttavuustavoitteet ja suunnitellaan liikennejärjestelmätasoinen toimenpidekokonaisuus näiden perusteella. Mahdollinen ruuhkamaksujen käyttöönotto ei poista tieverkon investointitarvetta Helsingin seudulla. Investointien paine ja luonne muuttuvat. Maksujen hyväksynnän kannalta on tärkeää, että ruuhkamaksutulot palautetaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Joukkoliikenteen toimivuutta ja kattavuutta sekä kävelyn ja pyöräilyn sujuvuutta ja turvallisuutta on parannettava.

**Tietosuojavaltuutetun  
toimisto**

Ei tarvetta laajaan lausumiseen, sillä selvityksen liiteosaan sisältyy aineistoa henkilötietojen käsittelystä.

**Tuusulan kunta  
(KUUMA-kunta)**

Katso KUUMA-kuntien lausunto. Ilman viimeistä lausetta. Lisäksi Tuusula katsoo, että Helsingin seudun ruuhkamaksujärjestelmää ja sen vaikutuksia on vielä tarpeen selvittää.

**Uudenmaan liitto**

Uudenmaan liitto arvio, että työ toimii pohjana mahdolliselle jatkoselvittämiselle. Selvityksessä ei ole tarkasteltu riittävän laajasti ruuhkamaksulle vaihtoehtoisia keinoja parantaa liikenteen sujuvuutta. Ennen mahdollista ruuhkamaksujen käyttöönottoa täytyy ottaa käyttöön suuri määrä uusia joukkoliikennepalveluja ja liityntäpysäköintipaikkoja sekä parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. Jatkotar-

kastelua ei voida erottaa kokonaisuudesta, vaan siinä on käsiteltävä kokonaistaloudellisia vaikutuksia myös elinkeinoelämän ja työvoiman kannalta. Uudenmaan liitto painottaa, että ruuhkamaksu ei saa olla Helsingin seudulle kohdistuva erillinen vero, vaan sen tulee olla maksu. Maksun saajana tulee olla kunnat, jotka päättävät sen käytöstä itse. Uudenmaan liitto toivoo selvitystyön jatkamista yhdessä eri toimijoiden kanssa.

### **Uudenmaan ympäristökeskus**

Uudenmaan ympäristökeskus pitää selvitystä hyvänä pohjana jatkovalmistelulle. Selvityksen tulokset osoittavat, että ruuhkamaksut edistävät valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Jatkovalmistelussa on huomiota kiinnitettävä joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn ratkaisujen toteuttamiseen ennen ruuhkamaksujen käyttöönottoa. Jatkovalmistelussa on huolehdittava, että ruuhkamaksujen käyttöönotto ei johda maankäytön epäedulliseen kehitykseen maksukehän sisä- tai ulkopuolella.

### **Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri ry**

Puoltaa ruuhkamaksujen käyttöönottoa välittömästi. Tulot käytettävä vähäpäästöisen joukkoliikenteen, pyöräilyn sekä jalankulun edistämiseen. Järjestelmä tulee saada toimintaa mahdollisimman pian.

### **Valtiovarainministeriö**

VM pitää selvitystä hyvänä lähtökohtana ruuhkamaksujen sekä laajemminkin tienkäyttöön perustuvien käyttäjämaksujen valmistelulle. Mahdollisen jatkovalmistelun tulisi painottaa uuden paikannusteknologian käyttöönottoon perustuviin vaihtoehtoihin. Uutta paikannusteknologiaa on tarpeen suunnitella siten, että se on käyttöön otettavissa valtakunnallisesti. Alueellisia ruuhkamaksujärjestelmiä tulisi tarkastella osana valtakunnallista liikenteenohjaus- ja maksujärjestelmää. Vasta kun lainsäädännölliset ja institutionaaliset kysymykset on ainakin päälinoiltaan ratkaistu, voidaan perustellusti ottaa kantaa mahdollisiin jatkotoimiin. Näiden vielä avoinna olevien kysymysten ratkaiseminen joka tapauksessa määrittää sekä miten varoja liikenteeltä kerätään ja sen miten niitä käytetään. Kysymystä on tarkasteltava valtakunnallisena ja yhteydessä verotuksen yleiseen kehittämiseen. VM katsoo, että tässä vaiheessa ei ole mahdollista ottaa kantaa siihen, tulisiko valmistelussa edetä ainakaan siinä mielessä, että tämän selvityksen perusteella sitouduttaisiin ruuhkamaksujen käyttöön ottoon. Sen sijaan ilmeisiä jatkoselvittelyn kohteita on esitettävissä

sä. Näitä ovat ruuhkamaksujen oikeudellisen luonteen ja institutionaalisten kysymysten lisäksi ainakin ruuhkamaksujen ja valtakunnallisten veroratkaisujen yhteyksien selvittäminen sekä rajoitetumpänä hankkeena ruuhkamaksujen vaikutuslaskelmien päivittäminen.

### **Vantaan kaupunki**

Selvitys käsittelee laaja-alaista ja liikennepoliittisesti herkkää aihetta monipuolisesti, tiiviisti ja oleellisiin näkökulmiin ja vaikutuksiin keskittyen. Vantaan kaupungin näkökulmasta ruuhkamaksun käyttöönotto synnyttäisi Helsingin seudulle erityismaksun, jota muualla maassa ei olisi. Ruuhkamaksu saattaisi aiheuttaa haittaa lentoasemalle autolla saapuville. Ruuhkamaksumallien mahdolliset muuri-vaikutukset asettavat vantaalaiset eriarvoiseen asemaan. Vantaan kaupunki ei pidä maksuportteihin perustuvia ruuhkamaksujen keräämistäpoja hyväksyttävänä. Matkape-rusteista Vyöhykemallia olisi kuitenkin mahdollista soveltaa ja laajentaa koko maata koskevaksi, siten että ajoneu-voliikenteen verotusta muutetaan käyttöön perustuvaksi. Mikäli seudulla kuitenkin edetään vastoin Vantaan kau-pungin kantaa, ruuhkamaksujen käyttöönotosta nykyisin jo valmiina olevan tekniikan avulla, tulisi valita malli, missä maksuja kerätään enemmän ruuhkaisilla väylillä lähellä seudun keskustaa kuin Vantaan alueella (Helsingin kanta-kaupunkiin johtavat päätiet ja poikittaisreitit). Ruuhka-maksuja ei tule kerätä hiljaisen liikenteen aikana tehtäviltä työhön suuntautuvilta matkoilta, joille ei ole olemassa vaihtoehtoja, käyttökelpoista joukkoliikenneyhteyttä. Ruuhka-aikojen joukkoliikenteen palvelujen tarjontaa ja taloudellista panostusta olisi lisättävä. Ruuhkamaksun pi-täisi olla maksu, jota käytetään seudun liikenneolojen ke-hittämiseen. Vantaan kaupunki vastustaa irrallisen erityis-veron kantamista.

### **Vihdin kunta**

Vihdin kunnan kanta on, että ruuhkia tulisi tarkastella kah-desta eri näkökulmasta: kehyskuntien ja pääkaupunkiseu-dun. Joukkoliikennettä ja liityntäpysäköintiä tulisi kehittää kehyskunnissa, muuten samanarvoisuus kärsii. Järjestel-män olisi oltava tasavertainen. Vihti vastustaa ruuhkamak-suja tilanteessa jossa ratayhteyttä pääkaupunkiseudulle ei vielä ole. Vihdin kunta ei kannata ruuhkamaksujen selvi-tystyön jatkamista. Resurssit pitäisi Vihdin kunnan mu-kaan keskittää joukkoliikenteen kehittämiseen. Jos selvi-tystyötä päätetään jatkaa, ensisijaisena vaihtoehtona pide-tään Vyöhykemallia. Vihti suhtautuu kielteisesti ruuhka-maksun käyttöön ja edellyttää, että joukkoliikennettä ja Länsirataa kehitetään voimakkaasti.

## **VR**

VR:n mielestä joukkoliikenteen ja yksityisautoilun välisen kilpailuaseman muuttamiseksi voi ruuhkamaksu olla hyvä keino. Nykyinen ratakapasiteetti ei mahdollista vuorotarjonnan lisäämistä ruuhka-aikoina. Pisara-radon rakentaminen, ratakapasiteetin lisääminen, sekä kalustomäärän kasvattaminen on välttämätöntä. Ruuhkamaksutulot tulisi ohjata kasvaviin raideinvestointeihin ja tukeen.

## **Ympäristöministeriö**

Ympäristöministeriö katsoo, että selvitys on hyvä keskustelun avaus. Liikenteen määrän vähentäminen on tarpeen ilmastotavoitteiden, sekä paremman ympäristön laadun ja elämänlaadun saavuttamisen kannalta. Mahdolliset ruuhkamaksut tulisi olla osa kokonaisvaltaista toimenpidepakettia Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Joukkoliikenteen palvelutasoa ja kevyen liikenteen edellytyksiä on välttämätöntä parantaa. Tarkemmin on selvitettävä yhdyskuntarakeenteellisia, sosiaalisia ja elinkeinoelämään liittyviä vaikutuksia. Selvitys osoittaa YM:n mielestä selkeästi, että Helsingin seudun ruuhkamaksujen käyttöönottoon liittyviä selvityksiä on syytä jatkaa. Seudun kuntien tulisi olla tiiviisti työssä mukana. Suoriteperusteisen hinnoittelun selvittelyssä ei ole kuitenkaan syytä rajautua pelkkään Helsingin seutuun, vaan asiaa tulee selvittää koko maan tasolla.

## **YTV**

Selvityksessä tehdyt vaikutusarvioinnit ovat hyviä ja ansiokkaita. Ruuhkamaksujen vaikutusta Helsingin seudun ja sen elinkeinoelämän pitkän tähtäyksen kilpailukykyyn tulee tarkastella syvemmin. Myös maankäyttövaikutuksia tulisi arvioida maankäytön ja liikenteen vuorovaikutusmallilla. YTV:n uusia liikenne-ennustemalleja voidaan käyttää jatkoselvityksissä alkuvuodesta 2010. Jatkossa on tarkennettava myös ruuhkamaksujen tavoitteet. Maksujen käytöstä tulee tehdä selkeä esitys, ennen kuin lopullisia kannanottoja ruuhkamaksujen hyödyllisyydestä voidaan tehdä. Ruuhkamaksu on YTV:n näkemyksen mukaan nimienomaan maksu ja sen tuotto tulee käyttää alueen liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen. Ruuhkamaksun käyttöönotto ei saa vähentää valtion ruuhkamaksualueelle osoittamia määrärahoja liikennejärjestelmän ylläpitoon tai kehittämiseen. Jos ruuhkamaksut seudulla otetaan käyttöön, YTV pitää parhaana Vyöhykemallin pohjalta kehitettävää järjestelmää. Ruuhkamaksujen tulee olla osa valtakunnallista ratkaisua ja ruuhkamaksuilla kerättyjen rahojen käytöstä tulee tehdä pitkäaikainen sopimus seudun kuntien ja valtion kanssa osana HLJ:n perusteella laadittavaa aiesopimusta ja toimenpideohjelmaa. Jatkotyössä Helsingin

seudun kunnat tulee ottaa mukaan valmisteluun eikä maksupäätöksiä tule tehdä vastoin kuntien tahtoa.

### **Öljy- ja kaasualan keskusliitto**

Keskusliitto pitää ruuhkamaksua verona, joita ei voi korvamerkitä. Koska ruuhkamaksu on vero, sitä ei tulisi tarkastella irrallaan tieliikenteen verotuksen kokonaisuudesta. Ennen ruuhkamaksun käyttöönottoa tulisi laatia kokonaissuunnitelma paikantamiseen perustuvasta tulevaisuuden liikenneverotuksesta Suomessa. Keskusliitto ei pidä millään tavalla perusteltuna periä ruuhkamaksuja tavarankuljetuksilta. Keskusliitto ei katso mahdolliseksi edetä pääkaupunkiseudun ruuhkamaksun osalta kohti toteutusta lausunnolla olevan selvityksen pohjalta, vaan se esittää laadittavaksi kokonaissuunnitelman paikantamiseen perustuvan liikenteen verotuksen käyttöönoton mahdollisuuksista ja aikatauluista Suomessa.