

Liikenteen hinnoittelu osana päästövähennystoimia ja kestävän liikkumisjärjestelmän luomista

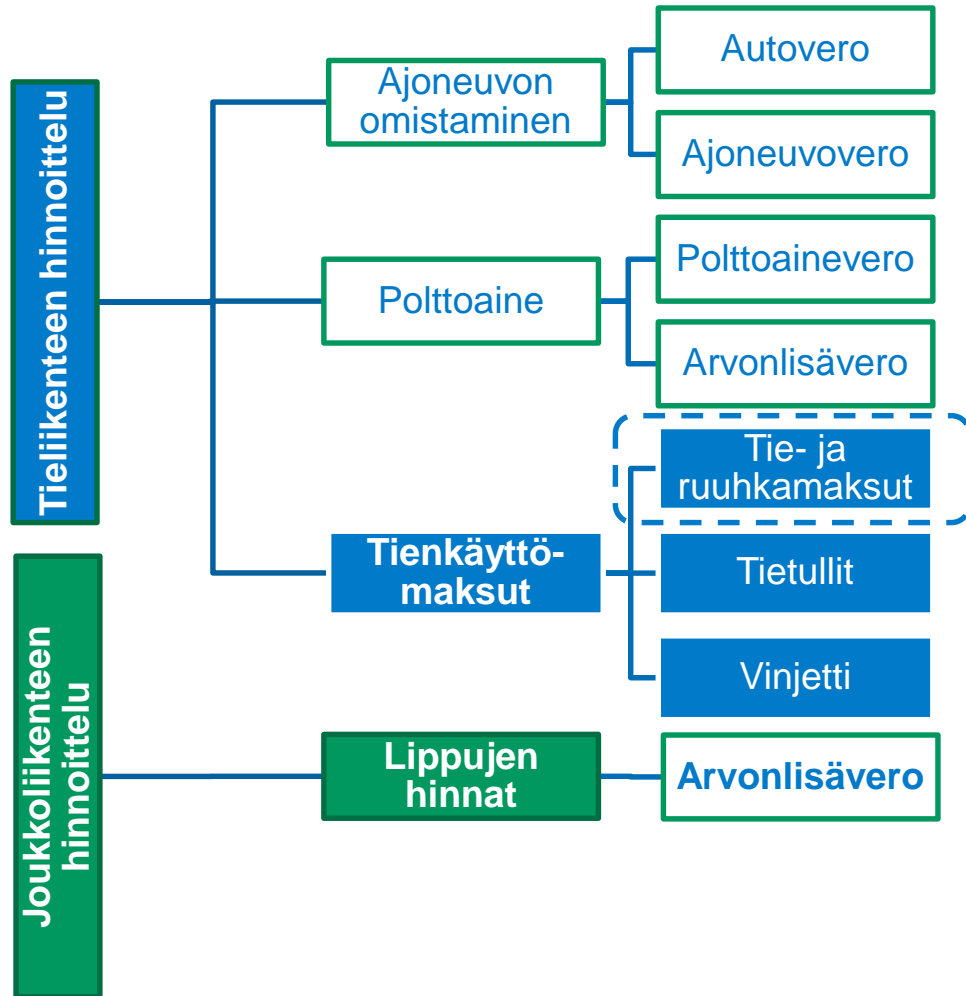
Paikallisliikennepäivät 26.9.2019
Osaston johtaja Sini Puntanen, HSL

Esityksen sisältö



- Yleistä liikenteen hinnoittelusta ja tiemaksuista
- Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019
 - Päästövähennystoimet
 - Tiemaksujen vaikutukset
- Jatkoaskeleita

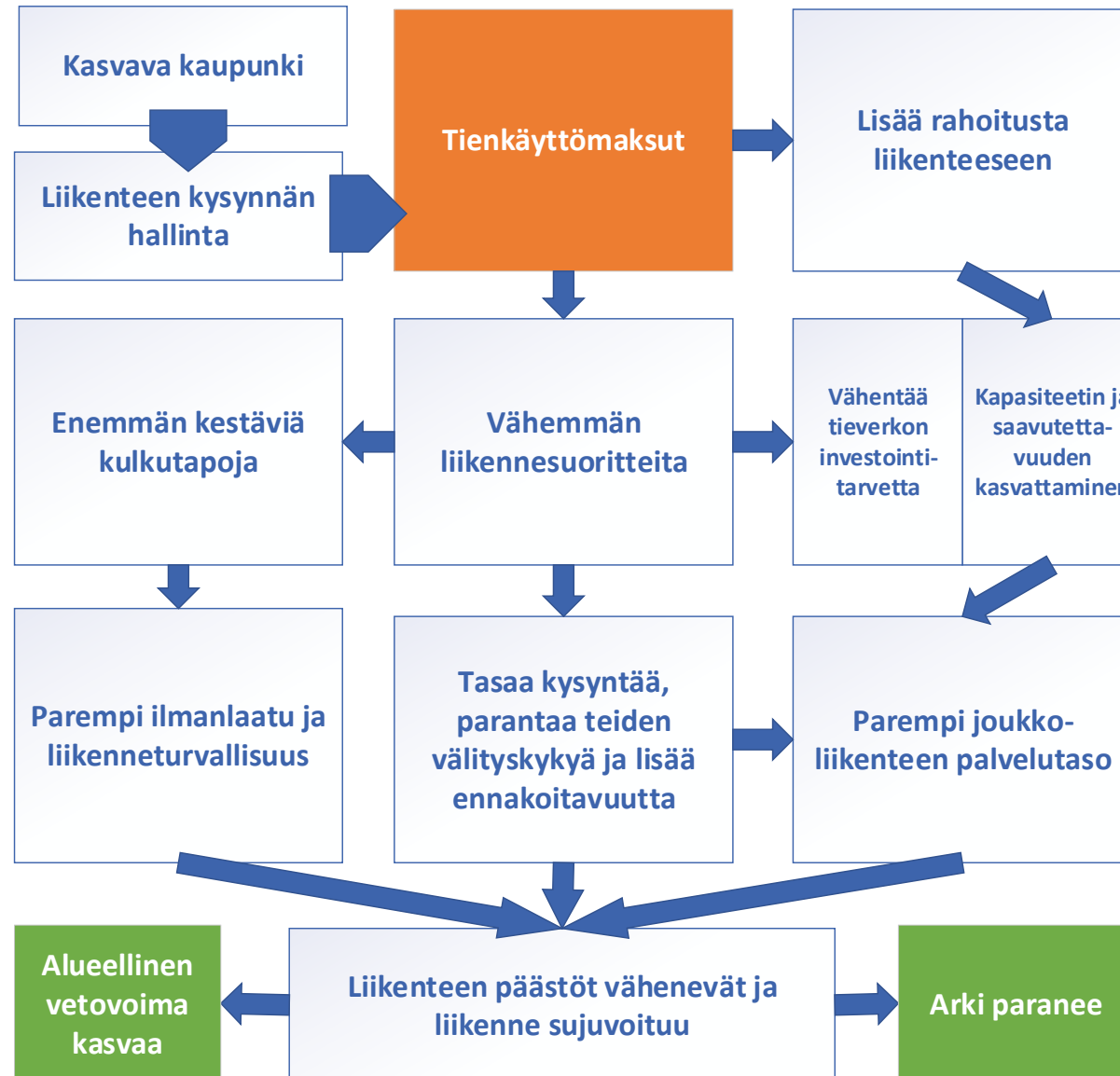
Tienkäyttömaksut osana liikenteen hinnoittelua



→ Tienkäyttömaksuilla voidaan yhtä aikaa:

- ohjata ja tehostaa liikennejärjestelmän käyttöä,
- vähentää liikenteen ulkoisia haittoja sekä
- rahoittaa liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä

Tienkäyttömaksujen vaikutuksia yleisesti



Kansainvälisiä esimerkkejä

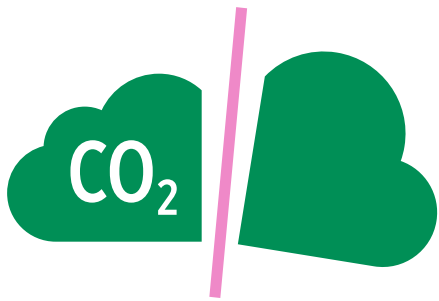
Kaupunki (käytössä)	Keräysperuste ja menetelmä	Liikenteelliset vaikutukset	Päästövaikutukset	Operointikustannukset ja nettotuotot	Hyväksyttävyyys: Puolesta ennen ja jälkeen käyttöönoton
Tukholma 2007 → koeaika 1/2006-7/2006	Vero; sisääntulo ja ulosmeno, vaihtelee ajankohdan mukaan; * järjestelmä on täysin automaattinen rekisterikilpien tunnistamiseen perustuva.	Autoliikenne vähentyi -20 %	CO2 -3 %, NOx -8 % ja PM10 -13 % (1. vuosi)	10,3 M€/vuosi 140 M€/vuosi. (2016)	35 % (ennen koeaikaa) 67 % (varsinaisen käyttöönoton jälkeen 2008, 74 % 1. v jälkeen) • Kansanäänestys (9/2006) 47,5 % kannatti ja 52,5 % vastusti • Tukholmassa 53 % kannatti ja muut seudun kunnat 40 % äänestyksessä
Göteborg 2013 →	Vero; sisääntulo ja ulosmeno, vaihtelee ajankohdan mukaan; *	Autoliikenne vähentyi -10 %	CO2 -2,5 % (1. vuosi)	12,5 M€/vuosi 100 M€/vuosi (2015)	26 % (ennen 2012) 51 % (jälkeen 2014)
Lontoo 2003 →	Maksu; yksi maksu päivässä, eniten saastuttavilta enemmän; *	Autoliikenne vähentyi -30 %	CO2 -3 %, NOx -17 % ja PM10 -24 % (2003-2006)	96 M€/vuosi 183 M€/vuosi (2016)	39 % (ennen käyttöönottoa) 54 % (käyttöönoton jälkeen)
Milano 2012 → "ECOPASS 2008-2011"	Maksu; yksi maksu sisääntulosta päivässä, eniten saastuttavilta sisäänajo kielletty; *	Autoliikenne vähentyi -34 %	CO2 -22 %, NOx -10 % ja PM10 -19,5 % (6kk alkamisesta)	23 M€/vuosi 24 M€/vuosi (2012)	79 % kannatti kansanäänestyksessä (ECOPASS jälkeen 2012)



MAL 2019 – suunnitelma

- tavoitteita, keinoja, vaikutuksia

MAL 2019 –tavoitteet



Vähäpäästöinen

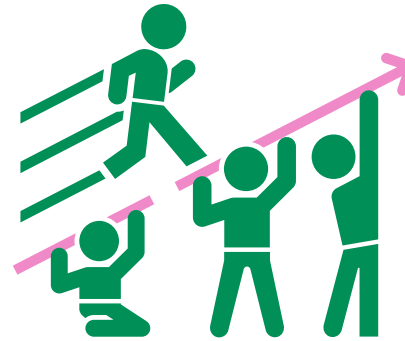
Seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti

Määrävä tavoite



Houkutteleva

Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita



Elinvoimainen

Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden



Hyvinvoiva

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen

MAL 2019 Kärkikeinot: Tavoitteet saavutetaan tehokkaalla ja konkreettisella kokonaisuudella

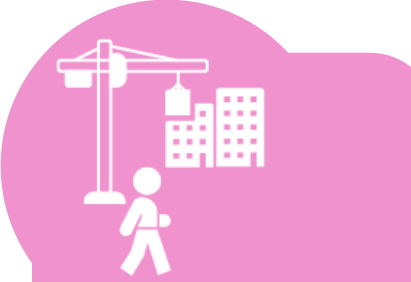


MAL
2019




Seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille

Vähintään 90 % asunnoista ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille




Uusia asuntoja rakennetaan riittävästi ja elinympäristön laadusta huolehditaan

16 500 asuntoa vuodessa



Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen vahvat panostukset, tieliikenne tavara- ja joukkoliikenne-lähtöisesti

Investoinnit :
joukkoliikenne 3,3Mrd€
pyöräliikenne 0,3Mrd€
tieliikenne 0,3Mrd€



Päästöjä vähennetään ajoneuvokantaa uudistaen sekä liikennesuoritetta pienentävin tiemaksuin

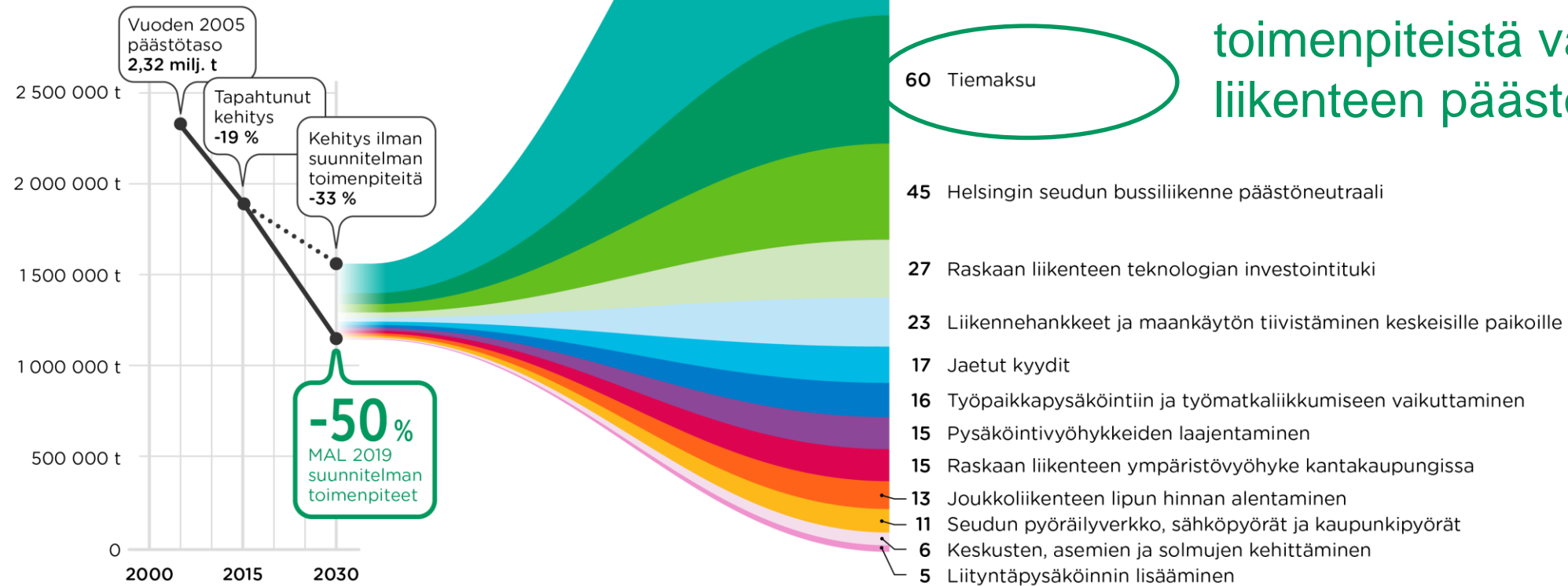
Suunnitelma vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 50 %

Toimenpiteet liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 mennessä Helsingin seudulla

Yksittäisen toimen päästövähennyspotentiaali vuonna 2030 (1000t)



Liikenteen CO₂-päästökkehitys vuoteen 2030

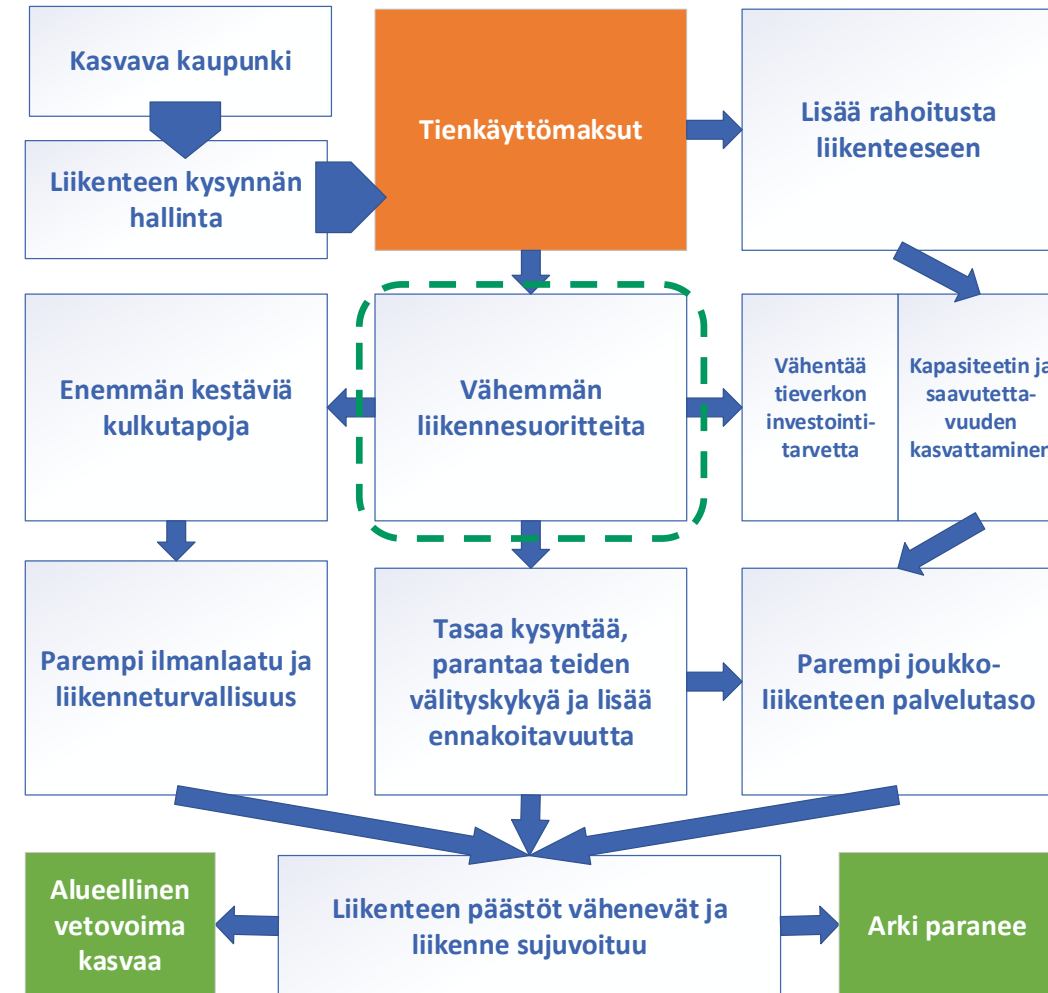


Yksi tehokkaimmista toimenpiteistä vähentää liikenteen päästöjä

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun vaikutukset pähkinänkuoressa



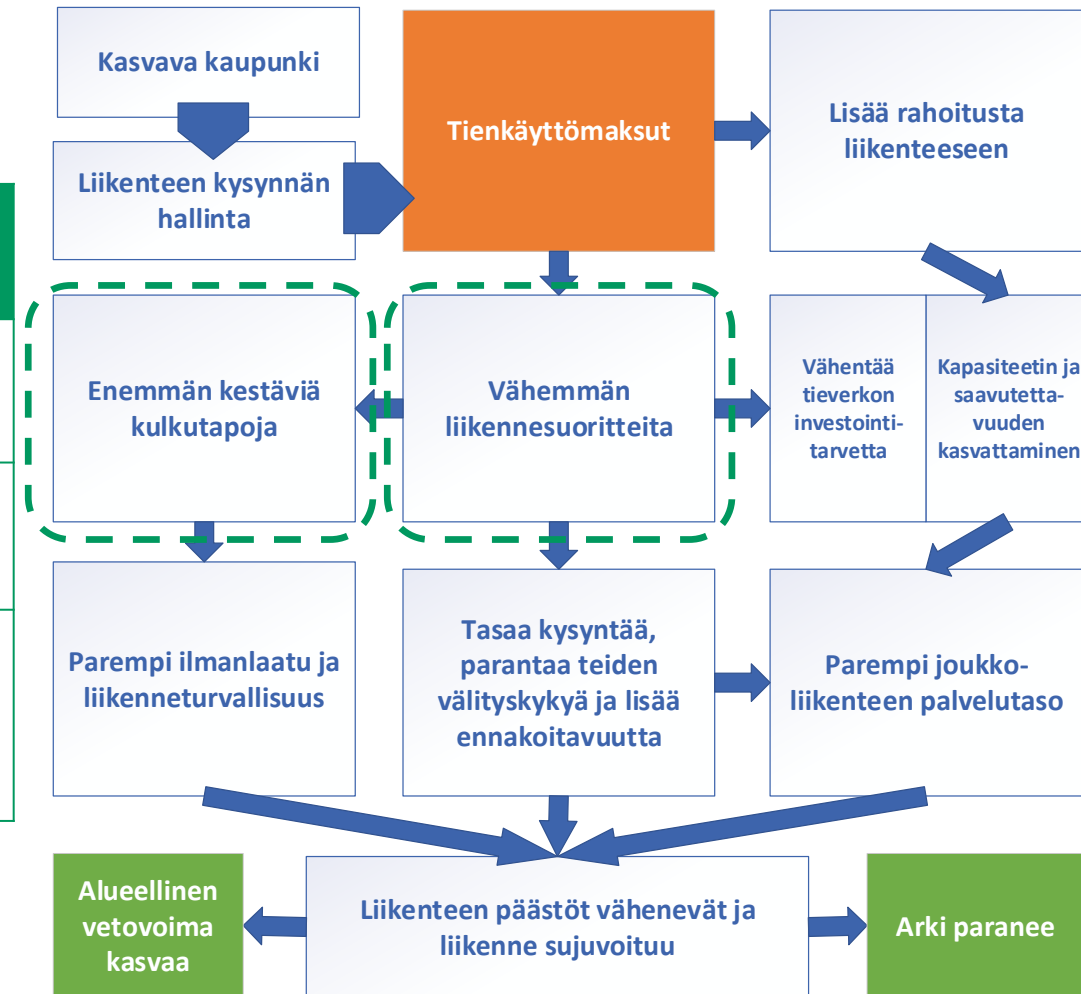
Mittari	Tiemaksujen vaikutus	MAL 2019 yhteensä
Henkilöautojen ajosuorite	- 6 % - 2 000 000 km/vrk	- 9 % - 3 000 000 km/vrk



Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun vaikutukset pähkinänkuoressa



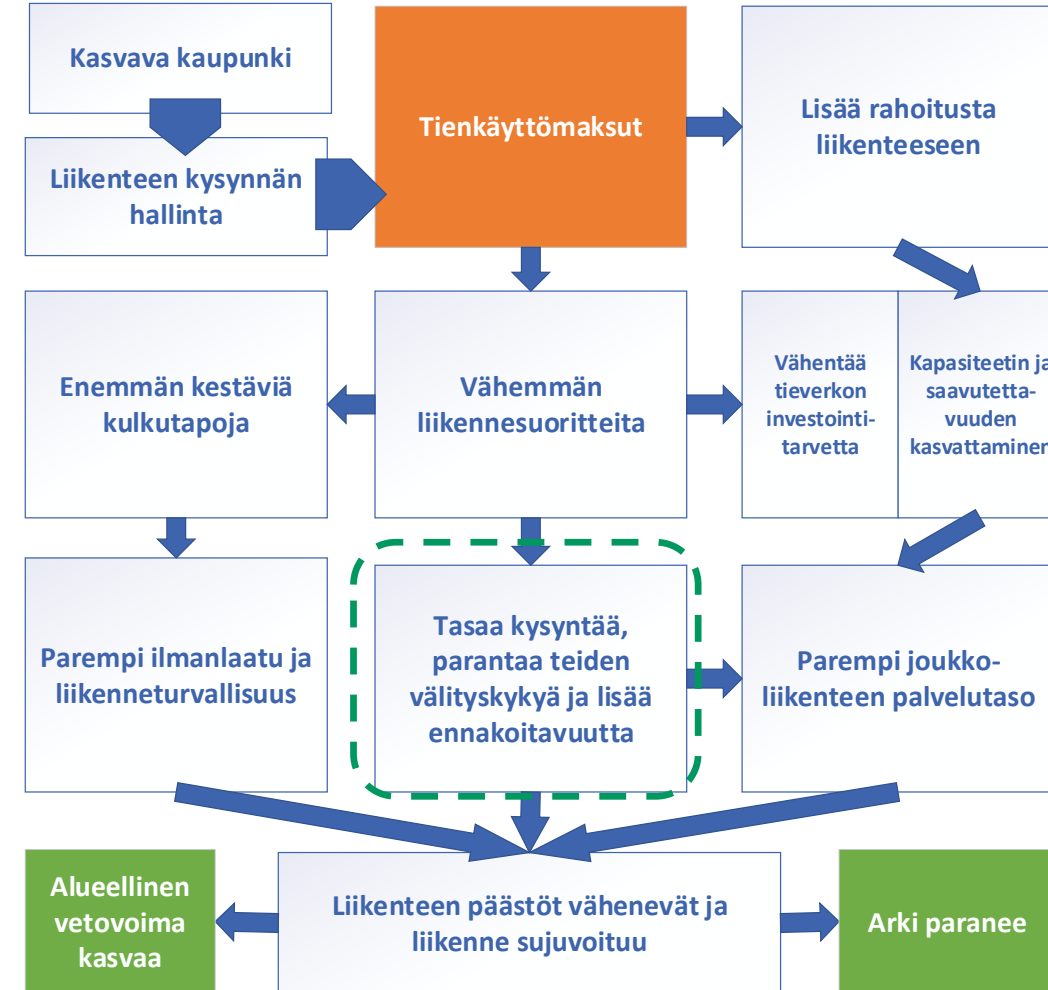
Mittari	Tiemaksujen vaikutus	MAL 2019 yhteensä
Henkilöautojen ajosuorite	- 6 % - 2 000 000 km/vrk	- 9 % - 3 000 000 km/vrk
Kestävien kulkutapojen osuus	+ 2 % -yks.	+ 6 % -yks.
Osuus väestöstä kestävästä liikkumisesta vyöhykkeillä	+ 0,6 % -yks.	+ 5 % -yks.



Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun vaikutukset pähkinäkuoressa



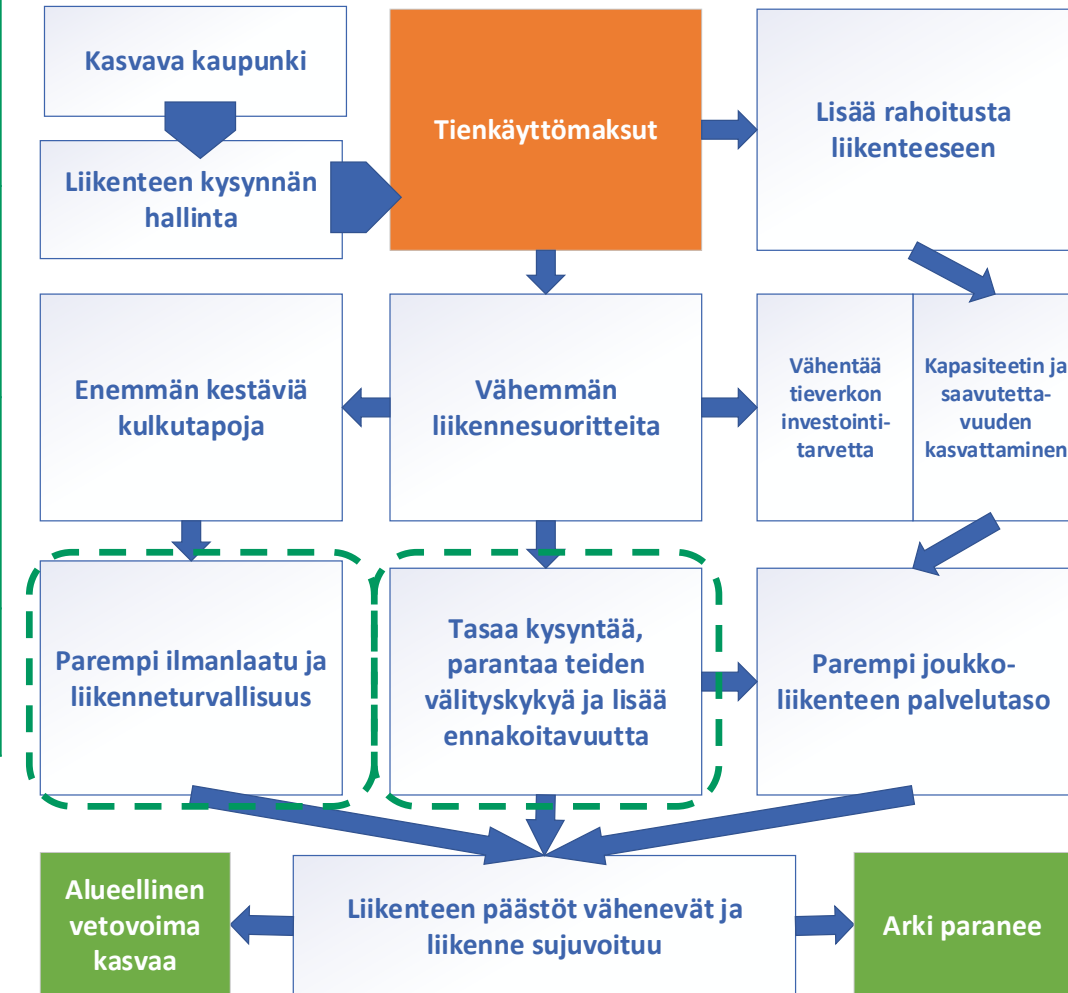
Mittari	2030 ilman toimenpiteitä	2030 sis. toimenpiteet
Tieliikenteen ruuhkaisuussuorite (ekvivalentti-h/vrk) suhteessa nykytilaan	+37 %	- 27 %



Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun vaikutukset pähkinänkuoressa

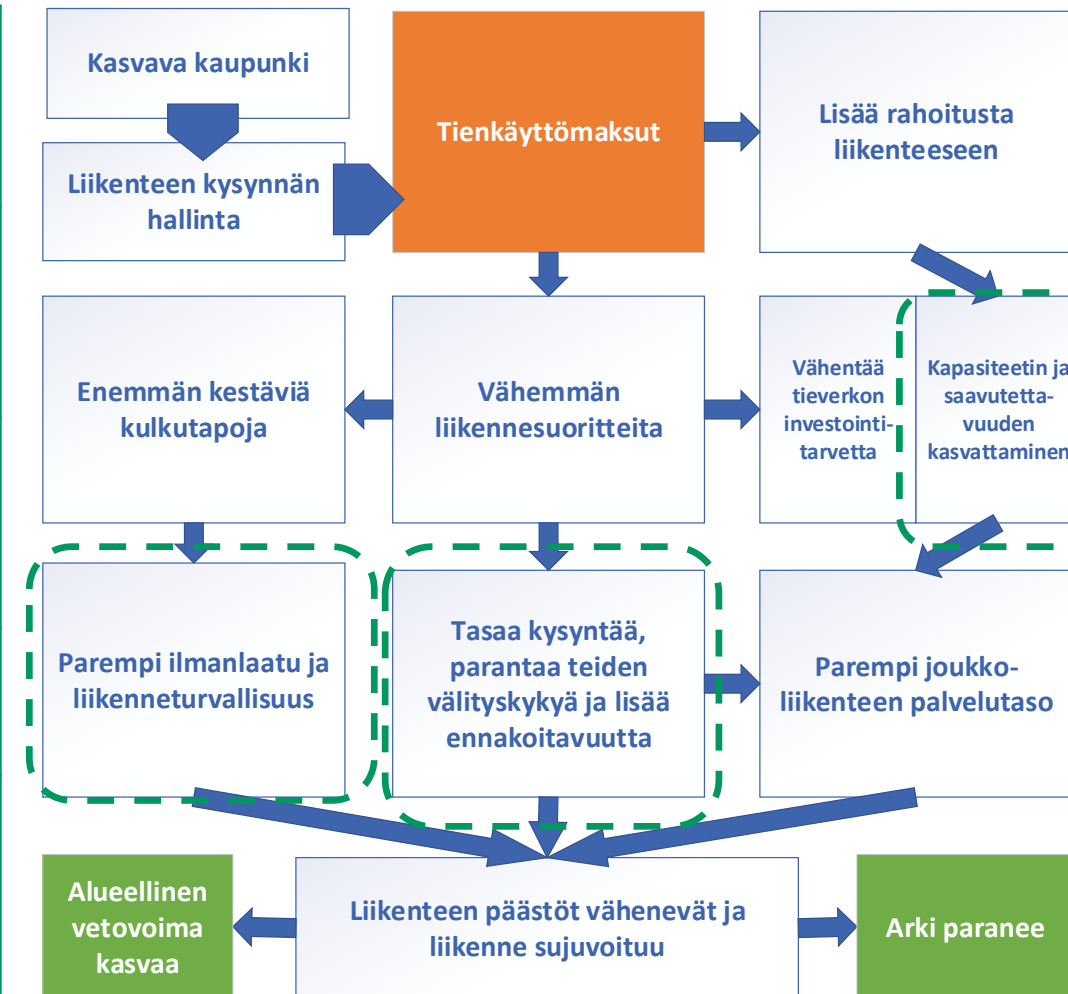


Mittari	2030 ilman toimenpiteitä	2030 sis. toimenpiteet
Tieliikenteen ruuhkaisuusaste (ekvivalentti-h/vrk) suhteessa nykytilaan	+37 %	- 27 %
Tieliikenteen paikallishaitoille altistuvat asukkaat suhteessa nykytilaan	+ 6 %	- 2 %
Liikenteen henkilövahingot (kpl/v 1000 asukasta kohti, nyt 1,15)	0,81	0,72



Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun vaikutukset pähkinänkuoressa

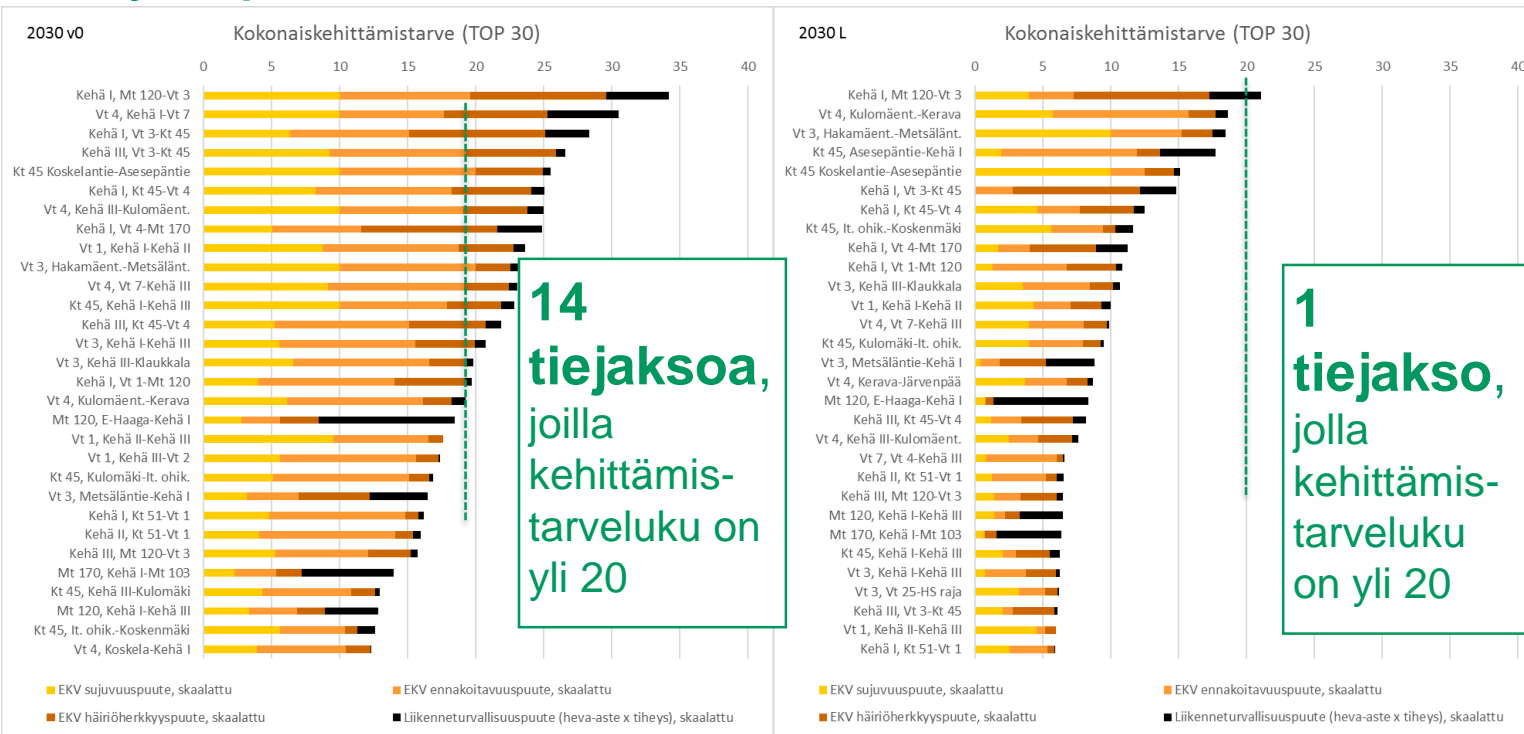
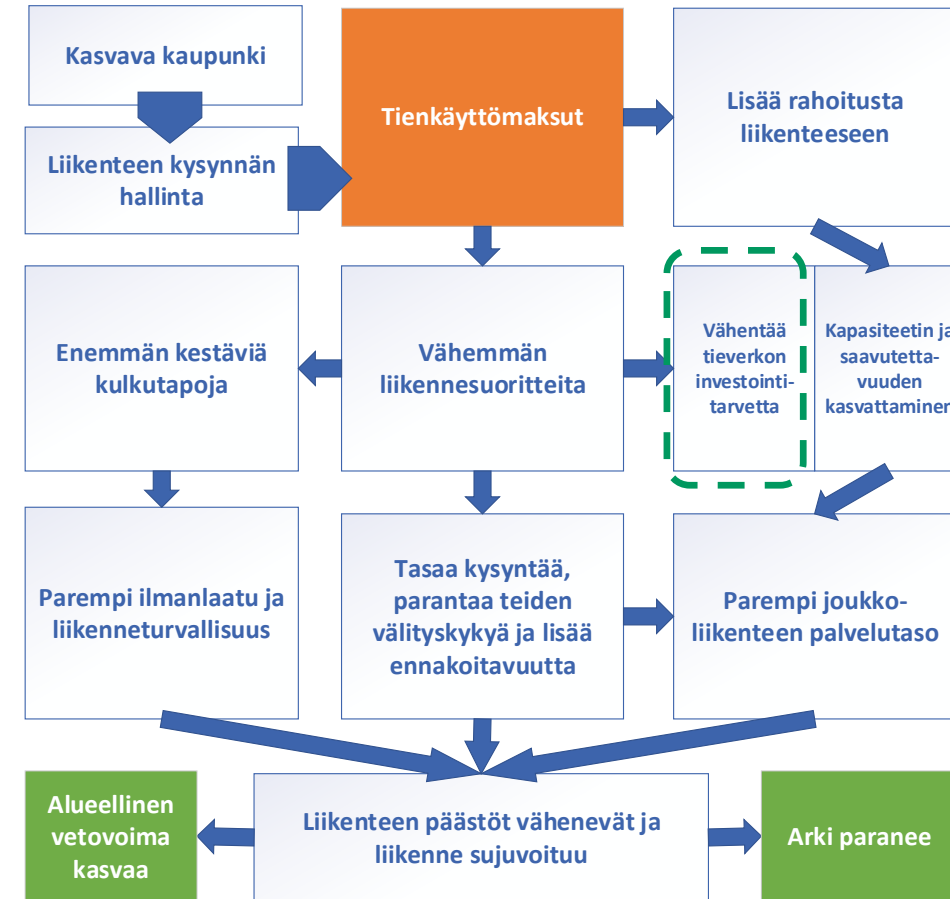
Mittari	2030 ilman toimenpiteitä	2030 sis. toimenpiteet
Tieliikenteen ruuhkaisuussuorite (ekvivalentti-h/vrk) suhteessa nykytilaan	+37 %	- 27 %
Tieliikenteen paikallishaitoille altistuvat asukkaat suhteessa nykytilaan	+ 6 %	- 2 %.
Liikenteen henkilövahingot (kpl/v 1000 asukasta kohti, nyt 1,15)	0,81	0,72
Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta suhteessa nykytilaan (sis. myös maankäytön tiivistäminen, jl-yhteydet)	+ 9 %	+ 19 %



Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun vaikutukset pähkinänkuoressa



Vähentää tieverkon kehittämisen ja ylläpidon investointitarvetta



2030 ilman tieliikenteen hinnoittelua

2030 tieliikenteen hinnoittelulla

Jatkoaskeleita



Tiemaksuihin liittyvät toimenpiteet



→ MAL 2019 –suunnitelman perusteella seudulle luodaan valmius ottaa käyttöön tieliikenteen hinnoittelu liikenteen päästöjen ja tieverkon ruuhkautumisen vähentämiseksi

Edellytykset ja huomioitavaa

Tiemaksut mahdollistava lainsäädäntö (Valtio)

Suunnittelevat ja arvioivat iteroiden seudulle tiemaksujärjestelmän (Seutu ja valtio)

Erityisesti selvittävä ja ratkaistava:

- Määräytymisen perusteet (vero vai maksu)
- Hallinnointiin liittyvät kysymykset

Tavoitteita ja rajouksia

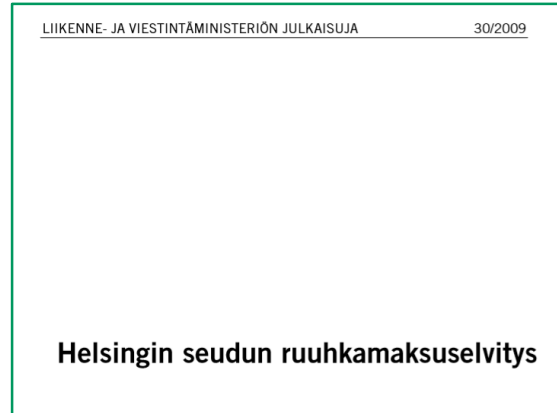
Lisärahoitusta kestävä liikumisen ja kuljetusten kehittämiseen (Valtio)

Tuotot kohdistetaan seudun liikennejärjestelmän ja sen palvelutason kehittämiseen

Tiemaksut eivät vähennä valtion seudulle osoittamaa liikenteen rahoitusta

Käyttöön otosta päätetään erikseen ottaen huomioon auton käytön ja omistamisen verotuksen tilanne

Tiemaksuja ei olla selvittämässä ensimmäistä kertaa



YTV 1993: Arvioita tietullien vaikutuksesta liikenteeseen ja maankäyttöön



LVM 2006: Tienkäyttömaksujärjestelmät



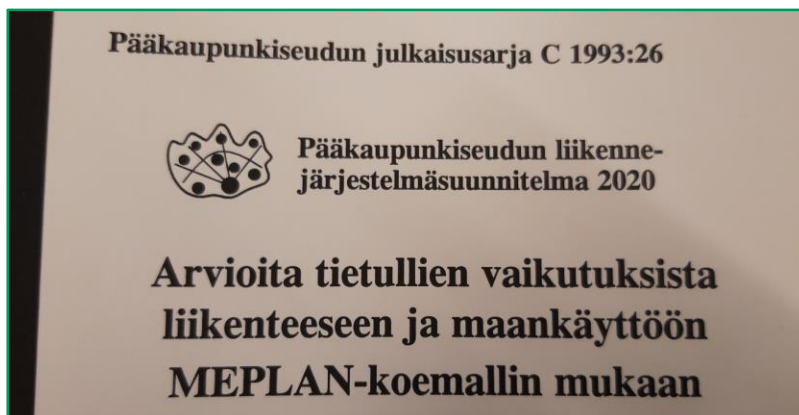
LVM 2009: Helsingin seudun ruuhkamaksuselvitys



LVM 2013: Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä ns. "Ollilan työryhmä"



HSL 2016: Ajoneuvoliikenteen hinnoitteluselvitys HLJ 2015



Tilanne tänään



MAL 2019 –suunnitelma:

”...Mikäli edellytykset tiemaksujen käyttöön ottamiselle ovat olemassa, voidaan niitä kokeilla aluksi rajoitetusti ja päättää jatkosta kokeilusta saatujen kokemusten jälkeen. Liikenteen hinnoittelun osalta selvitykset optimaalisista malleista, vaikutusarviointit ja vaadittava lainsäädäntö laaditaan ensin ja päätökset seudulla tehdään näiden jälkeen.”

Hallitusohjelma 2019:

Luku 2.1 Verotus muuttuvassa maailmassa; Tavoite 3. Kestävän kehityksen verouudistus Liikenteen verotuksen uudistus (s.24-25)

”...Säädetään laki, joka mahdollistaa kaupunkiseutujen liikenteen hallintaan tähtäävien ruuhkamaksujen käyttöönoton.”

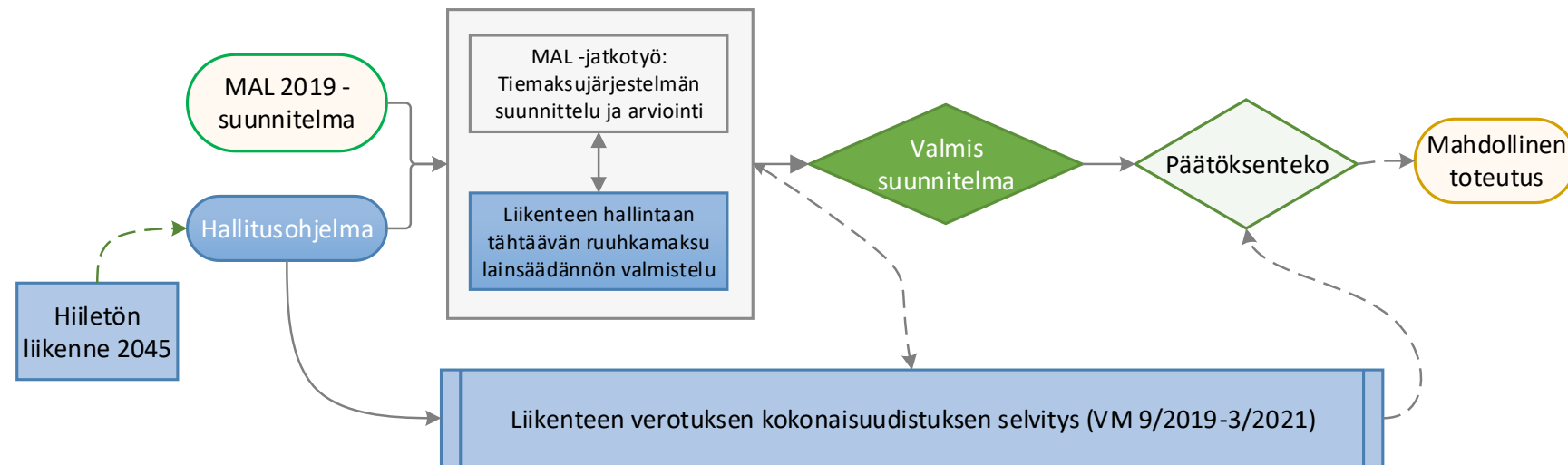
Luku 3.4.1 Liikenneverkon kehittäminen;

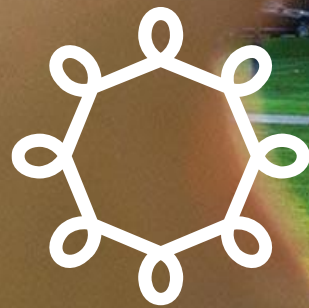
Tavoite 2. Vähäpäästöinen liikenne

” Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tehdään toimia, jotka vähentävät liikennesuoritteita...”

MAL 2019 –jatkotyö ja lainsäädännön valmistelu tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä

Mitkä tulee olemaan liikenteen hinnoittelun muutosten mahdolliset kokonaisvaikutukset?





HSL
HRT

Parhaat matkat
tehdään yhdessä

Helsingin seudun liikenne