

MAL 2019 – Jatkotyö: tiemaksujen esiselvitykset ja jatkotoimenpiteet

KUUMA-johtokunta 10.6.2020

Suvi Rihtniemi, Sini Puntanen, Lauri Vuorio, HSL

Sisälllys



- Taustaa ja viitekehys
- Esiselvitysten tulokset lyhyesti
 - Teknistoiminnallinen
 - Hallinnollinen
 - Palvelumuotoilu
- Yhteenveto ja jatkoajatukset

Tiemaksujen suunnittelun viitekehys



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, vaikutusarvioinnit** ja vaadittava lainsäädäntö laaditaan ensin ja päätökset seudulla tehdään näiden jälkeen.”

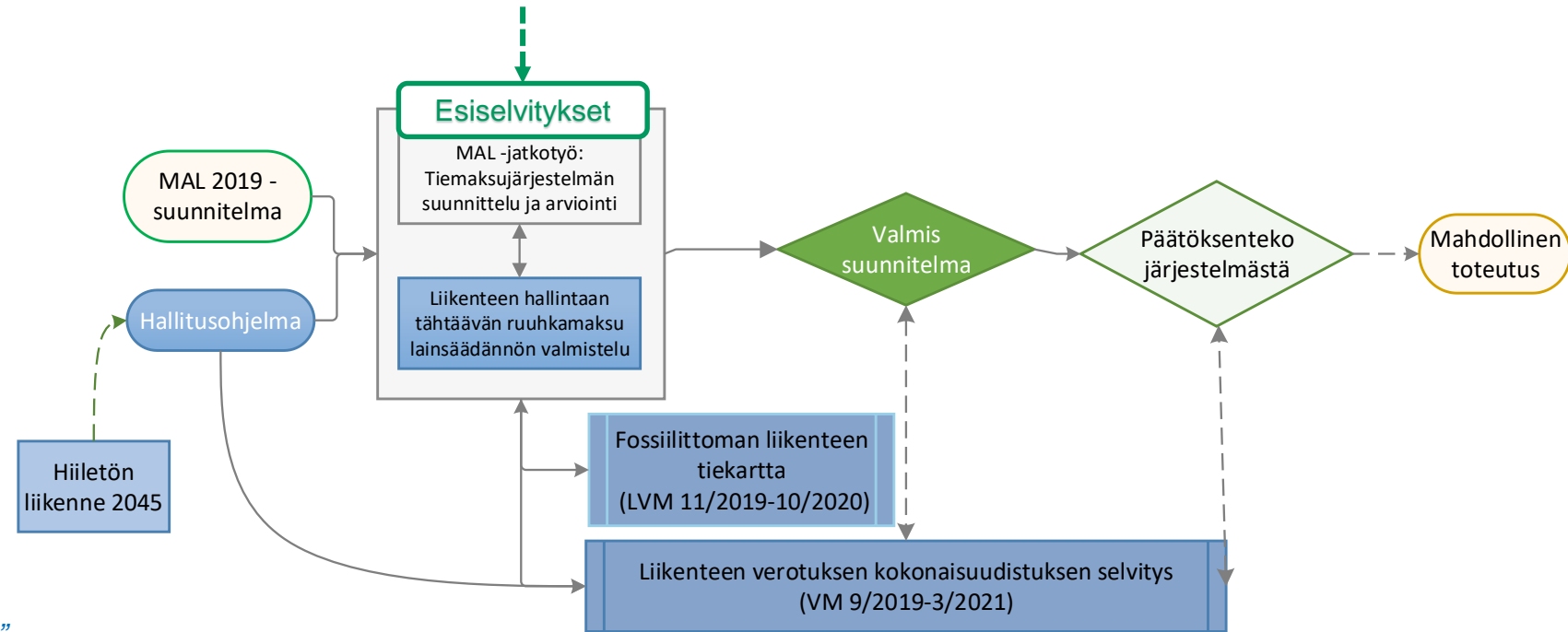
Hallitusohjelma 2019:

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

- **Nyt toteutettu esiselvitykset, jotka rakentavat tietopohjaa ja nostavat tarvittavaa suunnitteluvalmiutta.**



Tiemaksuvalmistelun tilannekatsaus



- Tämän hetkisen tiedon mukaan Valtiovarainministeriö aloittaa ruuhkamaksulainsäädännön valmistelun maaliskuussa 2021
 - Liikenteen kokonaisverouudistus –työryhmän työn päätyttyä vapautuu siihen resursseja
- Lainsäädäntöprosessin ja seudullisen valmistelun yhteensovittaminen aivan olennaista.
 - MAL-sopimus 2020-2023, neuvottelutulos 2.6.2020: *Valtio aloittaa ruuhkamaksujen mahdollistamista koskevan säädösvalmistelun. Valmistelu toteutetaan yhteistyössä kuntien ja HSL:n kanssa. Päätökset ruuhkamaksujen mahdollisesta käyttöönotosta tehdään erikseen.*
- HSL teettänyt 3 kpl esiselvityksiä kevään 2020 aikana
 - Päälöydökset tässä diasarjassa, julkaistaan elokuussa 2020. Asukaskysely siirrettiin koronan vuoksi syksyyn.
 - Käsitelty ja hyväksytty HLJ-toimikunnassa 27.5.2020
 - Esitellään seudun päättäjille: HSL hallituksen iltakoulu 3.6., KUUMA-johtokunta 10.6., PKS kaupunginjohtajat 21.8.
- Esiselvitysten pohjalta tunnistettiin valmistelevia jatkotoimia, näillä voidaan valmistautua lainsäädäntöprosessiin. HSL käynnistää kesän jälkeen.



Teknis- toiminnallinen esiselvitys

FLOU Oy

Benchmarking - tausta

Tiemaksujärjestelmien suunnittelu, tavoitteet ja implementointi on aina sidottu tavalla tai toisella ajankohtaiseen poliittiseen tilanteeseen ja laajempaan yhteiskunnalliseen keskusteluun.



2000 Suunnittelun aloitus

2003 Käyttöönotto

Alkuperäinen tavoite oli keskustan autoliikenteen vähentäminen ja ruuhkaisuuden vähentäminen.

Nykytavoitteena liikenteen lähipäästöjen minimointi ja asukkaiden terveyden maksimointi.



1986 Suunnittelun aloitus

1990 Käyttöönotto

Alkuperäisenä tavoitteena oli liikennehankkeiden rahoittaminen (Oslopakke 1) ja samalla autoliikenteen haittojen minimointi.

Nykytavoitteina edelleen liikennehankkeiden rahoittaminen (Oslopakke 3), mutta myös ruuhkan hillintä ja lähi- ja ilmastopäästöjen vähentäminen.



2009 Suunnittelun aloitus

2013 Käyttöönotto

Alkuperäinen tavoite oli liikennehankkeiden rahoittaminen (Västsvenska paketet) ja joukkoliikenteen käytön lisääminen.

Tavoitteina myös ruuhkan vähentäminen, päästöjen vähentäminen ja liikennehankkeiden rahoitus.

Keskeneräinen, ei julkinen



1991 Käyttöönotto

Alkuperäisenä tavoitteena oli liikennehankkeiden rahoittaminen (Trondheimpakke) ja keskustan autoliikenteen hillintä.

Nykytavoitteina on autoliikenteen nollakasvu, lähi- ja ilmastopäästöjen vähentäminen ja liikennehankkeiden rahoittaminen (Miljopakken).



2006 Suunnittelun aloitus

2008 Selvitys valmistui

2009–2010 Suunnitelman muokkausta

2012 Suunnittelun päätös.

Tavoitteena oli katutilan uudelleen allokointi ja keskustan tieliikenteen hillintä sekä liikennehankkeiden rahoittaminen.

EI TOTEUTETTU

Benchmarking - toteutustavat



Tiemaksuvyöhyke (vinjetti), ULEZ-vyöhyke (ultra low emission zone) ja ympäristövyöhyke
Hinnoittelu ruuhka-ajan ja ajoneuvon päästöluokan mukaan.

Hinnoittelu tiemaksuvyöhykkeen alueella. Maksuportteja ympäri vyöhykettä.



Useita tiemaksuvyöhykkeitä (sisäkkäisiä vyöhykkeitä)

Hinnoittelu ruuhka-ajan, sijainnin ja ajoneuvon päästöluokan mukaan.

Eri hinnoittelu henkilöautoille ja raskaalle liikenteelle.

Maksu vyöhykkeiden läpiajosta.



Porttivyöhykemalli ja ympäristövyöhyke.

Toteutustapa vastaava kuin Tukholmassa.

Hinnoittelu vaihtelee ajankohdan mukaan yöllillä klo 6:00-18:29.

Hinnoittelu tiemaksuvyöhykkeelle ajosta.



Porttivyöhykemalli.

Hinnoittelu ruuhka-ajan ja lokaation mukaan. Eri hinnoittelu henkilöautoille ja raskaalle liikenteelle.

Maksu vyöhykkeen läpiajosta.



Tiemaksuja suunniteltu porttivyöhykemallin mukaan ja Lontoon mallin mukaisesti. Hinnoittelu ruuhka-ajan mukaan keskustan tieliikenteelle.

Ympäristövyöhyke (ajokielto alle Euro IV -päästöluokan raskaalta liikenteeltä).

EI TOTEUTETTU

Benchmarking - tapahtunut kehitys



Haasteena on nykyisin ruuhkaisuuden lisääntyminen logistiikan ja jaettujen kyytien kasvun myötä. Taksit ja jaetut kyydit (esim. Uber) oli vapautetut tiemaksuista kevääseen 2019 asti, sittemmin vapautus on poistettu. Pormestari on esittänyt kilometripohjaisen hinnoittelun selvittämistä.



Oslopakke 3 voimaan vuonna 2008 (neuvoteltu uudelleen 2016). Sopimuksen hankkeista 85 % kohdistuu joukkoliikenteeseen ja pyöräilyyn sekä 15 % uuteen tieinfraan.

Vuonna 2017 toteutettu päästoluokkaperusteinen hinnoittelu on vähentänyt kaupungin typpidioksidipitoisuuksia ja vähentänyt vyöhykerajojen läpiajoa.



Tiemaksut toteutettiin neuvoa antavan kansanäänestyksen vastaisesti, mikä on vaikuttanut negatiivisesti järjestelmän hyväksyttävyyteen.

Tiemaksut muodostivat estevaikutuksia Backan asuinalueella, minkä johdosta vyöhykealuetta muokattiin.

Keskeneräinen, ei julkinen



Miljopakken-sopimus voimaan vuonna 2010. Sopimuksen tavoitteina autoliikenteen nollakasvu sekä ruuhkan ja lähi- ja kasvihuonekaasupäästöjen hillintä.



Kööpenhaminassa ei edelleenkään ole tiemaksuja.

Katutilan allokoointia on toteutettu eri tavoin mm. pyöräilyinfran lisäämisellä, kadunvarsipysäköintiä rajoittamalla ja pysäköinnin hintojen korottamisella.

EI TOTEUTETTU

Benchmarking - yhteenveto



Tarkasteltujen kaupunkien tiemaksujärjestelmien tausta ja käyttöönottoon johtanut prosessi on ollut sidottu kunkin kaupungin:

- **aiempiin esimerkkeihin tiemaksuista** (esimerkiksi Göteborgissa tiemaksujärjestelmä oli helpompi toteuttaa, koska Tukholmassa järjestelmä oli otettu käyttöön menestyksekkäästi; Norjassa liikennejärjestelmän rahoitus oli perustunut hankekohtaisiin tietulleihin jo vuosikymmeniä ennen kaupunkikohtaisten järjestelmien käyttöönottoa)
- **hallinnolliseen järjestelmään** (esimerkiksi Lontoon pormestarimalli takaa sen, että pormestarilla on laajat valtaoikeudet toteuttaa merkittäviä toimenpiteitä mandaattinsa avulla)
- **poliittiseen ajankohtaiseen tilanteeseen** eli kaupungeissa käytävään laajempaan julkiseen keskusteluun tiemaksuista ja niiden tavoitteista.

Kaikissa benchmark-kaupungeissa tiemaksujen taustalla on ollut **laajempia yhteiskunnallisia tavoitteita**, joiden saavuttamiseksi tiemaksut on nähty tehokkaimpana toimenpiteenä.

Järjestelmät ovat olleet toimintaperiaatteiltaan **muuntojoustavia**: tiemaksujärjestelmiä on pystytty muokkaamaan sekä pienten, usein alueellisten, muutostarpeiden että muuttuvien poliittisten tavoitteiden myötä.

Eri tavoitteisiin liittyvät toimintaperiaatteet



JÄRJESTELMÄN TAVOITTEET

MUUNTO-
JOUSTAVUUS

YHTEISKUNNALLISET TAVOITTEET

LIIKENNE-
JÄRJESTELMÄN
TOIMIVUUDEN
PARANTAMINEN

LÄHIPÄÄSTÖJEN
HILLINTÄ

KASVIHUONE-
KAASUPÄÄSTÖJEN
HILLINTÄ

LIIKENNE-
JÄRJESTELMÄN
RAHOITTAMINEN

TOIMINTAPERIAATTEET

Maksujen
kohdistaminen
ajankohdan mukaan

Maksujen
kohdistaminen
ajoneuvon päästöluokan
tai käyttövoiman
mukaan

Maksujen
kohdistaminen
käyttövoiman mukaan

Tiemaksutuottojen
kohdistaminen
liikennejärjestelmään

Järjestelmän muokkaus
muuttuneiden
yhteiskunnallisten
tavoitteiden myötä

Maksujen
kohdistaminen
tiemaksupisteen
sijainnin mukaan

Maksujen
kohdistaminen
ajosuoritteeseen

Järjestelmän muokkaus
havaittujen vaikutusten
myötä

Vaikutusarvioinnin kehittäminen



- **Nykyisin käytössä olevat arviointimenetelmät tarjoavat pääosin hyvän perustan tiemaksujen suunnittelulle ja arvioinnille.**
 - Osa tunnistetuista vaikutuksista on sellaisia, joita HSL:n käytössä olevilla arviointimenetelmillä on mahdollista arvioida kokonaisvaltaisesti jo nykyisin.
 - Suurinta osaa tunnistetuista vaikutuksista voidaan kuitenkin arvioida vain osittain nykyisillä menetelmillä.
- **Niiden vaikutusten osalta, joita voidaan arvioida vain osittain, tulisi arviointimenetelmiä edelleen kehittää ja tiemaksujen vaikutusten arviointiin tulisi merkittävästi panostaa.**
 - Arviointimenetelmien kehittäminen vaatii paikoitellen organisaatioiden välistä yhteistyötä, arviointimenetelmien ja suunnittelua tukevien menetelmien yhdistelemistä ja lisää tutkimustietoa liikkumisesta
 - Tärkeimmäksi kehityskohteeksi nostetaan matkan lähtöajan valintamallien ja sitä kautta ruuhkien ajallista leviämistä kuvaavien mallien kehittäminen.
- **Vaikutusarvioinnin kehittämisen kannalta on keskeistä tunnistaa eri vaikutusten ajallinen kehittyminen.**
 - Pidemmälle tulevaisuuteen kohdistuvat vaikutukset, kuten maankäyttövaikutukset, on tärkeää tunnistaa, mutta niiden vaikutusarvioinnin kehittäminen etenee oletettavasti myös muuta kautta ja vaikutuksia on mahdollista ohjata ajan saatossa, kun käytössä on muuntojoustava järjestelmä.

Yhteinen muutosprosessi edellyttää luottamusta ja visiota

Tiemaksut ovat uusi keino liikennejärjestelmässä. Uusien keinojen käyttöönotto on pikemminkin muutos- kuin suunnitteluprosessi.

- Selvittäminen muutosprosessina tarkoittaa paitsi muutoksen asia-argumenttien kirkastamista, myös hankkeen inhimillisen ulottuvuuden tietoisempaa hallintaa.
- Kasvokkain tapahtuva vuorovaikutus lisää toimijoiden keskinäistä luottamusta ja onnistumisen edellytyksiä.

Lähtökohtana hankkeelle tulisi olla sekä faktoihin että arvoihin nojaava visio.

- Jokainen muutos on aina osa isommasta systeemisestä kokonaisuudesta. Tiemaksujen asettaminen taustaansa, ymmärtäminen yhdeksi keinoksi useista samaan suuntaan vaikuttavista toimenpiteistä.
- Yhteinen visio liittää tiemaksut laajempaan kontekstiin.

Yhteiseen valmisteluun kytkeytyy useita valtio- ja kuntaosapuolia, mikä merkitsee toimimista verkostomaisessa ympäristössä, jossa johtajuuden legitimitetti ei ole itsestään selvä.

- MAL-prosessi on jo nykyisin toimiva seudullisen yhteissuunnittelun foorumi
- Tiemaksut liittyvät MAL-prosessin kuitenkin moniin kuntien ja koko seudun kannalta kauaskantoisiin laajempiin asioihin ja rahaan.



Lainsäädännön kehittämiseen liittyvät kysymykset kootusti

Laki tiemaksuista sisältäisi ainakin seuraavat asiat:

- Tiemaksujen tarkoitus ja tavoitteet
- Maksuperuste
- Maksun tasosta päättämisen tapa ja osalliset (päättävät tahot)
 - Miten kytkeytyy MAL-prosessiin?
- Tuottojen kohdistamisen prosessi
 - Miten kytkeytyy MAL-prosessiin?
- Tuottojen kerääjä
- Keräysjärjestelmän omistaja ja hallinnoija
- Jos edetään kokeilun kautta, sitä määrittävät tekijät

Koekäytöstä on säädettävä lailla.

- Koekäytön pituus
- Toimijat ja roolit
- Tuottojen kerääjä
- Maksutason määrittämisen prosessi ja vastuu
- Jälkiarvioinnin laatimisvelvoite ja tulosten rooli päätöksenteossa

- Erilaisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien (valtakunnallinen, maakunnallinen, seudullinen) sisältöä ja niiden keskinäistä (ohjaus)suhdetta ei ole säädöksin määritelty sillä tarkkuudella, että ne voisivat toimia tiemaksuinstrumenttina ilman lainsäädännön kehittämistä.
- MAL-sopimuksia ei lainsäädännössä mainita. Tulisikin arvioida onko tämän sopimustyyppin olemassa olo ja siihen liittyvä valmistelutyö tarpeen kirjata johonkin lakiin, jotta vaalikausittainen pohdinta sopimusten olemassaolosta jäisi tarpeettomaksi.
- Jos MAL-sopimus päätetään tunnistaa lainsäädännössä, on pohdittava, pitääkö sen sisällöstä ja valmistelusta linjata jotain vai onko tarkoituksenmukaisempaa, että ne voivat elää ajassa ja ottaa siihen kantaa paikallisen tilanteen mukaan. Tiemaksujen osalta voisi olla tarpeen kirjata lakiin, missä määrin niihin liittyvistä kysymyksistä voidaan MAL-sopimuksissa sopia. Koska MAL-prosessin ja sen perusteella tehtävä sopimus ovat tärkeitä perustelevaan maksujen käyttöä, on ehkä mieltävä myös prosessissa käytettyjen olettamusten (esim. maankäyttöä koskevat luvut) sitovuutta.



Yleinen palvelumuotoilun prosessi

Esiselvityksen kvalitatiivisen osion tulokset validoidaan kvantitatiivisella tutkimuksella, joka on siirretty eteenpäin pandemiatilanteen takia.

Esiselvityksen määrittelyvaiheessa on etsitty ja tulkittu asiakasymmärrystä ja alettu määrittellä ydinongelmaa.

Mahdollinen takaisin kytkentä

Mahdollinen takaisin kytkentä

Ongelma

Tutki

Määrittele

Ratkaisuhypoteesit

Kehitä

Käyttöön ota

Ratkaisu

Tutki-vaihe

- Mitä halutaan saada aikaan?
- asiakasymmärryksen kerääminen

Määrittele-vaihe
- asiakasymmärryksen tulkinta
- ydinongelman määrittely
- suunnitteluohjureiden valinta

Kehitä-vaihe

- ratkaisujen ideointi
- prototyyppien rakentaminen ja testaus

Käyttöön ota -vaihe

- Ratkaisun tuotteistaminen, julkaisu, seuranta, mittaaminen, jälkihoito ja edelleen kehittäminen

Työkaluja:

Haastattelut, kyselyt
Havainnointi, luotaimet jne.

Työkaluja:

Samankaltaisuus kaavio,
profiilit, palvelupolut,
suunnitteluohjurit,
kokemuskartta jne.

Työkaluja:

Co-design työpajat,
profiilit, palvelupolut,
jne.

Työkaluja:

Palvelukuvaus, Service
Blue print, palvelulupaus

Keskeneräinen – ei julkisuuteen

Asukkaiden näkemyksien yhteenveto

Laadullinen tutkimus, n= 12, haastattelut tehty ennen
koronaviruspandemiaa

Haastateltavissa painotettiin vahvasti autoilevia Helsingin seudun
asukkaita. Pyrkimyksenä oli etsiä tiemaksuihin liittyviä
huolia ja kipupisteitä.

Asukkaiden negatiivinen suhtautuminen ruuhkamaksuihin

EI TOIMI

Jos ruuhkamaksuilla pyritään vähentämään autoilua, ja asukkaalla ei mielestään ole muuta vaihtoehtoa kuin autoilla, niin tällöin malli koetaan huonoksi ja sen nähdään rankaisevan autoilijoita saavuttamatta haluttua lopputulosta.

RAJOITTA

Ruuhkamaksumalli puuttuu yksilönvapauteen tai rajoittaa asukkaille tärkeää autoilun nautinnollisuutta.

Asukkaiden positiivinen / neutraali suhtautuminen itse tavoitteeseen

KYTKÖS TAVOITTEeseen TOISTAISEKSI EPÄSELVÄ

Ruuhkamaksumalli on herkkä kritiikille, sillä mallin aito kytkös suurempaan tavoitteeseen tai visioon on epäselvä.

Kritiikkiä ja epäselvyyttä lisää se, ettei toteutusmallista ole vielä kokonaiskuvaa.

TAVOITE ON HYVÄ

Elinvoimainen, sujuva, päästötön ja hyvinvoiva seutu koetaan (jopa yllättävän) tärkeäksi ja yhteiseksi.

Asukkaiden on kuitenkin toistaiseksi vaikea nähdä, miten heidän oma toimintansa tai ruuhkamaksumalli vaikuttavat tähän.

Elinkeinoelämän näkemyksien yhteenveto

Elinkeinoelämän negatiivinen suhtautuminen ruuhkamaksuihin

AUTOILLA ON PAKKO LIIKKUA

Monelle yritykselle tavarankuljetus ja ihmisten liikkuminen on perusedellytys liiketoiminnalle, eikä kumipyöräisille kulkuneuvoille ole vaihtoehtoa.

VAIKUTTAA KILPAILUKYKYYN

Lisämaksut näkyisivät sekä työntekijöille työnteon kannattavuuden laskuna (kolmivuorotyöhön ei pääse julkisilla) ja lopulta myös tavarankuljetuksen tai palvelun loppuasiakkaalle hintojen nousuna.

Elinkeinoelämän positiivinen / neutraali suhtautuminen

HYVÄ JOS TULEE TILAA LIIKENTEeseen

Toisaalta jos malli suunnitellaan niin, että se ei koske elinkeinoelämää, niin parhaassa tapauksessa yksityisautoilun vähentyminen tekee tarvittavaa tilaa elinkeinoelämälle liikenteessä.

TAVOITE ON HYVÄ

Monilla yrityksillä on kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet jo yrityksen visiossa seuraavalle 5-10 vuodelle ja päästövähennyksiin ollaan sitouduttu.

Päätäjien näkemyksien yhteenveto

Laadullinen tutkimus, päättäjät, n= 10, Päättäjää ja luottamushenkilöä (eri puolueiden edustajia, eri tehtävissä). Haastateltavat valittiin puolueiden painosuhteet huomioiden. Haastateltavissa oli päättäjiä sekä pääkaupunkiseudulta että KUUMA-seudulta. Haastattelut tehty osin ennen ja osin koronaviruspandemian aikana.

Päätäjien negatiivinen suhtautuminen ruuhkamaksuihin

TIEMAKSUT KOETAAN TULOVERON KOROTUKSENA

Tie- tai ruuhkamaksu koetaan lisämaksuna joka autoilevien kehyskuntalaisten vastauksissa iskee etenkin kehyskunnissa asuviin asukkaisiin, jotka joutuvat ajamaan töihin. Koetaan, että se on suoraan ansiotuloon linkittyvä vero, joka vähentää työnteon kannattavuutta ja pahimmassa tapauksessa veronmaksajat jäävät työstä pois.

EI OIKEA TOIMENPIDE TAVOITTEELLE

Monet pitävät päästöjen vähentämistä tärkeänä (vaikka pitäisivät tavoitteita utopistisina), mutta kokevat, että tiemaksut ovat väärä toimenpide ja sen sijaan tulisi keskittyä Suomen autokannan uusimiseen.

Päätäjien positiivinen / neutraali suhtautuminen

KUNHAN JOUSTOA LÖYTYY

Koetaan, että tiemaksut yhdessä muiden toimenpiteiden kanssa ovat tarpeen, mutta pitää muistaa ettei ihmisten arkea saa kuormittaa liikaa ja tulee löytyä joustavuutta myös autoilun mahdollistamiseksi niiltä osin, kuin se on ihmisille välttämätöntä (esim. siirtymäaikojen venyessä muuten liian pitkiksi).

KAIKKI TOIMENPITEET OVAT TARPEEN

Tiemaksuihin positiivisesti suhtautuvat näkevät sen välttämättömänä toimenpiteenä muiden toimenpiteiden joukossa, jolla varmistetaan toimiva ja turvallinen seutu ja päästään päästövähennystavoitteisiin.

Haastatteluiden havaintojen yhteenveto

Haastatteluista nousseet havainnot, jotka validoidaan palvelumuotoiluosuuden viimeisessä vaiheessa syksyllä 2020



Päästövähennystavoitteet sekä toimivan seudun varmistaminen nähdään yhteisesti tärkeinä tavoitteina, mutta toimenpiteiden vaikuttavuudesta ollaan eri mieltä.

Olisi tärkeää luoda ja kommunikoida ylätason visio seudun kehityksestä, johon tiemaksut voitaisiin linkittää yhtenä toimenpiteenä usean toimenpiteen joukossa, jolla pyritään varmistamaan toimiva Helsingin seutu väkiluvun kasvaessa.



Tiemaksujen tavoitetta ja kontekstia ei ymmärretä.

Tiemaksujen logiikka (eli nimi, hinnoittelu ja tavoite) tulee olla selkeä jos sen halutaan vaikuttavan ihmisten käyttäytymiseen. Tämä vaatii joko yhden tavoitteen priorisoimista (esim. ruuhkat), tai mallin suunnittelua niin, että maksu koostuu useasta muuttujasta (päästöluokka, tien käyttö, ruuhkan aiheuttaminen).



Tunne- ja arvopohjaiset argumentit johtavat keskustelua niin pitkään kun tiemaksujen vaikutuksesta ei ole saatavilla dataa, tai se on vaikeasti ymmärrettävässä muodossa.

Koska tiemaksujen toimintaa on vaikea hahmottaa ja tietoa on niukasti saatavilla, ihmiset nostavat huolissaan esiin epätodennäköisiä tai yksittäisiä hankalia tilanteita ("Entä kun ajan sairaalaan?") tai ovat huolissaan toisten ihmisten puolesta: "Entä se Sipoossa asuva yksinhuoltajahoitaja, jonka on pakko ajaa Meilahteen?"

Yhteenveto ja jatko

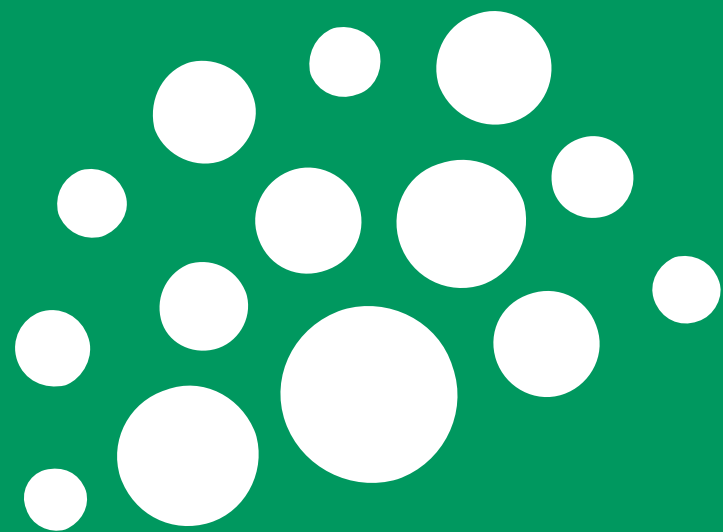


Jatkotoimenpiteiksi ehdotetaan



1. Kehitetään vaikutusten arviointimenetelmiä vastaamaan esiin nousseisiin kysymyksiin ja edistämään seuraavan MAL-suunnittelun vaikutusten arviointia sekä yleisesti kartuttamaan seudun liikennejärjestelmäasiantuntijuutta.
2. Tarkennetaan erilaisten tiemaksujärjestelmien kuvauksia tavoitteiden ja toimintaperiaatteiden suhteista, ottaen huomioon sekä oikeudenmukaisuusvaatimukset että erilaiset seudun tavoitteet. Ilman tietoa järjestelmän kuvauksista ei voida arvioida tarkemmin eri toiminnallisuuksien vaikutuksia.
3. Muodostetaan edellisten kohtien perusteella alustava vaikutusten arviointiohjelma, joka huomioi mahdolliset lainsäädäntötyöstä tulevat vaatimukset ja tavoitteet.
4. Varaudutaan laatimaan viestintä- ja vuorovaikutussuunnitelma yhdessä mahdollisen lainsäädäntötyön kanssa huomioiden erityisesti palvelumuotoilun havainnot, jotta seudun asukkaiden, elinkeinoelämän ja päättäjien näkökulmat voidaan ottaa huomioon. Viestintä- ja vuorovaikutussuunnitelmassa huomioidaan erityisesti kommunikointi vaikutuksista eri tahoille.

- Palvelumuotoilun määrällinen tutkimus siirretty syksylle 2020 koronaviruspandemian takia.



MAL
2019