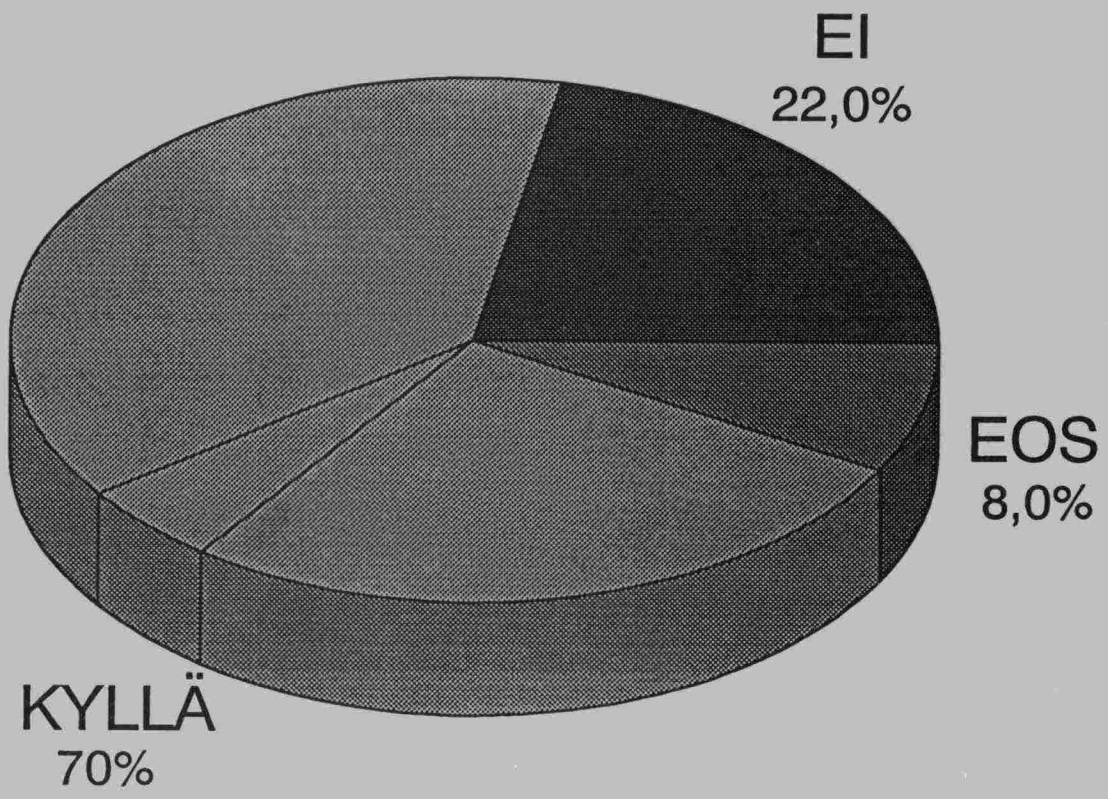
Tielaitos

Veijo Kokkarinen

Tietullit ja käyttömaksut

Asennoituminen tie- ja automaksuihin



Tielaitoksen selvityksiä
48/1993

Helsinki 1993

Tutkimuskeskus

Tielaitoksen selvityksiä
48/1993

Veijo Kokkarinen

Tietullit ja käyttömaksut

Asennoituminen tie- ja automaksuihin

Tielaitos
Tutkimuskeskus

Helsinki 1993

ISSN 0788-3722
ISBN 951-47-7690-9
TIEL 3200173
Painatuskeskus Oy
Helsinki 1993

Julkaisua myy:
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,
painotuotemyynti
Telefax (90) 1487 2652

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 148 721

Kokkarinen, Veijo: TIETULLIT JA KÄYTTÖMAKSUT. Asennoituminen tie- ja automaksuihin. Helsinki: Tielaitos, Tutkimuskeskus. Tielaitoksen selvityksiä 48/1993, 22 s. + liitt. ISSN 0788-3722, ISBN 951-47-7690-9, TIEL 3200173.

Asiasanat: tietulli, Auton käyttömaksu, polttoainemaksu

TIIVISTELMÄ

Tienkäyttömaksuja on viime vuosina otettu käyttöön useissa maissa. Maksuja kerätään monin eri perustein. Maksuilla halutaan kustantaa tie- ja muita liikenneinvestointeja, tukea joukkoliikennettä, vähentää ympäristöhaittoja ja ruuhkia ja parantaa yleensä tietyn alueen kehitysedellytyksiä.

Tässä raportissa on tarkasteltu kyselytutkimuksella ihmisten asennoitumista tietulleja ja muita tienkäyttömaksuja kohtaan. Haastattelut suoritettiin helmi-maaliskuun vaihteessa 1993, eli ennen kuin pääkaupunkiseudun tietullisuunnitelmat olivat tulleet julkisuuteen. Tutkimusaineiston keräsi ja käsitteli Tilastokeskus tielaitoksen tutkimuskeskuksen toimeksiannosta.

Tutkimuksen tulosten mukaan viidesosa vastaajista ei hyväksy erillisiä tienkäyttömaksuja missään oloissa, noin 40 prosenttia hyväksyy ne tilapäisratkaisuna tai taloudellisen laman oloissa käytettäväksi. Toisaalta 27 prosenttia vastaajista kaipasi käyttäjärahoitusta tienpitoon enemmänkin. Nykyisen laman oloissa siis noin 70 % vastaajista hyväksyy erilliset tienkäyttömaksut.

Mikäli tiemaksuja kerätään, erityisiltä tiekohteilta perittävä tietulli sai enemmän kannatusta kuin yleinen autonkäyttömaksu. Tietulleja kannatti yli 40 prosenttia vastaajista ja käyttömaksua vajaa 30 prosenttia. Polttoaineen hinnassa kerättävä lisämaksu sai alle 20 prosentin kannatuksen. Kantaansa ei ilmaissut 10 % vastaajista.

Auton käyttömaksun suuruudeksi ehdotettiin yleisimmin 200 - 500 markkaa vuodessa ja tietullin suuruudeksi 10 - 29 markkaa päivässä (5 - 9 mk:n vaihtoehto sai lähes saman verrana kannatusta). Ensisijaisena tietullien keräyskohteena piti lähes puolet (46 %) vastaajista moottoriteiden käyttöä. Erityiskohteet, kuten sillat ja tunnelit, saivat myös enemmän kannatusta (21 %) kuin suurten kaupunkien sisääntulotiet (19 %).

Yli 40 prosenttia vastaajista halusi tietullit tasasuuruisina ympäri vuorokauden. Ruuhka-aikojen mukaan porrastettuja maksuja halusi yksi neljäsosa samoin kuin vain ruuhka-aikoina kerättäviä maksuja. Puolet vastaajista katsoi, että tietulleilla voidaan tasata liikenteen ruuhkahuippuja, mutta 80 prosenttia epäili tullien vaikuttavan liikenteen käyttämiin reitteihin, eli tulleja pyritään valttämään käyttämällä muita mahdollisia kohteeseen johtavia teitä.

Puolet kantansa ilmaisseista vastaajista katsoi, että erilliset tiemaksut pitäisi käyttää tiekohteisiin. Tiemaksujen käyttö ympäristöhaittojen poistamiseen sai hiukan enemmän kannatusta kuin niiden käyttäminen joukkoliikenteen kehittämiseen. Sen sijaan tiemaksujen käyttö valtion ja kuntien budjettien täydentämiseen yleensä ei saanut juuri olllenkaan kannatusta.

Kolmasosa vastaajista kannatti tiemaksujen käyttöä valitun kuuden Helsingistä eri suuntiin lähtevien moottoritiehankkeiden rakentamiseen ja toinen kolmasosa vastusti ajatusta. Viimeinen kolmasosa ei ilmaissut kantaansa. Pasilan väylä sai hiukan vähemmän kannatusta kuin muut kohteet.

Autollisiin ja autottomiin kotitalouksiin kuuluvien vastaajien välillä oli yllättävän vähän eroja asennoitumisessa tiemaksuihin. Autoilijoiden keskuudessa oli enemmän sellaisia vastaajia, jotka eivät hyväksyneet tiemaksuja missään oloissa, mutta myös joukkoliikenteen käyttäjät katsoivat, että tiemaksuilla kerätyt varat pitäisi käyttää ensisijaisesti tieolosuhteiden kehittämiseen.

ALKUSANAT

Tässä raportissa tarkastellaan mahdollisten tietullien tai muiden tienkäyttäjämaksujen vaikutuksia. Kyselytutkimuksen avulla kartoitettiin yleistä asennoitumista tietulleja ja muita käyttömaksuja kohtaan. Samalla tiedusteltiin vuoden 1993 alussa tapahtuneen polttoaineen hinnan korotuksen vaikutusta henkilöauton käyttöön.

Liikenneministeriö esitti touko-kesäkuun vaihteessa 1993 tietullien käyttöönottamista pääkaupunkiseudulla vuodesta 1997 alkaen. Tietullit olisivat ns. korvamerkittyjä rahoja, jotka käytettäisiin kokonaisuudessaan Helsingin seudun tie- ja katuverkoston kehittämiseen. Samalla normaalia budjettirahoitusta voitaisiin käyttää enemmän joukkoliikenteen kehittämiseen.

Tutkimusaineiston keräsi ja käsitteli Tilastokeskus tielaitoksen tutkimuskeskuksen toimeksiannosta. Tilastokeskuksessa yhdyshenkilönä on ollut erikoistutkija *Reijo Kurkela*. Raportin on kirjoittanut erikoistutkija *Veijo Kokkarinen* tutkimuskeskuksesta.

Helsingissä elokuussa 1993

Tutkimuskeskus

Sisältö

1 JOHDANTO 9

2 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS 10

3 POHJOISMAISET JA PÄÄKAUPUNKISEUDUN TIETULLIJÄRJESTELMÄT 10

3.1 Norja 10

3.2 Tukholma 11

3.3 Suomen pääkaupunkiseutu 12

3.4 Yhteenveto pohjoismaisista tietullijärjestelmistä 12

4 ASENNOITUMINEN TIETULLEIHIN JA TIENKÄYTTÖMAKSUIHIN 13

4.1 Tietullien ja -maksujen hyväksyminen 13

4.2 Paras tapa kerätä tienkäyttömaksuja 14

4.3 Kuinka suuri käyttömaksu 15

4.3 Kuinka suuri tietulli 15

4.5 Minkälaisilta kohteilta maksuja haluttaisiin kerättävän 16

4.6 Tasasuuret maksut vai hinnoitellaanko ruuhkia 16

4.7 Tasoittavatko tiemaksut liikenteen ruuhkahuippuja 17

4.8 Vaikuttavatko tiemaksut liikenteen reitteihin 17

4.9 Mihin tiemaksujen tuotto pitäisi käyttää 18

4.10 Mitkä moottoritiet pitäisi rahoittaa tiemaksuilla 20

5 POLTTOAINEEN HINNANKOROTUKSEN VAIKUTUS AUTONKÄYTTÖÖN 21

5.1 Polttoaineen hinnankorotus vuoden 1993 alussa 21

5.2 Vertailu tielaitoksen aikaisempiin tutkimuksiin 21

6 LIITETAULUKOT 23

7 MUUT LIITTEET 35

1 JOHDANTO

Suomessa on vallitsevan laman ja valtion säästötoimenpiteiden takia vähennetty huomattavasti tiemäärärahoja ja infrastruktuuri-investointeja. Tierahoituksen karsiminen on johtanut siihen, että jo käynnissä olevien hankkeiden loppuun saattaminen on vaarantunut. Siksi tarvittavien liikenneinvestointien toteuttamiseksi on valtion budjettirahoituksen lisäksi jouduttu harkitsemaan muita rahoitusmuotoja. Tällaisia rahoitusmuotoja ovat mm. tietullit ja muut tienkäyttömaksut. Tietulleja on käytössä tai tulossa käyttöön myös muissa pohjoismaissa.

Tielaitoksen tutkimuskeskus selvitti yhdessä Tilastokeskuksen kanssa kotitalouksien asennoitumista tietullien ja muiden tienkäyttömaksujen käyttöönottoon. Kotitalouksilta tiedusteltiin tietulleihin ja käyttömaksuun asennoitumista yleensä, tullien ja käyttömaksujen sopivaa suuruutta, millaisilta tiekohteilta tulleja pitäisi kerätä ja mihin vuorokauden aikaan, sekä mihin kerätyt varat olisi käytettävä. Aineiston keräsi Tilastokeskuksen haastattelutoimisto kuluttajabarometrikyselyn yhteydessä helmi-maaliskuun vaihteessa 1993.

Suhtautumista tietulleihin ja muihin tiemaksuihin selvitettiin koko populaation lisäksi kotitalouden perhetyypin, päämiehen iän, tuloluokan, alueen ja päämiehen sukupuolen mukaan. Tarkastelu suoritettiin erikseen myös autollisiin ja autottomiin kotitalouksiin kuuluvien vastaajien osalta.

Kotitalouksilla oli vastattavanaan myös kysymys vuoden 1993 alussa toteutetun polttoaineen litrahinnan 60 pennin korotuksen vaikutuksesta autonkäyttöön. Tutkimuskeskus on selvittänyt polttoaineen hinnankorotusten vaikutusta autonkäyttöön myös kahtena edellisenä vuotena. Koska kaikilla kerroilla on kysytty suunnilleen saman suuruisen hinnankorotuksen vaikutusta, on voitu tehdä johtopäätöksiä myös laman vaikutuksesta ajokäyttäytymiseen.

2 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tutkimus toteutettiin kyselytutkimuksena, ja haastateltavilla oli vastattavanaan tietullien ja autonkäyttömaksujen käyttöönoton hyväksymiseen ja maksujen suuruuteen liittyviä kysymyksia, sekä milloin ja minkälaisissa kohteissa maksuja voitaisiin kerätä.

Tutkimusaineiston keräsi ja käsitteli Tilastokeskus tielaitoksen tutkimuskeskuksen toimeksiannosta. Tiedot kerättiin Tilastokeskuksen vuoden 1993 työvoimatutkimuksen yhteydessä tehdyn kuluttajabarometri-kyselyn osana. Haastattelut tehtiin helmikuun 22. ja maaliskuun 5. päivän välisenä aikana.

Otoskoko oli 1 418 henkilöä, joista 1 229 saatiin haastateltua. Vastausprosentti oli siis 86,7. Vastaajat edustivat Suomen väestöä iän (15 - 74-vuotiaat), sukupuolen, asuinpaikkakunnan ja äidinkielen mukaan.

Kysely suoritettiin siis ennen kuin pääkaupunkiseudun tietullisuunnitelmat tulivat julkisuuteen alkukesästä 1993. Tutkimuksessa käytetty kyselylomake on esitetty *liitteessä 1.*

3 POHJOISMAISET JA PÄÄKAUPUNKISEUDUN TIETULLIJÄRJESTELMÄT

Maailmalla tietulleja on jonkin verran käytössä. Tietulleja kerätään monenlaisin perustein. Yhdysvalloissa tietulleja esiintyy paikallisteillä, jotka ovat usein yksityisessä omistuksessa, samoin Ranskan moottoritiet ovat 80 prosenttisesti yksityisessä omistuksessa, ja niiden rakentaminen ja kunnossapito on yleisimmin hoidettu tienkäyttäjiltä perittävillä tietulleilla. Japanissa on yksi maailman tiheimmistä tietulliverkoista. Tullitiet ovat joko yksityisessä tai julkisessa omistuksessa. Japanissa tietullien tarkoituksena on kasvattaa tiesektorin investointipotentiaalia. Tulleja kerätään 4 400 kilometriltä moottoriteitä. Singaporessa, Hong Kongissa ja Cambridgessa tietullien tarkoituksena on kaupunkikeskustojen ruuhkien pienentäminen.

3.1 Norja

Norjassa tietullit otettiin käyttöön Bergenissä vuonna 1986 ja Oslossa vuonna 1990. Molemmissa tapauksissa tullit on asetettu kaupunkien sisääntuloväylille. Bergenissä on 6 tulliasemaa, joissa kaupungin keskustaan menevältä liikenteeltä peritään maksu arkisin klo 6 - 22 välillä. Oslossa on 19 jatkuvasti toiminnassa olevaa tulliasemaa. Noin puolet tuloista saadaan autoilijoiden ostamista kuukausi- tai vuosipasseista. Maksut ovat kaikille samat riippumatta ajomatkan pituudesta tai matkan ajankohdasta. Hinnat on eriytetty ainoastaan ajoneuvotyypin mukaan (kevyt/raskas). Vuonna 1990 kertamaksu oli Oslossa 10 NOK henkilöautoilta ja 20 NOK raskaalta liikenteeltä. Rajattoman liikenteen sallivien vuosipassien hinnat olivat vastaavasti 2 200 NOK (NOK n. 0,78 FIM) ja 4 400 NOK. Joukkoliikenteen linja-autoilta ei peritty maksua.

Norjan tietullien pääasiallisena tarkoituksena on kerätä suoraan tienkäyttäjiltä varoja, jotka yhdessä valtion tavanomaisen rahoituksen kanssa mahdollistaisivat laajan ja tarkoituksenmukaisen liikenneinvestointiohjelman täytäntöönpanon. Alunperin maksut oli mitoitettu siten, että ne eivät vähentäisi autonkäyttöä. Kolmen kokeiluvuoden jälkeen voidaankin todeta, että tullien käyttö ei ole juurikaan vähentänyt yksityisautoilua.

Tietullien tuotto on Oslossa kasvanut koko tullien voimassaoloajan. Vuonna 1990 tullit tuottivat 490 miljoonaa NOK, vuonna 1991 580 miljoonaa NOK ja vuonna 1992 627 miljoonaa NOK.

Oslon tullimuurin rahat käytetään pääkaupunkiseudun tieverkoston rakentamiseen. Kymmenen miljardin kruunun tienrakennusohjelmasta 55 prosenttia rahoitetaan tietullirahoilla ja loput 45 prosenttia valtion varoin. Teiden rakentamisen jälkeen noin 15 vuoden kulutttua tietullijärjestelmä on tarkoitus purkaa.

Oslossa on kyselytutkimuksin seurattu asukkaiden asennoitumista tietulleihin. Vuonna 1990 tehdyn mielipidetiedustelun mukaan 70 % asukkaista vastusti tullijärjestelmää ja 30 prosenttia piti sitä hyvänä. Talvella 1993 tehdyn tiedustelun mukaan 57 prosenttia oslolaisista vastusti tietulleja edelleen ja puolesta oli 43 prosenttia.

Tietullien vastustajat katsovat, että tulleilla rahoitettavat investointihankkeet ovat ylimitoitettuja ja perustuvat ylioptimistisiin liikenteen kasvuennusteisiin. Sittemmin liikenne-ennusteita onkin tarkistettu alaspäin. Lisäksi pelätään, että tulleja ei lakkautetakaan investointien toteuttamisen jälkeen, kuten on alunperin ollut tarkoitus.

3.2 Tukholma

Syksyllä 1992 Ruotsissa allekirjoitettiin ns. Dennis-sopimus. Sopimus merkitsee alkua Ruotsin kaikkien aikojen suurimmalle infrastruktuuri-investoinnille. Tukholmassa investoidaan 35 miljardia kruunua uuteen liikennejärjestelmään. Noin puolet summasta, 17 miljardia käytetään joukkoliikenteen kehittämiseen ja 18 miljardia teiden rakentamiseen.

Tukholman tietullijärjestelmän aikataulu on seuraavanlainen: suunnitelma saadaan valmiiksi vuoden 1993 loppuun mennessä, laitteistot hankitaan vuoden 1994 aikana ja asennetaan vuonna 1995. Systeemin on määrä olla toiminnassa vuoden 1996 kesällä.

Investointien tavoitteena on parantaa Tukholman seudun ympäristöä, lisätä liikenteen sujuvuutta ja luoda yleensä paremmat edellytykset alueen kehitykselle.

Joukkoliikenteen investoinnit rahoitetaan verovaroin, mutta tieinvestoinnit (kehätie, ulommat poikittaisväylät) on tarkoitus rahoittaa tietulleilla. Käytännössä tämä tapahtuu siten, että tarkoitusta varten perustettu yhtiö lainaa rahat investointeja varten, ja kerää rahat takaisin tienkäyttäjiltä tiemaksuina.

Tiemaksut kerätään mahdollisimman suuressa määrin automaattisella keräysjärjestelmällä. Maksu suoritetaan vain kehätien sisäpuolelle mennessä, mutta ei enää takaisin tullessa. Maksun suuruudeksi on ehdotettu 15 kruunua. Maksaminen tapahtuu käyttäjäkohtaisella älykortilla, johon voi ostaa rajoituksetta maksuoikeutta.

Satunnaisia matkustajia varten on olemassa useita mahdollisia paikkoja maksaa tietulli mieluummin jo ennen tullirajaa. Tällaisia paikkoja ovat mm. huoltoasemat ja levähdyspaikat sekä automaatit, joita on asennettu tavarataloihin, tupakkakauppoihin jne. Maksettaessa ilmoitetaan auton rekisterinumero, jonka videokamera sitten tunnistaa tullirajalla.

3.3 Suomen pääkaupunkiseutu

Liikenneministeriön suunnitelman mukaan Helsingin sisääntuloteille on tulossa 18 maksupisteestä muodostuva tietullivyöhyke. Tietullit on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 1997 alusta.

Tietullijärjestelmä tekee yhdessä budjettirahoituksen kanssa mahdollliseksi Helsingin seudun liikenneinvestointiohjelman toteuttamisen. Liikenneministeriö on laatinut 10 miljardin markan ohjelman vuosille 1997 - 2013. Vuotta kohti rahaa kuluu liikennehankkeisiin 600 miljoonaa. Tietullijärjestelmän on määrä olla voimassa niin kauan, kun tarvittavat varat investointeihin on saatu hankittua.

Liikenneministeriö on laskenut, että tietullimaksuja kertyy vuodessa 300 miljoonaa markkaa. Helsingin seudun tie- ja ratahankeohjelman mukaan tietulleilla kerätyt 300 miljoonaa käytettäisiin kokonaisuudessaan pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkon kehittämiseen. Lisäksi toiset 300 miljoonaa investoitaisiin valtion budjetista joukkoliikenteen parantamiseen. 1980-luvulla Helsingin seudun liikenteeseen on käytetty keskimäärin 350 - 450 miljoonaa markkaa vuodessa.

Tietulleja kerättäisiin maanantaista perjantaihin klo 06.00 - 17.30. Ruuhka-aikoina 7.30 - 8.30 ja 15.45 - 16.45 maksu olisi kaksinkertainen. Maksu maksetaan aina tulliraja ylitettäessä. Maksun suuruus on 3 - 6 markkaa ylityskerralta maksutavasta riippuen, ja ruuhka-aikana maksu on kaksinkertainen. Raskaan liikenteen kertamaksu olisi puolitoistakertainen tai vaihtoehtoisesti 1200 markan kiinteä kuukausimaksu. Pakettiautoilla ja takseilla kiinteä maksu olisi 600 markkaa kuukaudessa.

Maksuja perittäisiin kolmella tavalla: perinteisesti käteismaksulla automaattiin, älykortilla ja tiliveloituksella. Älykortti on kätevin tapa periä tiemaksu, ja tavoitteena onkin saada 60 prosenttia tullirajan ylittäjistä älykorttiasiakkaiksi. Älykorttia voitaisiin ladata rahalla esimerkiksi huoltoasemilla ja pankkiautomaateista. Toinen automaattinen maksutapa olisi veloittaa maksu suoraan asiakkaan tullitililtä.

3.4 Yhteenveto pohjoismaisista tietullijärjestelmistä

Kuten kuvatuista tietullijärjestelmistä ilmenee, tietulleja kerätään monin eri perustein. Tietullien keräyksen yleisimpänä tarkoituksena näyttää olevan turvata tie- ja liikenneinvestointien rahoitus ja liikennejärjestelmien kehittäminen. Usein tiemaksut ovat ns. korvamerkittyä rahaa, joka kerätään vain tiettyä tarkoitusta varten esim. tieinvestointien toteuttamiseen.

Tietulleilla halutaan myös parantaa liikenteen sujuvuutta rakentamalla kerätyillä varoilla lisäkapasiteettia. Vastaavasti joukkoliikenteen kehittämiseen jäisi enemmän budjettirahoitusta.

Joissakin tietullijärjestelmissä mainitaan myös ympäristösyyt tietullien käyttöönotolle. Ruuhkien vähentäminen vähentää myös ympäristöhaittoja. Toisaalta kerättävillä varoilla rakennetaan lisää tiekapasiteettia, mikä lisää aikanaan autoliikennettä ja saa aikaan myös enemmän ilman saasteita.

Pääkaupunkiseudun tietullijärjestelmässä ruuhkat on hinnoiteltu kaksinkertaisella maksulla. Tässä mielessä järjestelmä perustuu rajakustannushinnoitteluun, joka on kansantalousteorian mukaan tehokkain hinnoittelumekanismi. Kun autoilija maksaa ruuhka-aikana suurempaa maksua, vastaavat autoilijoilta kerätyt maksut paremmin heidän yhteiskunnalle aiheuttamiaan rajakustannuksia. Tietullijärjestelmiä ja maksujen taloustieteellisiä hinnoitteluperusteita on enemmän selvitetty raportissa: "Tietullit ja kiinteät käyttäjämaksut", Tielaitoksen selvityksiä 35/1991.

4 ASENNOITUMINEN TIETULLEIHIN JA TIENKÄYTTÖMAKSUIHIN

Kotitalouksilta tiedusteltiin yleistä asennoitumista tietulleja ja muita tienkäyttäjän maksuja kohtaan, mahdollisten maksujen suuruutta, minkälaisista kohteista ja minä ajankohtina maksuja pitäisi ensisijaisesti kerätä. Lisäksi kysyttiin, tasoittavatko tiemaksut ruuhkahuippuja ja vaikuttavatko ne liikenteen käyttämiin reitteihin. Lopuksi tiedusteltiin, minkälaisiin liikenneinvestointeihin kerätyt maksut pitäisi käyttää ja mitä moottoritiehankkeita tiemaksuilla voitaisiin toteuttaa.

4.1 Tietullien ja -maksujen hyväksyminen

Mielipiteet tietullien ja muiden tienkäyttömaksujen puolesta ja vastaan menivät melko lailla tasan. Neljäsosa autollisista vastaajista ei hyväksynyt näitä maksuja missään olosuhteissa, kun taas toisen neljäsosan mielestä tienpitoa pitäisi enenevässä määrin rahoittaa tienkäyttäjämaksuilla. Valtaosa vastaajista, 40 prosenttia hyväksyi tiemaksujen käytön laman aikana tai muuten tilapäisesti käytettynä.

Tienkäyttäjämaksuihin suhtautumista tiedusteltiin erikseen autollisiin ja autottomiin kotitalouksiin kuuluvilta henkilöiltä. Myöskään autottomat kotitaloudet eivät kannattaneet tienkäyttäjämaksujen keräämistä pelkästään budjetin täydentämiseksi. Vastaajien suhtautuminen tienkäyttäjämaksuihin on esitetty *taulukossa 1.*

Taulukko 1: Tietullien ja autonkäyttömaksujen hyväksyminen ja suhtautuminen niiden käyttämiseksi budjetin täydentämiseen tai tienpidon rahoittamiseen

	Kotitaloudessa auto käytössä		
Väittämä	On	Ei	Yhteensä
Ei hyväksy maksuja missään oloissa	24 %	16 %	21 %
Tilapäisesti tai laman aikana käytettäv.	39 %	32 %	38 %
Budjettirahoituksen täydentämiseen	5 %	7 %	5 %
Enemmän tällaista rahoitusta tienpitoon	27 %	29 %	27 %
EOS	4 %	16 %	8 %

Eri ikäryhmien vastauksissa ei ollut kovin paljon eroja. Eniten tietulleja vastustivat keski-ikäiset henkilöt. Suurituloiset toivoivat enemmän käyttäjärahoitusta tienpitoon, mutta näkivät myös muita useimmin tienkäyttömaksut keinona rahoittaa budjetteja.

Miehet vastustavat tiemaksuja naisia enemmän. Naiset kannattivat tienkäyttömaksuja erityisesti tilapäisratkaisuna. Eri kotitaloustyypeistä yksinhuoltajat vastustivat tienkäyttömaksuja jyrkimmin, mutta yksinasuvien mielestä kyseisiä maksuja voisi käyttää enenevässä määrin tienpitoon. Erot eri kotitaloustyyppien välillä olivat kuitenkin pienet.

Alueittain sellaisia, jotka eivät hyväksy tienkäyttäjämaksuja missään oloissa, oli eniten Uudellamaalla (24 %), jossa hyväksyjiä oli vähiten myös maksujen tilapäiskäytön suhteen (31 %). Toisaalta Uudellamaalla oltiin muita enemmän sitä mieltä, että tienpitoa pitäisi enenevässä määrin rahoittaa käyttäjämaksuilla (33 %). Tarkempia tietoja yleisestä asennoitumisesta käyttäjämaksuja kohtaan eri taustatekijöiden suhteen on esitetty *liitetaulukoissa 1 - 4.*

4.2 Paras tapa kerätä tienkäyttömaksuja

Siinä tapauksessa, että tiemaksuja kuitenkin kerätään tie- ja katuhankkeiden toteuttamiseksi tai liikenneolojen kehittämiseksi, haastateltavilta kysyttiin, mitä maksutapaa he pitivät parhaimpana. Valittavana oli yleinen vuotuinen autonkäyttömaksu, erityisiltä tiekohteilta perittävä tietulli tms. maksu ja korotetun polttoaineen hinnan mukana perittävä maksu. Parhaan vaihtoehdon lisäksi kysyttiin myös toiseksi parasta vaihtoehtoa.

Sekä autolliset että autottomat vastaajat pitivät parhaana vaihtoehtona tietulleja tie- ja liikenneolojen kehittämisen rahoitukseen. Molemmissa vastaajaryhmissä nähtiin autonkäyttömaksu toiseksi parhaana rahoitusmuotona. Suhtautuminen eri tienkäyttäjämaksutapoihin on nähtävissä *taulukossa 2.*

Taulukko 2: Parhaana pidetty tienkäyttömaksutapa (%:a piti maksutapaa parhaimpana)

	Kotitaloudessa auto käytössä		
Maksutapa	On	Ei	Yhteensä
Yleinen vuotuinen autonkäyttömaksu	27 %	28 %	28 %
Erityisiltä tiekohteilta kerättävä tietulli	46 %	36 %	43 %
Korotettu polttoaineen hinta	19 %	18 %	18 %
EOS	7 %	18 %	10 %

Kaikki tuloryhmät pitävät tietulleja parhaimpana maksutapana, ja eri tuloryhmien välillä oli suhtautumisessa vain pieniä eroja. Tietulleilla oli suosiota erityisesti nuorten keskuudessa, samoin auton käyttömaksulla toiseksi parhaana maksutapana. Korotetulla polttoaineen hinnalla oli eniten kannatusta vanhimpien ikäryhmien kohdalla.

Myös kaikki kotitaloustyypit kannattivat tietulleja, samoin vuotuinen auton käyttömaksu oli toisella sijalla. Samaan tulokseen päädyttiin myös sukupuolikohtaisessa tarkastelussa. Alueista pienin kannatus tietulleilla oli Uudellamaalla, jossa 37 % vastanneista kannatti maksuja. Tarkempia tietoja eri maksutapojen suosiosta on esitetty *liitetaulukoissa 5 - 8.*

4.3 Kuinka suuri käyttömaksu

Tienkäyttömaksujen suuruutta kysyttiin vuotuisen autonkäyttömaksun ja tietullien osalta. Autoilijoiden keskuudessa eniten sai kannatusta 200 - 500 markan käyttömaksu. Maksujen suuruustoiveissa ei ollut paljonkaan eroja, oli kotitaloudella auto käytettävissä tai ei. *Taulukossa 3* on esitetty vastanneiden prosenttijakautuma vuotuisen käyttömaksun suuruudesta.

Taulukko 3: Auton vuotuisen käyttömaksun suuruus (vaihtoehdon kannatus %:a)

	Kotitaloudessa auto käytössä		
Maksun suuruus vuodessa	On	Ei	Yhteensä
Alle 100 mk	7 %	4 %	6 %
100 - 199 mk	27 %	20 %	24 %
200 - 499 mk	29 %	11 %	23 %
500 mk tai enemmän	18 %	19 %	18 %
EOS	19 %	46 %	28 %

Nuoret henkilöt olivat selvästi suuremman käyttömaksun kannalla kuin vanhemmat. Tuloryhmien välillä taas ei ollut kovin suuria eroja maksun suuruudesta. Myöskään eri perhetyyppien välillä ei ollut mainittavia eroja. Kuitenkin yksinhuoltajat kannattivat muita useammin yli 500 markan maksua.

Eri sukupuolten välillä ei ollut juurikaan eroja maksun suuruudesta. Etelä-Suomessa kannatettiin jonkin verran suurempia maksuja kuin Pohjois-Suomessa. Tarkempia tietoja käyttömaksun suuruudesta eri taustatekijöiden suhteen on esitetty *liitetaulukoissa 9 - 12.*

4.4 Kuinka suuri tietulli

Tietullin kertamaksun suuruudeksi kannatettiin yleisimmin 10 - 29 markan vaihtoehtoa. Myös 5 - 9 markan vaihtoehto oli lähes yhtä suosittu. Tullimaksukysymyksessä ei eritelty sitä, pitääkö tulli maksaa joka kerta tulliraja ylitettäessä vai esim. vain kerran saman päivän aikana. Kysymys lienee aiheuttanut jonkin verran sekaannusta, mutta vastaukset voinee tulkita lähinnä kerta- tai päivämaksuna. Tähän kysymykseen 39 prosenttia vastaajista ei ole ilmaissut kantaansa.

Taulukko 4: Tietullin kertamaksun suuruus (vaihtoehdon kannatus %:a)

	Kotitaloudessa auto käytössä		
Tietulli, kertamaksun suuruus	On	Ei	Yhteensä
Alle 5 mk	16 %	6 %	12 %
5 - 9 mk	24 %	14 %	19 %
10 - 29 mk	25 %	22 %	23 %
30 mk tai enemmän	6 %	8 %	6 %
EOS	29 %	49 %	39 %

Nuoret olisivat valmiita maksamaan hiukan suurempaa kertamaksua kuin vanhemmat ikäryhmät. Sen sijaan suurituloiset eivät maksaisi sen enempää kuin pienempituloisetkaan. Perhetyypeistä suurinta tullia maksaisivat yksin asuvat aikuiset. Eri sukupuolet olisivat valmiita maksamaan samansuuruisia tullimaksuja. Pohjoissuomalaiset maksaisivat hiukan pienempiä maksuja kuin muun Suomen asukkaat. Yksityiskohtaisempia tietoja eri väestöryhmien käsityksistä tietullien suuruudesta on esitetty *liitetaulukoissa 13 - 16.*

4.5 Minkälaisilta kohteilta maksuja haluttaisiin kerättävän

Lähes puolet vastaajista piti moottoriteiden käyttöä parhaana kohteena tietullien keräämiseen riippumatta siitä, oliko kotitaloudella auto käytettävissä tai ei. Autolliset kannattivat siltoja ja tunneleita suurten kaupunkien sisääntuloteitä enemmän, kun taas autottomat kotitaloudet pitivät sisääntuloteitä siltoja ja tunneleita parempina. Eri kohteiden kannatusprosentit tullien keräyskohteina on esitetty *taulukossa 5.*

Taulukko 5: Tietullien kerääminen eri kohteilta (vaihtoehdon kannatus %:a)

	Kotitaloudessa auto käytössä		
Tietullin keräyskohde	On	Ei	Yhteensä
Moottoriväylien käyttö	49 %	40 %	46 %
Suurten kaupunkien sisääntulotiet	19 %	23 %	19 %
Erityiskohteet, kuten sillat, tunnelit	23 %	15 %	21 %
EOS	9 %	22 %	13 %

Moottoritiet tietullikohteena olivat erityisesti nuorten suosiossa. Alle 45-vuotiaista yli 50 prosenttia piti moottoriteitä parhaana verotuskohteena. Myös sillat ja tunnelit saivat nuorilta enemmän kannatusta kuin vanhoilta, joiden kannatus jakaantui tasaisemmin kaikille vaihtoehdoille. Tuloryhmistä keski- ja suurituloiset näkivät samoin moottoriväylät parhaana tullien keräyskohteena.

Perhetyypeistä kaikki pitivät moottoriväyliä tärkeimpänä tiemaksujen keräyskohteena, samoin kuin eri sukupuolet, joiden välillä ei ollut juurikaan eroja eri kohteiden kannatuksessa. Alueittain moottoriväylät saivat suurimman kannatuksen Tampere-Turku alueella (51 %), mutta vain 41 prosenttia uusmaalaisista piti moottoriteitä ensisijaisena kohteena. Väestöryhmittäisiä tietoja tietullien keräyskohteista on esitetty *liitetaulukoissa 17 - 20.*

4.6 Tasasuuret maksut vai hinnoitellaanko ruuhkia

Tasasuuruisia maksuja kannatti yli 40 prosenttia sekä autollisista että autottomista kotitalouksista. Ruuhka-aikojen mukaan korotetut maksut saivat vastaajien joukossa vain 24 prosentin kannatuksen. Samoin vain ruuhka-aikoina kerättävät maksut saivat noin neljäsosan vastaajista taakseen.

Taulukko 6: Tietullit vuorokauden ajan mukaan (vaihtoehdon kannatus %:a)

	Kotitaloudessa auto käytössä		
Tietullit vuorokauden ajan mukaan	On	Ei	Yhteensä
Sama maksu ympäri vuorokauden	42 %	44 %	42 %
Porrastettu maksu ruuhka-aikojen mukaan	26 %	20 %	24 %
Maksu kerätään vain ruuhka-aikoina	24 %	20 %	24 %
EOS	8 %	16 %	11 %

Eri ikäryhmien välillä oli selviä eroja tasa- ja porrastettujen maksujen suhteen. Tasasuuruista maksua kannattivat vanhemmat ikäryhmät, kun taas nuoremmat olivat porrastettujen maksujen kannalla. Vain ruuhka-aikana kerättäviä maksuja kannattivat taas kaikki ikäryhmät saman verran. Suurituloiset kannattivat enemmän tasasuuruisia maksuja ja pienituloiset vain ruuhka-aikoina kerättävää maksua.

Lapsiperheet olivat muita perhetyyppejä enemmän porrastetun ja ruuhka-ajan maksujen kannalla. Miehet olivat naisia enemmän tasamaksun puoltajia. Pohjois-Suomessa kannatettiin porrastettuja maksuja muita alueita enemmän. Väestöryhmittäisiä tietoja maksujen porrastamisesta on esitetty *liitetaulukoissa 21 - 24.*

4.7 Tasoittavatko tiemaksut liikenteen ruuhkahuippuja

Puolet vastaajista katsoi, että tietullit tasoittavat liikenteen ruuhkahuippuja (vaikka tasasuuret maksut saivatkin eniten kannatusta). Mielipiteet olivat samanlaisia riippumatta siitä, oliko auto käytettävissä vai ei. Nuoret näkivät näin käyvän vanhempia useammin, eikä tuloryhmien näkemyksissä ollut eroja.

Taulukko 7: Tietullit liikenteen ruuhkahuippujen tasoittajana (kyllä-, ei-vastausten %-osuudet)

	Kotitaloudessa auto käytössä		
Tasoittavatko tietullit ruuhkahuippuja?	On	Ei	Yhteensä
Kyllä	51 %	47 %	49 %
Ei	41 %	34 %	39 %
EOS	8 %	19 %	12 %

Yksinhuoltajista vain joka kolmas uskoi tiemaksujen tasoittavan ruuhkahuippuja. Miesten ja naisten näkemys oli tämän kysymyksen kohdalla aivan samanlainen. Alueista uskottiin eniten ruuhkien tasaantumiseen Pohjois-Suomessa. Tarkempia tietoja alueittain ja väestöryhmittäin on esitetty *liitetaulukossa 25 - 28.*

4.8 Vaikuttavatko tiemaksut liikenteen reitteihin

Valtaosa (80 %) sekä autollisista että autottomista kotitalouksista katsoi, että tiemaksut vaikuttavat liikenteen käyttämiin reitteihin, eli maksuja pyritään kiertämään mahdollisuuksien mukaan. Etenkin nuoret näkivät tiemaksujen synnyttävän uusia ajoreittejä. Eri tuloryhmiin kuuluvilla ei ollut eroja, vaan kaikki näkivät uusien reittien syntyvän yhtälailla. Käsityksiä tiemaksujen vaikutuksista liikenteen käyttämiin reitteihin on esitetty *taulukossa 8.*

Taulukko 8: Tiemaksujen vaikutus liikenteen käyttämiin reitteihin (kyllä-, ei-vastausten %-osuudet)

	Kotitaloudessa auto käytössä		
Vaikuttavatko tiemaksut reitteihin?	On	Ei	Yhteensä
Kyllä	85 %	74 %	81 %
Ei	12 %	12 %	12 %
EOS	3 %	14 %	6 %

Perhetyypeistä yksin asuvista aikuisista kolme neljäsosaa uskoi uusiin reitteihin, kun muissa perhetyypeissä vastaava prosenttiluku oli yli 80. Sukupuolten välillä ei ollut eroja. Alueista Uudellamaalla ja Turku - Tampere -alueella katsottiin tiemaksujen vaikuttavan reitinvalintaan muita alueita enemmän. Tarkempia tietoja alueittain ja väestöryhmittäin on esitetty *liitetaulukossa 29 - 32.*

4.9 Mihin tiemaksujen tuotto pitäisi käyttää

Vaihtoehtoisina tiemaksujen käyttökohteina kysyttiin kerättyjen maksujen käyttämistä tiehankkeiden toteuttamiseen, joukkoliikenteen kehittämiseen, ympäristöhaittojen vähentämiseen ja yleensä valtion ja kuntien budjettien täydentämiseen. Vastaajia pyydettiin nimeämään prosenttiosuus, mikä kerätyistä varoista olisi käytettävä kuhunkin yllä mainituista vaihtoehtoisista kohteista. *Taulukkoon 9* on kerätty tiehankkeille annetut %-osuudet.

Taulukko 9: Tiemaksujen käyttö tiehankkeisiin (vaihtoehdon kannatuksen %-osuus)

	Kotitaloudessa auto käytössä		
Tiehankkeisiin käytettävä %-osuus	On	Ei	Yhteensä
Alle 20 %	9 %	12 %	9 %
20 - 29 %	15 %	20 %	15 %
30 - 49 %	15 %	7 %	12 %
50 - 100 %	44 %	29 %	35 %
EOS	16 %	33 %	28 %

Autollisista vastaajista lähes puolet katsoo, että tiemaksut olisi käytettävä kokonaisuudessaan tai lähes kokonaisuudessa tiehankkeiden toteuttamiseen. Myös autottomista noin 30 prosenttia oli tällä kannalla. Tiemaksuilla kerättyjen varojen joukkoliikenteen kehittämiseen käyttämisen kannatus on esitetty *taulukossa 10*.

Taulukko 10: Tiemaksujen käyttö joukkoliikenteen kehittämiseen (vaihtoehdon kannatuksen %-osuus)

	Kotitaloudessa auto käytössä		
Joukkoliikenteeseen käytettävä %-osuus	On	Ei	Yhteensä
Alle 20 %	24 %	11 %	18 %
20 - 29 %	27 %	23 %	25 %
30 - 49 %	21 %	17 %	19 %
50 - 100 %	10 %	17 %	12 %
EOS	18 %	33 %	25 %

Tiemaksujen käyttö joukkoliikenteen kehittämiseen sai melko vähän kannatusta niin autollisten kuin autottomien vastaajien joukossa. Yli puolet kantansa ilmaisseista halusi käyttää tiemaksuista alle 30 prosenttia joukkoliikenteen kehittämiseen. Tiemaksujen käytön kannatus ympäristöhaittojen vähentämiseen on esitettu *taulukossa 11.*

Taulukko 11: Tiemaksujen käyttö ympäristöhaittojen vähentämiseen (vaihtoehdon kannatuksen %-osuus)

	Kotitaloudessa auto käytössä		
Ympäristöhaittojen vähent. käytettävä %-osuus	On	Ei	Yhteensä
Alle 20 %	18 %	8 %	12 %
20 - 29 %	24 %	23 %	23 %
30 - 49 %	21 %	19 %	21 %
50 - 100 %	19 %	17 %	18 %
EOS	18 %	33 %	25 %

Tiemaksujen käyttö ympäristöhaittojen vähentämiseen sai hiukan enemmän kannatusta kuin maksujen käyttö joukkoliikenteen kehittämiseen. Myös tässä tapauksessa erot autollisten ja autottomien vastaajien välillä olivat pieniä. Vastanneista noin viidesosan mielestä ympäristöhaittojen vähentämiseen pitäisi käyttää valtaosa kerättävistä tiemaksuista. Tiemaksujen käytön kannatus valtion ja kuntien budjettirahoituksen täydentäjänä on esitetty *taulukossa 12.*

Taulukko 12: Tiemaksujen käyttö valtion ja kuntien budjettirahoitukseen (vaihtoehdon kannatuksen %-osuus)

	Kotitaloudessa auto käytössä		
Budjettirahoitukseen käytettävä %-osuus	On	Ei	Yhteensä
Alle 20 %	47 %	34 %	41 %
20 - 29 %	18 %	18 %	18 %
30 - 49 %	6 %	3 %	5 %
50 - 100 %	7 %	8 %	7 %
EOS	23 %	37 %	30 %

Tiemaksujen käyttö suoraan valtion ja kuntien budjettirahoitukseen ei saanut kannatusta. Yli 40 prosenttia vastanneista (yli puolet kantansa ilmoittaneista) oli sitä mieltä, että yleiseen budjettirahoitukseen voisi käyttää vain 0 - 20 prosenttia kerätyistä tiemaksuista. Myös tähän kysymykseen vastattiin samalla tavalla oli auto käytettävissä tai ei.

4.10 Mitkä moottoritiet pitäisi rahoittaa tiemaksuilla

Tiemaksurahoituksen käyttöä kysyttiin viiteen moottoritierakennuskohteeseen. Eri kohteiden kannatus oli hyvin samanlainen, ja puolesta ja vastaan oltiin saman verran. Kuitenkin Pasilan väylä ja kuutostie saivat hiukan muita kohteita vähemmän kannatusta tiemaksurahoitukselle. Tiemaksujen käytön kannatus eri moottoritiekohteille on esitetty *taulukossa 13.*

Taulukko 13: Tiemaksujen käyttö viiden moottoritiekohteen rakentamiseen (vaihtoehdon kannatuksen %-osuus)

Moottoritiekohde	Kyllä	Ei	EOS
Pääkaupunkiseudun Pasilan väylä	32 %	37 %	31 %
Helsinki-Turuntie	37 %	34 %	28 %
Helsinki-Tampereentie	38 %	33 %	29 %
Helsinki-Lahtitie	38 %	33 %	29 %
Kuutostie Helsinki-Porvoo-Imatra	34 %	36 %	31 %

Vastaajat, joilla oli auto käytössä, kannattivat jonkin verran enemmän tiemaksujen käyttöä moottoriteiden rakentamiseen kuin ne vastaajat, joilla ei ollut autoa käytettävissään. Toisaalta autollisten joukossa oli myös autottomia enemmän vastustusta tiemaksujen käyttöön moottoriteiden rakentamiseen. Tämä johtuu siitä, että autolliset ilmaisivat kantansa enemmässä määrin kuin autottomat. Autollisten ja autottomien kotitalouksien käsitykset moottoroteiden tiemaksurahoitukseeen on esitetty *taulukoissa 14 ja 15.*

Taulukko 14: Tiemaksujen käyttö viiden moottoritiekohteen rakentamiseen, autolliset kotitaloudet (vaihtoehdon kannatuksen %-osuus)

Moottoritiekohde	Kyllä	Ei	EOS
Pääkaupunkiseudun Pasilan väylä	34 %	41 %	25 %
Helsinki-Turuntie	40 %	38 %	22 %
Helsinki-Tampereentie	40 %	37 %	23 %
Helsinki-Lahtitie	41 %	36 %	23 %
Kuutostie Helsinki-Porvoo-Imatra	38 %	39 %	24 %

Taulukko 15: Tiemaksujen käyttö viiden moottoritiekohteen rakentamiseen, autottomat kotitaloudet (vaihtoehdon kannatuksen %-osuus)

Moottoritiekohde	Kyllä	Ei	EOS
Pääkaupunkiseudun Pasilan väylä	30 %	33 %	38 %
Helsinki-Turuntie	36 %	30 %	33 %
Helsinki-Tampereentie	36 %	28 %	36 %
Helsinki-Lahtitie	34 %	31 %	35 %
Kuutostie Helsinki-Porvoo-Imatra	30 %	33 %	37 %

5 POLTTOAINEEN HINNANKOROTUKSEN VAIKUTUS AUTON KÄYTTÖÖN

5.1 Polttoaineen hinnankorotus vuoden 1993 alussa

Vuoden 1993 alussa polttoaineen hintoihin tuli noin 60 pennin korotus. Kotitalouksilta tiedusteltiin kyseisen korotuksen vaikutusta autonkäyttöön. Vastanneista autollisista kotitalouksista 30 prosenttia ilmoitti autonkäytön vähentyneen mainitun korotuksen johdosta. Vähenemä on keskimäärin 16 prosenttia tai 2 500 km vuodessa. Koko henkilöautoliikenteeseen suhteutettuna tämä merkitsee noin 5 prosentin vähennystä liikennemääriin.

Ikäryhmistä yli 64-vuotiaat olivat kaikkein vastahakoisimpia vähentämään autonkäyttöä. Iäkkäämmistä autoilijoista vain 16 prosenttia oli valmis vähentämään ajoja. Perhetyypeistä yksin asuvista aikuisista samoin vain 16 prosenttia ilmoitti vähentäneensä ajoja. Eri alueiden välillä oli melko suuria eroja. Turku-Tampere alueella 38 prosenttia ilmoitti vähentäneensä autoilua, kun Uudellamaalla vain 20 prosenttia autoilijoista oli ollut valmis karsimaan autonkäyttöä.

5.2 Vertailu tielaitoksen aikaisempiin tutkimuksiin

Tielaitos on selvittänyt polttoaineen hinnan nousun vaikutusta autonkäyttöön myös vuosina 1990 ja 1991. Haastattelut on edellisilläkin kerroilla tehnyt Tilastokeskus kuluttajabarometrikyselyn yhteydessä.

Syksyllä 1990 polttoaineen hinta nousi Kuwaitin kriisin johdosta äkillisesti 70 penniä litralta, ja tuolloin kysyttiin kotitalouksilta korotuksen vaikutusta autonkäyttöön, mikäli hinta jäisi pitemmäksi aikaa korkealle tasolle tai jopa nousisi siitä vielä vähän. Tällöin 35 prosenttia autollisista vastaajista ilmoitti vähentävänsä autonkäyttöä.

Vuoden 1991 haastattelussa kysyttiin 1 markan suuruisen korotuksen vaikutusta autonkäyttöön. Mikäli kyseisen suuruinen korotus tapahtuisi, tällöin 36 prosenttia autoilijoista ilmoitti vähentävänsä ajoja.

Kaikilla kolmella tutkimuskerralla vastaukset polttoaineen hinnannousun vaikutuksesta autonkäyttöön ovat olleet hyvin saman suuntaisia. Koko henkilöautoliikenteeseen suhteutettuna korotusten aiheuttama vähenemä liikenteeseen on ollut 4 - 5 prosenttia.

Syksyllä 1990 kyselyn perusteella saadut tiedot autonkäytön muutoksista vastasivat liikennelaskentojen perusteella saatuja tietoja liikennemäärien muutoksista. Molempien mukaan henkilöautoliikenne pieneni loppuvuodesta 1990 noin 4 prosentilla.

Yleisten teiden liikenne on vähentynyt 2 - 3 prosenttia vuoden 1993 tammi-heinäkuussa, eli vähemmän kuin kyselyn perusteella saadut kotitalouksien ilmoittamat 5 prosentin vähentämiset. Öljyalan Keskusliitosta saatujen tietojen mukaan bensiinin myynti on vähentynyt vuoden 1993 tammi-kesäkuussa 6 prosentilla ja 12 viimeisen kuukauden aikana 4 prosentilla verrattuna vastaaviin ajankohtiin edellisenä vuotena.

Koska vuoden aikana työttömyys on edelleen lisääntunyt huomattavasti, on työmatkojen määrä vähentynyt. Työmatkojen väheneminen lienee pienentänyt pääasiassa katuverkon liikennettä. Polttoaineen kulutustietojen perusteella henkilöautojen koko liikennesuorite (yleiset tiet, kadut) lienee vähentynyt enemmän kuin yleisten teiden suorite, ja saattaa olla lähhellä autoilijoiden ilmoittamaa 5:n prosentin vähennystä.

Polttoaineen hinnankorotusten lisäksi hyvin monet muut tekijät vaikuttavat autonkäyttöön ja liikenteeseen saman aikaisesti. Erityisesti pitkittyneellä lamalla ja tulojen vähenemisellä on ollut huomattavaan vaikutusta, joten johtopäätökset pelkästään polttoaineen hinnannousun vaikutuksista liikenteeseen on nähtävä suuntaa antavina.

Käytetty kirjallisuus:

Tiehallitus (1991): Tietullit ja kiinteät tienkäyttömaksut. Optimaalinen maksujärjestelmä tieliikennesektorille. Tielaitoksen selvityksiä 35/1991. Helsinki 1991.

Sundberg, J. (1993): Vägavgifter - teknik oh strategi för framtiden. Konferensföredrag. Forskardagar 11 - 12.1.1993 Lindköping.

Liikenneministeriö (1993): Ehdotus Helsingin seudun liikenneinvestointiohjelmaksi. Julkaisuja 30/93. Helsinki 1993.

6 LIITETAULUKOT

Taulukko 1: Suhtautuminen tietulliin/autonkäyttömaksuun päämiehen ikäryhmän mukaan

Päämiehen ikäryhmä	*Vaihtoehdon kannatus, %*					
	Ei hyväksy ollenkaan	*Hyväksyy tilapäisenä*	*Hyväksyy budjettirahoituksen täydentämisen*	*Tienpitoa pitäisi rahoittaa enemmän käyttäjämaksuilla*	*EOS*	*Yhteensä*
- 24	19	50	6	20	4	100
25 - 34	19	40	5	34	2	100
35 - 44	24	41	6	26	3	100
45 - 54	28	32	5	25	9	100
55 - 64	21	34	6	26	13	100
65 -	11	31	3	23	31	100

Taulukko 2: Suhtautuminen tietulliin/autonkäyttömaksuun perheen tuloryhmän mukaan

Tuloryhmä (mk/kk)	*Vaihtoehdon kannatus, %*					
	Ei hyväksy ollenkaan	*Hyväksyy tilapäisenä*	*Hyväksyy budjettirahoituksen täydentämisen*	*Tienpitoa pitäisi rahoittaa enemmän käyttäjämaksuilla*	*EOS*	*Yhteensä*
- 8 000	20	36	5	26	12	100
8 001 - 12 000	23	42	3	26	6	100
12 001 - 14 000	27	33	5	29	5	100
14 001 - 18 000	24	39	8	28	1	100
18 001 - 30 001	19	36	9	34	2	100

Taulukko 3: Suhtautuminen tietulliin/autonkäyttömaksuun perhetyypin mukaan

Perhetyyppi	*Vaihtoehdon kannatus, %*					
	Ei hyväksy ollenkaan	*Hyväksyy tilapäisenä*	*Hyväksyy budjettirahoituksen täydentämisen*	*Tienpitoa pitäisi rahoittaa enemmän käyttäjämaksuilla*	*EOS*	*Yhteensä*
Yksin asuva aik.	20	34	4	29	12	100
Yksin huolt. perh.	28	38	3	25	5	100
Kaikki aikuisia	23	38	5	25	9	100
Lapsiperheet	20	42	6	28	4	100

Taulukko 4: Suhtautuminen tietulliin/autonkäyttömaksuun alueen mukaan

Alue	*Vaihtoehdon kannatus, %*					
	Ei hyväksy ollenkaan	*Hyväksyy tilapäisenä*	*Hyväksyy budjettirahoituksen täydentämisen*	*Tienpitoa pitäisi rahoittaa enemmän käyttäjämaksuilla*	*EOS*	*Yhteensä*
Pohjois-Suomi	19	44	7	19	11	100
Turku-Tampere alue	22	39	5	28	6	100
Uusimaa	24	31	5	33	6	100
Väli-Suomi	19	42	5	24	9	100

Taulukko 5: Parhaana pidetty tienkäyttäjämaksutapa päämiehen ikäryhmän mukaan

Ikäryhmä	*Vaihtoehdon kannatus, %*				
	Autonkäyttö-maksu	*Tietulli*	*Korotettu polt-toain. hinta*	*EOS*	*Yhteensä*
- 24	36	43	13	7	100
25 - 34	35	49	11	4	100
35 - 44	31	46	18	5	100
45 - 54	24	42	24	9	100
55 - 64	23	36	24	16	100
65 -	17	27	20	35	100

Taulukko 6: Parhaana pidetty tienkäyttäjämaksutapa kotitalouden tulojen mukaan

Tuloryhmä	*Vaihtoehdon kannatus, %*				
(mk/kk)	*Autonkäyttö-maksu*	*Tietulli*	*Korotettu polt-toain. hinta*	*EOS*	*Yhteensä*
- 8 000	29	42	15	13	100
8 001 - 12 000	29	45	18	7	100
12 001 - 14 000	25	47	20	8	100
14 001 - 18 000	31	39	23	6	100
18 001 - 30 001	28	48	22	2	100

Taulukko 7: Parhaana pidetty tienkäyttäjämaksutapa perhetyypin mukaan

Perhetyyppi	*Vaihtoehdon kannatus, %*				
	Autonkäyttö-maksu	*Tietulli*	*Korotettu polt-toain. hinta*	*EOS*	*Yhteensä*
Yksin asuva aik.	24	45	13	17	100
Yksin huolt. perh.	34	41	13	11	100
Kaikki aikuisia	26	40	21	12	100
Lapsiperheet	33	44	18	5	100

Taulukko 8: Parhaana pidetty tienkäyttäjämaksutapa alueen mukaan

Alue	*Vaihtoehdon kannatus, %*				
	Autonkäyttö-maksu	*Tietulli*	*Korotettu polt-toain. hinta*	*EOS*	*Yhteensä*
Pohjois-Suomi	29	43	17	10	100
Turku-Tampere alue	30	44	18	8	100
Uusimaa	30	37	23	9	100
Väli-Suomi	25	46	15	13	100

Taulukko 9: Auton vuotuisen käyttömaksun suuruus ikäryhmän mukaan

Ikäryhmä	*Vaihtoehdon kannatus, %*					
	Alle 100 mk	*100-199 mk*	*200-499 mk*	*500 mk tai enemmän*	*EOS*	*Yhteensä*
- 24	7	13	24	23	32	100
25 - 34	7	21	32	19	20	100
35 - 44	6	27	26	17	23	100
45 - 54	5	32	21	14	27	100
55 - 64	4	28	16	12	39	100
65 -	6	12	9	6	66	100

Taulukko 10: Auton vuotuisen käyttömaksun suuruus perheen tuloryhmän mukaan

Tuloryhmä (mk/kk)	*Vaihtoehdon kannatus, %*					
	Alle 100 mk	*100-199 mk*	*200-499 mk*	*500 mk tai enemmän*	*EOS*	*Yhteensä*
- 8 000	7	25	16	14	37	100
8 001 - 12 000	6	26	27	15	25	100
12 001 - 14 000	7	24	17	27	24	100
14 001 - 18 000	6	31	25	18	19	100
18 001 - 30 001	4	22	35	21	17	100

Taulukko 11: Auton vuotuisen käyttömaksun suuruus perhetyypin mukaan

Perhetyyppi	*Vaihtoehdon kannatus, %*					
	Alle 100 mk	*100-199 mk*	*200-499 mk*	*500 mk tai enemmän*	*EOS*	*Yhteensä*
Yksin asuva aik.	6	24	14	17	38	100
Yksin huolt. perh.	16	22	9	28	24	100
Kaikki aikuisia	6	25	23	13	32	100
Lapsiperheet	5	22	29	19	24	100

Taulukko 12: Auton vuotuisen käyttömaksun suuruus alueen mukaan

Alue	*Vaihtoehdon kannatus, %*					
	Alle 100 mk	*100-199 mk*	*200-499 mk*	*500 mk tai enemmän*	*EOS*	*Yhteensä*
Pohjois-Suomi	5	25	21	15	33	100
Turku-Tampere alue	8	23	23	19	26	100
Uusimaa	6	23	26	15	29	100
Väli-Suomi	4	23	23	16	33	100

Taulukko 13: Tietullin kertamaksun (päivämaksun) suuruus ikäryhmän mukaan

	Vaihtoehdon kannatus, %					
Ikäryhmä	*Alle 5 mk*	*5-9 mk*	*10-29 mk*	*30 mk tai enemmän*	*EOS*	*Yhteensä*
- 24	15	16	26	8	34	100
25 - 34	16	24	29	5	25	100
35 - 44	14	23	21	5	36	100
45 - 54	12	23	22	4	38	100
55 - 64	9	13	20	9	48	100
65 -	5	4	10	5	75	100

Taulukko 14: Tietullin kertamaksun (päivämaksun) suuruus perheen tuloryhmän mukaan

Tuloryhmä	*Vaihtoehdon kannatus, %*					
(mk/kk)	*Alle 5 mk*	*5-9 mk*	*10-29 mk*	*30 mk tai enemmän*	*EOS*	*Yhteensä*
- 8 000	8	17	24	6	44	100
8 001 - 12 000	16	19	21	7	36	100
12 001 - 14 000	16	19	29	1	34	100
14 001 - 18 000	18	28	19	7	27	100
18 001 - 30 001	14	26	29	4	26	100

Taulukko 15: Tietullin kertamaksun (päivämaksun) suuruus perhetyypin mukaan

	Vaihtoehdon kannatus, %					
Perhetyyppi	*Alle 5 mk*	*5-9 mk*	*10-29 mk*	*30 mk tai enemmän*	*EOS*	*Yhteensä*
Yksin asuva aik.	10	15	28	4	42	100
Yksin huolt. perh.	22	19	16	13	29	100
Kaikki aikuisia	12	17	22	6	42	100
Lapsiperheet	14	23	22	5	35	100

Taulukko 16: Tietullin kertamaksun (päivämaksun) suuruus alueen mukaan

	Vaihtoehdon kannatus, %					
Alue	*Alle 5 mk*	*5-9 mk*	*10-29 mk*	*30 mk tai enemmän*	*EOS*	*Yhteensä*
Pohjois-Suomi	10	24	17	5	43	100
Turku-Tampere alue	12	18	24	7	38	100
Uusimaa	15	21	24	4	35	100
Väli-Suomi	14	14	25	7	39	100

Taulukko 17: Tietullien kerääminen eri kohteilta perheen ikäryhmän mukaan

Ikäryhmä	*Kohteen kannatus, %*				
	Moottori-väyliltä	*Sisääntulo-väyliltä*	*Sillat/ tunnelit*	*EOS*	*Yhteensä*
- 24	49	18	26	6	100
25 - 34	54	20	21	5	100
35 - 44	49	19	21	10	100
45 - 54	42	18	24	15	100
55 - 64	39	20	19	21	100
65 -	30	17	9	43	100

Taulukko 18: Tietullien kerääminen eri kohteilta perheen tuloryhmän mukaan

Tuloryhmä (mk/kk)	*Kohteen kannatus, %*				
	Moottori-väyliltä	*Sisääntulo-väyliltä*	*Sillat/ tunnelit*	*EOS*	*Yhteensä*
- 8 000	46	21	15	17	100
8 001 - 12 000	44	23	20	12	100
12 001 - 14 000	63	15	15	7	100
14 001 - 18 000	48	16	29	6	100
18 001 - 30 001	50	19	24	6	100

Taulukko 19: Tietullien kerääminen eri kohteilta perhetyypin mukaan

Perhetyyppi	*Kohteen kannatus, %*				
	Moottori-väyliltä	*Sisääntulo-väyliltä*	*Sillat/ tunnelit*	*EOS*	*Yhteensä*
Yksin asuva aik.	44	23	16	16	100
Yksin huolt. perh.	56	16	19	8	100
Kaikki aikuisia	46	19	18	17	100
Lapsiperheet	46	18	27	8	100

Taulukko 20: Tietullien kerääminen eri kohteilta alueen mukaan

Alue	*Kohteen kannatus, %*				
	Moottori-väyliltä	*Sisääntulo-väyliltä*	*Sillat/ tunnelit*	*EOS*	*Yhteensä*
Pohjois-Suomi	45	19	18	17	100
Turku-Tampere alue	51	14	22	12	100
Uusimaa	41	24	20	14	100
Väli-Suomi	45	18	24	12	100

Taulukko 21: Tietullit eri vuorokauden aikoina: sama maksu ympäri vuorokauden vai ruuhka-ajan mukaan porrastettu maksu ikäryhmän mukaan

Ikäryhmä	*Maksutavan kannatus, %*				
	Sama maksu ympäri vrk:n	*Ruuhka-ajan mukaan porras-tettu maksu*	*Maksu kerätään vain ruuhka-aikana*	*EOS*	*Yhteensä*
- 24	35	32	27	5	100
25 - 34	35	35	26	3	100
35 - 44	45	24	22	8	100
45 - 54	45	17	23	14	100
55 - 64	45	17	21	16	100
65 -	24	10	28	37	100

Taulukko 22: Tietullit eri vuorokauden aikoina: sama maksu ympäri vuorokauden vai ruuhka-ajan mukaan porrastettu maksu tuloryhmän mukaan

Tuloryhmä (mk/kk)	*Maksutavan kannatus, %*				
	Sama maksu ympäri vrk:n	*Ruuhka-ajan mukaan porras-tettu maksu*	*Maksu kerätään vain ruuhka-aikana*	*EOS*	*Yhteensä*
- 8 000	43	19	25	12	100
8 001 - 12 000	35	30	27	8	100
12 001 - 14 000	43	25	20	12	100
14 001 - 18 000	48	25	20	6	100
18 001 - 30 001	45	28	21	6	100

Taulukko 23: Tietullit eri vuorokauden aikoina: sama maksu ympäri vuorokauden vai ruuhka-ajan mukaan porrastettu maksu perhetyypin mukaan

Perhetyyppi	*Maksutavan kannatus, %*				
	Sama maksu ympäri vrk:n	*Ruuhka-ajan mukaan porras-tettu maksu*	*Maksu kerätään vain ruuhka-aikana*	*EOS*	*Yhteensä*
Yksin asuva aik.	43	21	22	13	100
Yksin huolt. perh.	50	13	22	14	100
Kaikki aikuisia	40	23	24	12	100
Lapsiperheet	38	28	26	8	100

Taulukko 24: Tietullit eri vuorokauden aikoina: sama maksu ympäri vuorokauden vai ruuhka-ajan mukaan porrastettu maksu alueen mukaan

Alue	*Maksutavan kannatus, %*				
	Sama maksu ympäri vrk:n	*Ruuhka-ajan mukaan porras-tettu maksu*	*Maksu kerätään vain ruuhka-aikana*	*EOS*	*Yhteensä*
Pohjois-Suomi	38	28	22	11	100
Turku-Tampere alue	44	23	24	8	100
Uusimaa	37	24	25	13	100
Väli-Suomi	40	22	24	13	100

Taulukko 25: Tietullit ruuhkahuippujen tasoittajina (kyllä-, ei-vastausten %-osuudet) ikäryhmän mukaan

	Vaihtoehdon kannatus, %			
Ikäryhmä	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
- 24	52	37	11	100
25 - 34	56	38	6	100
35 - 44	44	46	9	100
45 - 54	48	40	11	100
55 - 64	52	34	13	100
65 -	39	26	34	100

Taulukko 26: Tietullit ruuhkahuippujen tasoittajina (kyllä-, ei-vastausten %-osuudet) perheen tuloryhmän mukaan

Tuloryhmä	*Vaihtoehdon kannatus, %*			
(mk/kk)	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
- 8 000	49	34	16	100
8 001 - 12 000	54	37	8	100
12 001 - 14 000	40	49	11	100
14 001 - 18 000	50	44	5	100
18 001 - 30 001	50	45	5	100

Taulukko 27: Tietullit ruuhkahuippujen tasoittajina (kyllä-, ei-vastausten %-osuudet) perhetyypin mukaan

	Vaihtoehdon kannatus, %			
Perhetyyppi	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
Yksin asuva aik.	48	36	15	100
Yksin huolt. perh.	31	56	12	100
Kaikki aikuisia	49	36	14	100
Lapsiperheet	51	41	8	100

Taulukko 28: Tietullit ruuhkahuippujen tasoittajina (kyllä-, ei-vastausten %-osuudet) alueen mukaan

	Vaihtoehdon kannatus, %			
Alue	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
Pohjois-Suomi	54	31	14	100
Turku-Tampere alue	48	42	10	100
Uusimaa	49	42	8	100
Väli-Suomi	46	39	14	100

Taulukko 29: Tietullien vaikutus liikenteen käyttämiin reitteihin vastaajien ikäryhmän mukaan

	Maksut vaikuttavat liikenteen reitteihin			
Ikäryhmä	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
- 24	86	9	5	100
25 - 34	87	10	2	100
35 - 44	84	14	2	100
45 - 54	79	14	6	100
55 - 64	81	9	9	100
65 -	57	14	28	100

Taulukko 30: Tietullien vaikutus liikenteen käyttämiin reitteihin vastaajien perheen tulojen mukaan

Tuloryhmä	*Maksut vaikuttavat liikenteen reitteihin*			
(mk/kk)	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
- 8 000	74	14	11	100
8 001 - 12 000	87	11	2	100
12 001 - 14 000	84	9	7	100
14 001 - 18 000	86	11	2	100
18 001 - 30 001	88	10	2	100

Taulukko 31: Tietullien vaikutus liikenteen käyttämiin reitteihin vastaajien perhetyypin mukaan

	Maksut vaikuttavat liikenteen reitteihin			
Perhetyyppi	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
Yksin asuva aik.	77	11	11	100
Yksin huolt. perh.	81	9	9	100
Kaikki aikuisia	81	11	7	100
Lapsiperheet	83	13	3	100

Taulukko 32: Tietullien vaikutus liikenteen käyttämiin reitteihin vastaajien asuinalueen mukaan

	Maksut vaikuttavat liikenteen reitteihin			
Alue	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
Pohjois-Suomi	80	12	7	100
Turku-Tampere alue	86	9	5	100
Uusimaa	82	12	5	100
Väli-Suomi	77	14	8	100

Taulukko 33: Tietullien käyttö Pasilan väylän rakentamisen rahoittamiseen vastaajien ikäryhmän mukaan

	Vaihtoehdon kannatus, %			
Ikäryhmä	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
- 24	37	44	19	100
25 - 34	36	42	21	100
35 - 44	31	40	28	100
45 - 54	32	36	31	100
55 - 64	30	29	40	100
65 -	15	20	64	100

Taulukko 34: Tietullien käyttö Pasilan väylän rakentamisen rahoittamiseen vastaajien perheen tuloryhmän mukaan

Tuloryhmä	*Vaihtoehdon kannatus, %*			
(mk/kk)	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
- 8 000	30	32	37	100
8 001 - 12 000	31	36	32	100
12 001 - 14 000	33	41	25	100
14 001 - 18 000	38	44	17	100
18 001 - 30 001	36	42	22	100

Taulukko 35: Tietullien käyttö Pasilan väylän rakentamisen rahoittamiseen vastaajien perhetyypin mukaan

	Vaihtoehdon kannatus, %			
Perhetyyppi	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
Yksin asuva aik.	34	35	30	100
Yksin huolt. perh.	34	28	37	100
Kaikki aikuisia	29	35	35	100
Lapsiperheet	34	41	24	100

Taulukko 36: Tietullien käyttö Pasilan väylän rakentamisen rahoittamiseen vastaajien asuinpaikan mukaan

	Vaihtoehdon kannatus, %			
Alue	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
Pohjois-Suomi	30	29	40	100
Turku-Tampere alue	31	37	31	100
Uusimaa	28	48	23	100
Väli-Suomi	38	33	28	100

Taulukko 37: Tietullien käyttö Helsinki-Turuntien rakentamisen rahoittamiseen vastaajien ikäryhmän mukaan

	Vaihtoehdon kannatus, %			
Ikäryhmä	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
- 24	41	41	18	100
25 - 34	38	42	19	100
35 - 44	40	34	26	100
45 - 54	39	32	28	100
55 - 64	37	27	35	100
65 -	19	20	60	100

Taulukko 38: Tietullien käyttö Helsinki-Turuntien rakentamisen rahoittamiseen vastaajien tuloryhmän mukaan

Tuloryhmä	*Vaihtoehdon kannatus, %*			
(mk/kk)	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
- 8 000	35	29	35	100
8 001 - 12 000	40	32	27	100
12 001 - 14 000	40	33	27	100
14 001 - 18 000	46	37	16	100
18 001 - 30 001	39	40	20	100

Taulukko 39: Tietullien käyttö Helsinki-Turuntien rakentamisen rahoittamiseen vastaajien perhetyypin mukaan

	Vaihtoehdon kannatus, %			
Perhetyyppi	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
Yksin asuva aik.	40	33	26	100
Yksin huolt. perh.	44	28	27	100
Kaikki aikuisia	35	33	31	100
Lapsiperheet	39	37	24	100

Taulukko 40: Tietullien käyttö Helsinki-Turuntien rakentamisen rahoittamiseen vastaajien asuinpaikan mukaan

	Vaihtoehdon kannatus, %			
Alue	*Kyllä*	*Ei*	*EOS*	*Yhteensä*
Pohjois-Suomi	32	26	41	100
Turku-Tampere alue	42	33	24	100
Uusimaa	37	43	19	100
Väli-Suomi	38	35	26	100

7 MUUT LIITTEET

TILASTOKESKUS
PL 720
00101 Helsinki

KULUTTAJABAROMETRI

TIELAITOS (helmikuu 1993)

TYTIn tutkimuskerta 1
3
4

Kohdenumero |__|__|__|__|__|__|__|__|

Kunta |__|__|__|

Syntymävuosi |__|__|

Haastattelijanumero |__|__|__|__|__|

Sukupuoli mies 1
nainen 2

Käyntihaastattelu 1
Puhelinhaastattelu 2

Yleiskommentit ja vaikeiden kysymysten numerot:

_____

_____

_____

_____

Kadon syy: |__|__|

_____

_____

_____

29 Vuoden 1993 alussa bensiininhinta nousi noin 60 penniä litralta. Vaikuttaako hinnannousu tänä vuonna:

vähentävästi taloutenne auton käyttöön	1
vai pysyykö auton käyttö ennallaan?	2 --> **K31**
EOS	3

30 Kuinka monta kilometriä tai prosenttia arvelette autolla ajon vähenevän vuodessa 60 pennin hinnannousun johdosta? |__|__|__|__| km |__|__| %

31 Arvioikaa, kuinka monta kilometriä taloutenne autoilla ajetaan vuodessa. Jos Teillä on useita autoja, arvioikaa kilometrimäärät jokaiselta erikseen.

ykkösautolla ajetaan .....km	|__|__|__|__|__|__|
kakkosautolla ajetaan .....km	|__|__|__|__|__|__|
kolmannella ja muilla autoilla ajetaan .....km	|__|__|__|__|__|__|
	EOS=999999

32 Mikäli tienkäyttäjiltä joudutaan perimään erityisiä maksuja tiehankkeiden toteuttamiseksi tai liikenneolojen kehittämiseksi, niin pidättekö **parhaimpana**:

	I paras	II paras
yleistä vuotuista autonkäyttömaksua	1	1
vai erityisiltä tiekohteilta kerättävää tietullia tms. maksua	2	2
vai korotettua polttoaineen hintaa?	3	3
EOS	4	4

Entä toiseksi parhaimpana?

33 Mikä seuraavista vaihtoehdoista kuvaa suhtautumistanne tietulleihin ja autonkäyttömaksuihin:

ette hyväksy niitä missään oloissa	1
hyväksytte ne tilapäisesti laman aikana käytettäväksi	2
niitä voidaan käyttää budjettirahoituksen täydentäjänä	3
tienpidon kustannuksia pitäisi enenevässä määrin rahoittaa tätä kautta?	4
EOS	5

34 Jos päädytään autonkäyttömaksuun niin, kuinka suuri vuosimaksun tulisi olla? |__|__|__|__|__| mk EOS=9999

35 Entä tiemaksu, kuinka suuri sen tulisi olla yhdellä käyttökerralla? |__|__|__| mk EOS=999

36 Mikäli tiemaksuja otetaan käyttöön, pitäisikö näitä maksuja kerätä ensisijaisesti:

	I sijaisesti	II sijaisesti
moottoriväylien käytöstä	1	1
suurten kaupunkien sisääntuloteiden käytöstä	2	2
erityiskohteiden kuten sillat, tunnelit käytöstä?	3	3
EOS	4	4

Entä toissijaisesti?

37 Tulisiko tiemaksujen olla:

sama ympäri vuorokauden	1
porrastettu maksu ruuhka-aikojen mukaan	2
vai kerätä maksu vain ruuhka-aikoina?	3
EOS	4

38 Tasoittaisivatko tiemaksut liikenteen ruuhkahuippuja?

kyllä	1
ei	2
EOS	3

39 Entä vaikuttaisivatko tiemaksut liikenteen käyttämiin reitteihin?

kyllä	1
ei	2
EOS	3

40 Miten mielestänne tiemaksut pitäisi käyttää? Kuinka monta prosenttia tulisi käyttää:

tiehankkeiden toteuttamiseen	|__|__| %
joukkoliikenteen kehittämiseen	|__|__| %
liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseen	|__|__| %
valtion ja kuntien budjettirahoitukseen yleensä?	|__|__| %
	EOS=99

41 Pitäisikö joku seuraavista moottoriteistä rahoittaa tiemaksuilla:

	KYLLÄ	EI	EOS
Pääkaupunkiseudun Pasilan väylä?	1	2	3
Helsinki-Turuntie?	1	2	3
Helsinki-Tamperetie?	1	2	3
Helsinki-Lahtitie?	1	2	3
Kuutostie Helsinki-Porvoo-Imatra?	1	2	3

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

25/1993 Teknologian siirto, T^2 - keskuksen parustaminen. TIEL 3200151

26/1993 Bentoniittimattojen ja muovikalvojen kelpoisuus pohjaveden suojaukseen; Tutkimuksia ja suosituksia. TIEL 3200152

27/1993 Valaisinpylväiden perustaminen; Ympärystäytön laadun ja tiivistämistavan vaikutus pilariperustuksen siirtymiin. TIEL 3200153

28/1993 Nastallisen ja nastattoman liikenteen päällysteet, yhteenveto. TIEL 3200154

29/1993 Tieinvestointien toteutustapa viidessä Euroopan maassa. TIEL 3200155

30/1993 Pasilan virastokeskuksen työmatka- ja työliikennetutkimus. TIEL 3200156

31/1993 Savo-Karjalan tiepiirin murskaustoiminnan kehittäminen.

32/1993 Tiemerkintöjen näkyvyys; Paluuheijastavuustutkimus Lapin tiepiirissä. TIEL 3200157

33/1993 Tiesuolan pohjavesivaikutusten mallintaminen Joutsenonkankaalla. TIEL 3200158

34/1993 Kalliomurskeiden tiivistyminen ja hienoneminen, esitutkimus. TIEL 3200159

35/1993 Strategic Highway Research Program (SHRP) - Longterm Pavement Performance (LTPP); Koeteillä tehdyt mittaukset vuonna 1992 ja tierakenteen vaurioitumiseen vaikuttavat tekijät. TIEL 3200160

36/1993 Palaturpeen käyttö lämpöeristeenä, raportti koerakenteiden rakentamisesta TIEL 3200161

37/1993 Talvikunnossapidon laadun logistiset vaikutukset. TIEL 3200162

38/1993 Sitomattomien kerrosten kiviainesten muodonmuutosominaisuudet; Kirjallisuusselvitys. TIEL 3200163

39/1993 Sitomattomien kerrosten kiviainesten muodonmuutosominaisuudet; Esiselvitysvaiheen kuormituskokeet. TIEL 3200164

40/1993 Teiden tasaisuusmittareiden vertailu; PTM:n, Roadmanin ja Tipstickin laitevertailu sekä epätasaisuuksien vaikutus tierasitukseen. TIEL 3200165

41/1993 Stabiloidun materiaalin maksimiraekoon sekä koekappaleen koon ja muodon vaikutus puristuslujuuteen. TIEL 3200166

42/1993 Tieliikennemelun mittaaminen; Opas. TIEL 3200167

43/1993 Asfaltti- ja murskausasemien melun leviäminen. TIEL 3200168

44/1993 Auton polttoaineenkulutuksen joustot eri väestöryhmissä; esitutkimus. TIEL 3200169

45/1993 Talvirengastutkimus; Talvirenkaiden käyttö ja kunto sekä kuljettajien arviot talvirenkaistaan talvikaudella 1992-93. TIEL 3200170

46/1993 Tieympäristön pehmentämisen turvallisuusvaikutukset. TIEL 3200171

47/1993 Väsymissuorat tierakenteen mitoitusta varten. TIEL 3200172

ISSN 0788-3722
ISBN 951-47-7690-9
TIEL 3200173