

Liite 1: Tiivistelmä Sitowisen *Kokemukset ruuhkamaksujen vaikutuksista ja käytännöistä* -selvityksestä 10/2020

Tuore selvitys kokoaa yhteen ruuhkamaksujen haitat ja kustannukset

Kuuma-seudulle

Kuuma-seudun teettämä selvitys (11/20) tutki ruuhkamaksujärjestelmiä Helsingin seutuun verrattavilla alueilla Euroopassa. Sitowisen tekemässä selvityksessä tarkasteltiin myös seutuja, joille oli kaavailtu ruuhkamaksujärjestelmiä, mutta jätetty niiden käyttöönotto toteuttamatta. Selvitys arvioi ruuhkamaksujärjestelmien tuottamia tuloksia suhteessa asetettuihin tavoitteisiin (ruuhkien vähentäminen, Co2-päästöjen vähentäminen) sekä ruuhkamaksujen vaikutuksia työn teon kannattavuuteen ja seudun elinvoimaan olemassa olevan tiedon perusteella.

Negatiivinen vaikutus Kuuman asuinalueille, työpaikka-alueille kuin alueen kauppaan ja palveluihin.

Selvityksen mukaan maksut vaikuttavat negatiivisesti niin asuinalueille, työpaikka-alueille kuin alueen kauppaan ja palveluihin. Ruuhkamaksu rankaisee Helsinkiä ympäröivien – Helsinkiä elinvoimaistavien kuntien matalapalkkatyöntekijöitä ja yrityksiä.

HSL:n liikkumistutkimuksissa ja mm. MAL 2019 -suunnitelmassa KUUMA-kunnat jaetaan kahteen ryhmään:

- junaliikenteen kehyskunnat: Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä
- bussiliikenteen kehyskunnat: Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti

Ruuhkamaksujen kontekstissa keskeistä on maksujen kohdentuminen eri väestöryhmiin, yrityksiin sekä erilaisiin kuntiin ja niiden osiin.

Ruuhkamaksusta kärsivät niin pienituloiset työntekijät, joilla henkilöauto on ainoa mahdollisuus työmatkaliikuttamiseen kuin pienikatteisia kotipalvelu-, siivous-, kiinteistö-, korjaus- ja huoltopalveluita myyvät yritykset sekä heikentyvän vetovoiman alueiden kiinteistönomistajat.

Vaikutus asuinalueille. Kokonaisuutena edellä kuvatun mallin mukainen maksujärjestelmä olisi epäedullinen KUUMA-kuntien pääkaupunkiseudulla työssäkäyville, erityisesti bussi-KUUMA-kunnissa. KUUMA-kuntien työllisistä lähes puolella on työpaikka pääkaupunkiseudulla, ja yleisin kulkumuoto on henkilöauto. Vaikka työelämä ja liikkuminen tulevat muuttumaan, on todennäköistä, että myös pitkällä ajalla KUUMA-kunnista pääkaupunkiseudulle tullaan yleisesti töihin autolla.

Vaikutus työpaikka-alueille. Maksujärjestelmän negatiiviset vaikutukset kohdistuvat laajalle alueelle Kehä I:n ja Kehä III:n vyöhykkeille ja niiden välialueille. Eryityisesti Kehä III-vyöhykkeellä sijaitsee paljon teollisuuden, logistiikan ja tilaa vievän kaupan työpaikkoja. Tämän vyöhykkeen työmatka- ja työasialiikenne on suurelta osin poikittaissuuntaista, jossa maksujen vaikutus saavutettavuuteen on selvästi negatiivinen. Tulosten mukaan maksujen vaikutus KUUMA-kuntien työpaikka-alueisiin olisi parempi kuin vaikutus asuinalueisiin. Kuitenkin Vantaa Kehä III -vyöhykkeen saavutettavuuden heikkenemisellä on vaikutusta myös KUUMA-kuntiin, koska niistä käydään yleisesti töissä Kehä III -vyöhykkeellä.

Vaikutus kauppaan ja palveluihin. Maksujärjestelmän vuoksi alueen kotitaloudet siirtävät palvelumatkoja oman KUUMA-alueen keskuksiin pääkaupunkiseudun keskustan kustannuksella. Sen sijaan laajalla Kehä I-III -vyöhykkeellä sijaitsevien kaupan ja palveluiden keskittymien vetovoima heikkenee.

Yritykset eivät kannata ruuhkamaksuja ruuhkautumisen vähentämiskeinona

Vuonna 2009 tehdyn yritys­kyselyn mukaan suurin osa kyselyyn vastanneista Helsingin seudun yrityksistä arvioi niiden toiminnan kärsivän liikenteen ruuhkautumisesta ainakin jonkin verran. Pahiten ruuhkista kärsivät Espoossa ja Vantaalla toimivat yritykset. Kuitenkaan enemmistö yrityksistä ei kannattanut liikenteen maksuja ruuhkautumisen vähentämiskeinona. Kysely tehtiin osana vuoden 2009 Helsingin seudun ruuhkamaksuselvitystä (LVM 2009). Kyselyyn vastasi yli 1 000 yritystä, jotka toimivat Helsingin seudulla.

Ruuhkamaksujärjestelmän häviäjät ovat lähtökohtaisesti matalapalkkaisempia

Pienituloiset työntekijät, joilla henkilöauto on ainoa mahdollisuus työmatkaliikkumiseen, ovat järjestelmän häviäjiä. Heille ruuhkamaksut voivat olla merkittävä lisäkustannus suhteessa tulotasoon ja ajan arvostukseen. Tähän ryhmään kuuluvat mm. pääkaupunkiseudun kehä­väylien varsilla sijaitsevilla teollisuus- ja logistiikka-alueilla työssä käyvät. Monille näistä alueista ei ole toimivaa joukkoliikenne­yhteyttä tai yhteys perustuu hankalaan ja pitkäkestoiseen matkaketjuun.

Häviäjiä ovat myös mm. pienikatteisia kotipalvelu-, siivous-, kiinteistö-, korjaus- ja huoltopalveluita myyvät yritykset, joiden palvelu perustuu asiakkaalta toiselle ajamiseen päiväsaikaan ajoneuvolla, joka on järjestelmässä maksuvelvollinen. Sujuvampi liikenne hyödyttää niitä, mutta hyöty ei kata välttämättä lisäkustannusta. Voimakkaasti kilpaillulla alalla lisäkustannusta ei voida välttämättä siirtää täysimääräisesti asiakkaan maksettavaksi. Näihin ryhmiin kuuluu KUUMA-kuntien työllisiä asukkaita, jotka pendelöivät pääkaupunkiseudulle ja työskentelevät teollisuuden tuotantotehtävissä, rakennustöissä tai muissa palveluissa kuin asiantuntijoina.

Ruuhkamaksujärjestelmän aiheuttamat saavutettavuuden muutokset heikentävät joidenkin alueiden vetovoimaa. Seudullisilla asunto- ja toimitilamarkkinoilla saavutettavuuden muutokset pääomittuvat kiinteistöjen arvoihin (mm. Laakso 2015; Lönnqvist 2015). Heikentyvän vetovoiman alueiden kiinteistönomistajat ovat häviäjiä.

Göteborgissa suosio laskenut

Helsingin seudun olosuhteisiin nähden erityisen samankaltainen tilanne vallitsee Göteborgin seudulla, jossa ruuhkamaksujärjestelmä on käytössä.

Göteborgin asukkaista vain 30 % puolsi maksujen käyttöönottoa vuonna 2011. Maksun puoltajien osuus laski 27 prosenttiin ennen maksujen käyttöönottoa. Maksujen hyväksyttävyy­ys kasvoi käyttöönoton jälkeen, mutta suuntaa antavassa kansanäänestyksessä vuonna 2014 noin 55 % äänestäjistä halusi lopettaa maksut. Vuonna 2014 kansanäänestyksen jälkeen 51 % vastaajista kertoi hyväksyvänsä tiemaksut. Vuoden 2015 hintojen korotuksen jälkeen maksujen hyväksyntä on ollut laskussa. Maksujen hyväksyttävyy­ys on ollut vähäisempää kuin Tukholmassa, mikä saattaa johtua Göteborgin suuremmasta autoriippuvaisuudesta ja siitä, että joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on Göteborgissa (25 %) matalampi kuin Tukholmassa (75 %). (Börjesson 2018.) (Haapamäki et al. 2020).

Liite 2: Mitä ruuhkamaksuista on kirjattu ja miten työ etenee

Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmaan on kirjattu liikenteen hiilidioksidipäästöjen kunnianhimoisen vähentämistavoite (50 % vähennys vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2005 verrattuna). Suunnitelman mukaan tehokkain päästöjen vähentämiskeino olisi ruuhkamaksujärjestelmän käyttöönotto.

Marinin hallituksen ohjelmaan on erääksi tavoitteeksi kirjattu ruuhkamaksut mahdollistavan lainsäädännön valmistelu. Tämä valmistelu käynnistyy nykytiedon valossa syksyllä 2021. Mahdollisten ruuhkamaksujen käyttöönotto vaatii lisäksi erillisen päätöksen Helsingin seudulla. Asia on kirjattu myös MAL 2019 -sopimukseen, joka astui voimaan loppuvuodesta 2020.