

hella

Tiemaksujen palvelumuotoilun esiselvitys - kvalitatiivinen osio

Laadullisen tutkimuksen yhteenveto

hellon

Tekijät: Lotta Julkunen, Laura Lerkkanen, Laura Franck / Hellon oy
Toimeksiantaja / rahoittaja: MAL 2019

Esipuhe

Helsingin seudun hyväksymässä MAL 2019 -suunnitelmassa todetaan, että seudulle luodaan valmius ottaa käyttöön tieliikenteen hinnoittelu liikenteen päästöjen ja tieverkon ruuhkautumisen vähentämiseksi. MAL 2019:n jatkotyönä päätettiin käynnistää tiemaksujärjestelmän iteroiva suunnittelu ja vaikutusten arviointi.

MAL 2019:n mukaisesti seutu ja valtio suunnittelevat ja arvioivat iteroiden seudulle toteuttamiskelpoista tiemaksujärjestelmää yhteistyössä. Valtion vastuulla on laatia tiemaksut mahdollistava lainsäädäntö. Liikenteen hinnoittelun osalta selvitykset optimaalisista malleista, vaikutusarvioinnit ja vaadittava lainsäädäntö laaditaan ensin ja päätökset seudulla tehdään näiden jälkeen.

Tiemaksuista on tehty kolme esiselvitystä, josta tämä, Tiemaksujen palvelumuotoilun esiselvitys, on yksi. Esiselvitykset on tehty pohjustamaan ja antamaan tietoa itse suunnittelutyöhön. Suunnittelutyötä ei ole vielä käynnistetty.

Tulevan valmistelutyön tavoitteena on mahdollisen Helsingin seudun tiemaksumallin laadukas, yhdessä tehtävä suunnittelu, tiemaksut kaupunkiseudulle mahdollistavan lain säätäminen sekä laadukas vaikutusten arviointi.

Kolme esiselvitystä:

Palvelumuotoilun esiselvityksessä (Hellon Oy) toteutetaan seudullinen tutkimus, jonka tavoitteena on auttaa ymmärtämään tarkemmin tiemaksukokonaisuutta asukkaiden, elinkeinoelämän ja seudun luottamushenkilöiden näkökulmasta: millaisia odotuksia ja mielipiteitä tiemaksuista on ja mitä teemoja ja syitä näkemysten taustalla on. Keväällä 2020 valmistuu tutkimuksen laadullinen osio ja määrällinen osio siirtyy myöhemmäksi.

Hallinnollisessa esiselvityksessä (Sitowise Oy, FCG Konsultointi Oy) kartoitetaan erilaisia hallinnollisia prosesseja ja rakenteita, jotka kytkeytyvät tiemaksujärjestelmään. Esiselvityksessä on pyritty löytämään ne päätöksentekoon liittyvät olennaiset hallinnolliset kysymykset, joita varsinaisessa selvityksessä ja lainvalmistelutyössä tulee selvittää. Lisäksi pyritään tunnistamaan millaisia kytkentöjä eri prosessien ja kysymysten välillä on.

Teknistoiminnallisessa esiselvityksessä (FLOU Oy) pääpaino oli kartoittaa maksujärjestelmien toiminnallisuuksia ja toteutusvaihtoehtoja benchmark – tarkastelujen kautta sekä edellytyksiä tiemaksujen vaikutusarviointiin.

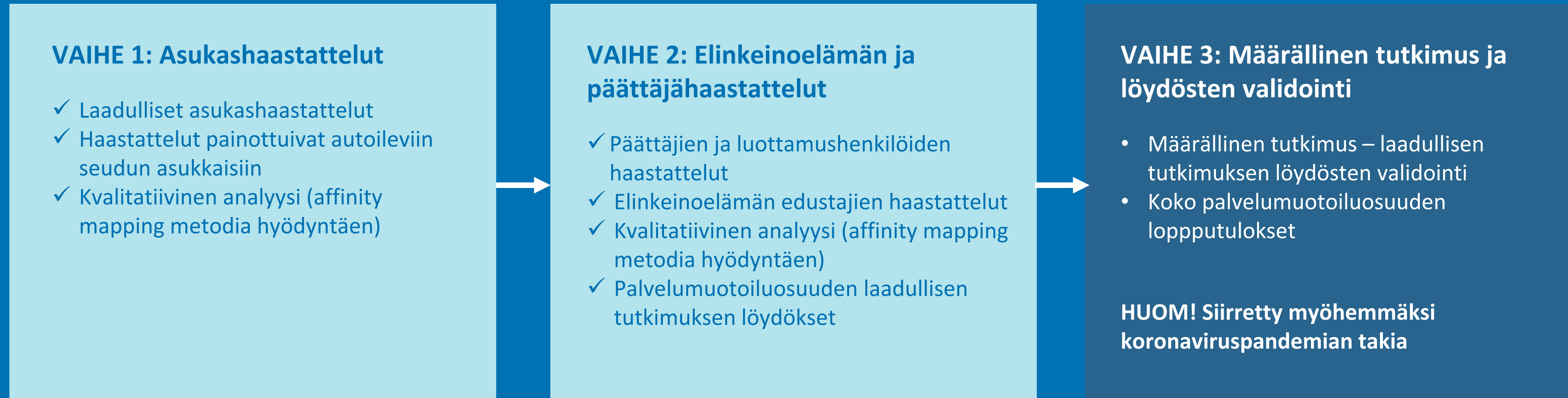
HSL vastaa Helsingin seudulla liikennejärjestelmäsuunnittelusta. HSL on tilannut esiselvitykset Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelman jatkotyönä. Esiselvitysten tekoa on ohjannut Helsingin seudun liikennejärjestelmätoimikunta eli HLJ-toimikunta.

Alustus

Tässä dokumentissa on esitelty yhteenveto tiemaksuohjelman palvelumuotoilun esivalmisteluosuuden haastattelujen löydöksistä (vaihe 1 ja 2, yhteensä 27 haastattelua). Koronaviruspandemian takia lykätty palvelumuotoiluosuuden määrällinen tutkimus (vaihe 3), jolla validoidaan haastattelujen löydökset, toteutetaan myöhemmin.

Laadullisen tutkimuksen tarkoituksena oli osallistaa pieni määrä haasteltavia, joiden avulla pystyttiin tunnistamaan laveasti tiemaksuihin liittyviä teemoja, jotka palvelumuotoiluosuuden myöhemmässä vaiheessa validoidaan määrällisellä tutkimuksella.

Palvelumuotoiluosuuden esivalmisteluiden vaiheet:



Laadullinen tutkimus

Laadullinen tutkimus sisälsi yhteensä 27 haastattelua, joissa selvitettiin Helsingin seudun asukkaiden, elinkeinoelämän edustajien sekä päättäjien ja luottamushenkilöiden näkemyksiä ja mielipiteitä tiemaksuista.

Haastatteluihin osallistettiin:

12 Helsingin seudun asukasta

- Laajalti eri Helsingin seudun alueita edustavia
- Laajalti eri ikäluokkia (19-68-vuotiaita) ja sosioekonomisia taustoja edustavia, painotus perheellisissä (8/12 haastateltavaa)
- Painotus autoilevissa; 9 pääsääntöisesti autolla liikkuvaa, 1 autoa sekä joukkoliikennettä hyödyntävää, 2 joukkoliikenteellä liikkuvaa
- Kaikki asukashaastattelut toteutettiin viikkojen 5-6 aikana (ennen koronaviruspandemiaa)

5 Elinkeinoelämän edustajaa

- Eri toimialoja edustavia (päivittäistavara, logistiikka, kiinteistöhuolto ja sosiaali- ja terveydenhuolto)
- Toimipisteet eri puolilla Helsingin seutua
- Kaikki elinkeinoelämän edustajien haastattelut toteutettiin viikkojen 7-10 aikana (ennen koronaviruspandemiaa)

10 Päättäjää ja luottamushenkilöä (eri puolueiden edustajia, eri tehtävissä)

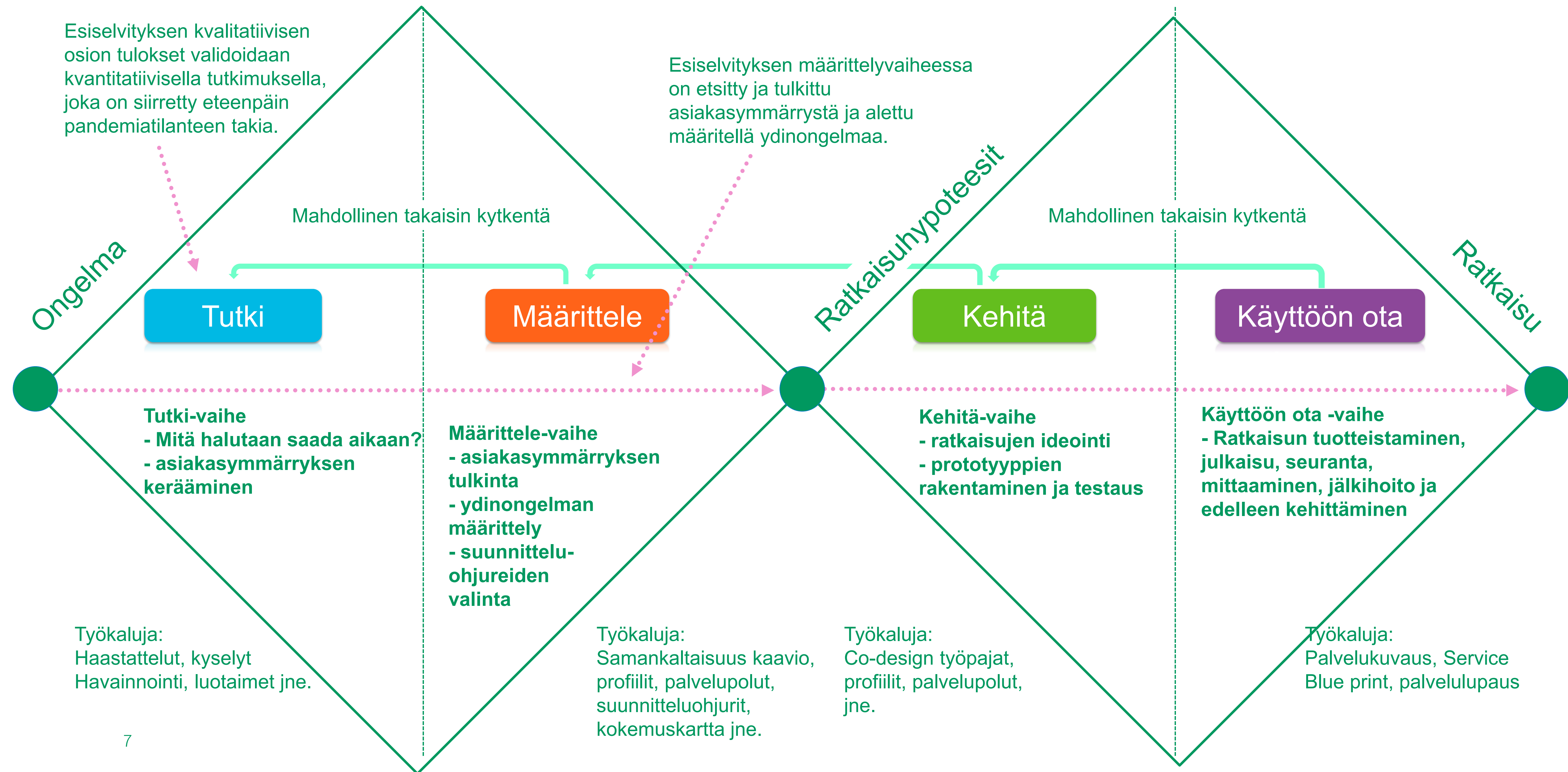
- Haastateltavat valittiin puolueiden painosuhteet huomioiden. Haastateltavissa oli päättäjiä sekä pääkaupunkiseudulta että KUUMA-seudulta.
- Päättäjien ja luottamushenkilöiden haastattelut toteutettiin viikkojen 12-18 aikana (koronaviruspandemian aikana)

Miksi palvelumuotoilu osana tiemaksu-suunnitelmaa ja miksi laadullinen tutkimus tässä vaiheessa

- **Palvelumuotoilulla** varmistamme, että tiemaksusuunnitelmassa osataan etupainotteisesti tunnistaa, millaista muutosta tiemaksut yksilötasolla tarkoittaa ja miten tämä muutos osataan huomioida.
- Palvelumuotoilun ja osallistavan suunnittelun keinoin tunnistamme syitä, perusteita ja ratkaisuja, jotka liittyvät tiemaksujen hyväksyttävyyteen ja jotka osoittavat arvon, jota liikennepäästöjen vähentäminen yksilöille tuottaa.
- Palvelumuotoilulla varmistamme, että tiemaksusuunnitelmassa ei oleteta, että suunnitelmasta vastaavat toimijat ja asiantuntijat itse tietävät tiemaksujen vaikutukset yksöiden arkeen, vaan aidosti ja ennakkoluulottomasti perehdymme tähän huomioimalla yksilönäkökulman osana laajempaa kokonaisuutta.
- **Laadullisessa tutkimuksessa** ja palvelumuotoilussa seudun asukkaita tarkastellaan syvemmin kuin pelkästään demografisten tekijöiden tai palvelun käyttötavan mukaan.
- Laadullisen tutkimuksen tavoite on tunnistaa asukkaiden kokemukseen vaikuttavat *tuntemukset* sekä auttaa hyödyntämään tätä ymmärrystä tiemaksumalliin liittyvässä suunnittelussa.
- Laadullisen tutkimuksen tavoite on tunnistaa myös *vaikeasti havaittavissa olevia tarpeita*, joiden perusteella voidaan kehittää asukkaiden tarpeita palvelevia ja toimivia ratkaisuja
- Laadullinen tutkimus tuottaa tyypillisesti ison määrän oivalluksia, jotka vastaavat kysymyksiin **MIKSI**, **MITEN**, ja **ENTÄ JOS**.
- Kvalitatiivisen tutkimuksen tulokset **validoidaan kvantitatiivisella tutkimuksella**. Esiselvitysosion kvantitatiivinen osuus on siirretty eteenpäin pandemiatilanteen takia.



Yleinen palvelumuotoilun prosessi



Yhteenveto laadullisen tutkimuksen päälöydöksistä ja alustavat suositukset jatkokehittämiseen

1. Tiemaksujen tavoitteet, odotetut vaikutukset ja terminologia (narratiivi) kaipaavat selkeytystä

LAADULLISEEN TUTKIMUKSEEN
pohjautuvat löydökset, jotka validoidaan
kyselyllä myöhemmin

HAVAINTO:

Haastateltuja hämmentää se, että tavoitteita tie-ja ruuhkamaksuille on monia ja termejä useita.

Mitä tie-ja ruuhkamaksuilla oikeastaan yritetään parantaa? Mitkä ovat sen päätavoitteet ja ”onko se nyt sitten ruuhkamaksu, tiemaksu vai mikä”?

Usea sekoittaa tiemaksut tietulleihin (kaikissa kohderyhmissä), jolloin ne mielletään liikennettä hidastavana verotuksena.

Tällä hetkellä on helppo argumentoida, ettei Helsingissä ole ruuhkia tai päästöt eivät ole pahoja globaalissa vertailuissa. Harvoin hahmotetaan konkreettisesti tulevaisuuden kehityskaaria ja kasvavan kaupungin tarpeita, joihin vaikuttamiseen on vain vähän tehokkaita keinoja.

SUOSITUS:

Tulisi viestiä, että tie-tai ruuhkamaksut ovat **yksi toimenpide usean toimenpiteen joukossa**, jolla pyritään varmistamaan toimiva Helsingin seutu väkiluvun kasvaessa.

Tulisi korostaa, että toimiva seutu vaatii liikkumisen sujuvuuden varmistamisen (ruuhkien vähentäminen ja tieinfran ylläpito) sekä terveellisen ja turvallisen ympäristön edistämisen (päästöjen vähentäminen). Näiden saavuttamiseen on monia keinoja, mutta tie-tai ruuhkamaksut ovat yksi tehokkaimmista eikä tavoitteita saavuteta ilman niitä.

On tiemaksujen ymmärrettävyyden kannalta tärkeää ymmärtää, että nämä tavoitteet on saavutettava, jotta arki sujuu koko seudun asukkaille jatkossakin.

2. Hinnoittelu, maksun nimi ja mallin selkeästi sanoitetut tavoitteet ohjaavat hyväksyttävyyttä

HAVAINTO:

Tie- tai ruuhkamaksun nimi asettaa ennakkokäsityksen mallista sekä sen tavoitteita. Haastateltavat hakevat mallin nimen kautta ns. ”oikeutusta tai perusteluja” mallille:

- **Ruuhkamaksu** viittaa siihen, että maksua suoritetaan ruuhka-aikaan ajamisesta ja tavoitteena on vähentää ruuhkia. Toisaalta tätä vastaan argumentoidaan nykykokemuksella ”ruuhkattomuudesta”. Haastateltavat eivät yhdistäneet ruuhkaa autojen viemään tilaan kaupunkialueella.
- **Tiemaksu** viittaa siihen, että teiden käytöstä pitää maksaa. Toisaalta tämä sekoitetaan helposti tieveroon tai tietulleihin.
- **Päästömaksu** ymmärretään niin, että liikenteen päästöttömyyttä halutaan kehittää. Kuitenkin mallin toteutus herättää kysymyksiä, sillä osa kokee, että jos vähäpäästöiset autot saavat alennuksia, vain rikkailla on varaa maksaa sähköautoista ja jos vähäpäästöiset autot eivät saa alennuksia, ei voida sanoa, että mallilla tavoitellaan vähäpäästöisyyttä. Jokainen ajettu kilometri kuitenkin lisää päästöjen määrää.

SUOSITUS:

On suositeltavaa, että joko tiemaksuille valitaan **yksi päätavoite** (alla olevat a, b tai c) tai koko mallin logiikka tulisi suunnitella niin, että se selkeästi vastaa jokaiseen tavoitteeseen (hinta muodostuu a, b, ja c:n yhdistelmästä ja nimi viittaa kaikkiin tavoitteisiin). Jos logiikkaa ei ymmärretä, on vaikeaa muuttaa ihmisten käyttäytymistä. Nimi, tavoite ja logiikka- keskustelu on tärkeä käydä ja nimen toimivuutta tulee testata Helsingin seudun asukkailla.

VAIHTOEHDOT:

a. Nimi: Auton päästömaksu, Tavoite: päästöjen vähennys

- Jos päästöjen vähennys on tavoite, niin on oikeudenmukaista ja ymmärrettävää, että maksetaan auton päästöluokan mukaan. Pienet, halvemmat autot usein vähäpäästöisempiä kuin isot katumaasturit.

b. Nimi: Ruuhkamaksu, Tavoite: Ruuhkien vähentäminen

- Jos tavoite on ruuhkien vähentäminen, niin maksetaan ruuhka-ajan aikana ajettaessa. Esim. 3-vuorotyötä tekevät usein ajavat ruuhka-ajan ulkopuolella. Ruuhka voidaan liittää vahvemmin myös autojen viemään tilaan kaupungista.

c. Nimi: Tiemaksu, Tavoite: Kerätä rahaa tieinfran ylläpitoon

- Kun tietä käytetään siitä maksetaan, hinta voi olla kertasuoritus tai ajettuun km määrään perustuva. Helppo kaikkien hyväksyä.

d. Nimi: X, Tavoite: a, b ja c

- Hinta koostuu päästömaksusta, ruuhkamaksusta sekä tiemaksusta.

3. Ihmisillä ei ole tietoa tiemaksuista, joten he tukeutuvat mielikuviin sekä tunne- ja arvopohjaiseen argumentointiin

LAADULLISEEN TUTKIMUKSEEN
pohjautuvat löydökset, jotka validoidaan
kyselyllä myöhemmin

HAVAINTO

Monet haastatelluista eivät näe tie-tai ruuhkamaksuja järkevänä, sillä auto koetaan ylivoimaisen kätevänä ja mukavana tapana liikkua, jolle ei ole varteenotettavaa vaihtoehtoa. Heille on myöskin epäselvää onko tarkoituksena ”lopettaa autoilu, vähentää autoilla tehtyjä matkoja vai tehdä autoilusta kalliimpaa”.

Kun vaihtoehtoista käyttäytymismallia ei osata kuvitella ja uskotaan, ettei autoilua pystytä vähentämään, niin tiemaksu näyttäytyy vain verona ja epäoikeudenmukaisena niille, jotka asuvat heikompien joukkoliikenneyhteyksien päässä.

Kehyskunnissa asuvien yleinen argumentti on, että tiemaksut kohdistuvat erityisesti kehyskunnissa asuville ja, että kauempana asuvia halutaan ”rankaista.”

Kun tietoa tiemaksujen vaikutuksista ei ole tai ne eivät ole helposti saatavilla, niin keskustelussa vallitsee tunne- sekä arvopohjaiset argumentit, jotka eivät perustu faktoihin.

SUOSITUS:

Tulee kommunikoida selvästi ja faktoihin viitaten, mitkä ovat tiemaksujen tavoitteet ja vaikutukset. Faktojen viestinnässä tulisi panostaa selkokielisyyteen ja varmistaa, että tieto on saatavilla muodossa, joka on helppo sisäistää (eli ei esim. useiden sivujen pituiset tieteelliset julkaisut).

Mitkä ovat tiemaksujen vaikutukset (skenaariot):

- Päästövähennyksiin – onko todellisuudessa olemassa kilpailukykyisiä vaihtoehtoja?
- Hinta- ja tehokkuussuhde – mitä käyttöönotto ja ylläpito kustantavat ja mikä on arvioitu hyöty. Onko muita keinoja tavoitteiden saavuttamiseen?
- Elinkeinoelämään ja kaupunkilaisiin – vaikutus ns. työnteon kannattavuuteen ja työvoiman saatavuuteen, yritysten sijoittumiseen
- Eri alueiden elinvoimaan ja ihmisten halukkuuteen asua esim. ympäryskunnissa
- Yhdyskuntarakenteeseen pitkällä aikajänteellä
- Kaupunkilaisten arkeen ja elämisen kokonaiskustannuksiin
- Sosioekonomiseen tasa-arvoon
- Näkemys siitä, miten vaikuttavuutta voidaan seurata

Tätä ymmärrystä toivotaan konkretisoivan erilaisin tietolähtein (esim. kv-vertailu) ja menetelmin, kuten skenaarioiden avulla.

Yhteenveto eri sidosryhmien näkemyksistä laadulliseen tutkimukseen perustuen

Asukkaita huolettaa oman arjen sujuvuus

Laadullinen tutkimus, n= 12, haastattelut tehty ennen koronaviruspandemiaa

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

- Autoilu koetaan usein välttämättömänä ja siksi moni ei uskonut tiemaksujen vaikuttavan autoilun määrään. Kokemus autoilun välttämättömyydestä liittyy esimerkiksi siihen, että asuu kantakaupungin ulkopuolella, on perheellinen, lapsilla on harrastuksia, on monivuorotyö, omistaa kesämökin tai kokee, että kaupassa on käytävä autolla. Haastateltavat eivät kokeneet auton välttämättömyyttä seurauksena heidän omille valinnoilleen esim. asua kauempana keskustasta saadakseen asuintilaa enemmän.
- Kun koetaan, ettei vartenotettavaa vaihtoehtoa autolle ole, tiemaksu nähdään autoilijoiden rankaisemisena. Kokemusta epäoikeudenmukaisuudesta selitetään (osittain epärationaalisesti) poikkeustilanteilla, joissa hätä on suuri, esim. matkalla sairaalaan ei pitäisi joutua maksamaan tiemaksua. Argumentit liittyivät usein ei omaan vaan ”toisen” epäoikeudenmukaisuuteen eli esim. ”entä pienituloiset ympäryskunnissa asuvat, jotka tulevat töihin keskustaan”.
- Nähdään, että joukkoliikenteen valitseminen aiheuttaa haittaa ja hankaloittaa niin paljon arkea, ettei sei ole todellinen vaihtoehto autolle. Toisaalta joukkoliikenteen merkittävä parantaminen, erityisesti raideliikenteen kehitys ja oman työmatkan helpottuminen nähdään kipukynnystä madaltavana tekijänä.
- Vaikka asukkaat kuvaavat toivovansa vihreää kaupunkia, jossa on kaikille puhdasta ilmaa, heille oli vaikea yhdistää tämä tavoite konkreettisiin toimenpiteisiin. Seudun kasvun tuomia haasteita on vaikea kuvitella, paikallishaittoja (lähipäästöt, melu) tai niiden vaikutuksia ei tunnisteta, omista totutuista tavoista ei haluta luopua ja nykytilanne Suomessa nähdään hyvänä globaalissa vertailussa.
- Asukkailla on eriäviä mielipiteitä siitä, kenen vastuulla kestävä kehitys ja päästöjen vähennykset ovat. Jotkut näkevät, että muutos lähtee yksilöstä, kun taas toiset näkivät, että on yhteiskunnan vastuulla tarjota ratkaisuja, jotka ohjaavat kestävämpään suuntaan.
- Mallin oikeudenmukaisuus puhuttaa asukkaita. Ketkä joutuvat maksajiksi? Vapautuvatko kalliiden sähköautojen omistajat maksuista? Maksavatko vain pienituloiset joilla on halpa auto? Entä jos minun on ”pakko” ajaa töihin?
- Helsingin keskustaan tullessa suositaan joukkoliikennettä, sillä yhteydet on hyvät ja se säästää vaivaa auton parkkipaikan etsimiseltä ja sen maksamiselta. Koetaan, että keskustassa asuvat ihmiset eivät tarvitse autoa.
- Tutkimukseen osallistuneet tarttuvat herkästi teknisen mallin arviointiin, vaikka tutkimuksessa selvennettiin, että mallia ei vielä ole. Moni haastatelluista yhdisti ”tiemaksun” tietulleihin, joka vahvisti heidän negatiivista näkökulmaansa ruuhkamaksuja kohtaan, sillä mallin uskottiin hidastavan liikennettä entisestään.

Sitaatteja haastatteluista:

- ”...Ei pääse julkisilla. Pitäisi ottaa taksi. Ei siitä tulis mitään. Sit lapsenlapsen pitäis lopettaa harrastus. Se on yks vaihtoehto.” – 2M
- ”Mulla on sellaset työajat. Lähinnä aamulla kun tulen 6 tai 5:30, niin ei oikein pääse järkevästi julkisilla.” – 13N
- ”Ruuhkamaksu on ylimääräinen vero niille, jotka tulee kauempaa. Se ei oo mun mielestä reilua.” 6M
- ”Vanhoilla autoilla ajavat saisi vähentää autoilua, mutta heillä usein ei ole vaihtoehtoa, joten verotus ei ole heille reilu.” 7N
- ”En mä usko, että ruuhkamaksut vaikuttaisi minun liikkumiseeni mitenkään.” 6M
- ”Jos maksu koskisi vain ydinkeskustaa en tulisi autolla vaan 100% valitsisin julkiset.” 7N
- ”On niin paljon ihmisiä, joilla on auto, niin ne vaan maksaa sen ja silti pitää sen auton. Kyllä niitä ruuhkia edelleen olisi.” 3N
- ”Mielipidettä ruuhkamaksuista on vaikea muodostaa tietämättä hinnasta” - 13N
- ”Ruuhkamaksut hankaloittaa ihmisten liikkumista. Millä sä kuljetat isoja paketteja?” 2M
- ”Toivon Helsingin seudulle tulevaisuudessa puistoalueita ja että ihmiset pyöräilisi. Ja kunnon vuodenaikoja!” – 7N
- ”Miksei vaan lisätä polttoaineveroa? Tää on ’isovelvi valvoo’ meinikiä.” – 12M
- ”Ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa autokannan muuttamisella. Sähköautot.” – 2M
- ”Iso mörkö.. päästöjen vähentäminen. Päästöjä pitää vähentää. En osaa arvioida hallituksen.. mitkä sitten on oikeat keinot, ei välttämättä pelkästään autoilu” –10M

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.

RAJOITTAA

Ruuhkamaksumalli puuttuu yksilönvapauteen tai rajoittaa asukkaille tärkeää autoilun nautinnollisuutta.

Asukkaiden positiivinen / neutraali suhtautuminen itse tavoitteeseen

KYTKÖS TAVOITTEISIIN ON 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.

Elinkeinoelämälle tärkeintä on kilpailukyvyn säilyttäminen

Laadullinen tutkimus, n= 5, haastattelut tehty ennen koronaviruspandemiaa.

Haastateltavina oli eri toimialoja edustavia (päivittäistavara, logistiikka, kiinteistöhuolto ja sosiaali- ja terveydenhuolto).

- Yrityksen liiketoiminnan kannalta on tärkeää että työntekijät, asiakkaat sekä tavara liikkuvat, eikä näiden liikkumista voida hoitaa ilman autoja. Asioiden liikuttamiseen tai liikkumiseen kohdistuva lisähinta vaikuttaa yrityksen kilpailukykyyn joko työnantajana tai tavarantoimittajana. Etenkin syrjäseuduilla sijaitsevat ja kolmivuorotyötä pyörittävät yritykset ovat riippuvaisia yksityisautoista, jotta henkilökunta pääsee töihin.
- Tällä hetkellä suurin osa logistiikasta tapahtuu ruuhka-aikojen ulkopuolella. Se, että logistiikka toimisi tulevaisuudessa enenevässä määrin yöaikaan, nähdään positiivisena, mutta vaikutuksia kaupunkilaisten elämään pohditaan.
- Etenkin keskustassa tapahtuva ajo, joka liittyy pienipalkkaiseen työhön (siivous, hoiva-ala) huolestuttaa, sillä työntekijällä pitää olla mahdollisuus siirtyä kantakaupungin alueella työpaikalle, eikä haluta että tiemaksut laskevat työn kannattavuutta tai vähentävät motivaatiota tehdä töitä.
- Loppujen lopuksi maksumiehiksi joutuu aina kuluttaja. Tiemaksuista aiheutuva lisäkustannus valuu tuotteen hintaan, ja pahimmillaan esim. päivittäistavara-kaupan osalta asiakas maksaa tiemaksun ajaessaan kauppaan ja vielä yrityksen tiemaksut ostamissaan tuotteissa. Elinkeinoelämän intresseissä olisi, etteivät tiemaksut vaikuttaisi ostovoimaan.
- Monen yrityksen strategiassa ja visiotyössä on jo tehty ja tehdään jatkuvasti töitä päästöjen ja kulujen eli ajettujen kilometrien minimointiin. Päästövähennystavoitteet yrityksen sisällä saattavat olla jopa todella kunnianhimoiset ja niihin ollaan sitouduttu.
- Merkittävät muutokset elinkeinoelämän aiheuttavien ruuhkien sekä päästöjen vähentämisen suhteen nähdään mahdollisina vasta myöhemmin tulevaisuudessa. Ollaan optimoinnin päässä ja seuraavaksi suuret voitot tulevat vasta, kun uusi vähäpäästöinen teknologia tai esim. kaupunki-infran siirtäminen maan alle on mahdollista. Monet haastateltavista korostavat maanalaisen infran merkitystä (esim. keskustatunneli, metro, jakelu maanalaisesti) vaihtoehtoisena ratkaisuna, jolla helpotettaisiin infran ja jakeluverkon sujuvuutta ja lisättäisiin ihmisten joukkoliikenteen käyttöä.
- Henkilöautoilevien asiakkaiden merkitys vähenee ydinkeskusta-alueella, mutta päivittäistavara-kaupassa henkilöautoileviin asiakkaisiin halutaan painottaa suuremman keskiostoksen takia. Sote-toimialalle taas potilaiden saumaton ja sujuva liikkuminen on kriittistä. Potilaina on erilaisia ihmisiä, erilaisilla toimintakyvyillä, jotka usein kaipaavat saattajaa, henkilöautoa tai taksia.
- Ruuhkamaksuilla vaikutusta kiinteistöjen hintoihin alueellisesti, jonka tunnistetaan vaikuttavan myös elinkeinoelämään → mihin esim. liiketila tai yrityksen toimipisteet on nyt sijoitettu.
- Kerättyjen tuottojen ohjaaminen Helsingin seudun infran tai joukkoliikenteen kehittämiseen nähdään ehdottomana ruuhkamaksuille
- Liikenteen sujuvoittaminen ja päästövähennyksiin liittyvät tavoitteet nähdään tärkeinä ja sellaisina, jotka lisäävät mallin hyväksyttävyyttä.

Sitaatteja haastatteluista:

- ”Työssäkäyvä ihminen voi valita, mutta tavarankuljetuksen suhteen ei voida vaikuttaa [liikkumismuotoihin]. Sitä pitää käsitellä erilailla [ruuhkamaksujen osalta], kuin työmatkaliikennettä.”
- ”Jakelun sujuvoittaminen. Oli suoranainen harmi, kun ei voida hyödyntää keskellä kaupunkia olevaa tunnelia – toivottavasti se keskustelu aukeaa vielä.
- ”Päivittäistavara-kaupassa, henkilöautoileva asiakas ostaa 4-kertaisen verran verrattuna siihen joka kulkee joukkoliikenteellä tai kävellen.”
- ”Tekoäly ja digitaalinen näkökulma tulee tietysti heti mieleen oman työnkuvani takia. Sairaanhoidon siirtyä tulevaisuudessa siihen, että data liikkuu ja hoidetaan potilaita niin, että potilas on kotona.”
- ”Joka vuorolla tulee bussi, mutta jatkuva kolmivuorotyö ja epäsäännölliset työajat luo sen, että henkilöstö kulkee omilla henkilöautoilla.”
- ”Summavaikutus näyttää olevan sellainen, että yksityisautoilua vähennetään. On syntymässä sellainen tilanne, et kaupallinen elinvoima on ensimmäistä kertaa uhattuna Helsingin historiassa.”
- ”Tää vaikuttaa kyllä kiinteistöjen arvoihin. Se vaikuttaa jossain ylöspäin ja jossain alaspäin. Ruuhkamaksut tarkoittaa omaisuuden uusjakoa.”
- ”Joo. [On ruuhkamaksuissa jotain hyvää,] joka on tää iso ilmastonmuutosasia. Jos sille ei jotain tehdä, niin onko meillä liiketoimintaa 100 vuoden päästä ollenkaan.”
- ”Näen välttämättömänä julkisen liikenteen tehostumisen, jos tiemaksut otetaan käyttöön. Muuten pitää lakata käymässä töistä.”
- ”Kantakaupungissa henkilöautoliikenne ei ole hirveesti lisääntynyt viimeisen 40 vuoden aikana. Jos se pystytään pitämään maltillisena ettei tulla omilla autoilla -puhun arkipäivän työmatkailun osalta – niin se olisi hyvä.”

Elinkeinoelämän näkemyksien yhteenveto

Laadullinen tutkimus, elinkeinoelämä n= 5,
haastattelut tehty ennen koronaviruspandemiaa

Elinkeinoelämän negatiivinen suhtautuminen ruuhkamaksuihin

AUTOILLA ON PAKKO LIIKKUA

Monelle yritykselle tavarankäytön 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 tavarankäytön 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.

Päättäjät ymmärtävät, että kasvava Helsingin seutu ja kunnian-himoiset ilmastotavoitteet vaativat isojakin muutoksia, mutta pohtivat onko tiemaksut oikea ratkaisu ja onko päätösten tueksi olemassa riittävän laadukasta dataa

Laadullinen tutkimus, päättäjät n= 10, haastattelut tehty koronaviruspandemian aikana. Haastateltavat valittiin puolueiden painosuhteet huomioiden. Haastateltavissa oli päättäjiä sekä pääkaupunkiseudulta että KUUMA-seudulta.

- On tärkeää, että liikenne, ihmisten arki ja seudun elinvoima pystytään säilyttämään tulevaisuudessakin. Päättäjät ovat yksimielisiä tästä, mutta näkemykset eroavat siitä millä toimenpiteillä tavoite saavutetaan.
- Päättäjien mielipiteet eroavat ja argumentit kangertelevat koska tiemaksuista on käytetty montaa termiä, tavoitteita on useita (ovatko kaikki tavoitteet relevantteja vai ei) ja keskustellaan asiasta joka on jäänyt tulkinnanvaraiseksi ja abstraktiksi. Onko tavoitteena vähentää päästöjä vai ruuhkia? Vai sittenkin kerätä rahaa tieinfran ylläpitoon?
- Eri kaupunkien ja kehyskuntien yhteistyö nähdään kriittisenä, mutta tällä hetkellä kehyskuntia edustavat kokevat, että maksut kohdistuvat eniten kehyskunnista pääkaupunkiseudulle työmatkaileviin ja se aiheuttaa vastustusta. Kuntien välillä koetaan jo olevan turhaa kilpailua veronmaksajista. Toisaalta koetaan, että Helsingin alueella asumisesta jo paljon maksavien ei pitäisi joutua maksajiksi, vaan jonkinlainen asumisen ja liikkumisen yhteiskustannus tulisi arvioida ja muokata oikeudenmukaiseksi.
- Autolla liikkumisen hinnoittelun nähdään vaikuttavan suoraan alueiden elinvoimaisuuteen sekä houkuttelevuuteen asuinalueena. Ymmärretään että pk-seutu tulee kasvamaan, mutta ei ole kestävää suunnitella tulevaisuutta niin, että pk-seutu on ainoa paikka jossa asuntoon kannattaa sijoittaa. Lisäksi on pelko, että tiemaksu vaikuttaa työnteon kannattavuuteen ja voisi jopa kannustaa jäämään kotiin, sillä tiemaksu kohdistuu tuloon kuin lisävero.
- Tiemaksuja vastustavat kokevat, että on hullua edistää tiemaksuja koska autoille ei ole vaihtoehtoa ja se on monelle pakollinen väline. Pelätään, että tiemaksut optimoidaan massoille, mutta raja-alueilla asuville maksuista tulee kohtuuttomat. Esimerkkinä nostettiin Länsimetro, jonka myötä poistui bussilinjoja ja ajettiin ihmiset auton varaan.
- Tiemaksuja puoltavat näkivät, että päästövähennyksiä on tehtävä ja tiemaksut yhdessä muiden keinojen kanssa on ainoa mahdollisuus päästä kunnianhimoisiin mutta välttämättömiin tavoitteisiin.
- Päättäjille tärkeintä on tiemaksuihin liittyvät laadukkaat kustannus-hyötyanalyysit sekä tutkittuun ja mahdollisimman avoimeen dataan tehtävät päätökset, joilla tiemaksujen kaltaisesta haastavasta päätöksestä asiasta tulee voidaan kommunikoida äänestäjille ja kuntalaisille. Kaivataan vaikuttavuusarviointeja kattavasti eri näkökulmista sekä kv-esimerkkeihin pohjautuvaa tietoa.
- Lähes kaikki päättäjät suhtautuvat myönteisesti pilotointiin. Pilotoinnin toivotaan olevan riittävän pitkä, jotta todelliset vaikutukset nähdään.

Sitaatteja haastatteluista:

- "Tavoitteet vähentää päästöjä on merkittävä driver. 80% päästövähennys vuoden 1990 tasosta – siihen ollaan sitouduttu vahvasti ja sitä on tosi vaikea saavuttaa vaikka otettais loikkia hiilen vähentämisellä, vaan liikenteeseen pitää vaikuttaa."
- "Referenssinä esim. Keskustatunneli jossa oli selkeää, että ne ketkä käyttävät myös maksavat siitä, eli käyttäjämaksuperusteinen. Maksat = saat nopeutta. Verrattuna keskustelutunneliin tämä on ollut vähän sekavammin perusteltu hanke."
- "Tärkeintä, että työnteke on kannattavaa. Eli että aina kannattaisi yrittää tai ottaa joku työ vastaan työttömänä olemisen sijaan. Lisäksi arjen tulisi olla sujuvaa, jotta se työnteon yhdistäminen elämään onnistuu. Autolla pitää jatkossakin saada ajaa Uudellamaalla."
- "Koejakson tulisi olla tarpeeksi pitkä, että näkis käyttäytymisen muutosta. Pitäisi olla pidempi aika kuin vuosi. Ihmiset kuitenkin...autoon liittyy ostopäätöksiä ja talviaikaa yms. Kahden vuoden kokeilu olisi hyvä."
- "Asumisen ja matkustamisen kustannukset. Kehen se maksupaine kohdistuu? Niihin ketkä ei asu Helsingissä vai kehen? Asumisen ja liikkumisen yhteiskustannuksen arvioiminen on olennaista. Oikeudenmukainen tarkoittaisi, että maksu ei kohdistu sillä tavalla, että kiristetään jonkun yhäidin tuloja joka joutuu ajamaan 3 lasta harrastuksiin ja maksaa jo kovaa vuokraa Helsingissä."
- "Koronakriisi tulee vahvistamaan yksityisautolla liikkumista. Se antaa synninpäästön."
- "Toivon tottakai, että se olisi aidosti sellainen vuorovaikutteinen ja että kehyskunnat otetaan mukaan, olen skeptinen siitä miten ääni pöydissä kuuluu."

Päättäjien näkemyksien yhteenveto

Päättäjien 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.

Päättäjien 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.

Yhteenveto

Haastatteluiden havaintojen yhteenveto

Haastatteluista nousseet havainnot, jotka validoidaan palvelumuotoiluuden viimeisessä vaiheessa

LAADULLISEEN TUTKIMUKSEEN
pohjautuvat löydökset, jotka validoidaan
kyselyllä myöhemmin



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

Olisi tärkeää **luoda ja kommunikoida ylätason visio seudun kehityksestä**, jossa tiemaksut ovat yksi toimenpide usean toimenpiteen joukossa. Tällä 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 vaatisi joko yhden tavoitteen priorisoimista (esim. ruuhkat), tai mahdollisen 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 puolesta: "Entä Sipoossa asuva yksinhuoltajahoitaja, jonka on pakko ajaa Meilahteen?"



Hellon
Pursimiehenkatu 26 C
00150 Helsinki
www.hellon.com

Lisätietoja:
Sini Puntanen, HSL: sini.puntanen@hsl.fi
Lauri Vuorio, HSL: lauri.vuorio@hsl.fi
Hanna Eriksson, HSL: hanna.eriksson@hsl.fi