

Tiemaksujen yhteys alueen vetovoimaan Helsingin seudulla



TIEMAKSUT –miksi juuri nyt?



→ VELVOITTAVUUS:

- Valtakunnalliset ILMO-tavoitteet, LVM:n hiiletön liikenne 2045 –tavoitteet jne.
- Helsingin seudun MAL 2019 –suunnitelma ja sen velvoittavat tavoitteet mm. liikenteen kasvihuonepäästöjen puolittamiseksi vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä

→ TUTKIMUSTIETO:

- Tiemaksujen käyttö on todettu kansainvälisen tutkimuskirjallisuuden perusteella yksittäisistä keinoista toimivammaksi ja tehokkaimmaksi (a) liikennemäärien hallinnassa, (b) päästötavoitteiden toteuttamisessa ja erityisesti (c) kasvavilla kaupunkiseuduilla

→ YKSI KEINO:

- Päästöjä on mahdollista alentaa useilla liikennesuoritetta vähentävillä keinoilla, joista tiemaksut on **yksi mahdollinen keino**. HSL:n aiemmin tekemän arvion mukaan neljä viidestä matkasta olisi sellaisia, joihin maksut eivät kohdistuisi

→ CO2-PÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMINEN

- Paine vähentää päästöjä korostuu kustannustehokkuuden vuoksi etenkin kaupunkiseuduilla haja-asutus tai reuna-alueiden sijaan.

TUTKIMUSKIRJALLISUUS -Tiemaksujen käyttöön liittyvät keskeiset havainnot



1. Tutkimuskirjallisuuden perusteella myönteisiä vaikutuksia (i) liikenteen ruuhkautumisen, (ii) päästöjen vähentämisen, (iii) ilmanlaadun parantamisen ja (iiii) matka-aikojen alentamisen suhteen.
2. Ohjataan yhdyskuntarakenteen kehittymistä eheämmäksi ja maksuilla voidaan rahoittaa liikennejärjestelmää ja sen vaatimia investointeja
3. Käyttöönotto poikkeuksetta kokeilujen ja pilottien kautta, jonka jälkeen vasta päätös
4. Tiemaksujen ja alueen vetovoiman välisestä yhteydestä ei ole suoraa näyttöä.



VARAUTUMINEN –miten varautua Helsingin seudun jatkuvaan kasvuun



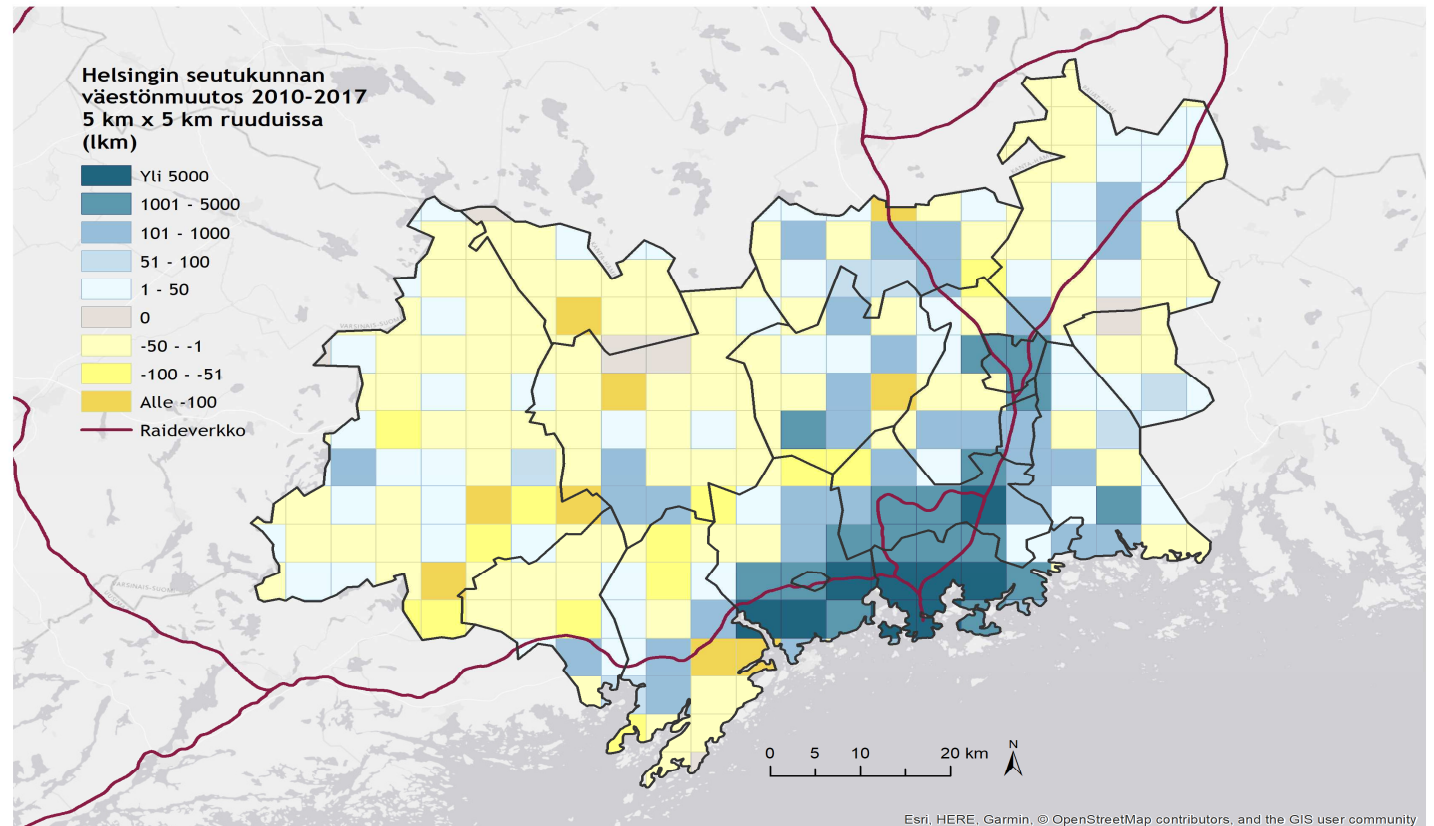
- Helsingin seudun kasvu on suuntautunut 2010-luvun aikana **reunoilta kohti seudun ydintä**, jonka vuoksi kasvu jakautuu seudun sisällä epätasaisesti (Graafi 1)
- MAL 2019 suunnitelman mukaan Helsingin seutu kasvaa noin 200 000 asukkaalla vuoteen 2030 mennessä ja MDI:n väestöennusteen mukaan noin 300 000 asukkaalla vuoteen 2040 mennessä (Graafi 2).
- Pendelöijien ja työasialiikkujien määrä kasvaa tasaisesti ja pendelöintivyöhyke laajenee. **Seudun väestönlisäys heijastuu myös liikkujien ja liikkuvuuden kasvuun** (Graafit 3 ja 4).
- Ruuhkautumisilmiö korostuu lisääntyneen liikkumistarpeen vuoksi: erityisesti Helsingin keskusta, kantakaupunki, sisääntuloväylät ja kehätiet ovat vaarassa ruuhkautua, ellei tienkäyttömaksuja tai vaikuttavuudeltaan niitä korvaavia keinoja kyetä tunnistamaan ja ottamaan käyttöön

GRAAFI 1

Helsingin seudun väestönlisäys 5 km x 5 km ruuduissa vuosina 2010-2017*



Helsingin seudun kasvupaine on kohdistunut reunoilta kohti ydintä ja rata-verkon läheisyyteen



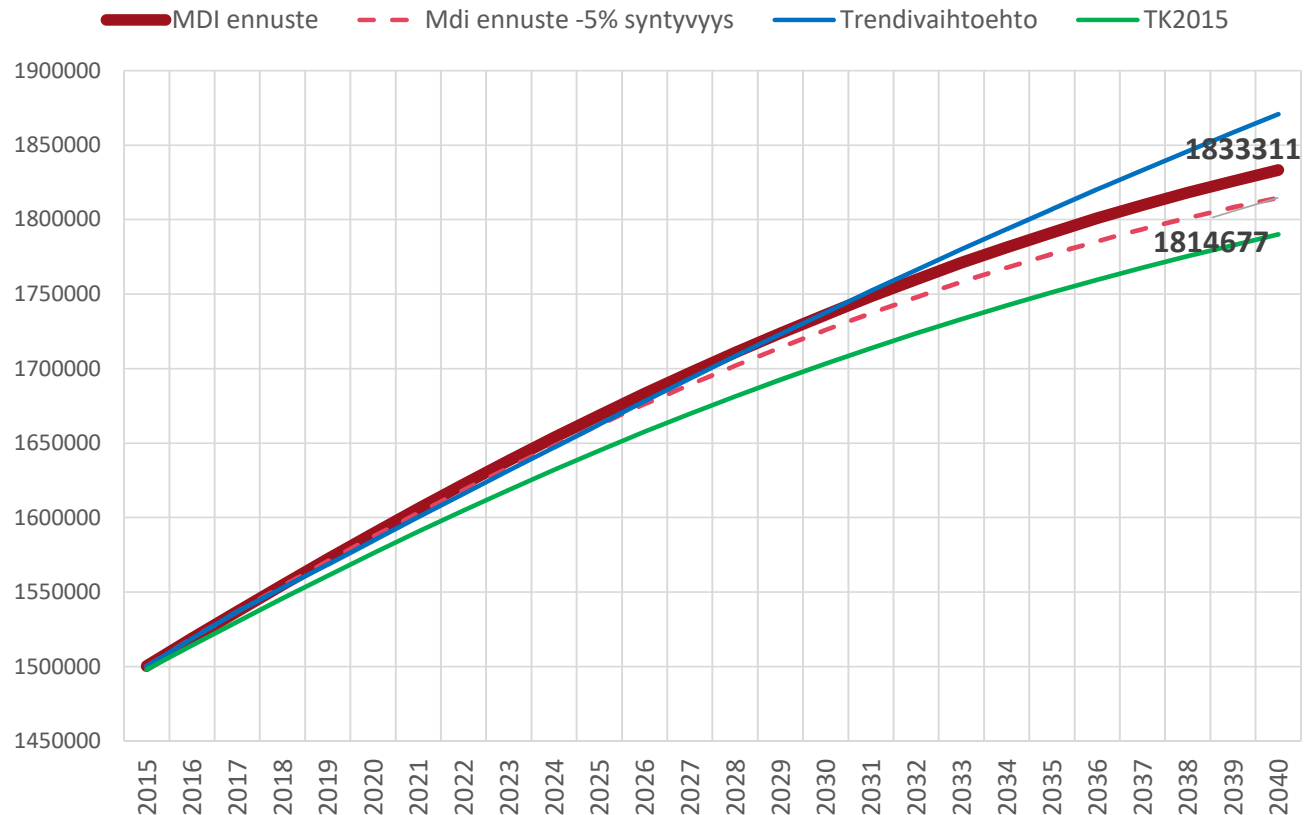
* Kartassa ovat Helsingin seutukunnan kunnat tilastollisen seutukuntajaon mukaan, jonka vuoksi mukana MAL-seudun ulkopuolelta myös Lohja ja Karkkila

GRAAFI 2

Helsingin seudun kasvu MDI:n väestöennusteen mukaan vuosina 2017-2040*



- MDI:n ennusteen mukaan Helsingin seutukunta kasvaa vuosien 2017-2040 aikana:
+296 385 asukkaalla
+19,3 prosentilla
- Ennusteen perusteella Helsingin seudulla asuu yhteensä **1,8 miljoonaa asukasta** vuonna 2040 eli kolmannes koko maan väestöstä
- MDI:n vuonna 2019 tehty väestöennuste poikkeaa jonkin verran tehdystä MAL-2019 -ennusteesta



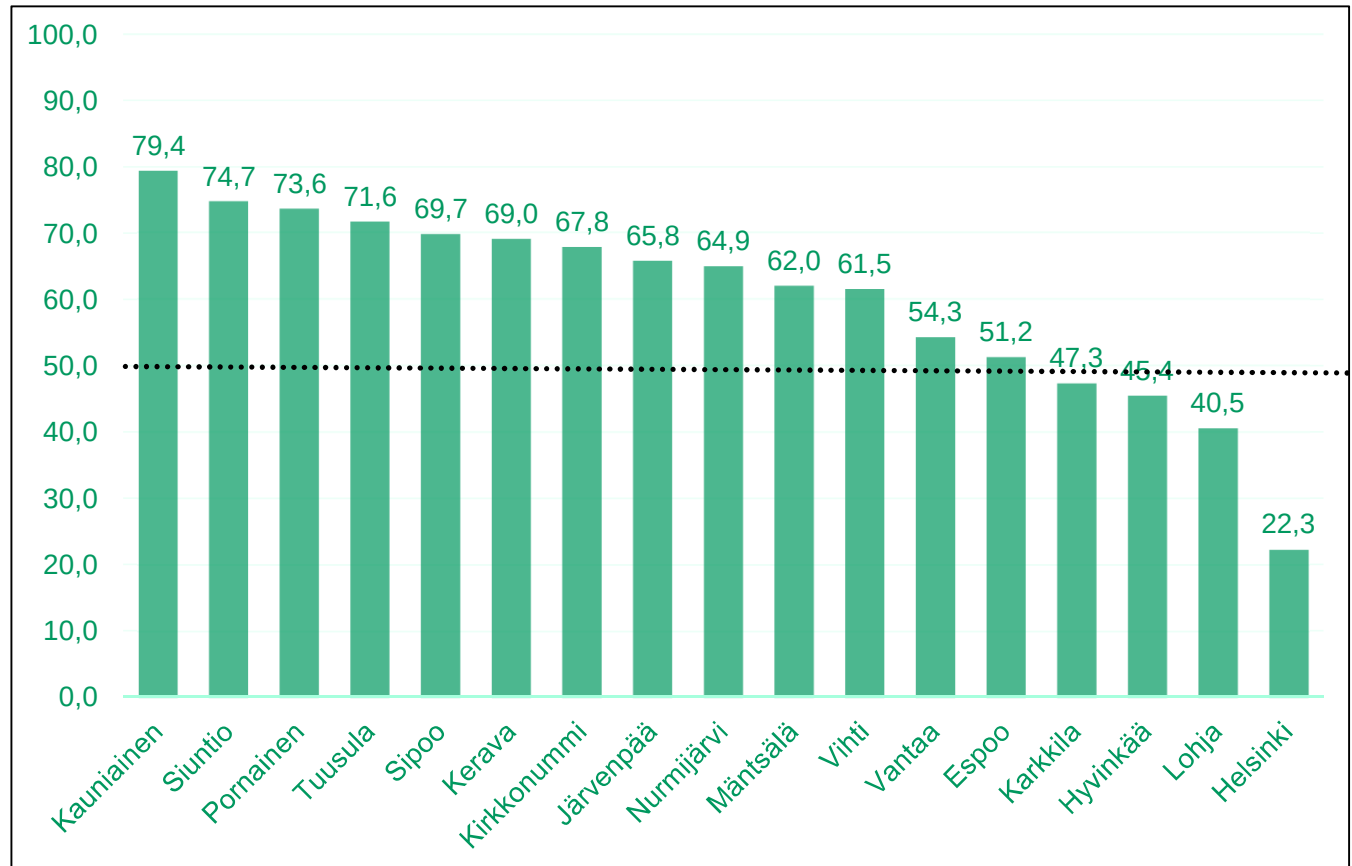
* Laskelmassa ovat Helsingin seutukunnan kunnat tilastollisen seutukuntajaon mukaan, jonka vuoksi mukana MAL-seudun ulkopuolelta myös Lohja ja Karkkila

GRAAFI 3

Helsingin seutukunnan kuntien pendelöintiaste (%) vuonna 2016*



Helsingin seutukunnan kuntien pendelöintiaste ylitti 50 %:in tason 13 kunnassa vuonna 2016



* Kartassa ovat Helsingin seutukunnan kunnat tilastollisen seutukuntajaon mukaan, jonka vuoksi mukana MAL-seudun ulkopuolelta myös Lohja ja Karkkila

GRAAFI 4

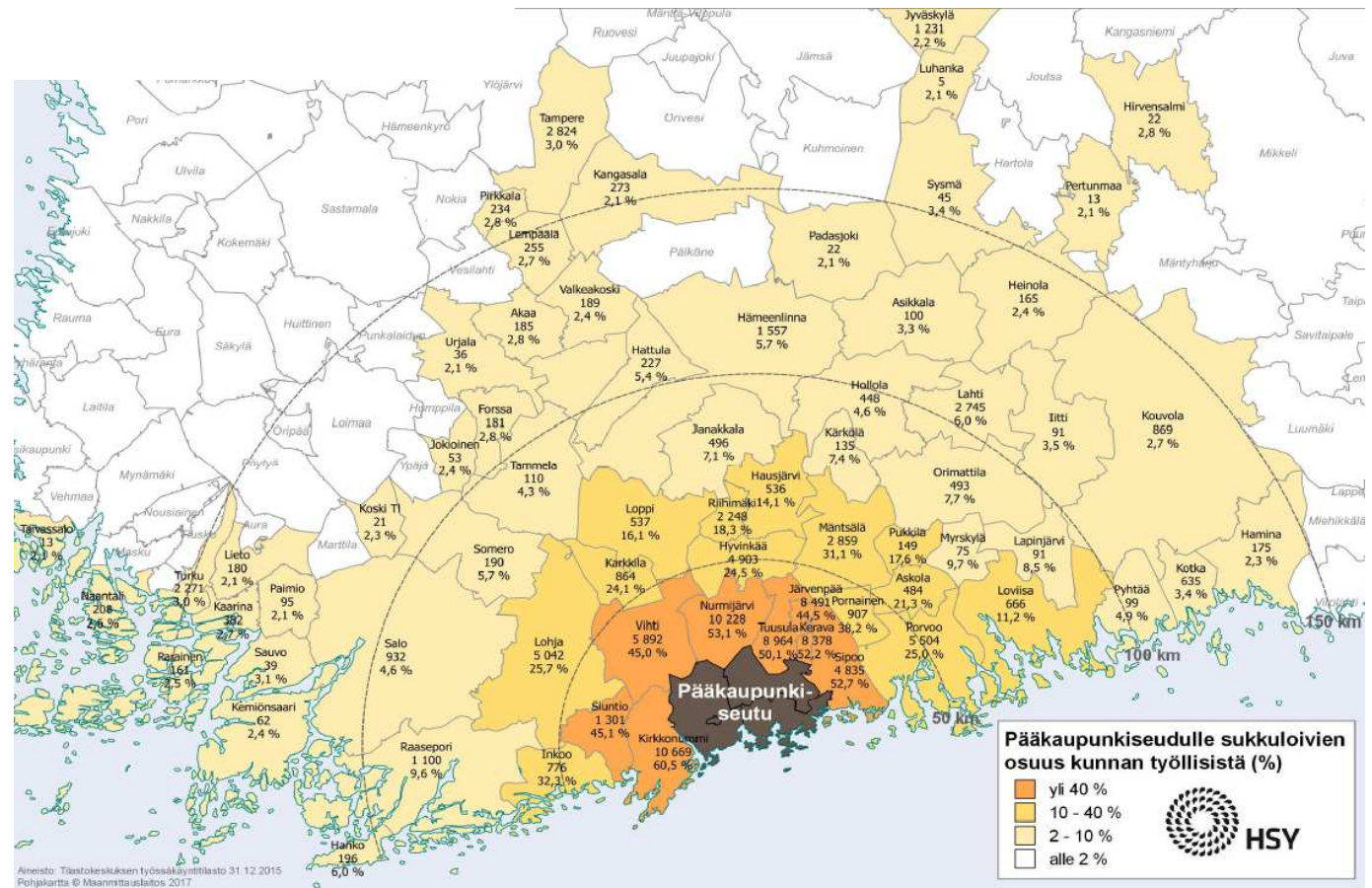
Pääkaupunkiseudulle pendelöivien osuus (%) kunnan
työllisistä vuonna 2015



Pääkaupunkiseudulle
pendelöi yhteensä

115 000

pääkaupunkiseudun
ulkopuolella asuvaa



Lähde: HSY, seutu- ja ympäristötieto 2018

Mistä puhutaan, kun puhutaan alueen veto- ja pitovoimatekijöistä 1 (2)?



01

Elinvoimaisuus

- Kasvun perusta
- Kasvun osatekijät
- Sisäinen ja ulkoinen elinvoima

02

Vetovoimaisuus

- Muuttovetovoima
- Sijaintivetovoima
- Paikkavetovoima

03

Pitovoimaisuus

- Ihmisten omat kokemukset ja havainnot
- Tyytyväisyys ja viihtyvyys
- Hyvinvointi, sujuva arki
- Koettu turvallisuus

04

Valovoimaisuus

- Wau!
- Erottautuminen
- Merkittävää, spesiaalia

05

Kipinä- tai kitkatekijät

- Yhteinen tekeminen
- Tulevaisuususko,
- Tahto
- Tunne

Mistä puhutaan, kun puhutaan alueen veto- ja pitovoimatekijöistä 2 (2)?



Kovat
vetovoimatekijät

- Työpaikkatarjonta
- Koulutustarjonta
- Alue- ja paikallis-
talouden yleinen
kehitys
- Yritysdynamiikka
- Lähipalveluiden
saatavuus ja laatu
(ml. veroprosentit)
- Alueen koko jne.



Sijainti-
tekijät

- **Sijainti:** sijaintietu –
sijaintihaitta
- Liikenneväylät, -käy-
tävät ja -vyöhykkeet
- Nopeat ja sujuvat
yhteydet, aikaetäi-
syys kasvukeskuksiin
- Ulkoinen ja sisäinen
saavutettavuus



Pehmeät
vetovoimatekijät

- Tapahtumat, elämyk-
set ja kokemukset
- Alueen ilmapiiri ja
yleinen fiilis, tunnel-
ma
- Lähipalveluiden
saatavuus ja laatu
(ml. veroprosentit)
- Vetovoimapalvelut ja
-kohteet
- Yleinen ”pöhinä” jne.



Maine-
tekijät

- Paikkaan liitetyt mieli-
ja mainekuvat
- Talousmaine
- Tarinamaine
- Toimintamaine



Identiteetti-
tekijät

- Tunne: syntymä-,
koti-, opiskelu- tai
asuinpaikka
- Henkilökohtaiset
siteet ja kytkökset
- Historia, tarina(t),
kulttuuri, kieli /
murre jne.
- Paikka itsessään



Villit
kortit?

- **TIEMAKSUT?**

TIEMAKSUT - puoltavat ja vastustavat perustelut lausuntojen perusteella



PUOLTAVAT PERUSTELUT:

- Päästöjen vähentäminen ja päästötavoitteiden toteuttaminen
- Tiemaksujen merkittävyys ja tarpeellisuus taloudellisena ohjauskeinona
- Saatavien tuottojen hyödyntäminen seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä
- Tyytyväisyys valitun etenemismallin osalta (perusteellinen suunnittelu, selvitykset, kokeilu ja lainsäädännölliset muutostarpeet)
- Joukkoliikenteen suosiminen ja korostaminen yksityisautoilun rinnalla
- Positiivinen vaikutus paikallisiin kaupallisiin palveluihin

VASTUSTAVAT PERUSTELUT:

- Vertailuvaihtoehtojen ja konkreettisuuden puuttuminen
- Kehyskuntien heikkenevään vetovoimaan liittyvät pelot
- Muiden vaihtoehtojen keinojen tunnistaminen vaihtoehtoina tiemaksuille tai päästötavoitteille
- Työvoiman saatavuuden ja työsäkäynnin vaikeutuminen
- Alueen kilpailukykyyn heikkeneminen
- Maksujen epäoikeudenmukainen kohdentuminen alueellisesti ja eri käyttäjäryhmien kannalta

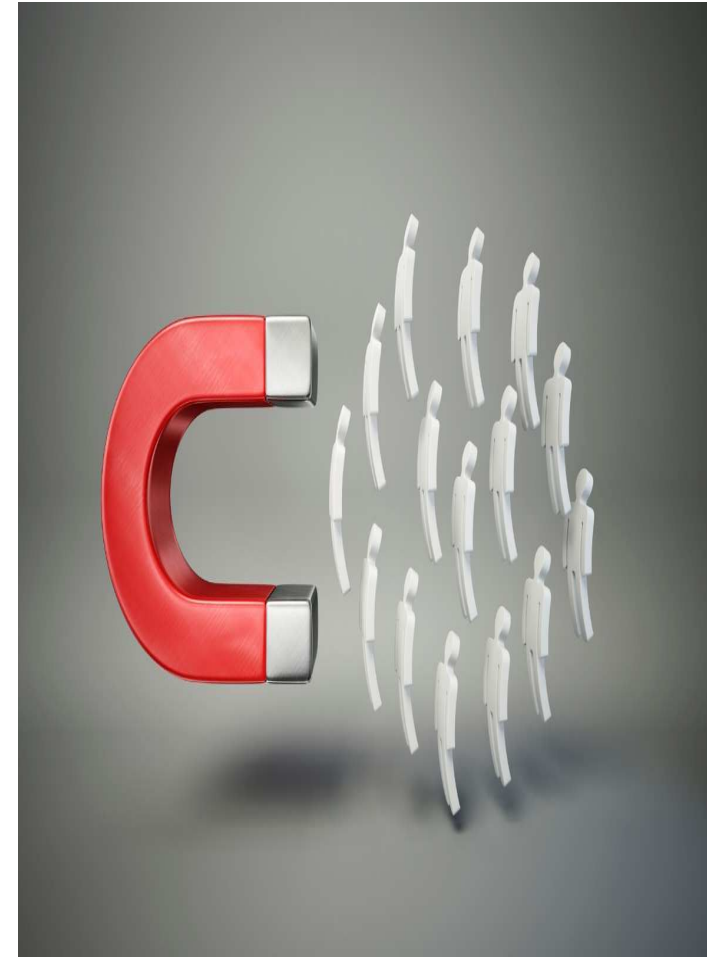
NEUTRAALIT PERUSTELUT:

- Perusteellisen suunnittelun ja selvitystyön merkittävyys
- Erilaisten vaihtoehtojen esittäminen
- Lainsäädäntöön liittyvät muutostarpeet

TIEMAKSUT – onko vaikutusta alueen vetovoimaan tai paikkaan liittyviin valintoihin?



- Tiemaksujen ja alueen vetovoiman (tai pitovoiman) välisestä yhteydestä ei ole olemassa positiivista tai negatiivista näyttöä.
- Tiemaksujen käyttöön liittyvää teknologiaa tai mallia ei ole päätetty. Vasta valinnan jälkeen on mahdollista arvioida tulonjakovaikutuksia eri ryhmille tai alueille
- Tiemaksut eivät ole päätekijä paikkaan liittyvissä valinnoissa, mutta ne voivat olla yksi osatekijä muuttopäätöksenteossa samalla tavalla kuin esimerkiksi kunnan tuloveroprosentti, asiakas- tai palvelumaksut tai jokin palveluiden saatavuuteen tai laatuun liittyvä tekijä.
- Päätös muuttamisesta tai paikallaanpysymisestä tehdään useimmin työhön, koulutukseen, asumiseen, asuin- ja elinympäristöön jne. liittyvän syyn perusteella. **Tiemaksut voivat olla yksi osatekijä osana laajempaa kokonaisuutta.**



Keskeiset selvitystarpeet

1. Tiemaksuille vaihtoehtoisten päästövähennyskeinojen selvittäminen
2. Tiemaksujen hyötyjen ja haittojen kriittinen ja objektiivinen arviointi
3. Tiemaksuihin liittyvät hinnoittelu ja kulujen määräytymisperusteet
4. Tiemaksuihin liittyvät tekniset ratkaisut
5. Tiemaksuihin liittyvät taloudelliset ratkaisut eli eri käyttäjäryhmille koituvien taloudellisten ja muiden vaikutusten tunnistaminen
6. Eri alueille koituvaan elinvoimaan, vetovoimaan ja pitovoimaan liittyvien vaikutusten vuorovaikutukseen perustuva tunnistaminen sekä jatkuva vuoropuhelun tarve kaikkien sidosryhmien kanssa
7. Liikenteellisten ja ei-liikenteellisten vaikutusarvioiden tekeminen sekä saavutettavuusanalyysien hyödyntäminen
8. Tiedottaminen ja viestintä alueen asukkaille sekä muille toimijoille



Kiitos!