



Hinnoittelumallit

Vaikutusarviot / Uudet analyysit
Päivitetty 13.2.2023

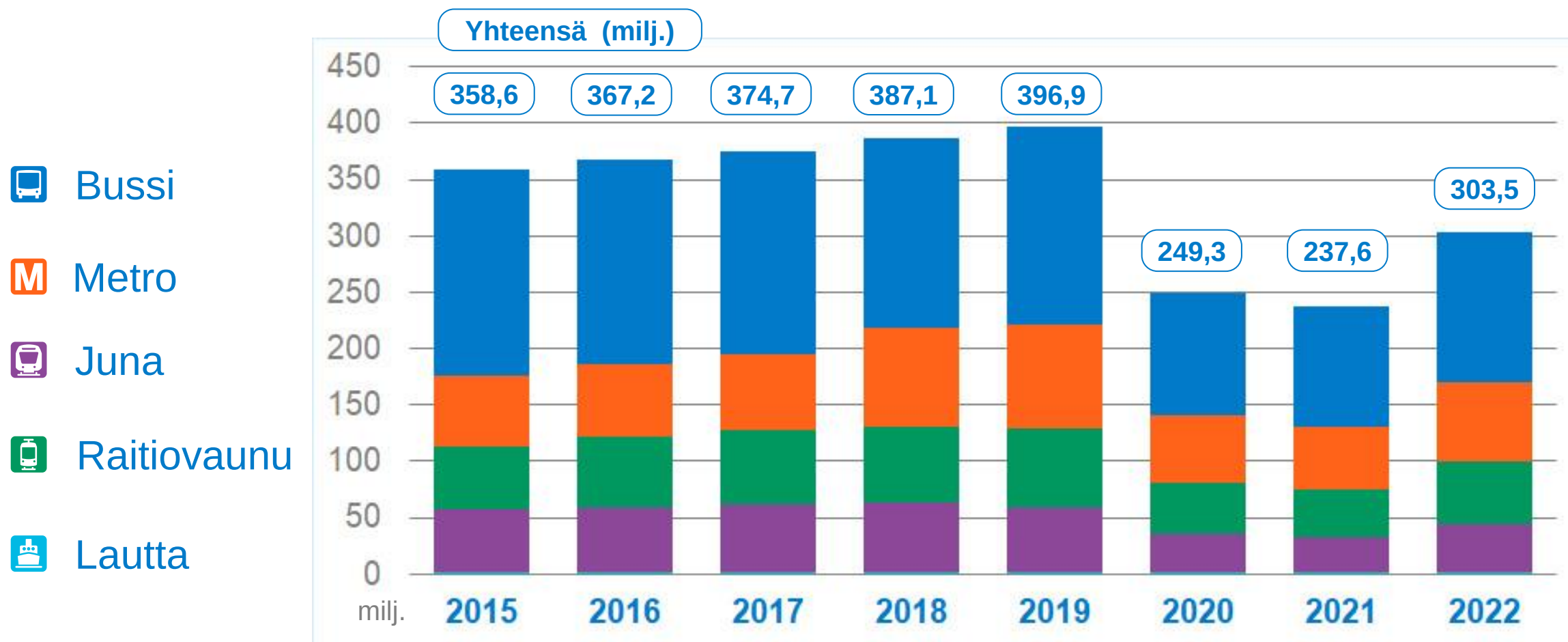
Sisällysluettelo



1. Työn toteutuksen taustaa
2. Vaikutusanalyysien yhteenveto
3. Vaihtoehtoisten mallien vaikutukset liikkumiseen ja joukkoliikenteen käyttöön Helmet-mallianalyysien perusteella
4. Vaihtoehtoisten mallien vaikutukset asiakaskokemukseen laadullisen ja määrällisen osallistamisen perusteella
5. Vaihtoehtoisten mallien vaikutukset kuntaosuuksiin
6. Yhteenveto verrokkikaupunkien osalta tasahinnoittelusta
7. LIITTEET

Työn toteutuksen taustaa

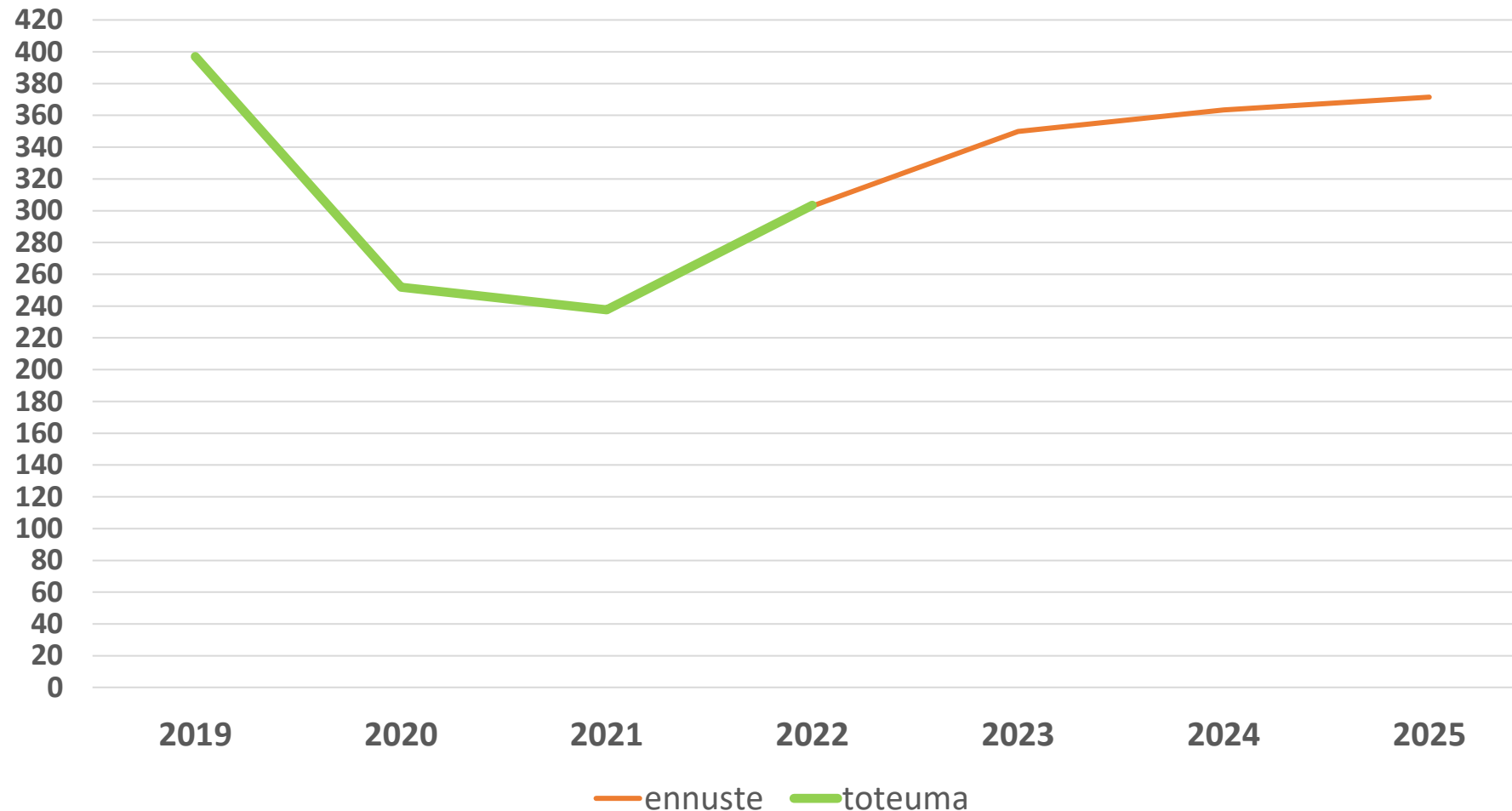
Matkustajamäärät (nousut)



Toteuma 2019–22 ja ennuste 2023–25 vuosittain



Nousijamääräennuste vuositasona, miljoonaa nousua



Strategiset tavoitteemme 2025 hinnoittelumallityön taustalla

Kohti päästötöntä joukkoliikennettä

- Joukkoliikenteen Co2 päästöt -90% verrattuna vuoden 2010 tasoon

Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa

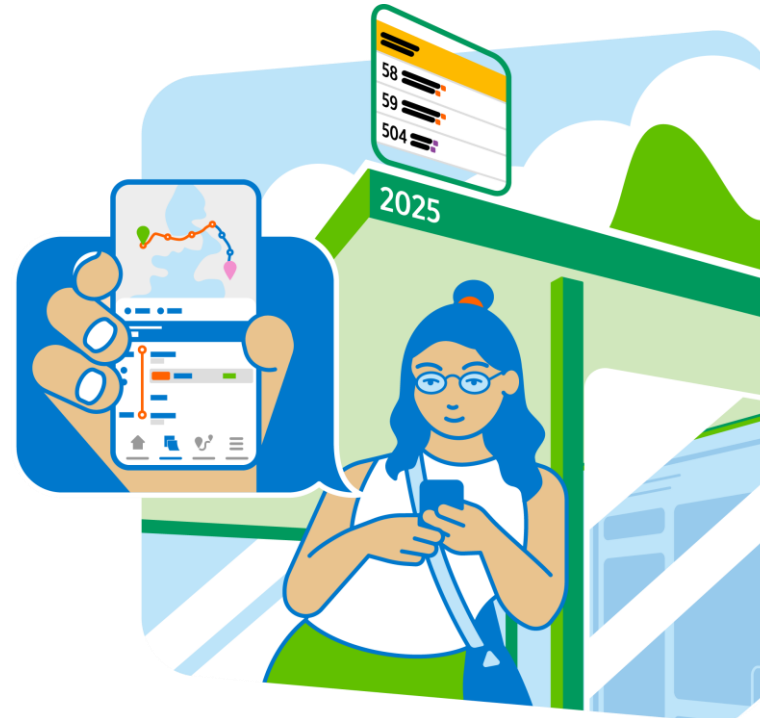
- Nousut 400 milj. kappaletta

Kustannustehokas joukkoliikenne:

- Matkustajakilometrikustannus (pl. Infra) 0,25 € /km

Tasapainoinen talous:

- Lipputulot yhteensä 400 M€, Kuntaosuus 50-55 %



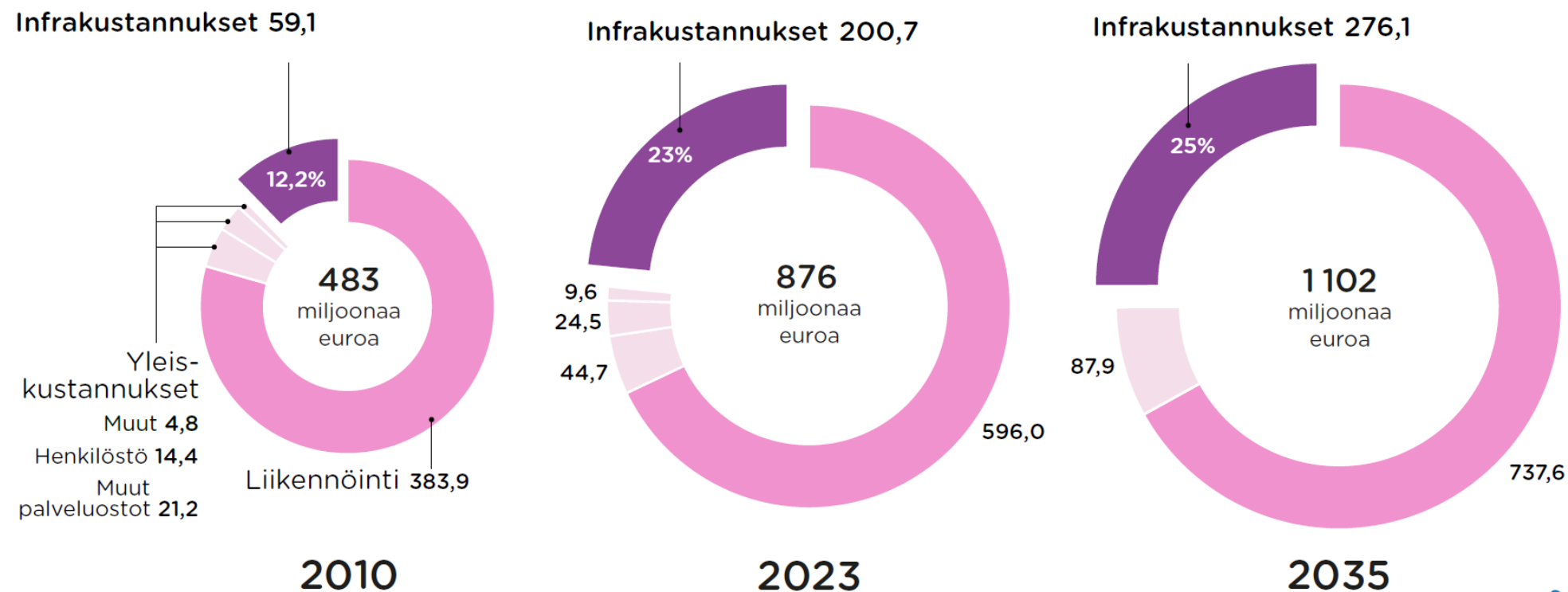
HSL:n rahoituksen nykytila ja tulevaisuus

HSL
HRT

Menot kasvavat tulevien vuosien aikana nopeasti

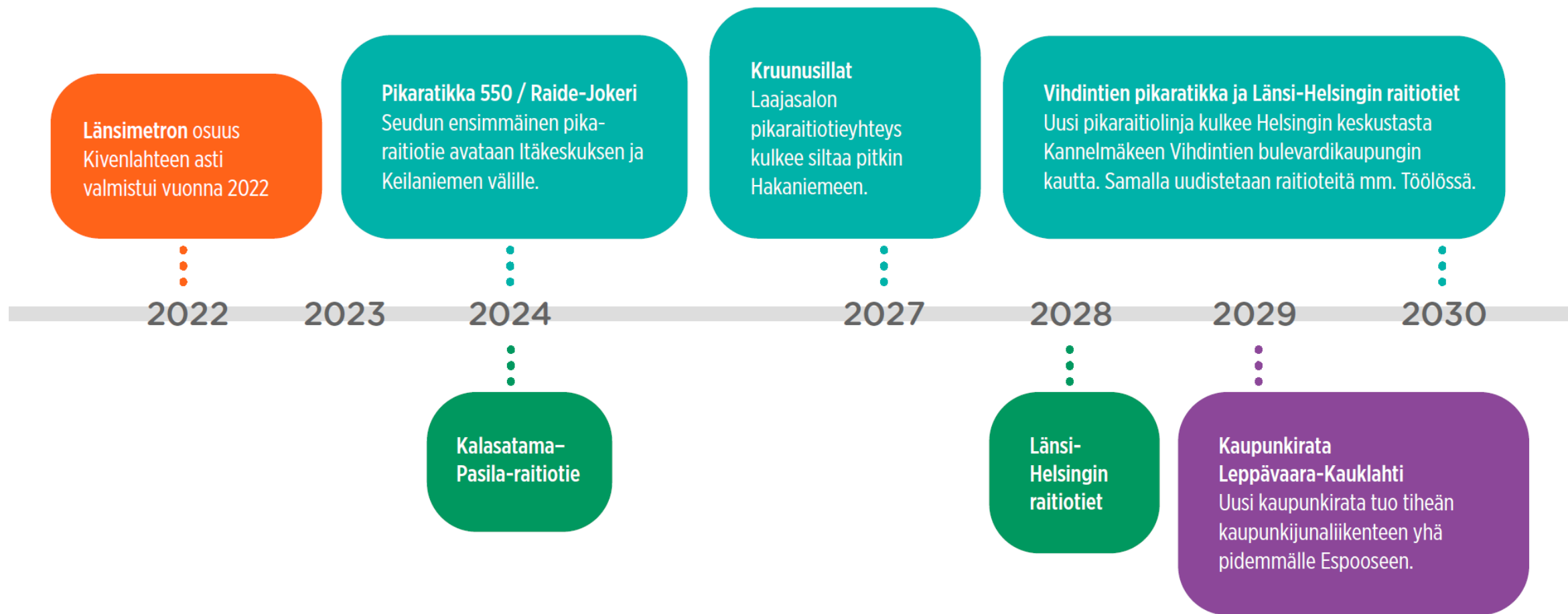
Jos vuonna 2035 edelleen on tavoitteena, että noin 50 % kuluista katetaan lipputuloilla, uusi infra voi nostaa rajusti lippujen hintoja – ja mahdollisesti heikentää myös joukkoliikenteen palvelutasoa.

HSL:n menot 2010, ja arviot vuosista 2023 ja 2035, miljoonaa euroa

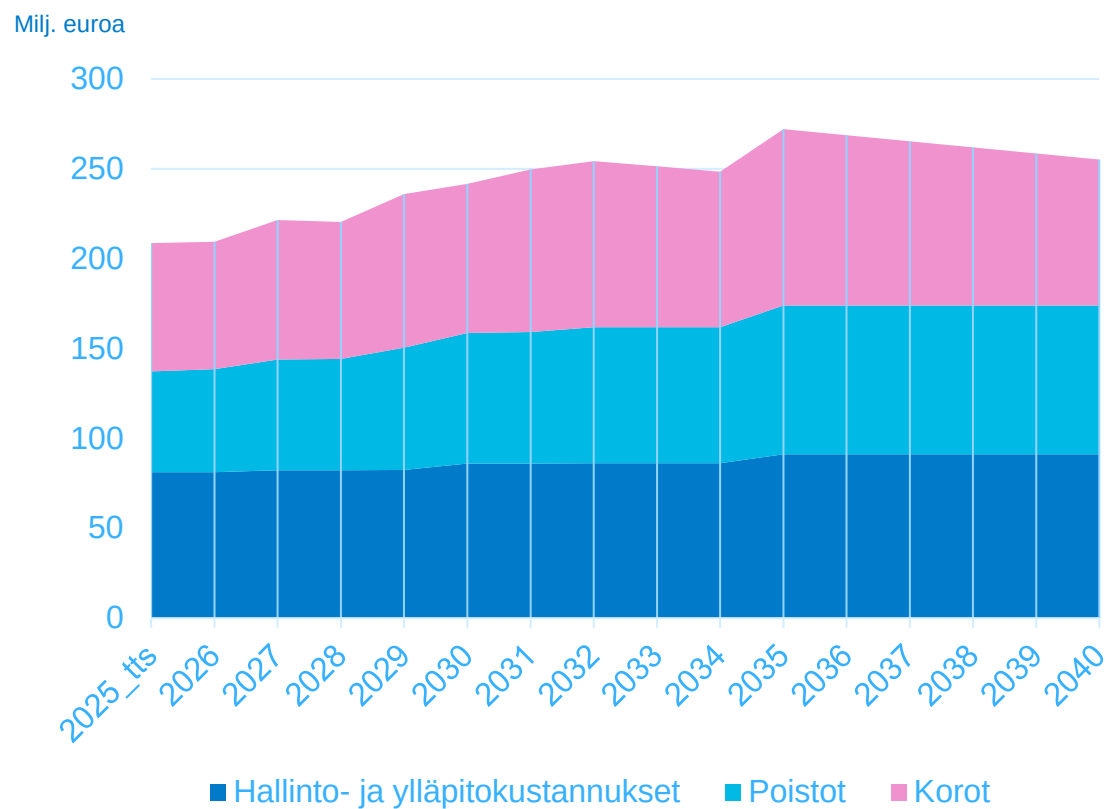


2020-luvulla infrakustannuksia nostavat etenkin...

Raidehankkeita HSL:n alueella 2022-2030



Infrakustannusten kokonaiskehitys v. 2025-40



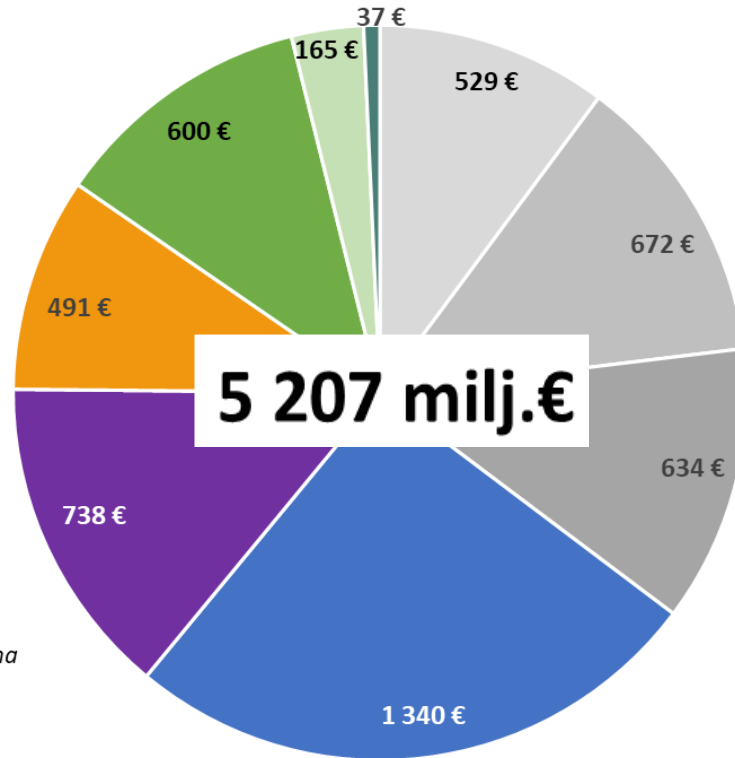
- Kun tarkasteluun lisätään vanhempi infra ja sen peruskorjaukset, havaitaan myös sen merkitys koko infrakustannuspotin jaon kannalta.
- Vuodesta 2025 skenaarion viimeisten hankkeiden valmistumisvuoteen 2035 koko infran hallinto- ja ylläpitokustannukset kasvavat 12,2 %, poistot 47,6 % ja korot 37,2 %. Hallinto- ja ylläpitokustannusten osuus kaikista infrakustannuksista vaihtelee 35 %:n ympärillä.

HSL Maksuvelvoitetarkastelua



HSL Maksuvelvoitteet milj.€ 1.1.2023 vuoteen 2030

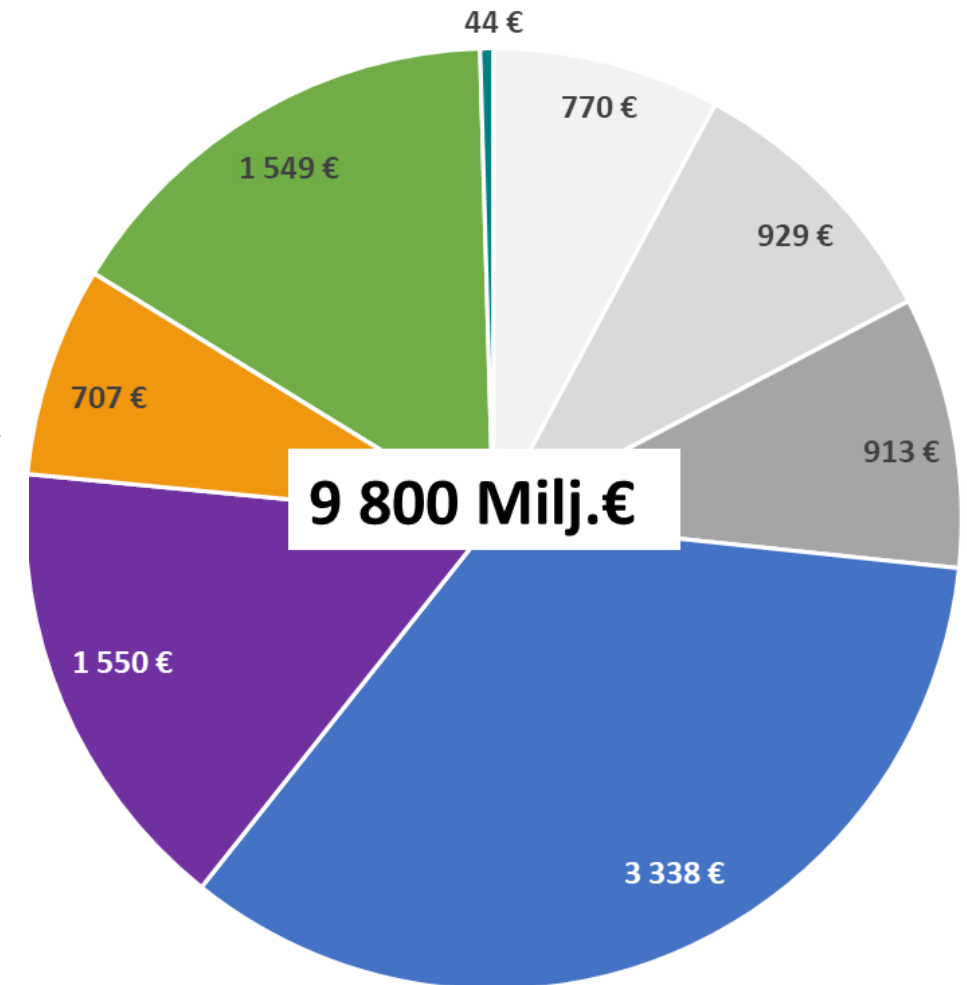
- Infran poistot 50 %
- Infran korot 50%
- Infran hallinto ja ylläpito
- Bussi operointi
- Juna operointi
- Metro operointi
- Kaupunkiraitio operointi
- Raidejokeri operointi
- SL operointi



Operointikustannukset bussiliikenteen osalta esitetty vain nyt voimassaolevien sopimusten osalta eli niille ei ole arvioitu tässä laskelmassa kustannuksia koko tarkastelujaksolle.

Laskelmassa ei ole mukana kustannuseriä investoinneista/hankkeista jotka ovat pitkälti vielä suunnitteluvaiheessa. Esimerkiksi Kruunusillat -hanke puuttuu tästä tarkastelusta. Vuonna 2023/24 alkava Raidejokeri on mukana. Arviot vuoden -22 syksyn hintatasossa.

HSL Maksuvelvoitteet milj.€ 2031-2040 (arvio)



Vaikutusanalyysien toteutus

HSL
HRT

Taustoitusta



- Nyt tehty vaikutustarkastelu täydentää vuonna 2022 tehtyä tarkastelua.
- Esityksessä tarkastellaan valittujen hinnoittelumallien vaikutuksia vuoden 2023 tilanteeseen. Uutena mallina on mukana AB-malli.
- Kukin malli esitetyin hinnoin tuottaa saman lipputulon. Vuoden 2024 hinnoilla saavutetaan n.390 milj. € lipputulo.
- Vaikutusarvioinnit on tehty niin, että kunkin hinnoittelumallin vaikutukset vertautuvat nykyisen 2023 vyöhykemallin hinnoitteluun. Toisin sanoen, vastataan kysymykseen, **mitkä ovat vaikutukset, jos siirrymme uuteen hinnoittelumalliin vuonna 2024?**
- Arviointityössä on käytetty kaksia eri hintoja
 - Helmet mallinnuksessa vuoden 2024 hintoja.
 - Asiakasosallistamisissa nykyisiin 2023 käyttöön otetuihin vertautuvia hintoja.

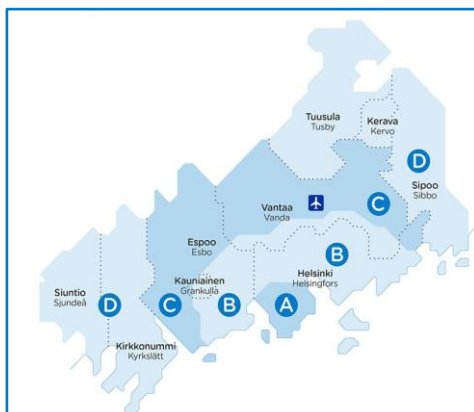
Hinnoittelumallit 2023 hinnoin



Laadullisessa osallistamisessa ja määrällisessä kyselytutkimuksessa asiakkaille esitetyt hinnat on suhteutettu nykyhintoihin arvioinnin helpottamiseksi.

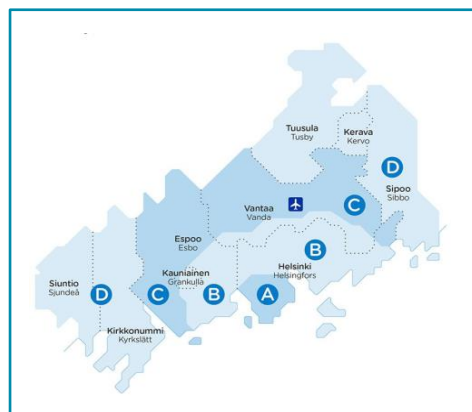
Uudet hinnoittelumallit

Nykyinen vyöhykemalli
Malli, johon uusia malleja on verrattu



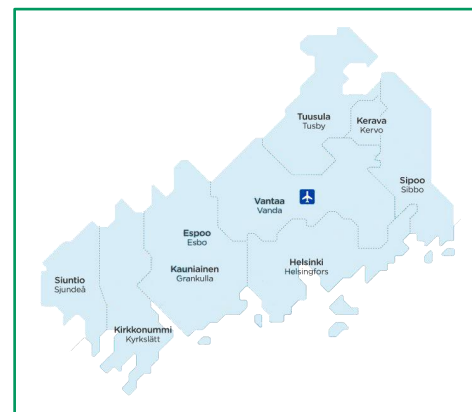
	Kertalippu	30 vrk kausilippu
A B C D	3,10 €	70,60 €
A B C D	4,10 €	99,40 €
A B C D	4,50 €	109,70 €
A B C D	3,10 €	70,60 €
A B C D	4,10 €	99,40 €
A B C D	3,10 €	70,60 €
A B C D	2,90 €	67,10 €

Nykyinen vyöhykemalli uusin hinnoin ja ilman D-lippua



	Kertalippu	30 vrk kausilippu
A B C D	3,30 €	72,50 €
A B C D	3,40 €	80,10 €
A B C D	4,00 €	96,00 €
A B C D	3,30 €	72,50 €
A B C D	3,40 €	80,10 €
A B C D	3,30 €	72,50 €

Tasahinnoittelu



Kertalippu	3,40 €
30 vrk kausilippu	72,10 €

AB-vyöhykemalli



	Kertalippu	30 vrk kausilippu
A B	3,30 €	72,10 €
A B	2,90 €	50,00 €
A B	4,60 €	110,60 €

Hinnoittelumallit 2024 hinnoin



Tavoitelipputulo vuonna 2024 vaatii n. 3,5% yleiskorotukset suhteessa vuoden 2023 lippujen hintoihin.
Vaikutukset liikkumiseen ja kuntaosuuksiin on laskettu näillä hinnoilla.

Uudet hinnoittelumallit

Nykyinen vyöhykemalli
Malli, johon uusia malleja on verrattu

	Kertalippu	30 vrk kausilippu
A B C D	3,20 €	73,50 €
A B C D	4,20 €	103,50 €
A B C D	4,60 €	114,20 €
A B C D	3,20 €	73,50 €
A B C D	4,20 €	103,50 €
A B C D	3,20 €	73,50 €
A B C D	3,00 €	69,80 €

Nykyinen vyöhykemalli uusin hinnoin ja ilman D-lippua

A B C D	3,40 €	74,50 €
A B C D	3,50 €	82,30 €
A B C D	4,10 €	98,70 €
A B C D	3,40 €	74,50 €
A B C D	3,50 €	82,30 €
A B C D	3,40 €	74,50 €

Tasahinnoittelu

Kertalippu	3,50 €
30 vrk kausilippu	74,90 €

AB-vyöhykemalli

	Kertalippu	30 vrk kausilippu
A B	3,40 €	74,20 €
A B	2,90 €	51,50 €
A B	4,70 €	113,80 €

Tasahinnoittelu

2024 hinnat





Kertalippu	3,50 €
30 vrk kausilippu	74,90 €
30 vrk jatkuva säästötilaus	62,40 €

Vaikutusanalyysien yhteenvedo

HSL
HRT

HSL:n näkemys vaikutusarviointeihin



Uusin vaihtoehtoisten vyöhykemallien vaikutustenarviointi toi samalla tavalla esille tasahinnoittelun parhaimpana vaihtoehtoisena mallina nykyvyöhykkeille kuin edellinenkin vuonna 2022 tehty selvitys.

Uutena tutkittavana mallina ollut AB-malli ei tuonut samanlaista yksinkertaisuutta tai selkeyttä mikä houkuttelisi käyttämään joukkoliikennettä enemmän. Sen sijaan korkea hintaporras A:n ja B:n välillä muodostui käytön esteeksi ja näin vähensi joukkoliikenteen käyttöä.

Myöskään nykyinen malli uusien hinnoin, jossa D-vyöhykkeen lippu poistuisi, ei tuonut sellaista arvoa asiakkaille, joka perustelisi siirtymistä siihen.

Tasahinnoittelu tukee parhaiten strategiaa



- **Lisää joukkoliikennematkoja** ja -suoritteita eniten sekä matkamäärien että kilometrisuoritteiden osalta.
- **Vähentää eniten päästöjä.**
- **Vähentää eniten autoilua** kaikilla vyöhykkeillä A:sta D:hen.
- Kantakaupungissa asuvilla tasahinnoittelu voi siirtää lyhyitä matkoja kävelyyn ja pyöräilyyn. Autoilu ei keskustassa tulosten mukaan merkittävästi kasva. Lyhyiden matkojen siirtyminen kävelyyn ja pyöräilyyn **mahdollistaa joukkoliikennejärjestelmän kustannustehokkuuden parantamisen** ja hillitsee tulevia investointipaineita.
- **Lisää kausilipputuotteiden käyttöä** ja suosiota -> joukkoliikenteen käyttö vapaa-ajan matkoilla kasvaa.
- Tasahinnoittelu **mahdollistaa uudenlaiset matkat** joukkoliikenteellä.
- Siirtää pidempiä automatkoja joukkoliikenteeseen.
- **Tukee siirtymää kestäviin kulkumuotoihin** ja sen myötä kuntien päästövähennystavoitteiden saavuttamista.
- Ei matkustamista heikentäviä hintaportaita.
- **Yksinkertainen malli on kaikille helppo käyttää.** Helppous parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta.
- Yksinkertaisen pohjan päälle on helpompi rakentaa uusia ominaisuuksia. Esim. kysyntää ohjaavat ja joukkoliikenteen järjestämistä tehostavat **dynaamiset hinnoittelut voidaan luontevasti tuoda osaksi palvelua** ilman, että niistä muodostuu asiakkaalle monimutkainen ja hankalasti hahmotettava kokonaisuus.
- Tasahinnoittelu **varmistaa parhaiten Helsingin keskustan matkustajamäärien kasvun ja sitä kautta keskustan elinvoimaisuuden.**

Tasahinnoittelun strategiset vaikutukset kunnittain



Helsinki

- Autoilukilometrit vähenevät Helsingissä eniten tällä hinnoittelumallilla, koska Helsinkiin suuntautuvat autoilu vähenee. Vapauttaa katutilaa ja pysäköintipaikkojen tarvetta. Lisää eniten joukkoliikennekilometrejä ja kävelyä ja pyöräilyä Helsingissä ja vähentää eniten päästöjä.
- Mahdollistaa helsinkiläisille uudenlaisia matkoja joukkoliikenteellä (esim. vapaa-ajanmatkat)
- Lisää Helsingin keskustan vetovoimaa, kun matkustaminen joukkoliikenteellä kauempaa keskustaan on edullisempaa.
- Vähentää Helsingin rahoitustarvetta, ja auttaa tulevien vuosien merkittävässä investoinneissa raitioliikenteeseen.

Espoo ja Vantaa

- Suurimmat siirtymät autoliikenteestä joukkoliikenteeseen, erityisesti nykyiseltä C-vyöhykkeeltä. Mahdollisuus hyödyntää nyt käyttämätön kysyntäpotentiaali täysimääräisesti.
- Vyöhykerajat kuntien sisältä poistuvat
- Kaupunkikeskusten vetovoima kasvaa.
- Tukee B- ja C-vyöhykkeiden maankäytön kehittymistä raideyhteyksien varrelle.

Kehyskunnat

- Kehyskuntien asukkaat hyötyvät merkittävästi edullisemmista lipuista.
- Lisää kehyskuntien vetovoimaa asuinpaikkana.
- Työmatkavähennysten supistumisesta tulevat säästöt maksavat merkittävän osa tasahinnoittelun edellyttämästä lisäsubventiosta.
- Tukee D-vyöhykkeen maankäytön kehittymistä raideyhteyksien varrelle.

Yritysassiakkaat haluavat helppoutta || **HSL** **HRT**

Yritysassiakkailta tulee selkeä toive siirtymisestä tasatariffiin

- Yritykset kertovat tasatariffin olevan heille selkein, tasapuolisin sekä hallinnollisesti helpoin malli
- Tasatariffi on helppo myydä, helppo ostaa ja helppo toimittaa

Eri mallien vaikutukset asiakaskokemukseen



Nykyinen malli uusin hinnoin koettiin huonoimpana, tasahinnoittelu lisäsi eniten potentiaalia käyttää joukkoliikennettä

- Nykyisen A-vyöhykkeen asukkaat pitäytyisivät mieluiten nykyisessä vyöhykemallissa
- Nykyisellä B:llä kaikkien huonoimpana mallina pidettiin nykyistä mallia uusin hinnoin, mallin katsottiin myös vähentävän liikkumista joukkoliikenteellä. B:llä sekä nykyinen malli, tasahinnoittelu että AB-malli saivat tasaisen kannatuksen.
- Nykyisellä C-vyöhykkeellä Vantaalla pidettiin erityisesti tasahinnoittelusta, Espoossa hienoisesti enemmän pidettiin AB-mallista.
- Nykyisellä D:llä asukkaat valitsivat tasahinnoittelun ylivoimaisena suosikkina
- Tasahinnoittelu lisäisi joukkoliikenteen käyttöä kaikilla muilla asiakkailla, paitsi A-vyöhykkeellä asuvilla. Tasahinnoittelu lisäisi kaikentyyppisiä matkoja enemmän kuin vähentäisi niitä. Erityisesti se lisäisi ostos – ja muita vapaa-ajan matkoja.
- Tasahinnoittelua pidettiin reiluna, helppona ja tasa-arvoisena.
- Tasahinnoittelulla oli myös eniten potentiaalia lisätä kiinnostusta joukkoliikennettä kohtaan.
- Tasahinnoittelun voittajat ovat pitkiä matkoja tekevät ja nykyisiä vyöhykerajoja ylittävät. Hyvin lyhyitä matkoja kulkevat eivät koe hyötyvänsä mallista.

Mallien vaikutusarviot

Vaikutukset liikkumiseen ja joukkoliikenteen käyttöön

HSL
HRT

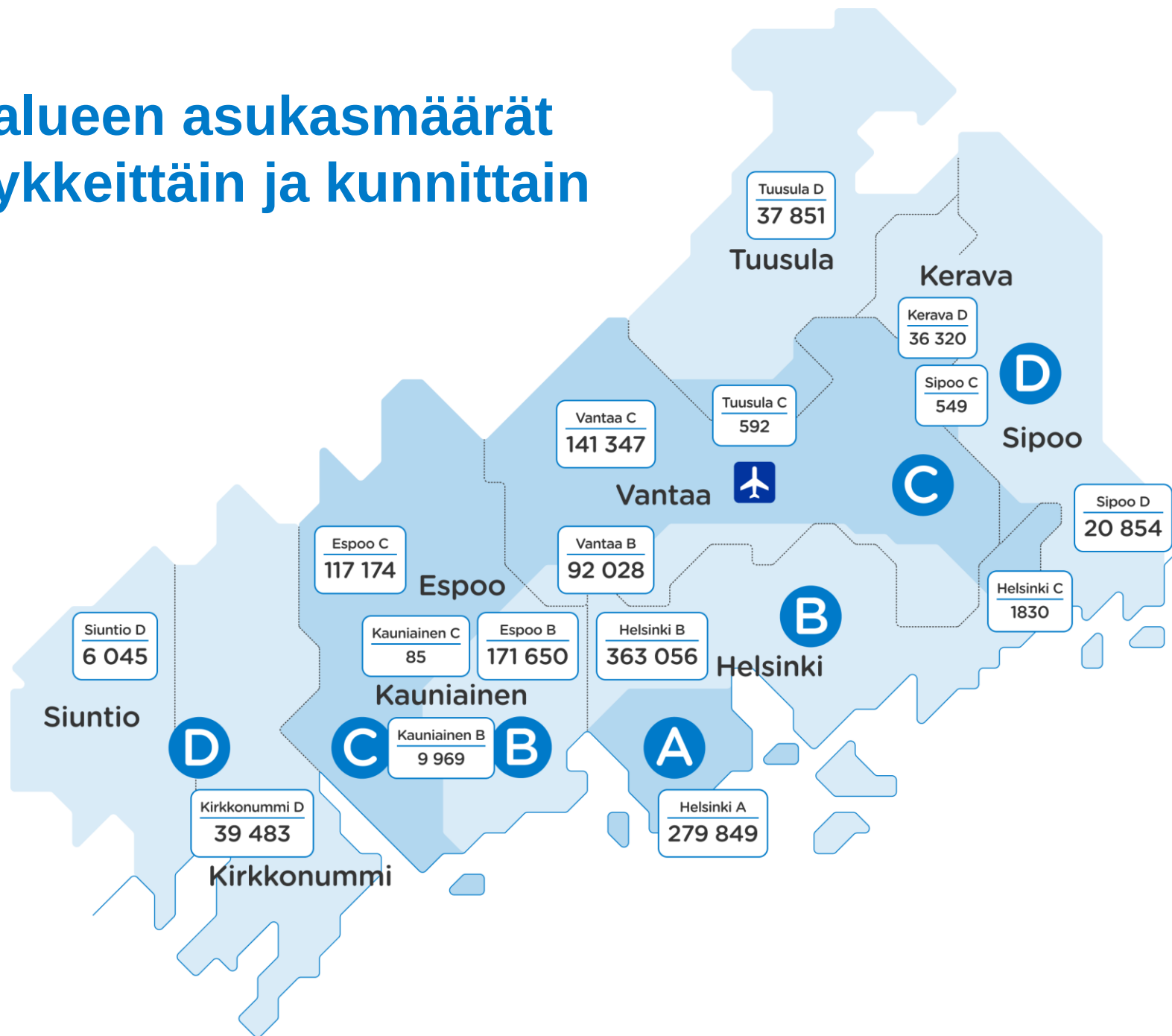
Uudet HSL-vyöhykkeet HRT:s nya zoner



Liput
Biljetter



HSL-alueen asukasmäärät vyöhykkeittäin ja kunnittain

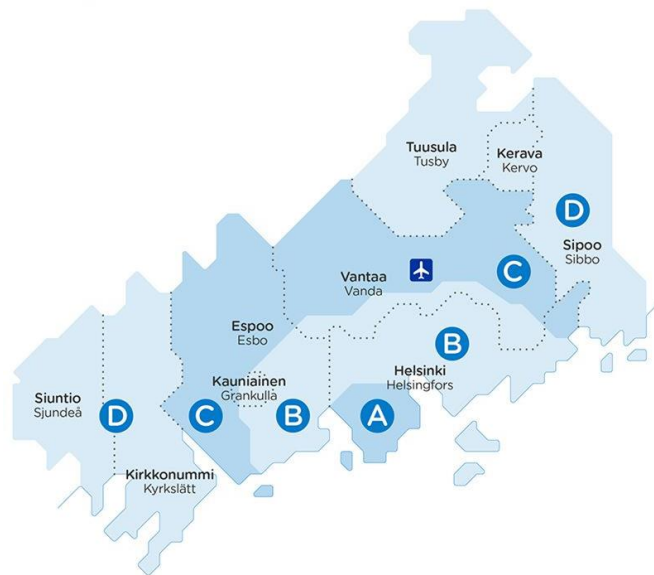


Vaikutusarvioiden toteutustapa



- Mallien liikenteellisiä vaikutuksia arvioitiin Helsingin seudun liikenne-ennustemalli HELMETillä.
- Vaikutusarvioissa mallien liikenteellisiä vaikutuksia on verrattu suhteessa nykyiseen hinnoittelumalliin, eli vuoden 2023 hintoihin.
- Käytössä on vuodelle 2023 luotu liikenneverkkokuvaus, johon ei oleteta tulevan merkittäviä muutoksia vuoteen 2025 mennessä.
- Maankäyttöennusteina käytetään syksyllä MAL-23 työn aikana luotua 2025 vuoden maankäytön ennustetta.

Yhteenveto mallien vaikutuksista

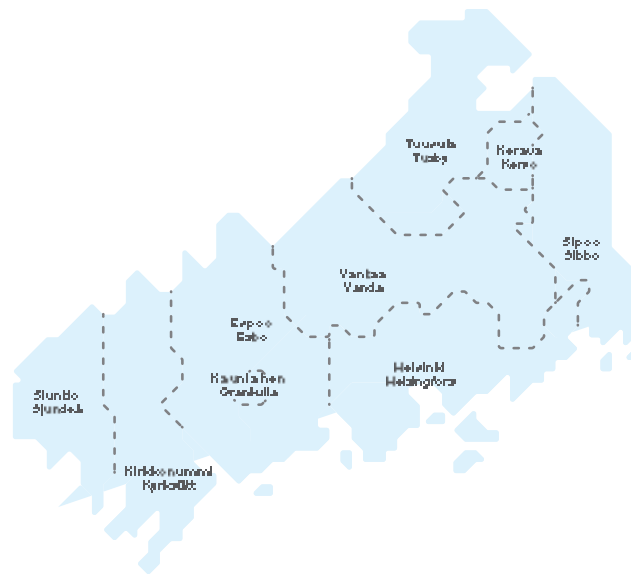


Nyky malli uusin hinnoin

+405 000 JL matkaa
-15 milj. auto km
-2200 t CO₂ (-0.11%)

Asettuu vaikutuksiltaan tasahinnoittelun ja AB-mallin väliin.

Lisää joukkoliikenteen käyttöä ja vähentää autoilua, mutta vaikutukset pienempiä, kuin tasahinnoittelumallissa.



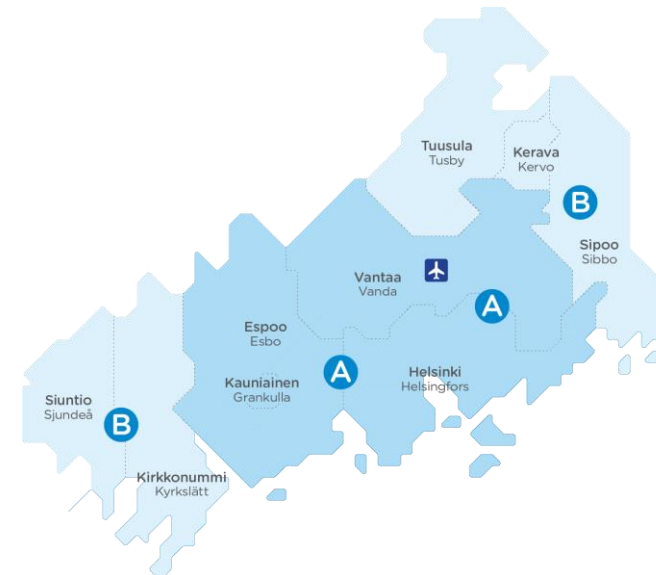
Tasahinnoittelu

+829 000 JL matkaa
-27 milj. auto km
-4090 t CO₂ (-0.21%)

Joukkoliikennettä eniten HSL-alueella lisäävä ja autoilua vähentävä malli niin matkamäärien kuin kilometrisuoritteiden näkökulmista.

Eniten kehyskunnissa joukkoliikenteen käyttöä lisäävä malli.

Mallissa Helsingistä lähtevien automatkojen määrä kasvaa eniten, mutta autoilun kilometrisuorite Helsingin alueella on kuitenkin pienin, koska Helsinkiin suuntautuva autoilu vähenee.



AB-malli

-103 000 JL matkaa
-7 milj. auto km
-1080 t CO₂1000 (-0.06%)

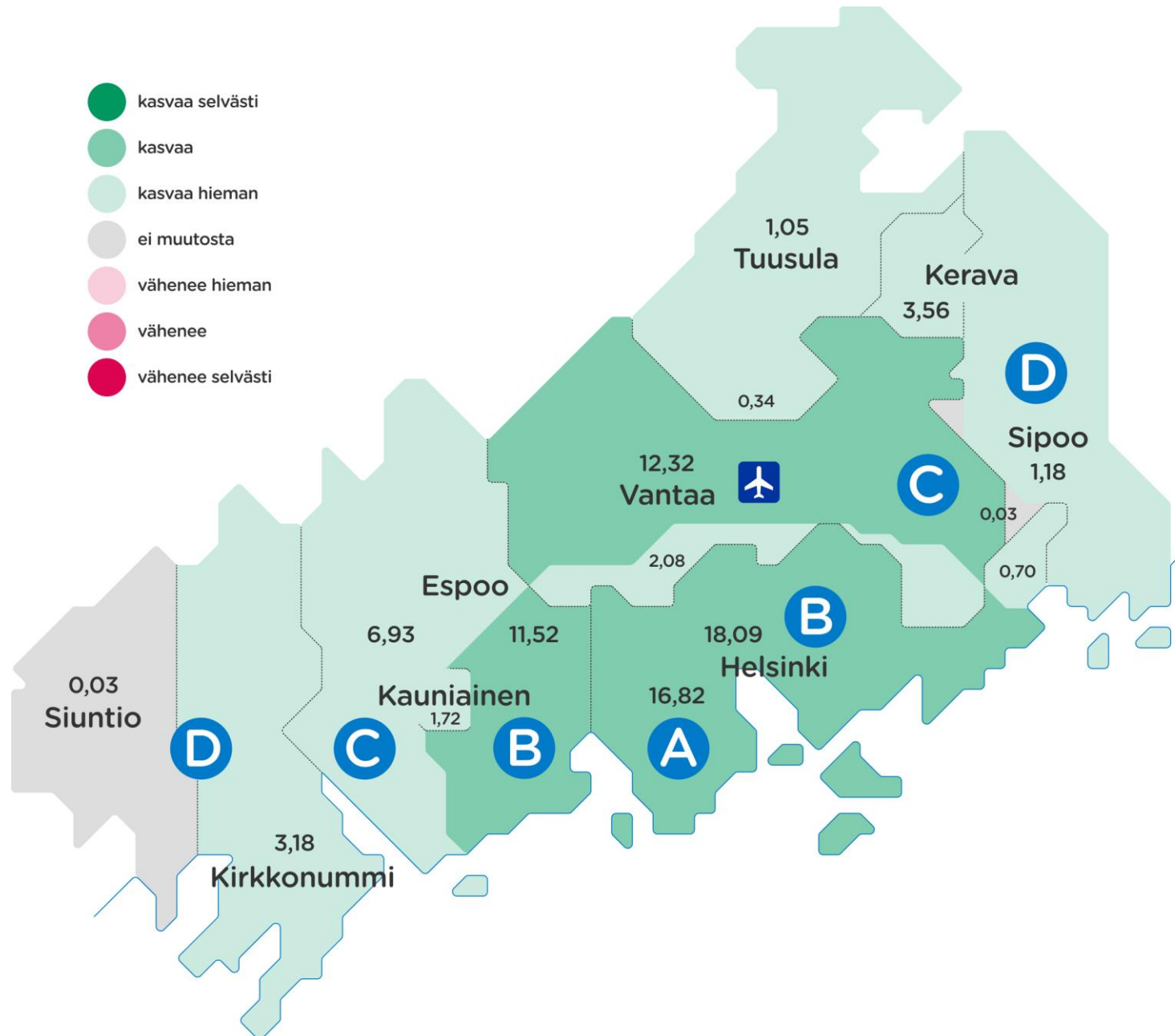
Ainoa joukkoliikennematkoja vähentävä malli.

Vähentää heikoiten HSL-alueella autoilun kilometrisuoritteita. Autoilun kilometrisuorite jopa hieman kasvaa Helsingissä.

Nykymalli uusin hinnoin

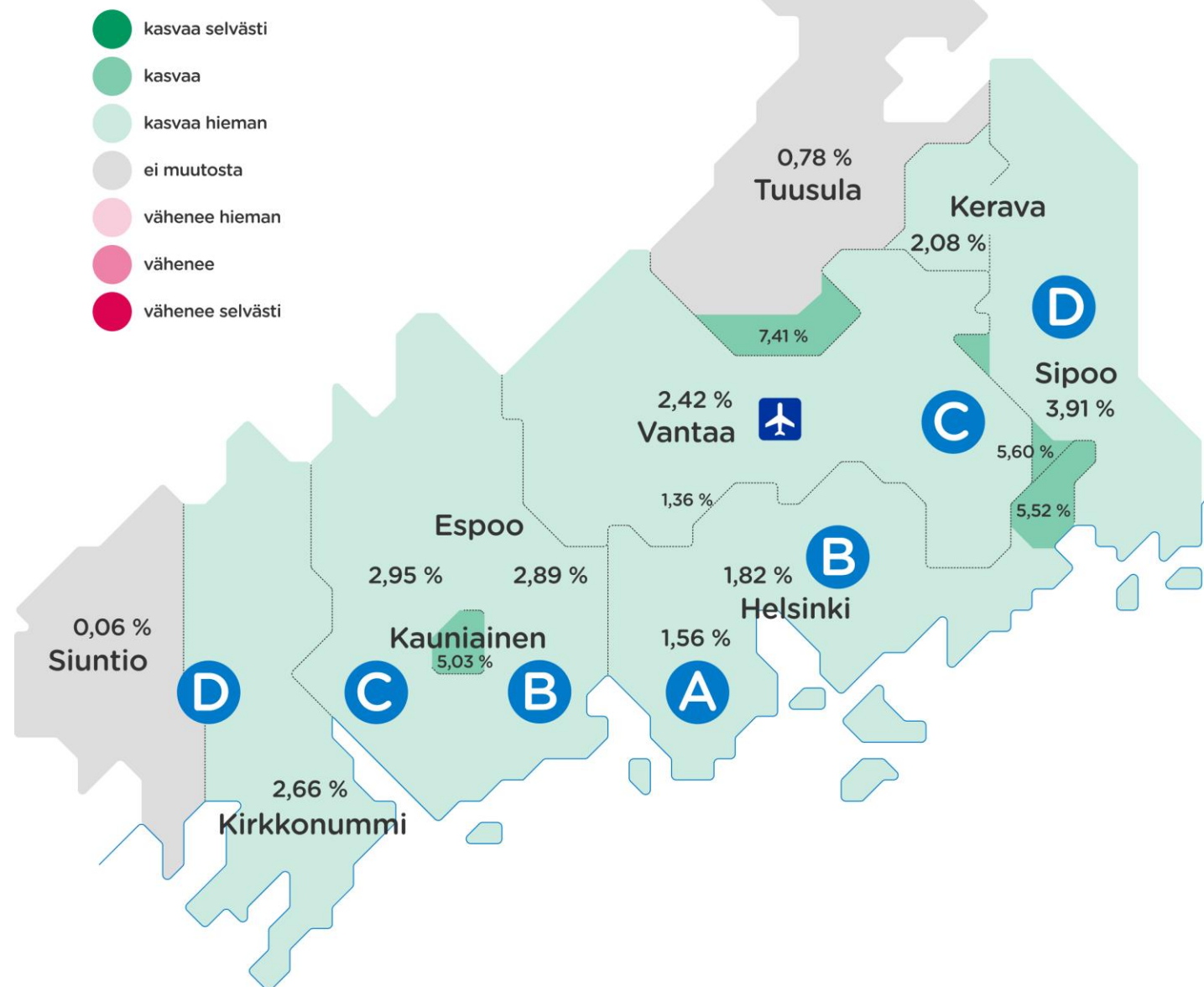
Joukkoliikenteen
henkilökilometrit

- kasvaa selvästi
- kasvaa
- kasvaa hieman
- ei muutosta
- vähenee hieman
- vähenee
- vähenee selvästi



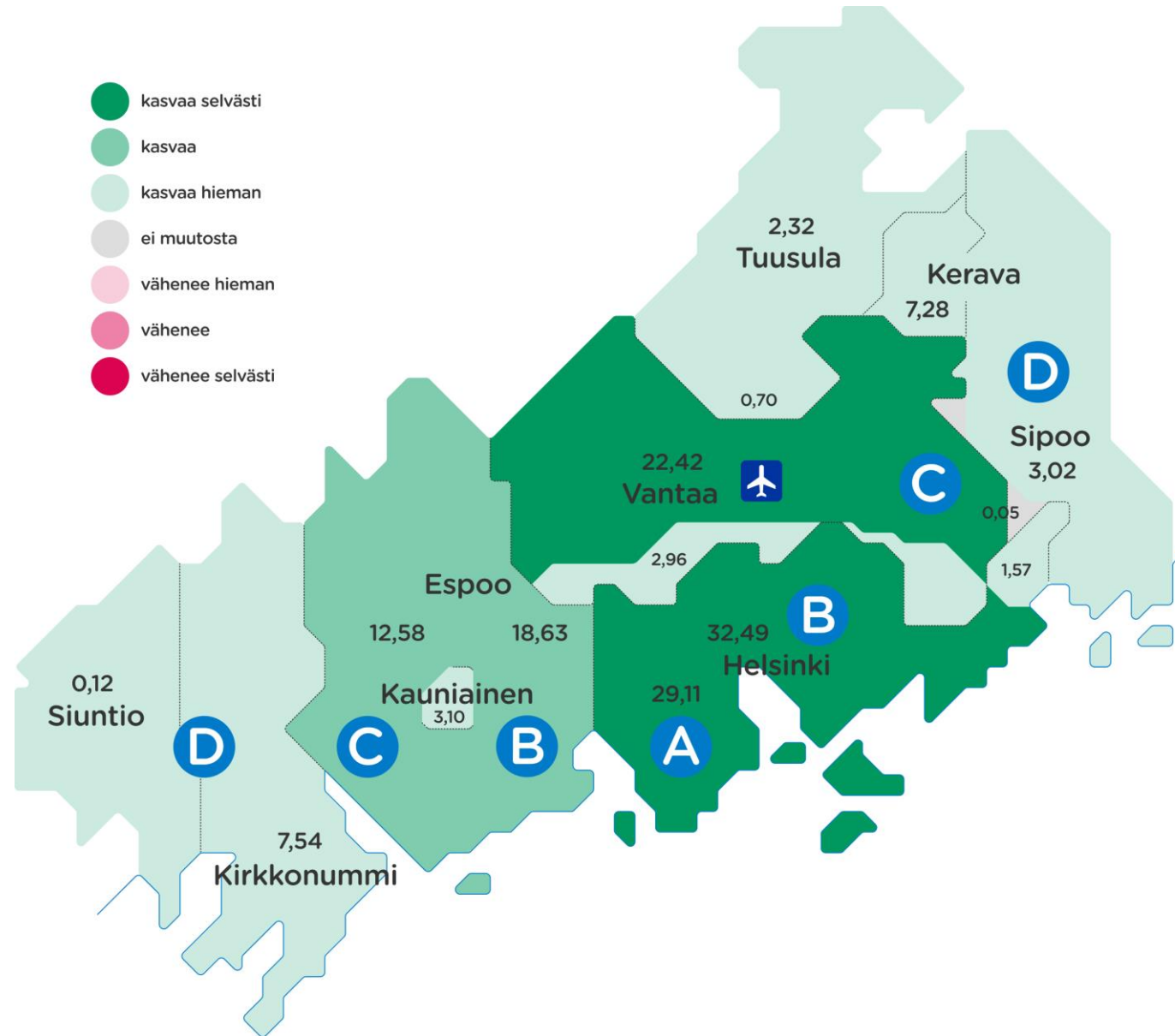
Nykymalli uusin hinnoin

Prosentuaalinen
muutos
joukkoliikenteen
henkilökilometreissä



Tasahinnoittelu

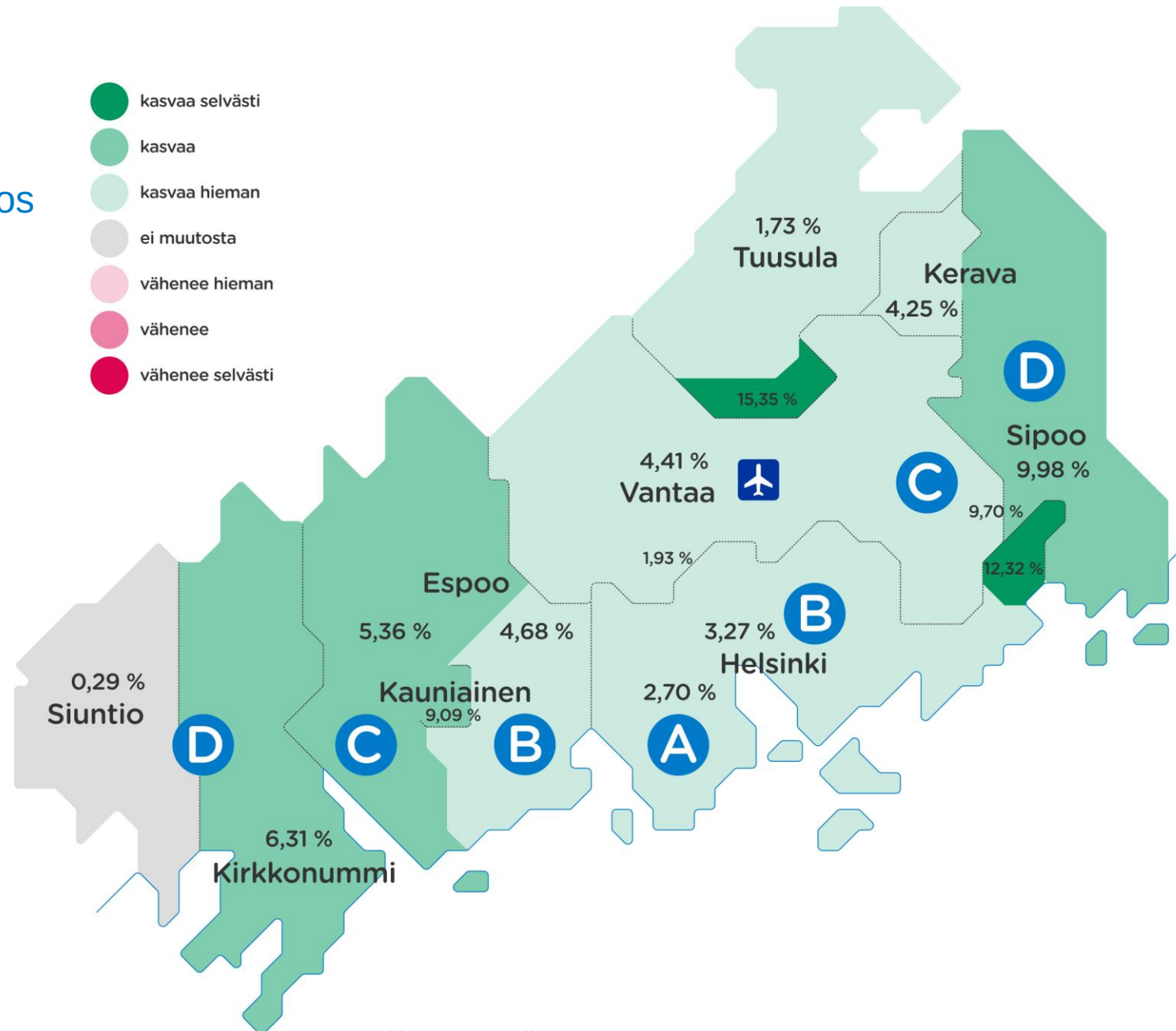
Joukkoliikenteen
henkilökilometrit



Tasahinnoittelu

Prosentuaalinen muutos
joukkoliikenteen
henkilökilometreissä

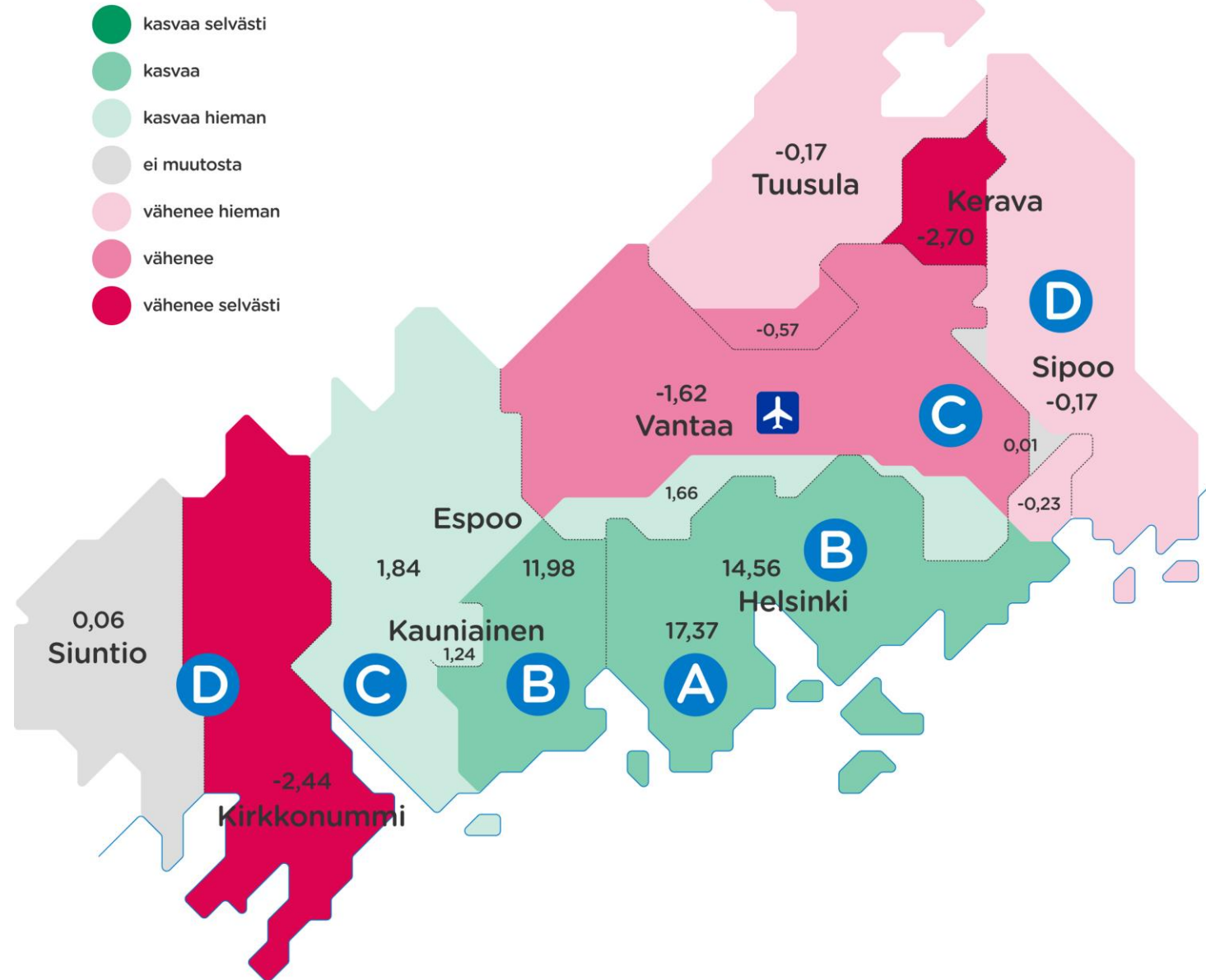
- kasvaa selvästi
- kasvaa
- kasvaa hieman
- ei muutosta
- vähenee hieman
- vähenee
- vähenee selvästi



Helmet-mallinnus, tammikuu 2023

AB-malli

Joukkoliikenteen
henkilökilometrit

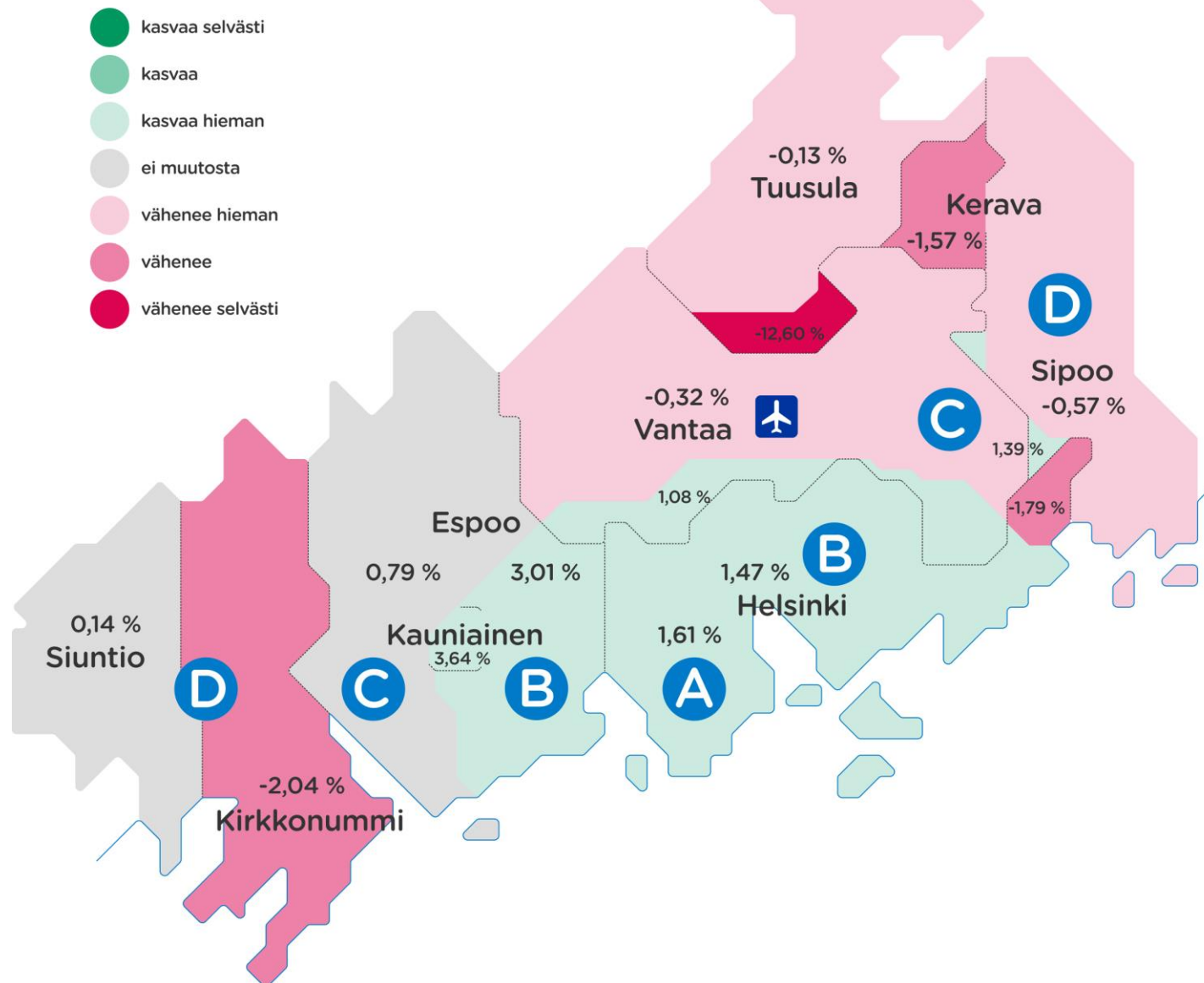


Helmet-mallinnus, tammikuu 2023

Miljoonaa kilometria

AB-malli

Prosentuaalinen
muutos
joukkoliikenteen
henkilökilometreissä



Vaikutukset asiakaskokemukseen

Määrällinen ja laadullinen tutkimus, tammikuu 2023

HSL
HRT

Nykyinen malli uusin hinnoin koettiin huonoimpana, tasahinnoittelu lisäsi eniten potentiaalia käyttää joukkoliikennettä



- Nykyisen A-vyöhykkeen asukkaat pitäytyisivät mieluiten nykyisessä vyöhykemallissa
- Nykyisellä B:llä kaikkien huonoimpana mallina pidettiin nykyistä mallia uusin hinnoin, mallin katsottiin myös vähentävän liikkumista joukkoliikenteellä. B:llä sekä nykyinen malli, tasahinnoittelu että AB-malli saivat tasaisen kannatuksen.
- Nykyisellä C-vyöhykkeellä Vantaalla pidettiin erityisesti tasahinnoittelusta, Espoossa hienoisesti enemmän pidettiin AB-mallista.
- Nykyisellä D:llä asukkaat valitsivat tasahinnoittelun ylivoimaisena suosikkina
- Tasahinnoittelu lisäisi joukkoliikenteen käyttöä kaikilla muilla vyöhykkeillä, paitsi A-vyöhykkeellä asuvilla. Tasahinnoittelu lisäisi kaikenlaisia matkoja enemmän kuin vähentäisi niitä. Erityisesti se lisäisi ostos – ja muita vapaa-ajan matkoja.
- Tasahinnoittelua pidettiin reiluna, helppona ja tasa-arvoisena.
- Tasahinnoittelulla oli myös eniten potentiaalia lisätä kiinnostusta joukkoliikennettä kohtaan.
- Tasahinnoittelun voittajat ovat pitkiä matkoja ja nykyisiä vyöhykerajoja ylittävät, hyvin lyhyitä matkoja kulkevat eivät koe hyötyvänsä mallista.

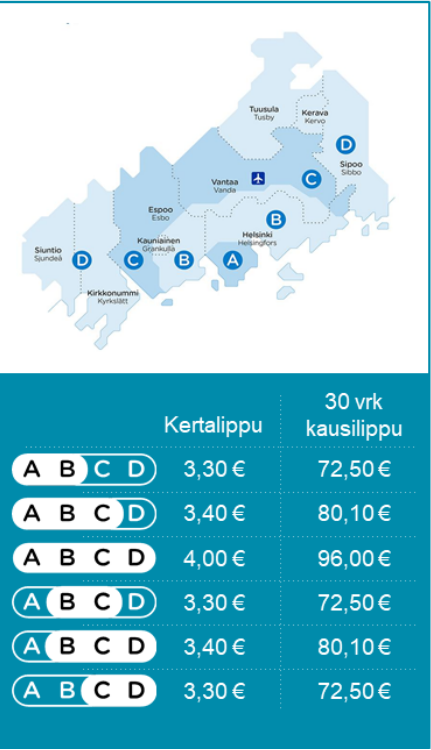
Vaihtoehtoiset vyöhykemallit verrattuna nykyiseen

Tasahinnoittelua ja AB-mallia pidettiin useimmin nykyistä parempana mallina, mutta arvioissa on huomattavia eroa vastaajan asuinvyöhykkeen mukaan.

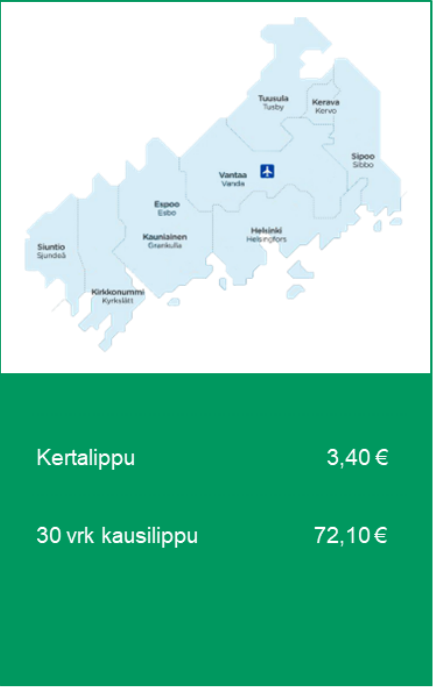
A-vyöhykkeellä asuvat arvostelivat esitettyjä malleja korostetusti muita kriittisemmin. Yksikään esitetyistä malleista nouse A-vyöhykkeellä asuvilla nykyistä paremmaksi. B-vyöhykkeellä asuvien enemmistö (59 % ja 53 %) puolestaan pitää AB-mallia ja tasahinnoittelua nykyistä mallia parempana.

C ja D-vyöhykkeellä asuvat kokivat kaikkien vaihtoehtojen tuovan parannusta nykytilaan verrattuna. Erityisen toimivana D-vyöhykkeellä näkevät tasahinnoittelun.

Nykyinen uusin hinnoin
Yhdistetty D:n osto C:n kanssa



Tasahinnoittelu



AB-vyöhykemalli
Yhdistetty A-, B- ja C-vyöhyke



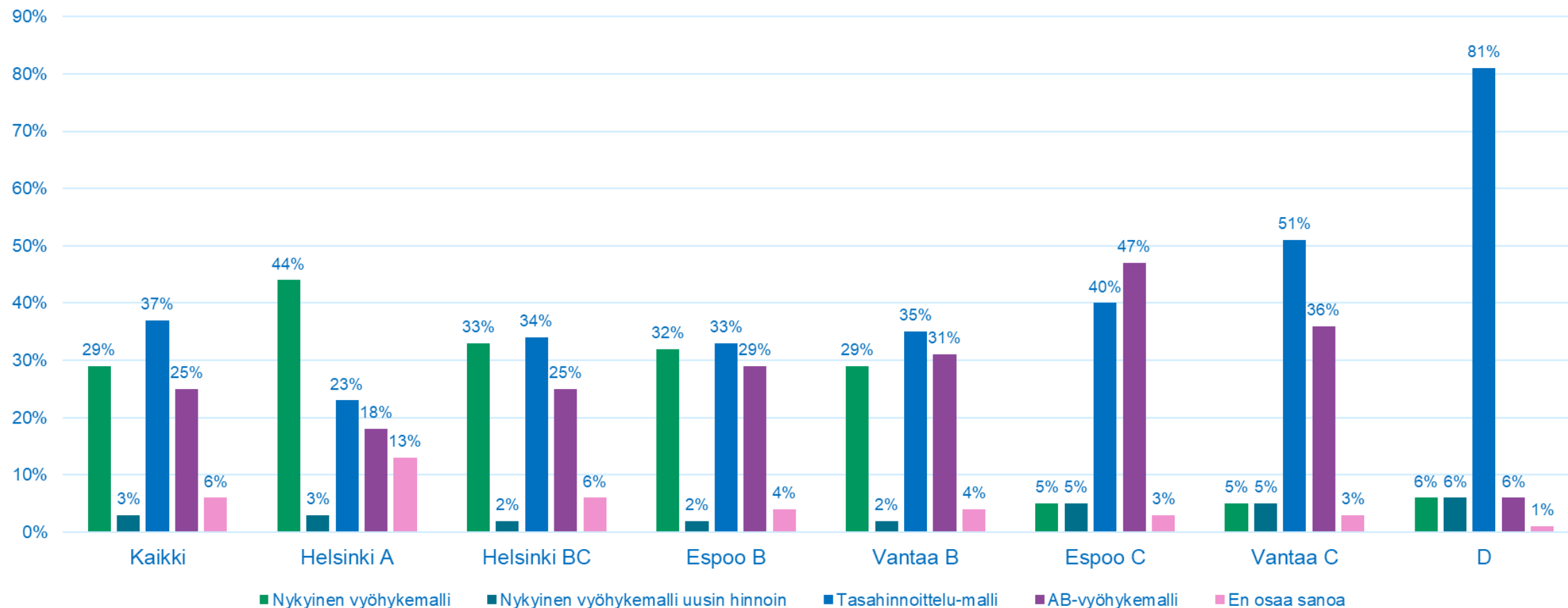
Vyöhykemalli on nykyistä parempi / huonompi, % vastaajista

Nykyistä parempi	28 %	57 %	57 %
Nykyistä huonompi	62 %	31 %	28 %
Nettovaikutus	-34	+26	+29

Onko esitetty uusi vyöhykemalli mielestäsi?
Selvästi nykyistä parempi / Jonkin verran nykyistä parempi / Ei huonompi eikä parempi / Jonkin verran nykyistä huonompi / Selvästi nykyistä huonompi. n=9 866

Itselle mieluisin vyöhykemalli

(kyselyn lopussa vertailu kaikkien mallien välillä)

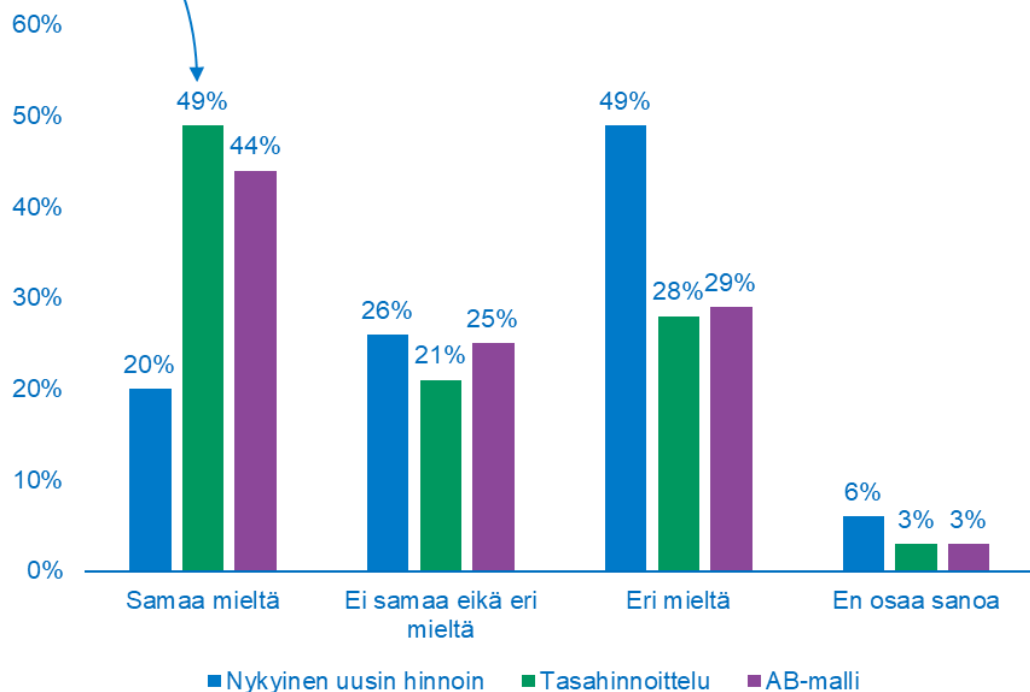


Vyöhykemallien vaikutukset HSL-mielikuviin



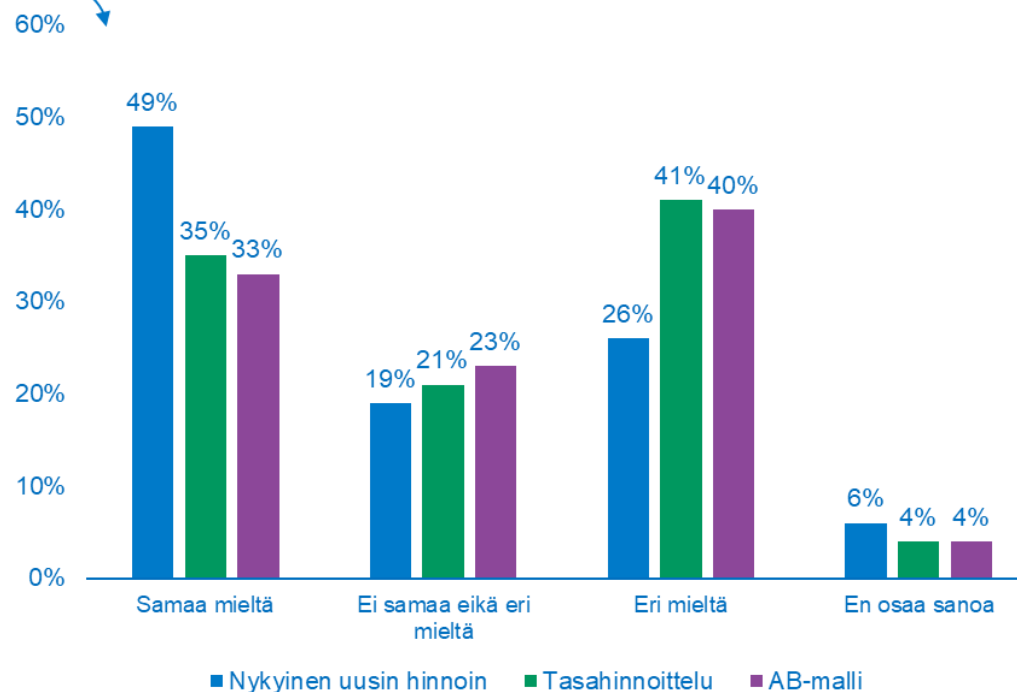
Tasahinnoittelulla on selvästi eniten **potentiaalia** lisätä kiinnostusta joukkoliikennettä kohtaan.

Vyöhykemalli lisää kiinnostustani joukkoliikenteeseen



Nykyistä mallia uusin hinnoin pidettiin epärealistisena selvästi muita malleja useammin.

Vyöhykemalli on itselleni epärealistinen



Tasahinnoittelu koettiin laadullisissa haastatteluissa parhaaksi



Laadullinen haastattelututkimus osoitti selkeästi, että **tasahinnoittelumalli** sai vastaajilta eniten spontaaneja ilahtuneita reaktioita ja positiivista palautetta, kun taas muut mallit saivat joko neutraalia tai negatiivista palautetta – riippuen asiakkaan asuinpaikasta.

- Positiiviset reaktiot tasahinnoittelua kohtaan syntyivät matkojen ja lippujen optimointiin käytetyn ajan vähenemisestä, koetusta tasa-arvoisuudesta, koetusta reiluudesta ja saavutettavuudesta sekä joustavasta vapaan liikkuvuuden mahdollistamisesta.
- Kaikki haastatellut kokivat tasahinnoittelumallin luovan arvoa lukuisille asiakasryhmille sekä koko seudun kehitykselle.
- Tasahinnan suosiota selitti osittain nykymallin haasteet, missä asiakkaat vaikuttavat käyttävän huomattavasti aikaa itselle sopivien reittien ja lippujen tunnistamiseen ja optimointiin. Tästä voidaan päätellä, että nykyinen malli ja sen edellyttämä optimointi rakentavat tahattomia oston esteitä ja rajoja joukkoliikenteen käytölle, joita tasahinnoittelumalli osaltaan purkaisi.
- Tasahinnoittelu ohjasi asiakkaita tarkastelemaan saavutettua ajan säästöä kun taas muissa vaihtoehdoissa asiakkaiden huomio kiinnittyi lähinnä hintoihin
- Esitetty tasahinta nähtiin yleisesti kohtuullisena mallin laajuuteen, joustavuuteen ja helppouteen nähden.

Tasahinnoittelun haasteena nähtiin mallin epäuskottavuus ja asiakkaiden epäluulo sen suhteen, miten malli voitaisiin toteuttaa käytännössä.

- Negatiiviset reaktiot tasahinnoitteluun liittyivät myös omiin tai muiden kokemuksiin nouseviin kustannuksiin lyhyitä matkoja tehtäessä (erityisesti A- tai AB-alueella).

Asiakkailta kysyttäessä tasahinnoittelumalli oli ainoa, jonka koettiin mahdollisesti lisäävän omaa joukkoliikenteen käyttöä tai suoraan kannustavan siihen. Lisäksi malli oli ainoa, joka nousi selkeästi nykyistä mallia paremmaksi vaihtoehdoksi.

- Muiden vaihtoehtoisten mallien ei koettu muuttavan merkittävästi mitään nykytilanteeseen verrattuna.
- Muiden mallien suosio riippui siitä, missä haastateltava itse asui ja mitä lippua hän käytti, joten selkeää kakkosvaihtoehtoa ei noussut laadullisen tutkimuksen perusteella.
- Vain muutama asiakas valitsi tasahinnoittelun sijaan jonkin toisen mallin suosikikseen ja syynä oli poikkeuksetta vaihtoehtoisen mallin edullisempi hinta omalle kotitaloudelle.

-
- A word cloud of Finnish terms related to mobility and urban planning. The most prominent words are 'malli' (model), 'nykyinen' (current), 'hinta' (price), 'käyttää' (uses), 'lippu' (ticket), 'päästää' (emits), 'julkinen' (public), 'selkeä' (clear), 'hyvä' (good), 'auto' (car), 'maksaa' (pays), 'matkustaa' (travels), 'oma' (own), 'lyhyt' (short), 'vain' (only), 'liikenne' (transport), 'haluta' (want), 'sääkää' (saves), 'joukko' (group), 'liikenne' (transport), 'edullinen' (cheap), 'vaihhto' (exchange), 'ehto' (condition), 'nyt' (now), 'tulla' (come), 'tehdä' (do), 'lisätä' (add), 'niettä' (pay), 'käydä' (go), 'auto' (car), 'lippu' (ticket), 'kerta' (one time), 'kallea' (expensive), 'aika' (time), 'hyvin' (well), 'mieli' (mind), 'niin' (so), 'ostaa' (buy), 'päästää' (emits), 'airaa' (air), 'jokaa' (each), 'helppo' (easy), 'käyttö' (use), 'esin' (in front), 'a#vyöhyke' (zone), 'mennä' (go), 'saada' (get), 'olla' (be), 'asua' (live), 'enemmän' (more), 'halpa' (cheap), 'liian' (too), 'työ' (work), 'haluta' (want), 'sääkää' (saves), 'joukko' (group), 'liikenne' (transport), 'edullinen' (cheap), 'vaihhto' (exchange), 'ehto' (condition), 'nyt' (now), 'tulla' (come), 'tehdä' (do), 'lisätä' (add), 'niettä' (pay), 'käydä' (go), 'auto' (car), 'lippu' (ticket), 'kerta' (one time), 'kallea' (expensive), 'aika' (time), 'hyvin' (well), 'mieli' (mind), 'niin' (so), 'ostaa' (buy), 'päästää' (emits), 'airaa' (air), 'jokaa' (each), 'helppo' (easy), 'käyttö' (use), 'esin' (in front), 'a#vyöhyke' (zone), 'mennä' (go), 'saada' (get), 'olla' (be), 'asua' (live), 'enemmän' (more), 'halpa' (cheap), 'liian' (too), 'työ' (work).

41

Kuntaosuudet vyöhykemalleissa

.1.2023

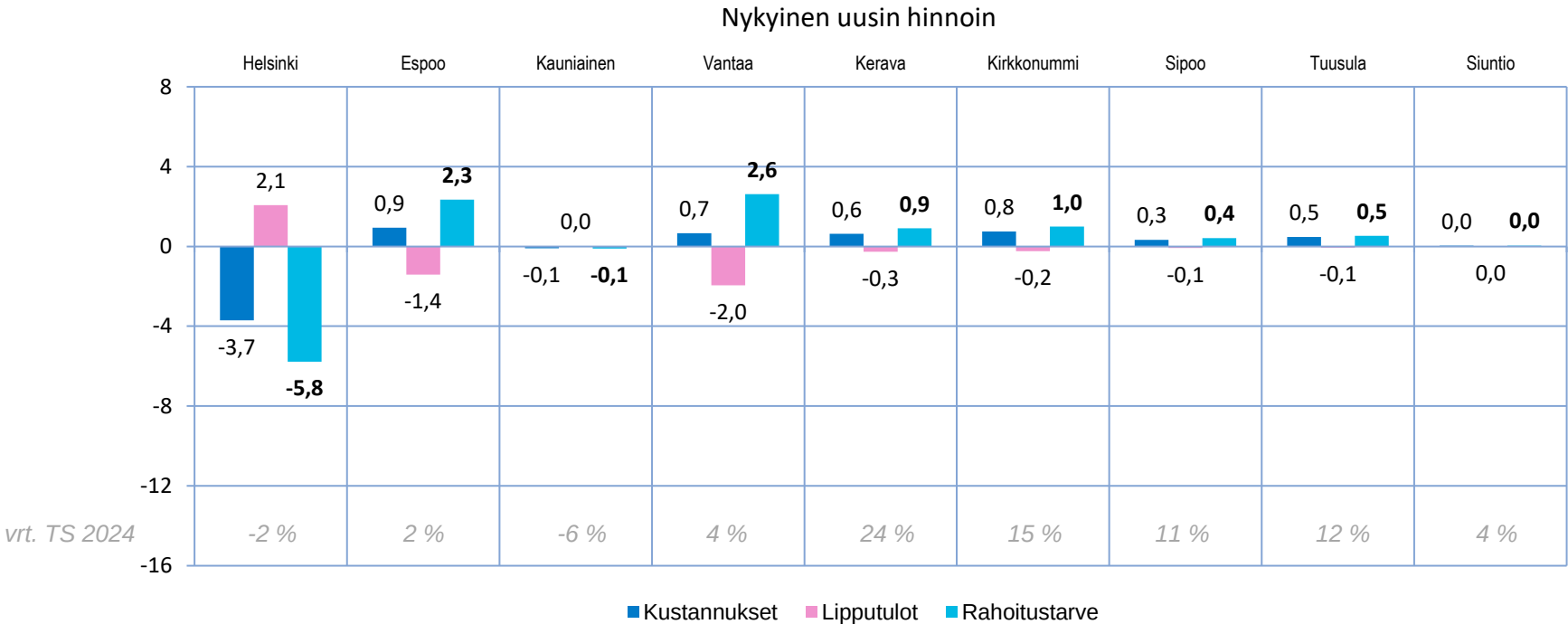


Tulokset



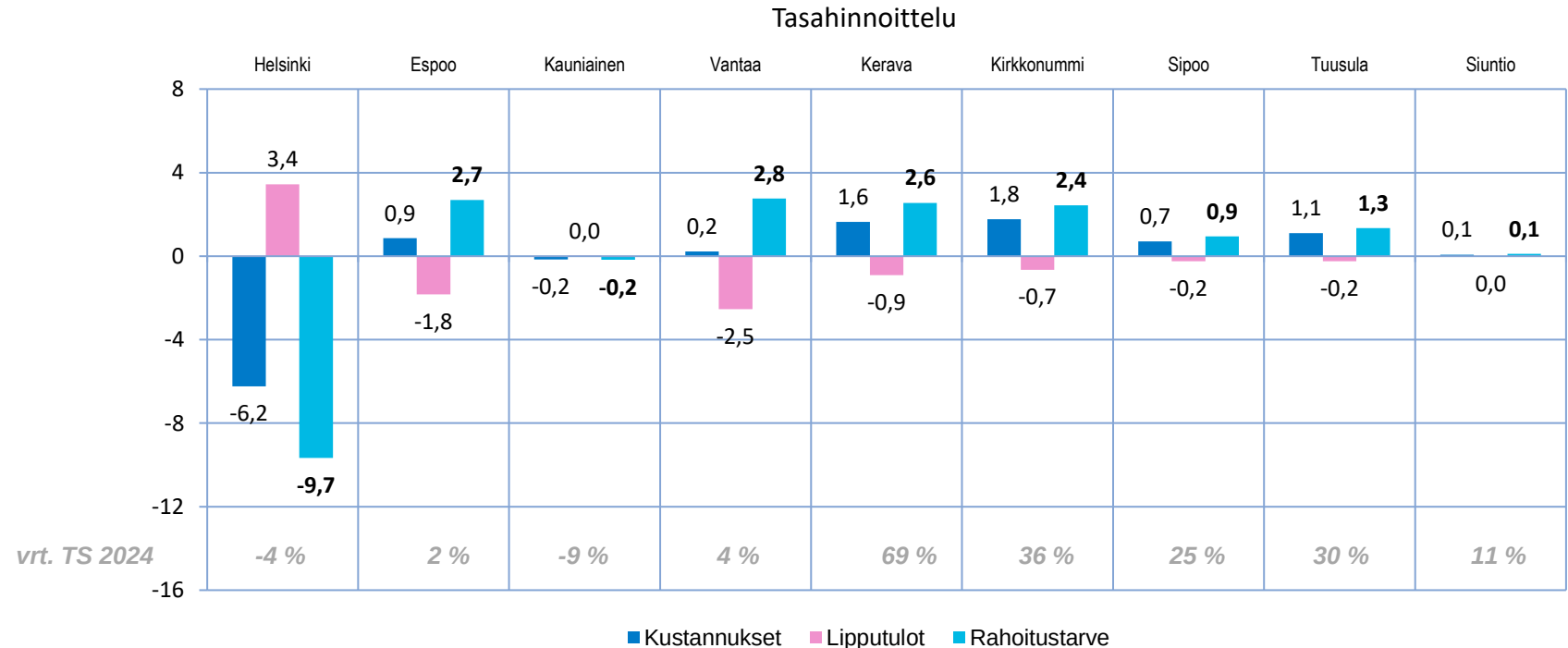
- Seuraavilla dioilla on esitetty tarkasteltujen vaihtoehtojen vaikutukset kustannuksiin (sisältää operoinnin sekä yleis- ja infrakustannukset), lipputuloihin sekä näiden perusteella rahoitustarpeeseen.
- Rahoitustarpeen muutos on esitetty suhteessa 2024 TS:ssä esitettyyn kuntaosuuteen.
- Vaikutusten suuruus riippuu kussakin vaihtoehdossa sovelletusta hinnoittelusta. Muutokset hinnoittelussa vaikuttaisivat kunnille kohdistuviin kustannuksiin, mutta kuntien väliset erot pysyisivät suunnilleen ennallaan, ellei ko. vaihtoehdon hinnoittelurakennetta muuteta täysin.
- **Huomioitavaa: kehyskuntien kuntaosuuksien reaalinen kuntatalousvaikutus on merkittävästi pienempi, sitä kautta kun työmatkavähennykset näissä kunnissa pienevät.**
- Tasahinnoittelun osalta työmatkavähennyksen muutoksen vaikutuksesta oma analyysinsä

Nykyinen uusin hinnoin verrattuna perustilanteeseen, milj. euroa / v



- AB-hinnan nosto kasvattaa Helsingin lipputuloja ja pienentää sen osuutta kustannuksista.
- Vantaan ja Espoon lipputulot alenevat, sillä monet C-vyöhykkeen matkat halpenevat verrattuna nykyhintoihin. Tämä näkyy rahoitustarpeen kasvuna.
- Kehyskuntien rahoitustarpeet kasvavat johtuen D-vyöhykettä koskevien hintojen laskusta.

Tasahinnoittelu verrattuna perustilanteeseen, milj. euroa / v

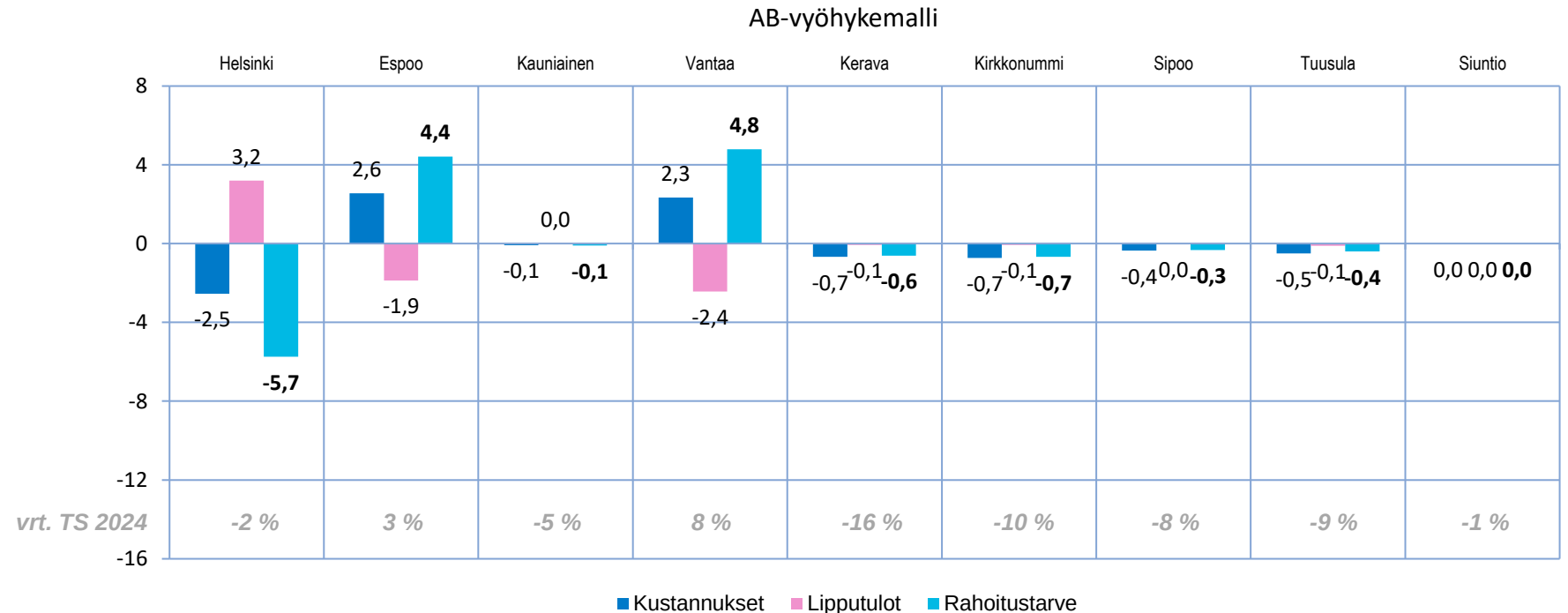


- Helsinkiläisten tyypillisten matkojen kallistuminen nostaa Helsingin lipputuloja ja pienentää Helsingin osuutta kustannuksista.
- Vantaalaisten ja espoolaisten matkat ovat nykyistä edullisempia erityisesti matkoilla, joissa on mukana C-vyöhyke. Näin ollen rahoitustarve kasvaa.
- Kehyskuntien rahoitustarpeet kasvavat, koska liput edullistuvat selvästi: etenkin 27.2.2023 suhteellinen muutos on suuri.

AB-malli verrattuna perustilanteeseen, milj. euroa / v



	Kertalippu	30 vrk kausilippu
A B	3,40 €	74,20 €
A B	2,90 €	51,50 €
A B	4,70 €	113,80 €



- Helsinkiläisten tyypilliset matkat kallistuvat, mikä nostaa Helsingin lipputuloja ja pienentää Helsingin osuutta kustannuksista.
- Vantaalaisten ja espoolaisten matkat ovat edullisempia erityisesti matkoilla, joissa on mukana nykyinen C-vyöhyke. Näin ollen rahoitustarve kasvaa.
- Kehyskuntien rahoitustarpeet laskevat, sillä niiden kustannukset laskevat. Lipputulot myös laskevat hieman.

Työmatkavähennyksen verovaikutus



Kaupunki	Tasahinnoitteluun siirtyminen nykymallista
Helsinki	-35 000 €
Espoo	+629 000 €
Vantaa	+780 000 €
Kauniainen	-5000 €
Kerava	+401 000 €
Kirkkonummi	+582 000 €
Sipoo	+263 000 €
Siuntio	+61 000 €
Tuusula	+405 000 €

Kaupunkien verotulot ovat pääsääntöisesti tasahinnoittelussa korkeammat kuin vyöhykemallissa, sillä tasahinnoittelussa pitkien matkojen hinnat laskevat selvästi, mikä vähentää tehtävien verovähennysten suuruutta. Poikkeuksena tästä ovat Helsinki ja Kauniainen, joissa tehdään lähinnä A- ja B-vyöhykkeiden välisiä ja sisäisiä matkoja, joiden hinta on tasahinnoittelussa vain 1,4 € alhaisempi kuin vyöhykemallissa.

Huomioita päivitetystä arvioista



- Vaikutukset kuntien rahoitusosuuksiin ovat yleisesti ottaen maltillisempia kuin keväällä 2022 tehdyissä laskelmissa.
 - Vertailuvaihtoehto on muuttunut (hinnoittelutaso).
 - Lippujen asiakashinnat ovat nyt korkeampia kuin tuolloin.
 - Tariffin kokonaistuotto kaikissa hinnoittelumalleissa on osapuilleen sama.
 - AB-mallille ei löydy vastaavaa vertailukohtaa aiemmasta tarkastelusta.
- Eri vyöhykemallit vaikuttavat kuntien rahoitustarpeeseen samansuuntaisesti kuin kevään 2022 tarkasteluissa, mutta rahoitusosuusmuutoksen suuruus vaihtelee.
 - Suurissa kaupungeissa suhteelliset muutokset ovat verrattain pieniä kaikissa malleissa.
 - Helsingin muutokset ovat pienentyneet, koska hintojen nousu on maltillisempi.
 - Suurimmat muutokset tasahinnoittelussa.
 - Espoon, Vantaan, Kauniaisten ja kehyskuntien rahoitusosuudet kasvavat, koska pääasiallisen matkustuksen hinnat laskevat nykyisestä.
 - Poikkeuksena on AB-malli, jossa kehyskuntien rahoitusosuudet laskevat hieman.

Verrokkikaupungit

HSL
HRT

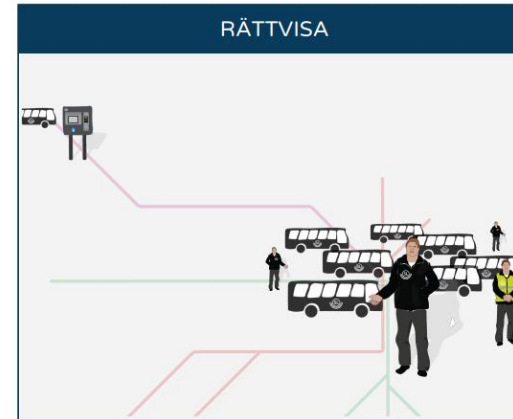
TUKHOLMASSA TASAHINNOITTELU ON KOETTU YKSINKERTAISENA JA REILUNA

Yksinkertaisuus

- Tukholmassa oli useita vyöhykkeitä ja jokaiselle piti ostaa oma matkakortti, yksi vyöhyke poisti sekä vyöhykevalinnan, että oikean kortin ongelman
- kaikki asiakkaat pitivät yhden vyöhykkeen mallia yksinkertaisena ja se koettiin positiivisena muutoksena, enää ei tarvinnut huolehtia oikeasta lipusta eikä milloin vyöhykeraja tuli ylitettyä

Hinnan korotus

- Yhden vyöhykkeen sisällä kulkevat pienituloiset eläkeläiset kokivat hinnan liian korkeana, useamman vyöhykkeen ylittävät taas reiluna
- Muille kuin eläkeläisille hinnankorotus ei ollut liian korkea



Oikeudenmukaisuus /reiluus

- Pitkiä matkoja tekevät kokivat hinnoittelun reiluksi, samoin useita vyöhykkeitä ylittäneet
- Aiemmat vyöhykerajat koettiin epäreiluna, ja niiden poistaminen lisäsi reiluuden kokemusta
- Lyhyttä matkaa kulkevat kuitenkin kokivat hinnan epäreiluna

Liikkumistapojen muutos

- Suurin osa ei muuta liikkumistottumustaan vyöhykemallin muutoksen vuoksi, erityisesti jos on auto
- Monet kuitenkin nauttivat vyöhykemallin tuomasta vapaudesta liikkua alueella rajattomasti ja kokivat sen lisäävän heidän matkojaan joukkoliikenteellä erityisesti alueille jotka aiemmin olivat usean vyöhykkeen päässä, osa myös kertoi maksavansa matkasta pummilla matkustamisen sijaan

| INSTÄLLNINGEN TILL ENHETSTAXAN BEROR PÅ...



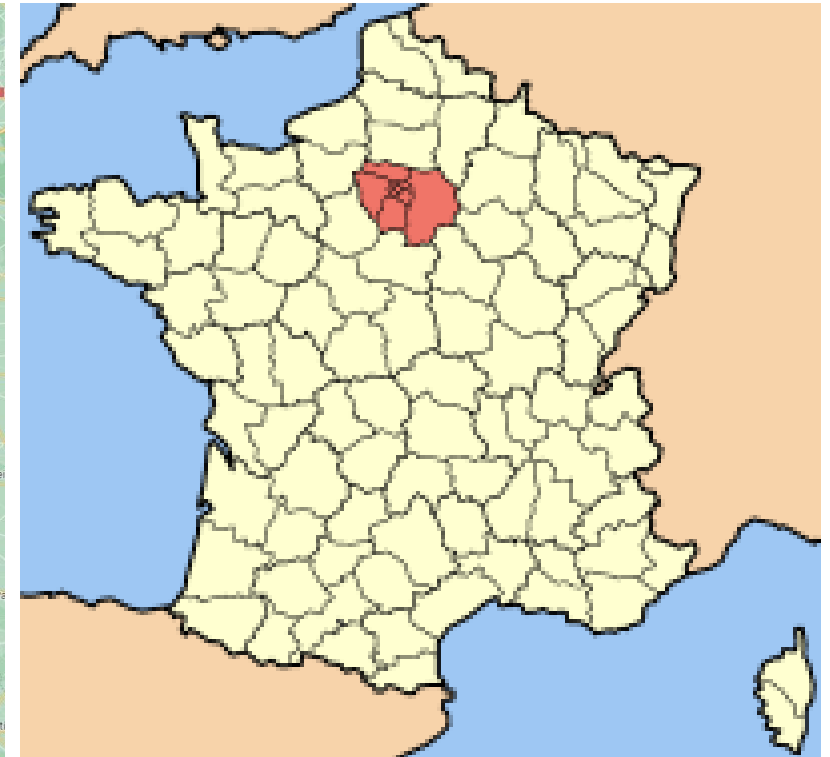
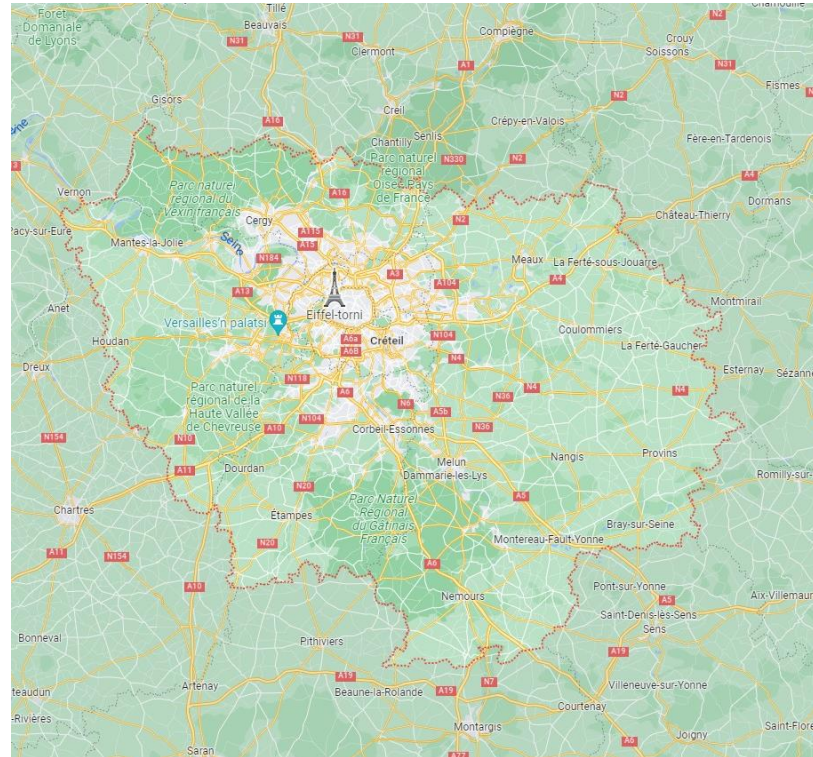
Pariisin tasahinnoittelu

Île-de-France hallintoalue

Île-de-France mobilites

- 12.2 milj. asukasta
- 12 000 km²
- Käytössä aiemmin 5 vyöhykettä
- 2-5 vyöhykkeen liput

**All-zone pass käyttöön
1.9.2015**



Pariisin tasahinnoittelu

Hinnoittelu

- Tasahinnoitteluun siirtymisen myötä tehtiin samalla merkittävä lippuhintojen tasoalennus, minkä vuoksi pelkän tasahinnoittelun vaikutuksista ei ole olemassa näyttöä.
- Koko alueen hinta tasahinnoittelussa sama tai vain hieman korkeampi, kuin aiempi kahden vyöhykkeen hinta.
- Hintojen alennus aiempiin lippuihin 0-40% riippuen vyöhykkeiden määrästä.

Vaikutuksia

- Merkittävä myynnin lisäys viikko-, kuukausi- ja vuosilipuissa, joissa hinta tippui verrattuna aiempiin hintoihin
 - Erityisesti kuukausilipun myynnin kasvu voimakasta ensimmäisenä vuotena (15.5%) ja tasaantui toisena vuonna (7.1%)
 - Merkittävä kertalippujen myynnin vähentyminen
 - Kertalippujen käytöstä merkittävää siirtymää viikkolipun käyttöön
- Joukkoliikenteen käyttö lisääntyi työviikon aamun ja iltapäivän ruuhka-aikoina enemmän kuin muina aikoina ja viikonloppuisin.
- Esikaupunkialueilta lähtevien ja sinne suuntautuvien joukkoliikennematkojen määrä lisääntyi merkittävästi.
- Lipputulomenetys 487 milj. € vuonna 2016.

Taustaa

HSL
HRT



Vaikutus liikkumiseen

Eri kulkumuotojen matkat kunnittain ja nykyvyöhykkeittäin

Nykymalli uusin hinnoin

	Auto 1000/v		JL 1000/v		Pyörä 1000/v		Kävely 1000/v	
	-560	-0.14 %	405	0.27 %	-32	-0.05 %	156	0.06 %
Espoo	-190	-0.33 %	177	0.72 %	-14	-0.10 %	-7	-0.01 %
B	85	0.25 %	-117	-0.80 %	6	0.08 %	18	0.05 %
C	-274	-1.10 %	294	3.00 %	-20	-0.39 %	-25	-0.12 %
Helsinki	261	0.31 %	-473	-0.54 %	43	0.15 %	238	0.18 %
A	103	0.33 %	-167	-0.40 %	13	0.11 %	121	0.18 %
B	161	0.30 %	-310	-0.68 %	30	0.20 %	118	0.18 %
C	-3	-0.58 %	4	2.88 %	0	-0.67 %	-1	-0.34 %
Kauniainen	4	0.19 %	-5	-0.75 %	0	0.07 %	1	0.04 %
Kerava	-81	-1.03 %	118	6.26 %	-14	-0.69 %	-28	-0.44 %
Kirkkonummi	-90	-0.92 %	120	6.30 %	-16	-0.68 %	-18	-0.31 %
Sipoo	-64	-1.01 %	66	7.23 %	-3	-0.28 %	-3	-0.10 %
C	-3	-1.53 %	3	10.29 %	0	0.08 %	0	0.21 %
D	-61	-0.99 %	63	7.14 %	-3	-0.29 %	-3	-0.11 %
Siuntio	-3	-0.15 %	3	2.61 %	0	-0.05 %	0	-0.04 %
Tuusula	-61	-0.55 %	72	5.08 %	-6	-0.30 %	-8	-0.14 %
C	-4	-1.38 %	4	12.59 %	0	0.08 %	0	0.14 %
D	-57	-0.53 %	68	4.91 %	-6	-0.30 %	-8	-0.15 %
Vantaa	-329	-0.66 %	319	1.67 %	-20	-0.20 %	-14	-0.03 %
B	37	0.20 %	-58	-0.77 %	4	0.11 %	11	0.06 %
C	-366	-1.17 %	377	3.25 %	-24	-0.39 %	-24	-0.09 %

Tasahinnoittelu

	Auto 1000/v		JL 1000/v		Pyörä 1000/v		Kävely 1000/v	
	-1017	-0.26 %	829	0.55 %	-73	-0.11 %	213	0.08 %
Espoo	-236	-0.41 %	213	0.87 %	-16	-0.12 %	-7	-0.01 %
B	140	0.42 %	-192	-1.31 %	11	0.13 %	30	0.09 %
C	-377	-1.51 %	405	4.12 %	-27	-0.53 %	-37	-0.18 %
Helsinki	432	0.51 %	-783	-0.89 %	73	0.26 %	400	0.30 %
A	170	0.55 %	-278	-0.66 %	24	0.19 %	208	0.31 %
B	265	0.50 %	-511	-1.12 %	49	0.33 %	194	0.30 %
C	-4	-0.79 %	6	3.94 %	0	-0.91 %	-1	-0.48 %
Kauniainen	7	0.31 %	-9	-1.23 %	0	0.12 %	1	0.07 %
Kerava	-229	-2.91 %	336	17.78 %	-38	-1.87 %	-81	-1.26 %
Kirkkonummi	-239	-2.42 %	320	16.80 %	-44	-1.85 %	-47	-0.81 %
Sipoo	-164	-2.60 %	170	18.73 %	-8	-0.71 %	-8	-0.27 %
C	-4	-2.13 %	4	14.14 %	0	0.15 %	0	0.30 %
D	-160	-2.61 %	166	18.86 %	-8	-0.73 %	-9	-0.29 %
Siuntio	-9	-0.46 %	9	7.89 %	0	-0.10 %	-1	-0.07 %
Tuusula	-161	-1.44 %	189	13.37 %	-15	-0.79 %	-20	-0.37 %
C	-6	-1.94 %	5	16.78 %	0	-0.08 %	0	0.05 %
D	-155	-1.42 %	183	13.30 %	-15	-0.80 %	-20	-0.37 %
Vantaa	-424	-0.85 %	398	2.08 %	-24	-0.24 %	-20	-0.05 %
B	63	0.34 %	-97	-1.30 %	7	0.18 %	18	0.11 %
C	-487	-1.56 %	496	4.27 %	-31	-0.50 %	-38	-0.14 %

AB-malli

	Auto 1000/v		JL 1000/v		Pyörä 1000/v		Kävely 1000/v	
	-313	-0.08 %	-103	-0.07 %	36	0.05 %	331	0.12 %
Espoo	-266	-0.46 %	239	0.98 %	-15	-0.11 %	-11	-0.02 %
B	121	0.36 %	-173	-1.18 %	11	0.14 %	26	0.08 %
C	-387	-1.55 %	413	4.21 %	-26	-0.51 %	-38	-0.18 %
Helsinki	355	0.42 %	-683	-0.78 %	67	0.24 %	335	0.25 %
A	131	0.42 %	-230	-0.55 %	20	0.16 %	162	0.25 %
B	229	0.43 %	-459	-1.01 %	47	0.31 %	174	0.27 %
C	-4	-0.81 %	6	3.97 %	0	-0.89 %	-1	-0.47 %
Kauniainen	6	0.28 %	-9	-1.19 %	1	0.14 %	1	0.07 %
Kerava	13	0.17 %	-22	-1.16 %	3	0.17 %	7	0.11 %
Kirkkonummi	12	0.12 %	-18	-0.97 %	2	0.08 %	6	0.11 %
Sipoo	2	0.03 %	-5	-0.58 %	1	0.06 %	3	0.11 %
C	6	2.99 %	-4	-15.84 %	-1	-1.89 %	-1	-1.06 %
D	-4	-0.06 %	-1	-0.14 %	1	0.11 %	4	0.14 %
Siuntio	-3	-0.19 %	4	3.25 %	0	-0.09 %	0	0.02 %
Tuusula	-4	-0.03 %	3	0.19 %	-1	-0.06 %	2	0.03 %
C	3	1.14 %	-4	-12.67 %	0	-0.94 %	0	-0.62 %
D	-7	-0.07 %	7	0.47 %	-1	-0.04 %	2	0.04 %
Vantaa	-421	-0.85 %	377	1.97 %	-19	-0.19 %	-9	-0.02 %
B	56	0.30 %	-90	-1.20 %	7	0.18 %	16	0.10 %
C	-477	-1.53 %	467	4.02 %	-26	-0.43 %	-25	-0.10 %

Eri kulkumuotojen kilometrisuorite kunnittain ja nykyvyöhykkeittäin

Nykymalli uusin hinnoin

	Auto milj. km/v		JL milj.hlö. km/v		Pyörä milj. km/v		CO ₂ 1000 t/v	
	-14.59	-0.11 %	80.10	1.41 %	-1.26	-0.19 %	-2.20	-0.11 %
Espoo	-4.21	-0.32 %	18.45	2.92 %	-0.41	-0.32 %	-0.64	-0.32 %
B	-1.22	-0.18 %	11.52	2.89 %	-0.16	-0.20 %	-0.18	-0.18 %
C	-2.97	-0.48 %	6.93	2.95 %	-0.24	-0.54 %	-0.45	-0.48 %
Helsinki	-0.56	-0.03 %	35.61	1.71 %	-0.08	-0.03 %	-0.08	-0.03 %
A	0.23	0.04 %	16.82	1.56 %	-0.03	-0.02 %	0.03	0.04 %
B	-0.52	-0.04 %	18.09	1.82 %	-0.04	-0.03 %	-0.08	-0.04 %
C	-0.28	-0.35 %	0.70	5.52 %	-0.01	-0.65 %	-0.04	-0.35 %
Kauniainen	-0.01	-0.08 %	1.72	5.03 %	-0.01	-0.36 %	0.00	-0.08 %
Kerava	-0.71	-0.43 %	3.56	2.08 %	-0.08	-0.64 %	-0.11	-0.43 %
Kirkkonummi	-1.20	-0.46 %	3.18	2.66 %	-0.11	-0.72 %	-0.18	-0.46 %
Sipoo	-0.80	-0.34 %	1.21	3.94 %	-0.05	-0.41 %	-0.12	-0.34 %
C	-0.04	-1.07 %	0.03	5.60 %	-0.01	-0.50 %	-0.01	-1.07 %
D	-0.76	-0.32 %	1.18	3.91 %	-0.05	-0.40 %	-0.11	-0.32 %
Siuntio	-0.07	-0.16 %	0.03	0.06 %	0.00	-0.18 %	-0.01	-0.16 %
Tuusula	-1.20	-0.30 %	1.39	1.00 %	-0.09	-0.33 %	-0.18	-0.30 %
C	-0.23	-0.45 %	0.34	7.41 %	-0.02	-0.53 %	-0.03	-0.45 %
D	-0.97	-0.27 %	1.05	0.78 %	-0.08	-0.30 %	-0.15	-0.27 %
Vantaa	-4.72	-0.33 %	14.40	2.18 %	-0.37	-0.34 %	-0.71	-0.33 %
B	-1.14	-0.18 %	2.08	1.36 %	-0.07	-0.14 %	-0.17	-0.18 %
C	-3.59	-0.45 %	12.32	2.42 %	-0.31	-0.49 %	-0.54	-0.45 %

Tasahinnoittelu

	Auto milj. km/v		JL milj.hlö. km/v		Pyörä milj. km/v		CO ₂ 1000 t/v	
	-27.10	-0.21 %	143.66	2.53 %	-2.28	-0.34 %	-4.09	-0.21 %
Espoo	-7.02	-0.54 %	31.22	4.94 %	-0.67	-0.53 %	-1.06	-0.54 %
B	-1.94	-0.29 %	18.63	4.68 %	-0.24	-0.29 %	-0.29	-0.29 %
C	-5.05	-0.81 %	12.58	5.36 %	-0.43	-0.96 %	-0.76	-0.81 %
Helsinki	-0.86	-0.05 %	63.17	3.03 %	-0.08	-0.03 %	-0.13	-0.05 %
A	0.32	0.05 %	29.11	2.70 %	-0.01	0.00 %	0.05	0.05 %
B	-0.59	-0.05 %	32.49	3.27 %	-0.04	-0.03 %	-0.09	-0.05 %
C	-0.59	-0.75 %	1.57	12.32 %	-0.03	-1.50 %	-0.09	-0.75 %
Kauniainen	-0.01	-0.09 %	3.10	9.09 %	-0.02	-0.53 %	0.00	-0.09 %
Kerava	-1.73	-1.06 %	7.28	4.25 %	-0.19	-1.60 %	-0.26	-1.06 %
Kirkkonummi	-2.96	-1.13 %	7.54	6.31 %	-0.27	-1.83 %	-0.45	-1.13 %
Sipoo	-1.94	-0.82 %	3.07	9.97 %	-0.12	-0.94 %	-0.29	-0.82 %
C	-0.08	-2.28 %	0.05	9.70 %	-0.01	-0.99 %	-0.01	-2.28 %
D	-1.86	-0.80 %	3.02	9.98 %	-0.11	-0.94 %	-0.28	-0.80 %
Siuntio	-0.19	-0.42 %	0.12	0.29 %	0.00	-0.42 %	-0.03	-0.42 %
Tuusula	-2.59	-0.64 %	3.02	2.17 %	-0.21	-0.74 %	-0.39	-0.64 %
C	-0.44	-0.88 %	0.70	15.35 %	-0.04	-1.08 %	-0.07	-0.88 %
D	-2.14	-0.60 %	2.32	1.73 %	-0.17	-0.69 %	-0.32	-0.60 %
Vantaa	-7.78	-0.54 %	25.38	3.84 %	-0.62	-0.56 %	-1.17	-0.54 %
B	-2.25	-0.35 %	2.96	1.93 %	-0.11	-0.22 %	-0.34	-0.35 %
C	-5.53	-0.69 %	22.42	4.41 %	-0.51	-0.82 %	-0.83	-0.69 %

AB-malli

	Auto milj. km/v		JL milj.hlö. km/v		Pyörä milj. km/v		CO ₂ 1000 t/v	
	-7.15	-0.06 %	40.78	0.72 %	-0.29	-0.04 %	-1.08	-0.06 %
Espoo	-3.72	-0.29 %	13.80	2.18 %	-0.28	-0.22 %	-0.56	-0.29 %
B	-0.93	-0.14 %	11.98	3.01 %	-0.10	-0.13 %	-0.14	-0.14 %
C	-2.79	-0.45 %	1.84	0.79 %	-0.18	-0.40 %	-0.42	-0.45 %
Helsinki	1.16	0.06 %	31.70	1.52 %	0.25	0.09 %	0.18	0.06 %
A	0.60	0.09 %	17.37	1.61 %	0.09	0.07 %	0.09	0.09 %
B	0.60	0.05 %	14.56	1.47 %	0.16	0.11 %	0.09	0.05 %
C	-0.04	-0.05 %	-0.23	-1.79 %	0.00	0.00 %	-0.01	-0.05 %
Kauniainen	0.00	-0.04 %	1.24	3.64 %	-0.01	-0.33 %	0.00	-0.04 %
Kerava	-0.04	-0.02 %	-2.70	-1.57 %	0.00	0.04 %	-0.01	-0.02 %
Kirkkonummi	0.05	0.02 %	-2.44	-2.04 %	0.00	0.00 %	0.01	0.02 %
Sipoo	-0.08	-0.03 %	-0.17	-0.54 %	0.00	0.00 %	-0.01	-0.03 %
C	0.00	-0.10 %	0.01	1.39 %	0.00	-0.24 %	0.00	-0.10 %
D	-0.08	-0.03 %	-0.17	-0.57 %	0.00	0.03 %	-0.01	-0.03 %
Siuntio	-0.02	-0.05 %	0.06	0.14 %	0.00	-0.05 %	0.00	-0.05 %
Tuusula	-0.32	-0.08 %	-0.75	-0.54 %	-0.02	-0.07 %	-0.05	-0.08 %
C	-0.08	-0.15 %	-0.57	-12.60 %	0.00	-0.01 %	-0.01	-0.15 %
D	-0.25	-0.07 %	-0.17	-0.13 %	-0.02	-0.07 %	-0.04	-0.07 %
Vantaa	-3.73	-0.26 %	0.04	0.01 %	-0.21	-0.19 %	-0.56	-0.26 %
B	-0.96	-0.15 %	1.66	1.08 %	-0.02	-0.04 %	-0.15	-0.15 %
C	-2.77	-0.35 %	-1.62	-0.32 %	-0.19	-0.30 %	-0.42	-0.35 %

Eri kulkumuotojen matkat markkina-alueittain

	Automatkat 1000/v		Joukkoliikennematkat 1000/v		Pyörämatkat 1000/v		Kävelymatkat 1000/v	
Nykymalli uusin hinnoin	-560	-0.14%	405	0.27%	-32	-0.05%	156	0.06%
Etelä	126	0.34%	-211	-0.44%	17	0.12%	136	0.18%
Itä	-358	-0.35%	325	0.62%	-24	-0.10%	21	0.02%
Länsi	-321	-0.34%	283	0.74%	-23	-0.11%	4	0.00%
Muut	-7	0.00%	8	0.06%	-2	-0.03%	-6	-0.02%
Tasahinnoittelu	-1017	-0.26%	829	0.55%	-73	-0.11%	213	0.08%
Etelä	209	0.56%	-350	-0.73%	30	0.21%	233	0.31%
Itä	-712	-0.70%	698	1.34%	-54	-0.23%	-4	0.00%
Länsi	-521	-0.56%	494	1.29%	-49	-0.23%	-10	-0.01%
Muut	8	0.00%	-13	-0.09%	-1	-0.01%	-6	-0.02%
AB-malli	-313	-0.08%	-103	-0.07%	36	0.05%	331	0.12%
Etelä	164	0.44%	-295	-0.62%	27	0.18%	185	0.25%
Itä	-165	-0.16%	-9	-0.02%	13	0.05%	114	0.12%
Länsi	-305	-0.33%	190	0.49%	-1	-0.01%	36	0.04%
Muut	-7	0.00%	12	0.08%	-2	-0.03%	-4	-0.01%

Eri kulkumuotojen suorite ja päästöt markkina-alueittain

	Auto milj.km/v	Joukkoliikenne milj.hlö.km/v	Pyörä milj.km/v	CO2 1000 t/v
Nykymalli uusin hinnoin	-14.61	80.10	-1.26	-2.20
Etelä	0.13	22.34	-0.04	0.02
Itä	-7.24	31.53	-0.62	-1.09
Länsi	-6.40	25.67	-0.55	-0.97
Muut	-1.11	0.56	-0.05	-0.17
Tasahinnoittelu	-27.12	143.66	-2.28	-4.09
Etelä	0.27	39.03	-0.02	0.04
Itä	-13.92	60.62	-1.18	-2.10
Länsi	-11.47	44.27	-0.99	-1.73
Muut	-2.01	-0.25	-0.09	-0.30
AB-malli	-7.17	40.77	-0.29	-1.08
Etelä	0.68	22.46	0.11	0.10
Itä	-2.85	3.79	-0.10	-0.43
Länsi	-4.56	14.55	-0.28	-0.69
Muut	-0.43	-0.02	-0.03	-0.07

2023 hintasuhdemuutoksen vaikutus joukkoliikennematkoihin

2022/2023 hintasuhdemuutoksen ennakoitu vaikutus
vuoden 2023 joukkoliikennematkoihin

HSL-alue	+1 298 000
Etelä	+124 000
Itä	+717 000
Länsi	+457 000

Kuntaosuus

Tarkastelun tausta ja tavoitteet



- Tässä tarkastelussa vyöhykemallivaihtoehtoille on määritelty kuntaosuuksien muutosarviot. Lähtökohtana toimii vaihtoehtoista laaditut Helmet-mallin kysyntätarkastelut, joissa on mukana uudet lippujen hinnat.
- Vaihtoehtoja on verrattu perustilanteen mukaisiin kuntaosuuksiin, joiden lähtökohtana on ollut HSL:n 2024 TS.
- Edellinen laskelma on tehty 8.4.2022. Päivitystarpeen taustalla ovat mallien tarkennettu hinnoittelu ja ajantasaiset taloussuunnitelmat.

Arviointimenetelmä



- Tarkastelu on tehty muutosmalliperiaatteella, eli liikennemallilla ennustettujen matkamäärien avulla on laskettu, miten vaihtoehdot vaikuttaisivat kustannusten ja lipputulojen jakaantumiseen 2024 tilanteessa.
- Tarkastelussa on oletettu, että aamuruuhkatunnin aikana alkavat joukkoliikennematkat ja niiden muutos kuvaa riittävällä tarkkuudella kunkin kunnan asukkaiden matkustustottumusten muutosta. Oletus perustuu siihen, että aamuruuhkassa matkat alkavat tyypillisesti kotoa.
- Käytännössä aamuruuhkan vaihtoehtokohtaiset joukkoliikenteen kysyntämatriisit on sijoitettu kunta kerrallaan joukkoliikenneverkolle, jolloin on saatu tulokseksi kunnittain ja vaihtoehtoittain linjakohtaiset nousu- ja matkustajakilometrit.

Kustannusten ja tulojen jako



- Kustannus- ja lipputulomuutosten vertailukohtana on käytetty perustilanteen joukkoliikennematkojen määrää ja nykyisiä joukkoliikennelippujen hintoja.
- **Operointikustannusten** jakautumisen muutos on arvioitu linjastoittain kunnittaisten matkustajakilometrien suhteellisten osuuksien muutosten mukaan, paitsi junaliikenne, jossa on otettu huomioon matkustajakilometrien lisäksi myös nousujen suhteellisten osuuksien muutos.
- **Infra- ja yleiskustannukset** jakautumisen muutos on arvioitu linjastoittain kunnittaisten nousujen suhteellisten osuuksien muutosten mukaan.
- **Lipputulojen** muutos on arvioitu kunnittain aamuruuhkassa ko. kunnan alueelta alkavien joukkoliikennematkojen ja lipunhintojen tulon suhteellisen muutoksen mukaan. Koko HSL-alueen lipputulot ovat samat eri malleissa.

Asiakaskokemus

HSL
HRT

Tutkimuksen tavoite

- Kvantitatiivisen asiakastutkimuksen tavoitteena oli selvittää vyöhykemallivaihtoehtojen vaikutukset matkustajien liikkumiseen ja asiakaskokemukseen.
- Tutkimus toteutettiin **kvantitatiivisena kyselynä** 4.- 12.1.2023. Lomake laadittiin suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi. Tutkittavia vaihtoehtoisia vyöhykemalleja oli 3 kappaletta (Nykyinen vyöhykemalli uusin hinnoin, Tasahinnoittelu ja AB-malli). Kyselyyn saatiin lähes **9 900 vastausta**
- Kysely lähetettiin 230 000:lle satunnaisesti valitulle HSL-alueella asuvalle asiakkaalle sähköpostilla. Tulosten edustavuuden varmistamiseksi tutkimuksen vastauksia on jälkikäteen painotettu iän, sukupuolen ja asuinvyöhykkeen mukaan.
- Laadullisen asiakastutkimuksen tavoitteena oli selvittää syvällisemmin millaiset asiat ovat kussakin mallissa (myös nykymalli) kipupisteitä ja mitkä asiat tuovat asiakkaille arvoa. **Haastatteluja tehtiin yhteensä 8.** Haastateltavat edustivat eri vyöhykkeitä ja erilaisia asiakasryhmiä.



Nykyinen vyöhykemalli vuoden 2023 hinnoin

Asiakashaastattelut, tammikuu 2023, n=8



Hyvää:

- **Vyöhykemallin peruseriaatteeseen on sopeuduttu.** Asiakkaista kukaan ei sano kaipaavansa edelliseen, seururajoihin perustuvaan malliin ja lippuihin.
 - “Olen tähän nykyiseen malliin sopeutunut”
 - “Nyt kun olen tottunut niin ihan ymmärrettävä”
- **Osa haastateltavista koki hintojen nousun odotettavana ja “siedettävänä”, mutta paikoin epäloogisena ja -reiluna:**
 - “Lisävyöhykelippu on samanhintainen kuin CD-kertalippu ja AB-lippu on suhteettoman kallis.”



Huonoa:

- **Vyöhykerajojen selvittely tuo edelleen epävarmuutta.** Vaikka asiakkaat ovat sopeutuneita nykymalliin, ovat vyöhykkeiden rajat edelleen asiakkaille epäintuitiivisia ja vaikeasti muistettavia.
 - “Rajat voisivat olla selkeämpi kuntarajojen mukaan, nyt pitää aktiivisesti tarkistaa rajat Reittioppaasta kesken matkan, esim. ollaanko vielä B-puolella.”
 - “Vähän jännittää onko oikea lippu, mutta onneksi sovellus auttaa. Haittaa joukkoliikennevälineen valintaa.”
- **Malli koetaan monimutkaisena.** Monien vastaajien mukaan vyöhykkeiden pitäisi olla laajemmat, jotta ei tarvitsisi ostaa lisävyöhykkeitä ja lippuvaihtoehtoja olisi vähemmän.
 - “En oikein keksi mitään hyviä puolia mallissa. Nykymalli suhteettoman monimutkainen, kertalippuhintoja liikaa.”
- **Epävarmuus vyöhykkeiden rajoista johtaa siihen, että asiakkaat käyttävät paljon aikaa rajojen selvittämiseen ja varmistaakseen, että heillä on matkaan vaadittava lippu ja heille itselle taloudellisesti kannattavin lippu ja reitti**
 - “Paljon liikkuvana tuo rajojen selvittely on rasittavaa. Siihen toivoisin muutosta. Korostuu, kun tekee epäsäännönmukaisia matkoja eikä aina samaa. Näyttäytyy myös lapsilla, joilla harrastukset eri paikoissa.”
- **Nykyinen malli ohjaa asiakasta optimoimaan matkareittiä ja ostettavaa lippua sekä jatkuvasti varmistamaan, että oma etu (reitti ja hinta) on varmasti itse osattu miettiä oikein**
 - “Pääsen pitkälle C-vyöhykkeellä, jos osaan optimoida reitin oikein. (...) Toisinaan se kuitenkin johtaa todella pitkiin matka-aikoihin.”

Yleisiä huomioita:

- Nykyinen malli ja uudet hinnat ovat sekoitus reiluutta ja epäreiluutta riippuen siitä, missä asuu ja miten matkustaa
- Mallissa korostuu pitkien matkojen hinnoittelun reiluus ja toisaalta taas kahden vyöhykkeen lipun hinnan koettu epäreiluus erityisesti lyhyttä matkaa tekeville
- Erityisesti BC-vyöhykkeen raja koetaan epäloogisena ja epäreiluna. Epäreiluutta herättää, että B-vyöhyke menee Espoossa paljon pidemmälle kuin Vantaalla. Nykymallin koetaan myös olevan alueita epätasa-arvoistava.
 - “Asuntomarkkinoilla ihmiset tunnistavat B-C rajan ja se vaikuttaa suoraan markkinoihin. B-alueella asunnot haluttavampia kuin C:llä, sillä halutaan pysyä B-alueella AB-lipun takia.”
- Rajoihin sidotun kuukausikortin koetaan rajoittavan julkisen liikenteen käyttöä:
 - “Kun minulla AB-lippu käytössä nyt vuoden loppuun asti, niin olen naimisissa yksityisautoilun ja Tapiolan liittymäparkin kanssa. Jos haluaisinkin ajaa liityntäparkkiin lähemmäs Kirkkonummea tai mennä koko matkan (D-A) julkisilla, olisi se mahdotonta.”

Hinnoista:

- AB-vyöhykelipun hinnankorotus koettiin epäoikeudenmukaisena ja varsinkin A-alueella asuvat ja kulkevat pitivät uusia hintoja korkeina
 - “50 € tuntuu, että voi maksaa ajattelematta – mutta 70€ pitää alkaa jo miettiä kannattavuutta – pelkällä A-vyöhykkeellä liikkuvalla.”
- Ne, jotka käyttävät vaan AB- tai ABC-lippua eivät olleet kiinnittäneet huomiota siihen, että ABCD-lipun hinta oli laskenut merkittävästi vuoden 2023 alusta eikä tämän koettu tuovan arvoa
- D-kuukausilipun hinta pidettiin hintojen nostonkin jälkeen siedettävänä.
- Uusien hintojen jälkeen matkojen ja hintojen optimointi vaatii osalta vastaajista paljon enemmän vertailua ja suunnittelua.
 - “Ostin aiemmin kertalippuja ja vuorokausilippuja, mutta tosi paljon vertailua ja suunnittelua vaati hintojen optimointi.”
- Kehyskunnissa asuvat kokivat alhaisemman palvelutason suhteessa hintaan epäreiluutta lisääväksi tekijäksi:
 - “D-kuukausilipun hinta on siedettävä, mutta se määrä mitä pystyy matkustamaan siihen samaan hintaan D ja AB välillä on uskomaton. Valikoima ei korreloi.”

Tasahinnoittelu

HSL
HRT

Tasahinnoittelun vaikutukset joukkoliikenteen käyttöön asuinkunnan ja -vyöhykkeen mukaan



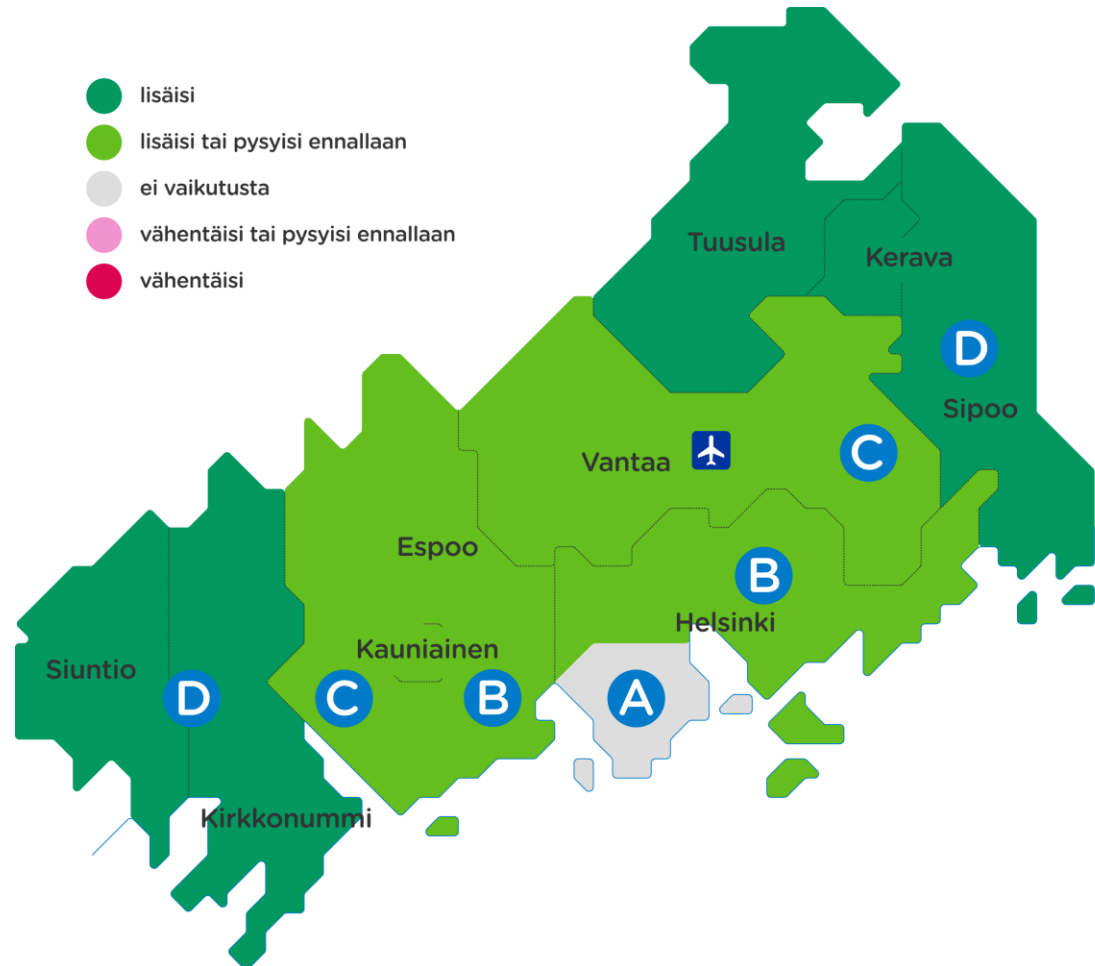
Tasahinnoittelu



Kertalippu 3,40 €

30 vrk kausilippu 72,10 €

- lisää
- lisää tai pysyisi ennallaan
- ei vaikutusta
- vähentäisi tai pysyisi ennallaan
- vähentäisi



Kokonaistasolla (eli kaikista vastaajista)

- 47 % lisääi joukkoliikenteen käyttöä
- 24 % vähentäisi joukkoliikenteen käyttöä

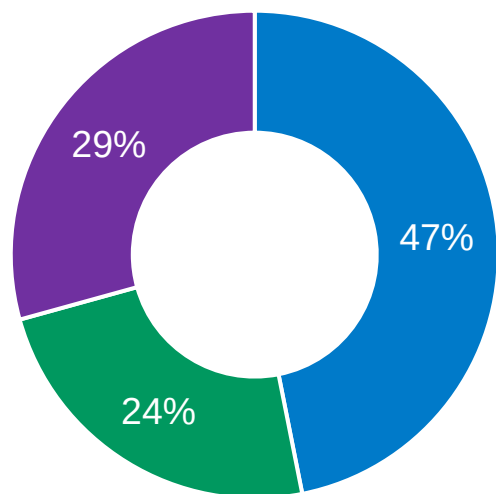
Karttaan on merkitty 95 % merkitsevyystasolla tilastollisesti merkitsevät aluekorostumat kokonaistulokseen verrattuna.

Vihreällä merkityillä alueilla malli lisääi joukkoliikenteen käyttöä kokonaistasoon verrattuna enemmän, punaisella merkityillä alueilla vastaavasti vähentäisi kokonaistasoon verrattuna enemmän.

Kuinka arvioisit tämän lipun vaikuttavan kohdallasi eri kulkutapojen [joukkoliikenne] käyttöön? % lisää selvästi/ jonkin verran, % vähentää selvästi/jonkin verran n= 9 866

Miten tasahinnoittelu vaikuttaisi joukkoliikenteen käyttöön?

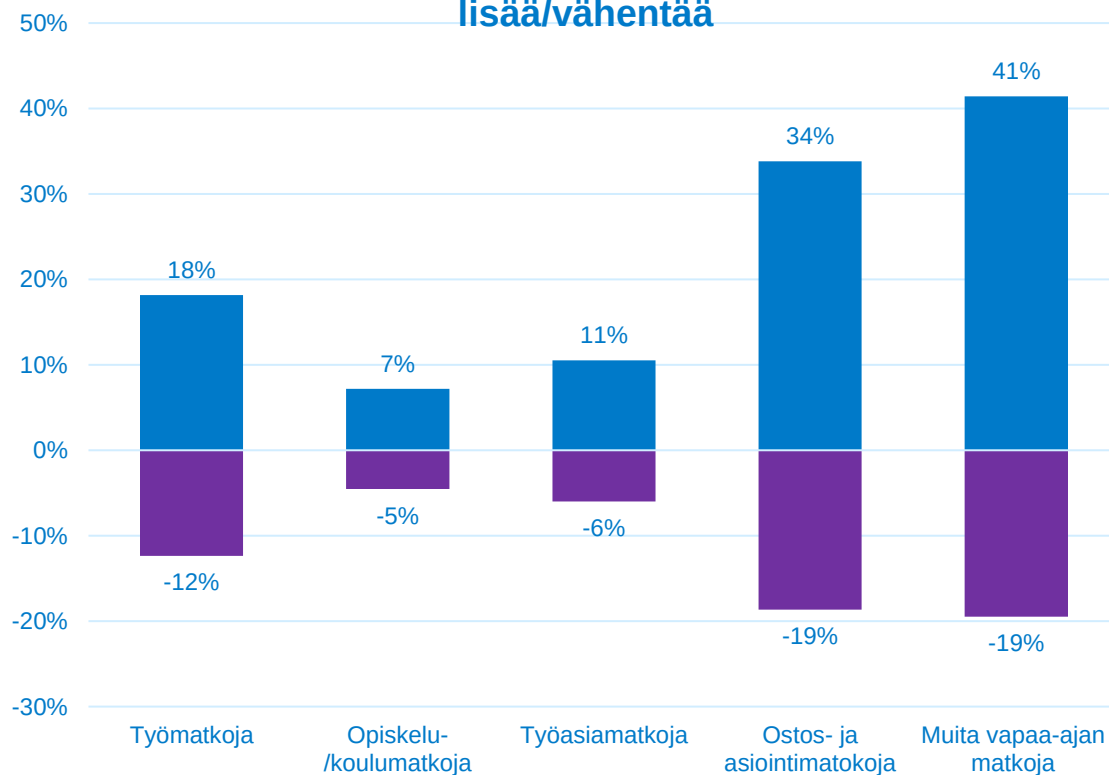
Vyöhykemallin vaikutus joukkoliikenteen käyttöön



■ Lisäisi ■ Vähentäisi ■ Ei vaikutusta

Kuinka arvioisit tämän vyöhykemallin vaikuttavan kohdallasi eri kulkutapojen käyttöön? Arvioi tilannettasi pandemian jälkeisissä, ns. normaaliolosuhteissa. ? n=9 866

Vaikutukset eri matkatyyppeihin, % vastaajista lisää/vähentää



Arvioit, että vyöhykemalli lisäisi / vähentäisi HSL joukkoliikenteen käyttöäsi. Mitä matkoja tekisit enemmän / vähemmän joukkoliikenteellä?

Tasahinnoittelu



Kertalippu	3,40 €
30 vrk kausilippu	72,10 €

Tulkintaohje: Vaikutukset matkatyyppihin on laskettu kaikista vastaajista.

Tasahinnoittelu lisäisi kaikenlaisia matkoja enemmän kuin vähentäisi niitä. Erityisesti se lisäisi ostos- ja muita vapaa-ajan matkoja.

Tasahinnoittelu: Vaikutukset joukkoliikenteen käyttöön eri taustaryhmissä

47 % vastaajista sanoo mallin lisäävän ja **24 %** sen vähentävän joukkoliikenteen käyttöä.

Lisäisi joukkoliikenteen käyttöä erityisesti:

- ABCD- ja BCD-lippujen käyttäjät
- C- ja D-vyöhykkeellä asuvat
- Kausilipun käyttäjät
- Aktiivisesti autoilevat ja auton omistavat

Vähentäisi joukkoliikenteen käyttöä erityisesti:

Tasahinnoittelu



Kertalippu	3,40 €
30 vrk kausilippu	72,10 €

Tasahinnoittelumalli



Hyvää:

- **Tasahinnoittelumalli koettiin merkittävänä parannuksena nykyiseen, sillä se poistaisi matkojen ja hintojen optimointiin kuluvan ajan.**
 - *“Tasahinnoittelu yhdistettynä jatkuvaan kuukausitilaukseen olisi helppouden ilmentymä, mitään ei tarvitsisi enää miettiä!”*
- **Tasahinnottelun selkeä peruseriaate ja kaikille yhteisen hinnoittelun koettiin luovan luottamusta siihen, ettei asiakas osta itselleen kannattamatonta lippua.**
 - *“Hieman korkeampaa hintaa kompensoisi se, ettei tarvitsisi olla koko ajan miettimässä asiaa”*
- **Useampi haastateltava sanoi, että tasahinnoittelu kannustaisi ostamaan kausilipun, sillä vaikka hinta nousisi, niin tästä ollaan valmiita maksamaan, mikäli se ottaisi pois rajojen ja omaa etua palvelevien lippujen pohtimiseen käytetyn ajan**
 - *“Mä ostaisin tässä kyllä kausilipun, vaikka en menisi joka päivä bussilla mihinkään. Sen verran paljon edullisempi hinta siitä vaivasta, että pääsee joka paikkaan eikä tarvitse miettiä koko ajan asiaa.”*
- **Toisin kuin muut mallit, tasahintamalli ohjasi haastateltavia tarkastelemaan ja tunnistamaan mallin hyötyjä isossa kuvassa, eikä pelkästään omien hyötyjen kautta**
 - *“Tasahintamalli olisi varmasti veronmaksajien etu, kun vapaasti kannustaa kulkemaan töihin minne tahansa”*
 - *“Kerrannaishyödyt ovat varmasti D-vyöhykkeellä suuria, vaikka julkisen liikenteen kulut olisi ehkä korkeampia. Mutta enemmän ihmisiä ja yrityksiä voisi harkita muuttamista D-vyöhykkeelle tämän mallin ansiosta. Elinvoimainen pk-seutu edesauttaa koko Helsinginkin elinvoimaisuutta.”*
- **Tasahintamallin ja sen selkeyden koettiin palvelevan paremmin myös joukkoliikennettä harvoin käytettäviä, turisteja, lapsia ja muita käyttäjiä, joilla on saavutettavuuteen liittyviä haasteita tai rajoitteita. Moni haastateltava korosti, että parempi saavutettavuus olisi hyvä asia.**



Huonoa:

- **Mallin merkittävimpänä haasteena nähtiin sen epäuskottavuus. Malli koettiin osittain utopistisena tai liian hyvänä. Asiakkaat olivat epäuskoisia sen suhteen, että HSL voisi mahdollistaa näin poikkeuksellista mallia tai että HSL:n talous kestäisi mallin edellytykset**
 - *“Ei tule mieleen muuta haittaa, kun itku helsinkiläisten suunnasta, eivät ne halua tätä maksaa. Toisaalta, A-vyöhykeläiset itkee joka tapauksessa.”*
 - *“Kun kuntaosuuksien nousu olisi niin korkea, ei menisi kunnallisvaltuustoissa läpi.”*

Yleisiä huomioita:

- Haastattelututkimus osoitti, että asiakkaat pohtivat yllättävän paljon eri mallien yhteiskuntapoliittista näkökulmaa, kuntien osuuksia, HSL:n taloudellista tilannetta ja joukkoliikenteen suosiota. Tasahinnoittelumallin kohdalla yhteiskuntapoliittiset hyödyt nousivat erityisesti esiin.
- Tasahinnoittelun oletettiin tasoittavan kuntarajoja, kannustamaan asumaan kauempana keskustasta, tukemaan työllisyyttä myös kehyskunnissa eli sen ajateltiin hyödyttävän selkeimmin koko talousaluetta
- Muiden vaihtoehtoisten mallien koettiin aktiivisesti ottavan kantaa vaikuttamalla eri alueiden väliseen epätasa-arvoon ja esimerkiksi asuntomarkkinoiden kehittymiseen.

Hinnoista:

- Esimerkkihinnat koettiin kohtuullisina. 3,70 euron kertalippu-hintaesimerkki koettiin kohtuullisena. Myös A-vyöhykkeellä asuvat ja kulkevat kokivat hinnan melko kohtuullisena, koska mallin tasa-arvoinen peruseriaate oli niin selkeä
 - *“Kun mietin omasta näkökulmasta, niin tämä on taas kalliimpi kuin nykyinen. Jos mietin laajemmin, niin reilu tai tasa-arvoisin malli”*
 - *“Mulle itselle tämä ei olisi mahdoton. Riippuen siitä, kuinka hinnat kehittyisi tulevana vuosina. Ehdotettu hinta on yllättävän kohtuullinen.”*

Voittajat	Häviäjät
• Pitkää matkaa kulkevat ja rajoja ylittävät • Käytännössä kaikki muut paitsi hyvin lyhyitä matkoja kulkevat	• Hyvin lyhyitä matkoja kulkevat eivät hyödy henkilökohtaisella tavalla mallista.

AB-malli

HSL
HRT

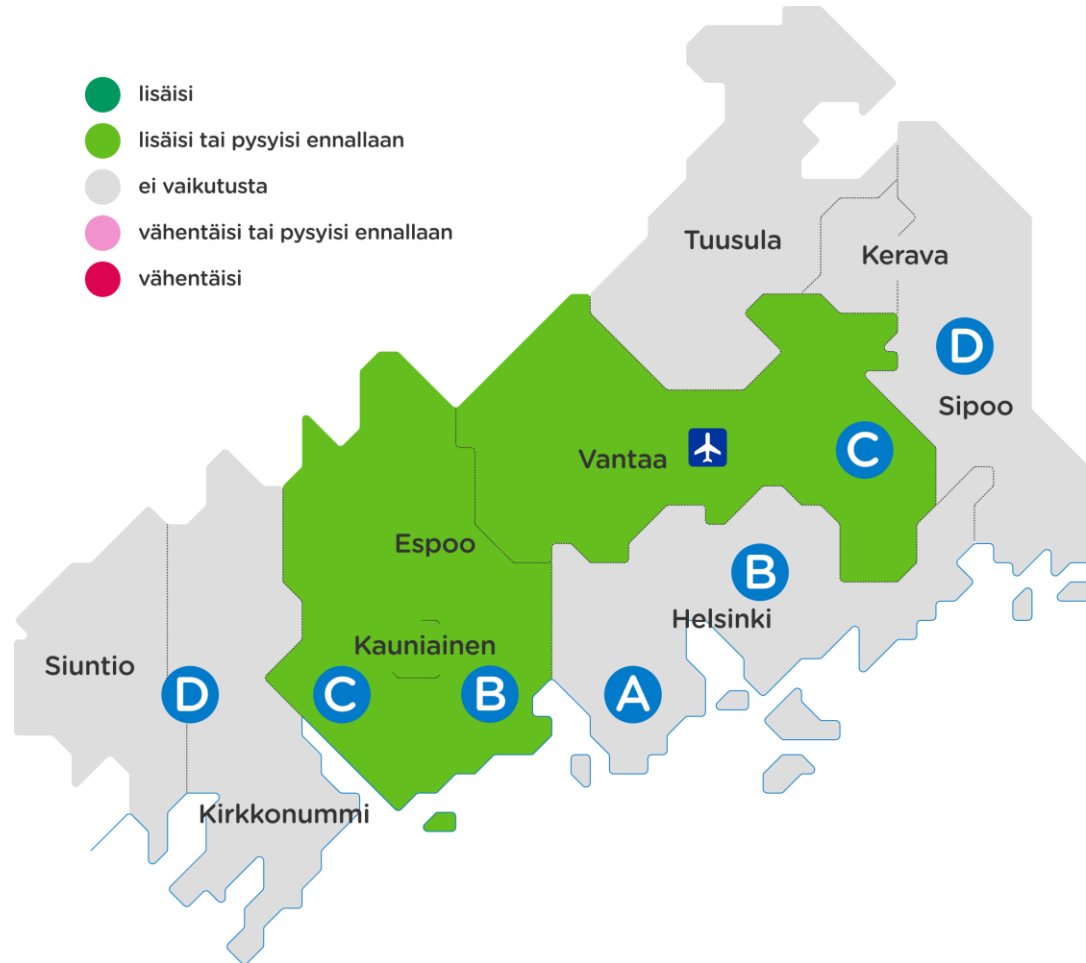
AB-mallin vaikutukset joukkoliikenteen käyttöön asuinkunnan ja -vyöhykkeen mukaan



AB-vyöhykemalli Yhdistetty A-, B- ja C-vyöhyke

	Kertalippu	30 vrk kausilippu
A B	3,30 €	72,10 €
A B	2,90 €	50,00 €
A B	4,60 €	110,60 €

- lisääi
- lisääi tai pysyisi ennallaan
- ei vaikutusta
- vähentäisi tai pysyisi ennallaan
- vähentäisi



Kokonaistasolla (eli kaikista vastaajista)

- 41 % lisääi joukkoliikenteen käyttöä:
- 24 % vähentäisi joukkoliikenteen käyttöä

Kartaan on merkitty 95 % merkitsevyystasolla tilastollisesti merkitsevät aluekorostumat kokonaistulokseen verrattuna.

Vihreällä merkityillä alueilla malli lisääi joukkoliikenteen käyttöä kokonaistasoon verrattuna enemmän, punaisella merkityillä alueilla vastaavasti vähentäisi kokonaistasoon verrattuna enemmän.

Kuinka arvioisit tämän lipun vaikuttavan kohdallasi eri kulkutapojen [joukkoliikenne] käyttöön? % lisää selvästi/ jonkin verran, % vähentää selvästi/jonkin verran n= 9 866

AB-malli: Vaikutukset joukkoliikenteen käyttöön eri taustaryhmissä

41 % vastaajista sanoo mallin lisäävän ja **23 %** sen vähentävän joukkoliikenteen käyttöä.

Lisäisi joukkoliikenteen käyttöä erityisesti:

- Nykyisillä B- ja C-vyöhykkeellä asuvat
- ABC- ja BC-lippujen käyttäjät

Vähentäisi joukkoliikenteen käyttöä erityisesti:

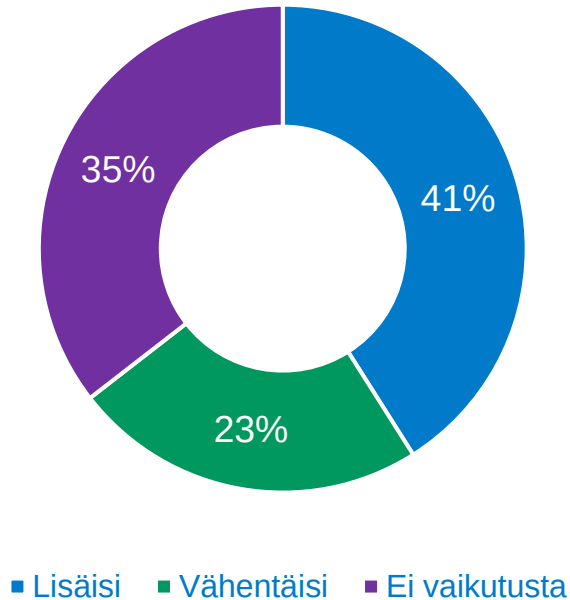
- Nykyisillä B- ja C-vyöhykkeellä asuvat
- BCD-, CD- ja D-lippujen käyttäjät



	Kertalippu	30 vrk kausilippu
 A B	3,30 €	72,10 €
 A C	2,90 €	50,00 €
 A B C	4,60 €	110,60 €

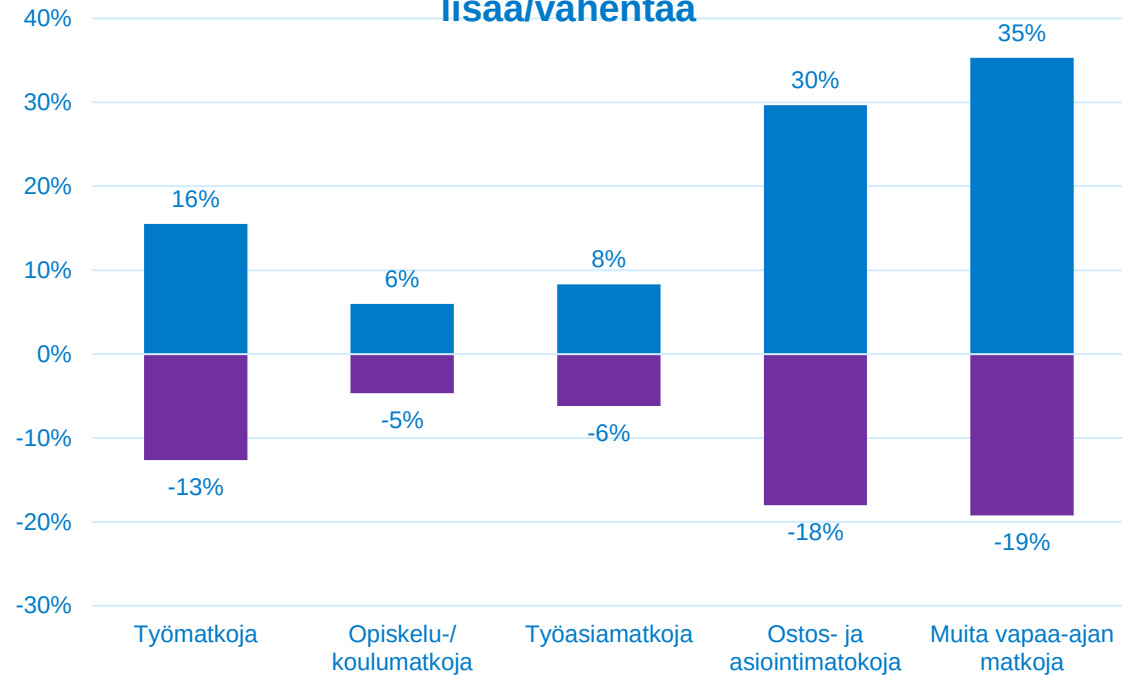
Miten AB-malli vaikuttaisi joukkoliikenteen käyttöön?

Vyöhykemallin vaikutus joukkoliikenteen käyttöön



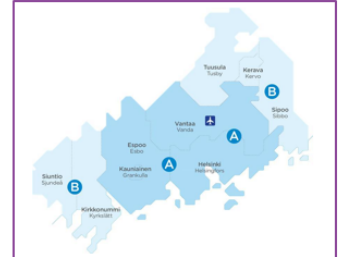
Kuinka arvioisit tämän vyöhykemallin vaikuttavan kohdallasi eri kulkutapojen käyttöön? n=9 866

Vaikutukset eri matkatyyppeihin, % vastaajista lisää/vähentää



Arvioit, että vyöhykemalli lisäisi / vähentäisi HSL joukkoliikenteen käyttöäsi. Mitä matkoja tekisit enemmän / vähemmän joukkoliikenteellä?

AB-vyöhykemalli
Yhdistetty A-, B- ja C-vyöhyke



	Kertalippu	30 vrk kausilippu
A B	3,30 €	72,10 €
A B	2,90 €	50,00 €
A B	4,60 €	110,60 €

Tulkintaohje: Vaikutukset matkatyyppiin on laskettu kaikista vastaajista.

AB-malli lisäisi kaikkia matkatyypppejä enemmän, kuin niitä vähentäisi. Erityisesti se lisäisi ostos- ja muita vapaa-ajan matkoja.

AB-malli

Laadullinen tutkimus, N=8



Hyvää:

- Malli koetaan selkeämpänä, kuin nykyinen, sillä vyöhykkeitä ja lipputuotteita on vähemmän ja vyöhykkeet seuraavat kuntarajoja
 - “Kaksi vyöhykettä olisi lähtökohtaisesti helpompi oppia ja omaksua kuin neljä, varsinkin jos rajat seuraisivat kuntien rajoja”
- Mallin koetaan helpottavan liikkumista Vantaan, Espoon ja Helsingin alueella ja tukevan turistiystävällisyyttä sekä lapsien liikkumista joukkoliikenteessä
- Hinnoittelun reiluutta tukisi se, että Espoo, Vantaa ja Helsinki olisivat keskenään tasa-arvoisessa asemassa.
- Kehyskunnissa asuvat kokivat vyöhykkeiden sisäisen hinnoittelun reiluna, mutta vyöhykkeiden välisen epäreiluna
 - “Näen hinnoittelun oikeudenmukaisena A ja B välillä, kun B:ssä on vähemmän vaihtoehtoja kuin A alueella.”



Huonoa:

- Lähes kaikki vastaajat näkivät mallin heikentävän vyöhykkeiden välillä liikkuvien ja etenkin kehyskunnissa asuvien tilannetta
 - “Kehyskunnille tämä olisi huono, sillä vähentäisi varmasti liikkumista A-alueelta B-alueelle (...) sillä 110 eur on kallis ja parkkimaksut saattavat tulla halvemmaksi”
 - “Selkeästi reilu heille jotka asuvat ja kulkevat A-vyöhykkeellä, mutta ei minulle jonka työpaikka B-vyöhykkeellä ja joudun ostamaan kalliimman lipun”
 - “Vaikka itselle olisi hyvä, koska liikun vaan tämän mallin A-alueella niin huono vaihtoehto, kun tuo B on tuolla reunoilla. Tämä ei ole reilu B-alueella asuvia kohtaan, varsinkin kun B-alueen sisäiset matkat edellyttävät usein A-alueen kautta kulkua.”
 - “malli ei kannusta A-alueella asuvia matkustamaan B-alueelle
 - “Opiskelijat tulevat usein nykyiseltä C-vyöhykkeeltä D-vyöhykkeelle Tuusulaan ja joutuisivat siksi ostamaan kalliimman AB-lipun. Epäreilu C-vyöhykeläisille vaikka olisikin reilu itselleni.”
- Mallin nähtäisiin kannustavan liikkumaan alueiden sisällä, mutta ei niiden välillä.
 - “Tässä on niin iso harppaus ja hintaero. Voisi jopa vähentää nykyistä liikkumista julkisilla. En usko, että kannustaa julkisten ottamista Espoosta Kirkkonummelle tai saattaa jopa rajoittaa yritysten investointeja.”

Yleisiä huomioita:

- Mallin koettiin jakavan seudun merkittävästi kahtia kun A:n ja B:n välinen raja erottuisi. Tämän koettiin vahvistavan mielikuvaa alueiden arvottamisesta:
 - Voisi edelleen nousta arvottamisen fiilis nimeämisestä, ns. ”A-luokan alue” ja muut ”B-luokan alue”.
 - “Rajat vahvistuu. Voimistaa ajattelumallia, joka liittyy kuntien väliseen asetelmaan. HKI Espoo Vantaa oma lippumalli ja sit on nämä ”muut”. Jopa väriratkaisu esimerkkikuvassa indikoi tätä. Tuntuu vahvistavan samaa kuvaa kuin Kirkkonummen äänioikeuden määrä HSL:n päätöksenteossa”.
- Tässä mallissa olisi oleellista ymmärtää vaihtoaika, jotta tietää ehtiikö esim tehdä tehdä edestakaisen matkan laajan A-vyöhykkeen sisällä.
- A:lla asuvien oletettiin suhtautuvan malliin nuivemmin
 - “A-vyöhyke näyttää aika suurelta – he joilla, on lyhyitä siirtymiä, niin ei kannustaisi julkisten käyttöön. “

Hinnoista:

- Hinnoittelu A- ja B-vyöhykkeiden sisäisten lippujen välillä herättää keskustelua: Osa ymmärtää palvelutason eron alueiden välillä, osa taas ei ymmärrä hintaeron perustetta.
 - “Miksi B olisi halvempi kuin A?”
- Useampi vastaaja koki kertalippujen hinnat korkeiksi, mutta ei täysin mahdollottomiksi.
- Useampi vastaaja koki AB-kuukausilipun hinnan kalliiksi verrattuna saatuun arvoon

Voittajat	Häviäjät
Nykyiset C-vyöhykeläiset, erityisesti Östersundom ja raja-alueet kuten Tikkurila	- Nykyisellä D:llä asuville tulee todella korkea hintaporras esim. nykyisille DC-matkoille - Nykyisellä C:llä matkustavat, jotka menevät D:n suuntaan - Espoon ja Vantaan ulkopuolella C:llä ja D:llä asuvat, jotka matkustava AB-alueelle.

Nykyinen uusin hinnoin

HSL
HRT

Nykyinen malli uusin hinnoin vaikutukset joukkoliikenteen käyttöön asuinkunnan ja -vyöhykkeen mukaan

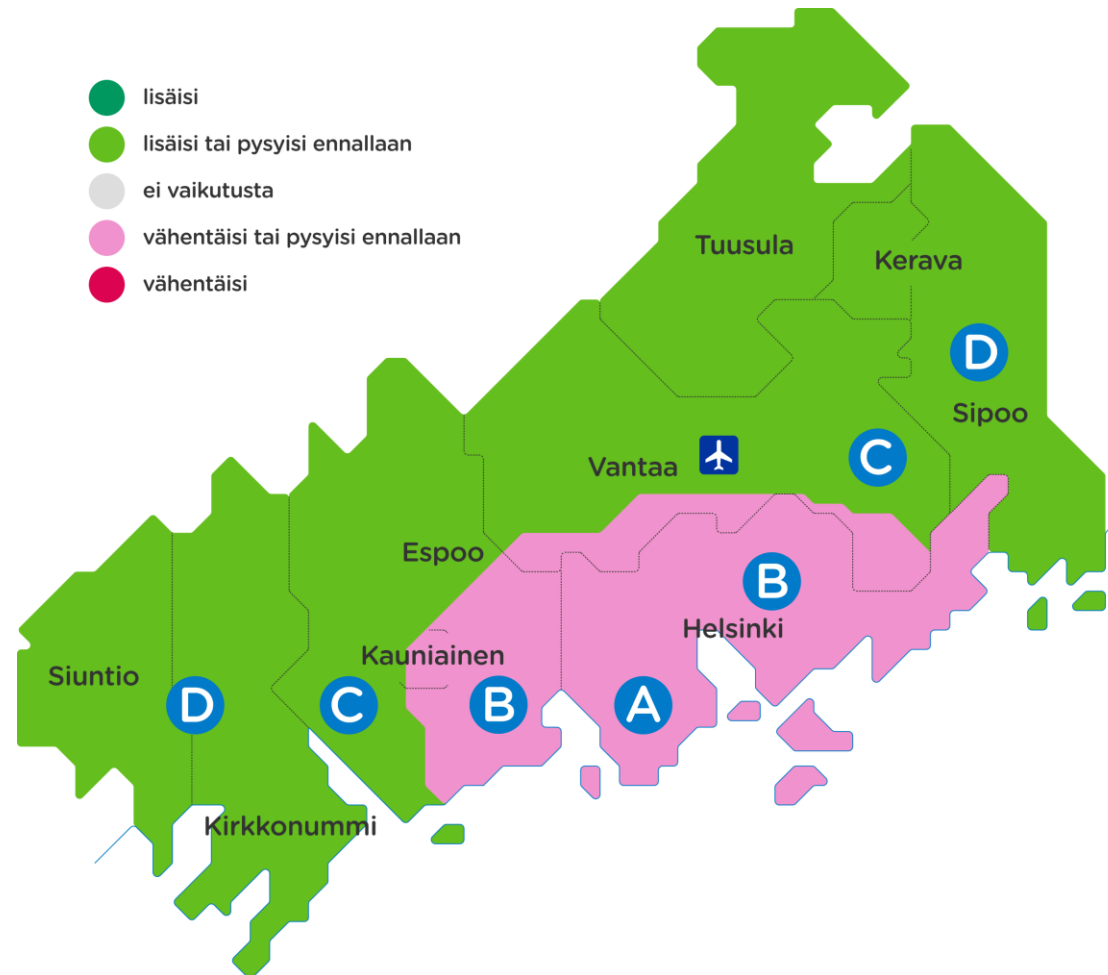


Nykyinen uusin hinnoin
Yhdistetty D:n osto C:n kanssa



	Kertalippu	30 vrk kausilippu
A B C D	3,30 €	72,50 €
A B C D	3,40 €	80,10 €
A B C D	4,00 €	96,00 €
A B C D	3,30 €	72,50 €
A B C D	3,40 €	80,10 €
A B C D	3,30 €	72,50 €

- lisäisi
- lisäisi tai pysyisi ennallaan
- ei vaikutusta
- vähentäisi tai pysyisi ennallaan
- vähentäisi



Kokonaistasolla (eli kaikista vastaajista)

- 16 % lisäisi joukkoliikenteen käyttöä
- 35 % vähentäisi joukkoliikenteen käyttöä

Karttaan on merkitty 95 % merkitsevyystasolla tilastollisesti merkitsevät aluekorostumat kokonaistulokseen verrattuna.

Vihreällä merkityillä alueilla malli lisäisi joukkoliikenteen käyttöä kokonaistasoon verrattuna enemmän, punaisella merkityillä alueilla vastaavasti vähentäisi kokonaistasoon verrattuna enemmän.

Kuinka arvioisit tämän lipun vaikuttavan kohdallasi eri kulkutapojen [joukkoliikenne] käyttöön? % lisää selvästi/ jonkin verran, % vähentää selvästi/jonkin verran n= 9 866

Nykyinen malli uusin hinnoin: Vaikutukset joukkoliikenteen käyttöön eri taustaryhmissä

Päivitä

Nykyinen uusin hinnoin

Yhdistetty D:n osto C:n kanssa

16 % vastaajista sanoo mallin lisäävän ja 34 % sen vähentävän joukkoliikenteen käyttöä.

Lisäisi joukkoliikenteen käyttöä erityisesti:

- C- ja D-vyöhykkeillä asuvat
- ABC-,ABCD- ja BCD –lippujen käyttäjät
- Aktiivisesti autoilevat

Vähentäisi joukkoliikenteen käyttöä erityisesti:

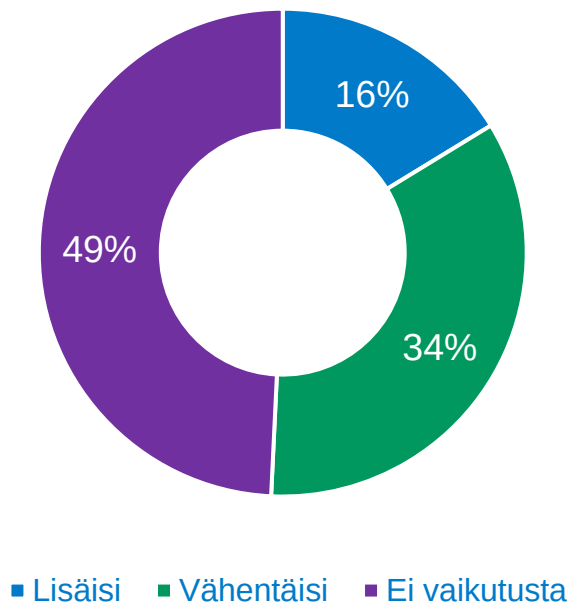
- A- ja B-vyöhykkeillä asuvat
- AB-lipun käyttäjät
- Autottomat



	Kertalippu	30 vrk kausilippu
A B C D	3,30 €	72,50 €
A B C D	3,40 €	80,10 €
A B C D	4,00 €	96,00 €
A B C D	3,30 €	72,50 €
A B C D	3,40 €	80,10 €
A B C D	3,30 €	72,50 €

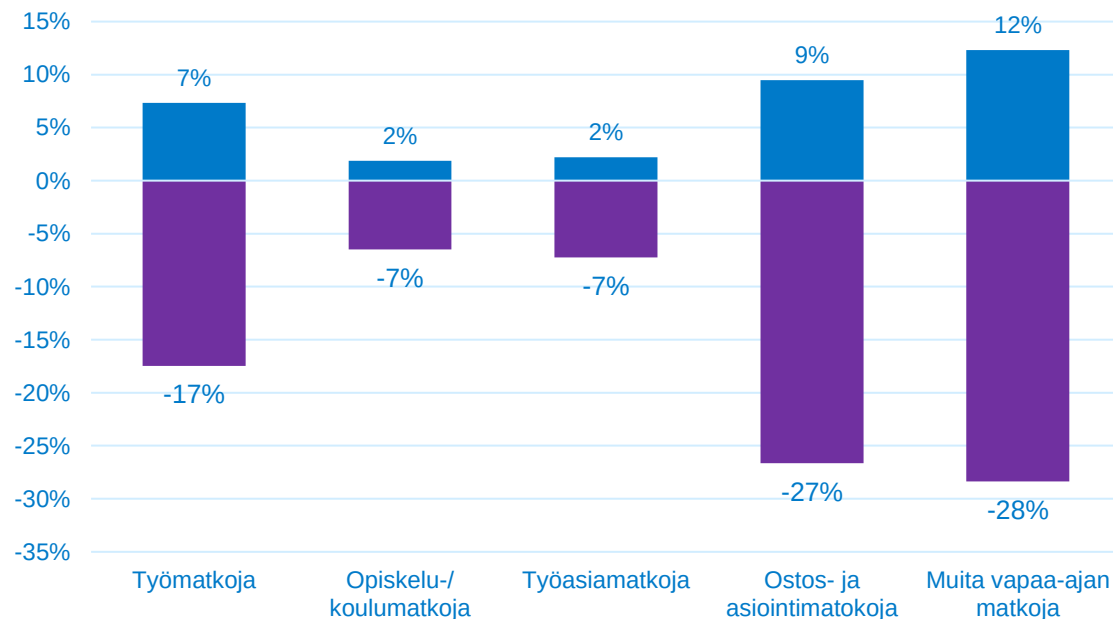
Miten nykyinen uusin hinnoin vaikuttaisi joukkoliikenteen käyttöön?

Vyöhykemallin vaikutus joukkoliikenteen käyttöön



Kuinka arvioisit tämän vyöhykemallin vaikuttavan kohdallasi eri kulkutapojen käyttöön? Arvioi tilannettasi pandemian jälkeisissä, ns. normaaliolosuhteissa. ? n=9 866

Vaikutukset eri matkatyyppeihin, % vastaajista lisää/vähentää



Arvioit, että vyöhykemalli lisäisi / vähentäisi HSL joukkoliikenteen käyttöäsi. Mitä matkoja tekisit enemmän / vähemmän joukkoliikenteellä?

Nykyinen uusin hinnoin
Yhdistetty D:n osto C:n kanssa



	Kertalippu	30 vrk kausilippu
A B C D	3,30 €	72,50 €
A B C D	3,40 €	80,10 €
A B C D	4,00 €	96,00 €
A B C D	3,30 €	72,50 €
A B C D	3,40 €	80,10 €
A B C D	3,30 €	72,50 €

Tulkintaohje: Vaikutukset matkatyyppiin on laskettu kaikista vastaajista.

Nykyinen malli uusien hinnoin vähentää kaikkia matkatyyppejä useammin, kuin lisää niitä. Erityisesti se vähentäisi työmatkoja sekä ostos- ja muita vapaa-ajan matkoja.

Vaihtoehto 1: Nykyinen malli uusin hinnoin ja ilman D-vyöhykelippua



Hyvää:

- Osa haastateltavista koki, että malli saattaisi kannustaa ostamaan kahden vyöhykkeen sijaan kolmen vyöhykkeen lipun pienestä hintaerosta johtuen
 - “Kannustaisi ehkä käymään useammin keskustassa eli ostamaan BC-lipun sijaan ABC-lipun koska hintaero on niin pieni”
- Malli olisi oikeudenmukainen pitkää matkaa kulkeville. ABCD-lipun edullisuuden takia osa asiakkaista saattaisi valita joukkoliikenteen, vaikka yhteydet tai matkaketjut eivät olisikaan optimaaliset. Pitkää matkaa kulkevat näkivät myös lipputuotteet ja hinnoittelun loogisempuna.
 - “Tuntuu nykymallia reilummalta.(...) Tässä mallissa olisi helpompi valita julkiset kuin liityntäautoilu sekä julkiset.”
 - “Selkeämpi taulukko, vaikuttaa olevan loogisempi hinnoittelu.”
- D-lipun poistumisen ei koettu vaikuttavan merkittävään joukkoon asiakkaista.
 - “Kuinkakohan paljon ihmiset tuota pelkkää D-vyöhykettä on käyttänyt eli ei varmaan olisi kovinkaan monelle suuri muutos.”



Huonoa:

- Lyhyttä matkaa kulkevat kokivat mallin nykyistä epätasa-arvoisemmaksi ja lipputuotteet ja hinnoittelun epäloogisiksi. Etenkin AB-lippu koettiin kalliiksi suhteessa ABCD-lippuun, mikä saattaisi vähentää AB-lipun houkuttelevuutta
 - “AB nousee edelleen, ja suhteessa edullinen kolmen vyöhykkeen lippu ei kuitenkaan vaikuttaisi omaan liikkumiseen, koska liikun lähinnä A-alueella.”
 - ”Epätasa-arvoinen malli. Aika tasoissa nykymallin kanssa. Saattaisi vähentää keskustan sisäistä liikennettä.”
 - “Jos AB on tosi lähellä ABCD vyöhykkeen hintaa – onko enää järkevää ostaa kuukausiset AB alueella vai kuljettaa lapsia autolla harrastuksiin?”
 - “Hinnat tuntuvat nurinkurisilta. Matkan pituus ei vaikuta loogisesti hintaan. 3.30e yhdestä lyhyestä matkasta tuntuu tosi korkealta.”
- D-vyöhykkeen sisällä asuva ja matkustava henkilö piti vaihtoehtoa epäoikeudenmukaisena
 - “En suosittelen, merkitsi sitä, että joutuisin maksamaan turhasta. C-vyöhyke ei toisi arvoa itselle. Tunne tulee siitä että täältä periferiasta maksamme silloin muiden alennuksen.”
- Moni asiakas koki, että tämä vaihtoehto toisi marginaalisen muutoksen nykyiseen ja tarjoaisi etuja vain pienelle osalle käyttäjistä.

Yleisiä huomioita:

- Tämä vaihtoehto jakoi selkeästi mielipiteitä riippuen asiakkaan asuinpaikasta ja matkustamistarpeista. Toisille malli oli looginen ja toisille epälooginen.
- Haastattelujen perusteella voi tulkita, että tämä vaihtoehto jakaisi seudun asukkaat vielä selkeämmin voittajiin (pitkän matkan kulkijat) ja häviäjiin (lyhyttä matkaa kulkevat) eli kärjistäisi entisestään eroja, eikä tukisi ajatusta reilusta ja tasa-arvoisesta joukkoliikenteestä.
- Kukaan haastateltava ei nostanut tämän vaihtoehdon kohdalla, että olisi selkeää, jos D-vyöhykkeelläkään ei voi ostaa yhden vyöhykkeen lippua

Hinnoista:

- ABCD-lipulla kulkevat tunnistivat olevansa mallin voittajia
- Lyhyttä matkaa tekevät kokivat hinnat suhteessa korkeiksi ja epäoikeudenmukaisiksi.
- Kolmen vyöhykkeen lipun edullisuus suhteessa kahden vyöhykkeen lipun hintaan ei merkittävästi koettu lisäävän joukkoliikenteen käyttöä.

Voittajat	Häviäjät
• ABC-lippua käyttävien hinta halpenee entisestään, kuten myös ABCD-lipun käyttäjien	• D-vyöhykkeen sisällä kulkevat • AB-lipun käyttäjien hinta nousee merkittävästi • Lyhyttä matkaa esim. A:lla kulkevat • Espoon ja Vantaan sisäiset matkat kallistuvat

Katu- ja joukkoliikenneverkon kuormittuminen

Tilanne vuonna 2025

Autoliikenteen ruuhkautuminen

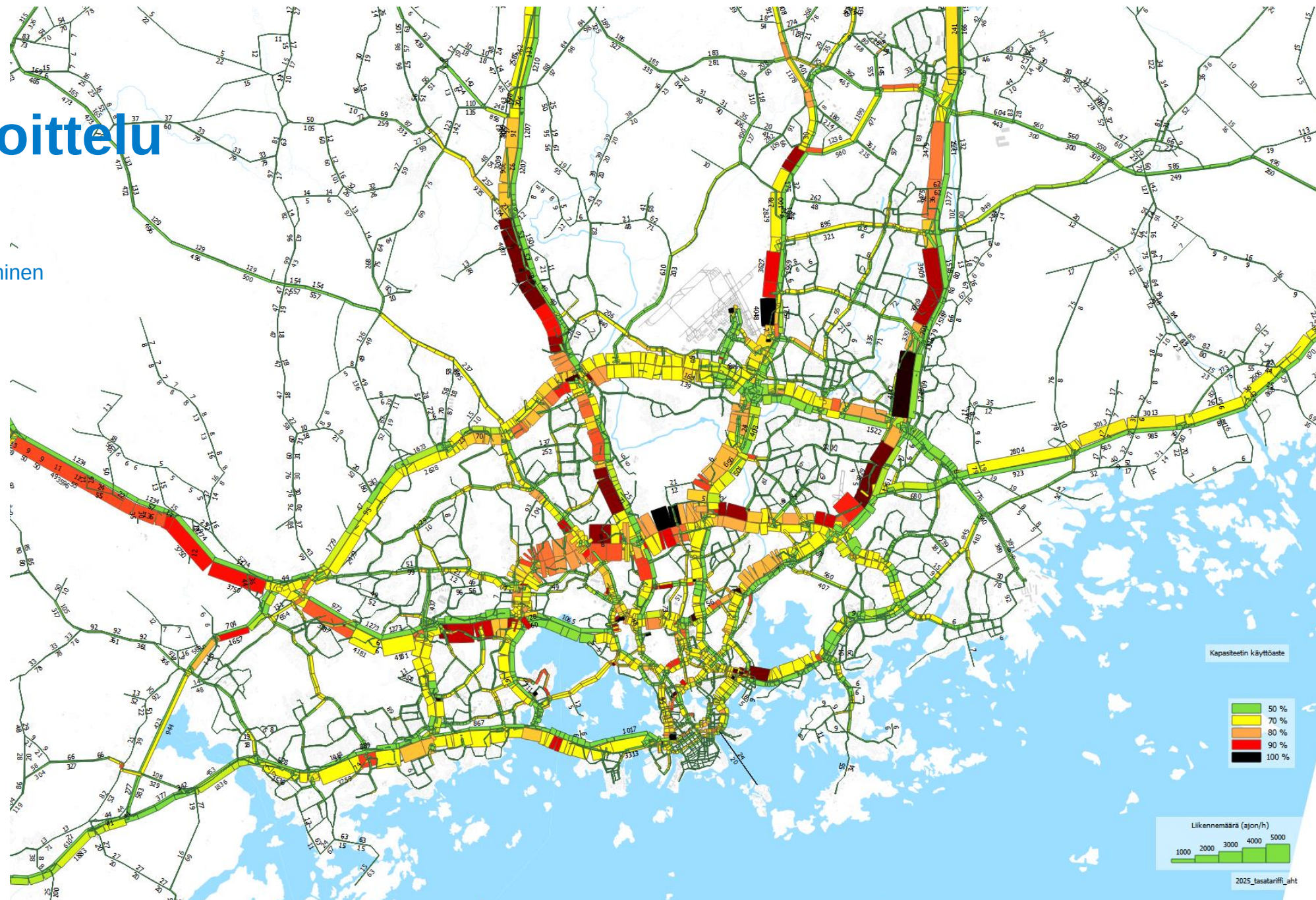
Nykymalli uusin hinnoin

Autoliikenteen ruuhkautuminen
Aamun huipputunti 2025



Tasahinnoittelu

Autoliikenteen ruuhkautuminen
Aamun huipputunti 2025



AB-malli

Autoliikenteen ruuhkautuminen
Aamun huipputunti 2025

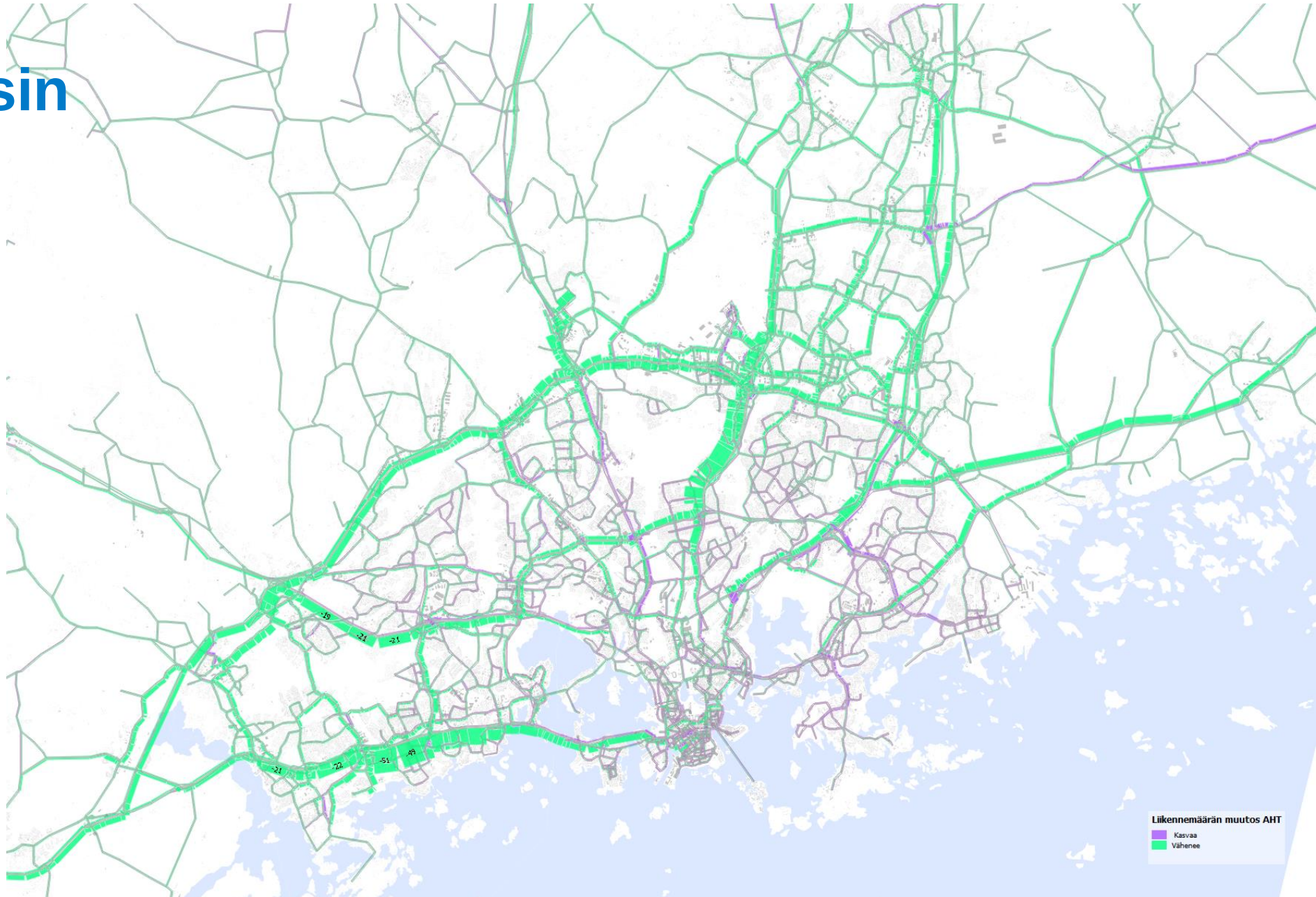


Autoliikenteen muutos



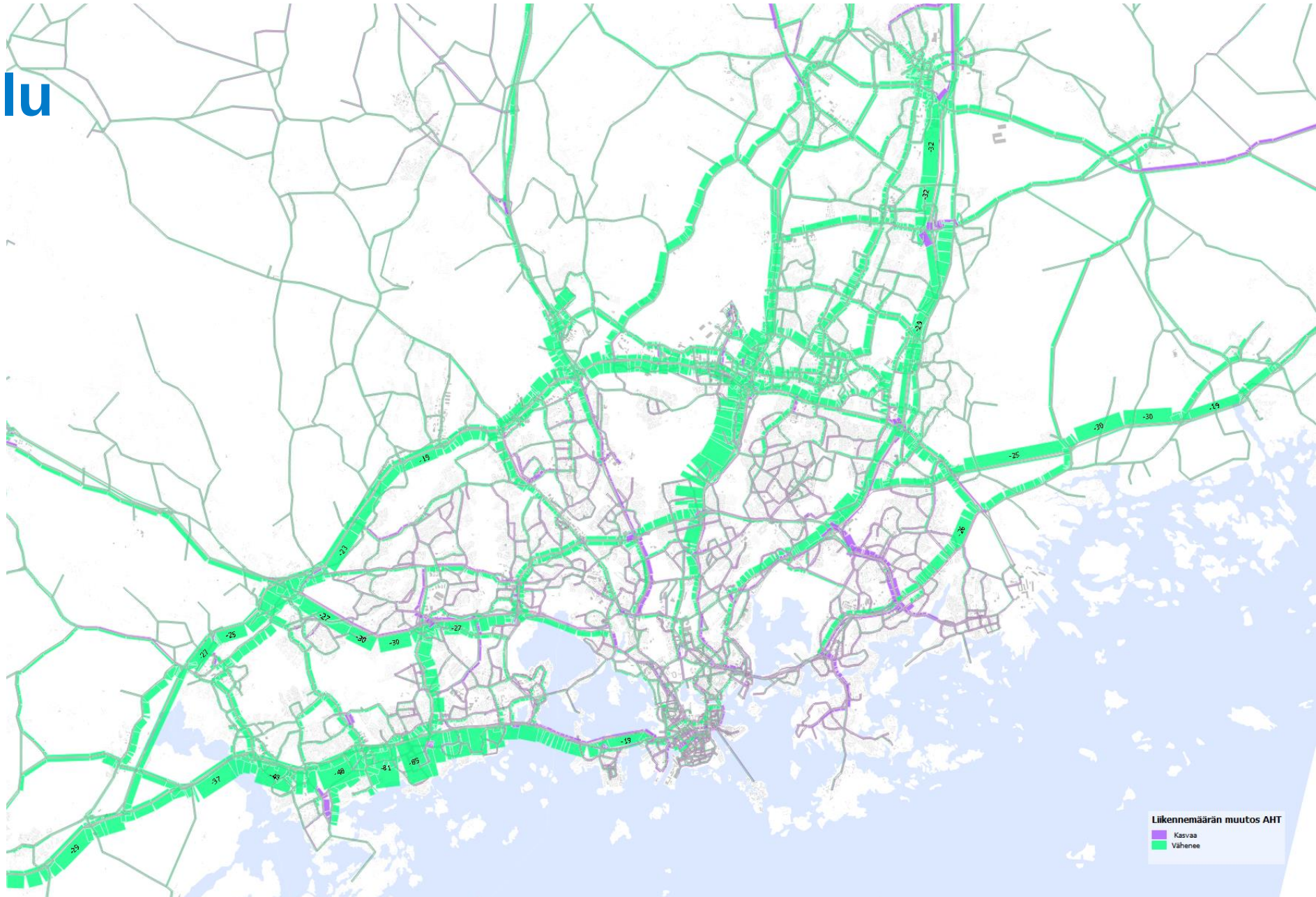
Nykymalli uusin hinnoin

Autoliikenteen muutos
Aamun huipputunti 2025



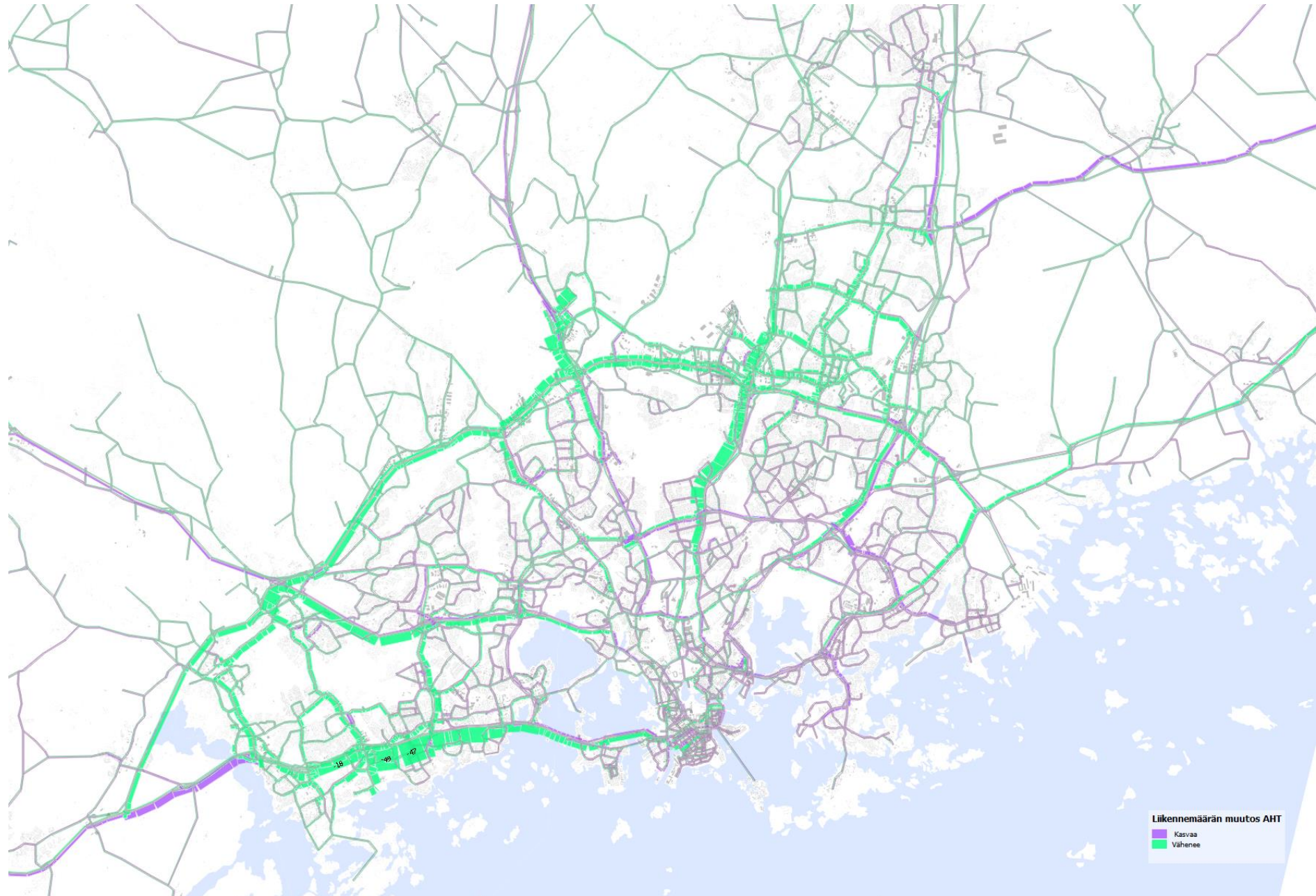
Tasahinnoittelu

Autoliikenteen muutos
Aamun huipputunti 2025



AB-malli

Autoliikenteen muutos
Aamun huipputunti 2025



Joukkoliikenteen muutos



Nykymalli uusin hinnoin

Joukkoliikenteen muutos
2025



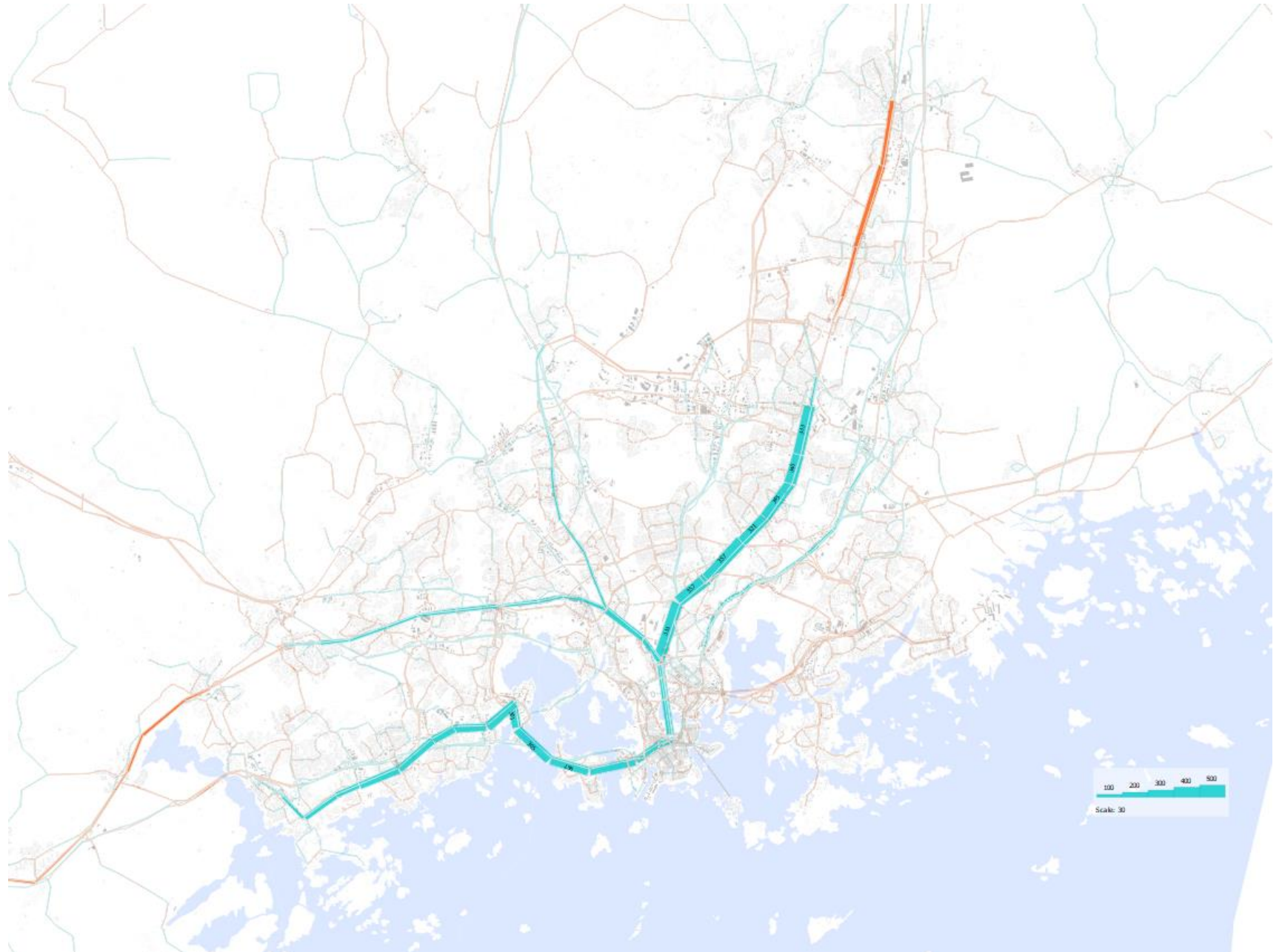
Tasahinnoittelu

Joukkoliikenteen muutos
2025



AB-malli

Joukkoliikenteen muutos
2025



Asuntorakentaminen ja kaavat vyöhykkeillä 2016-2021

	Vyöhykkeellä A	%	Vyöhykkeellä B	%	Vyöhykkeellä C	%	Vyöhykkeellä D	%	Yhteensä koko Helsingin seudulla
Valmistuneita asuntoja 2016-19 (asuntojen lkm)	8 929	14 %	24 650	38 %	17 259	27 %	5 887	9 %	64 082
Valmistuneita asuntoja 2020-21 (asuntojen lkm)	8 093	22 %	15 289	41 %	7 057	19 %	3 538	9 %	37 260
Valmistuneita asuntoja 2016-19 (asuntorakennuskohteiden lkm)	434	5 %	2 782	34 %	2 071	25 %	1 219	15 %	8 197
Valmistuneita asuntoja 2020-21 (asuntorakennuskohteiden lkm)	259	6 %	1 494	34 %	1 034	24 %	793	18 %	4 353
Voimaantulleita kaavoja 2016-19 (milj. k-m ²)	1,416	24 %	2,121	36 %	1,170	20 %	0,645	11 %	5,822
Voimaantulleita kaavoja 2020-21 (milj. k-m ²)	0,320	15 %	0,994	47 %	0,325	15 %	0,254	12 %	2,108
Voimaantulleita kaavoja 2016-19 (lkm)	70	16 %	174	40 %	73	17 %	55	13 %	432
Voimaantulleita kaavoja 2020-21 (lkm)	25	12 %	82	41 %	37	18 %	22	11 %	202
Hyväksyttyjä kaavoja 2016-19 (k-m ²)	1,326	23 %	2,042	35 %	1,120	19 %	0,692	12 %	5,770
Hyväksyttyjä kaavoja 2020-21 (k-m ²)	0,756	25 %	1,462	48 %	0,490	16 %	0,182	6 %	3,060
Hyväksyttyjä kaavoja 2016-19 (lkm)	67	15 %	183	41 %	76	17 %	56	13 %	444
Hyväksyttyjä kaavoja 2020-21 (lkm)	27	14 %	83	43 %	36	19 %	19	10 %	194

