

Tasahinnoitteluun siirtyminen vuoden 2024 aikana

79/02.02.00.00/2023 [Hinnoittelumallit]

Hallitus 28.03.2023 § 31

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelija Tulosalueen johtaja Mari Flink, p. p. 040 715 0440;
tuotepäällikkö Vesa Jääskö, p. 050 531 1206

HSL:n strategia ja sen tavoitteet

HSL:llä on neljä strategista tavoitetta, joissa korostuvat päästöjen vähentäminen, asiakkaiden paluu joukkoliikenteeseen ja talouden tervehdyttäminen. Strategiset tavoitteet vuodelle 2025 ovat:

- Kohti päästötöntä joukkoliikennettä
- Joukkoliikenteen käyttö ennätyslukemissa
- Kustannustehokas joukkoliikenne
- Tasapainoinen talous

HSL:n tavoitteena on, että vuonna 2025 joukkoliikenteen Co2-päästöt ovat 90 prosenttia pienemmät kuin vuonna 2010, nousujen määrä on 400 miljoonaa ja lipputulot 400 miljoonaa euroa. Lisäksi HSL:n matkustajakilometrikustannuksen tavoitearvo vuodelle 2025 on 0,25 euroa/km.

HSL:n selvityksen perusteella parhaiten näihin strategiaan ympäristö- ja taloustavoitteisiin vastaa tasahinnoittelu: se lisää eniten joukkoliikennematkoja HSL-alueella ja vähentää eniten autokilometrejä ja päästöjä. Lisäksi tasahinnoittelun mukanaan tuoma kysynnän kasvu vähentää eniten paineita tuleviin hinnankorotuksiin.

Nykyisen vyöhykemallin tausta

HSL päätti nykyisiin vyöhykkeisiin siirtymisestä 2012-2013 (liite 1). Vyöhykkeisiin siirryttiin aikaisemmista kuntarajoihin perustuvista lipuista ja seutulipuista, jotka olivat seudulla käytössä vuodesta 1986. Silloinen seutuhinnoittelu koettiin epätasa-arvoisena, kun idässä pystyi matkustamaan Helsingin sisäisellä lipulla aina Sipoon rajalle saakka, lännessä seutulippuraja tuli vastaan aiemmin. Asukkaat kokivat myös hintaportaat liian suuriksi kuntarajan ylittävillä matkoilla. Lippujärjestelmä oli vaikeasti hahmotettava ja laajennettavuus uusiin HSL-kuntiin vaikeaa.

Nykyiset vyöhykkeet otettiin käyttöön huhtikuussa 2019 osana nykyisen matkakorttijärjestelmän uudistumista. Malliksi valikoitui ns. kahden kaaren malli, jossa B-vyöhyke ostetaan aina yhdessä A:n tai C:n kanssa. Vyöhykeuudistuksessa joukkoliikenteen hinnat laskivat merkittävästi erityisesti juuri B-vyöhykkeellä asuvilla (n. 650 000 asukasta).

HSL teki keväällä 2020 selvityksen vyöhykkeiden vaikutuksista joukkoliikenteeseen (liite 2). Tulosten perusteella joukkoliikenteen käyttö kasvoi vyöhykeuudistuksen myötä väestönkasvua nopeammin. Vyöhykeuudistuksen käyttöönoton jälkeen nähtiin uusia ennätyksiä sekä HSL:n lipunmyynnissä ja nousuissa. Erityisesti Espoon ja Vantaan B-vyöhykkeellä joukkoliikenteen lipunmyynti ja käyttö kasvoivat merkittävästi. Myös A-vyöhykkeen juna- ja metroasemilla joukkoliikenteen käyttö kasvoi.

Uusi lippujärjestelmä ja hinnoittelun uudistaminen

HSL on valmistellut uuden joukkoliikenteen lippujen myynti- ja maksujärjestelmän käyttöönottoa vuodesta 2020. Uusi palvelu korvaa nykyisen korttipohjaisen järjestelmän ja siirtää kaikki asiakkuudet ja tuotteet digitaaliseen taustaan ja tuo lähimaksumahdollisuuden kaikkiin liikennevälineisiin vuosien 2023-2024 aikana. Jatkossakin asiakkaat voivat ostaa lippuja kaikissa kulkuvälineissä, sovelluksella, verkkokaupassa ja myös fyysisissä palvelupisteissä. Kaikki asiakaspalveluun liittyvät toimet hoituvat jatkossa sekä verkossa, että palvelupisteessä. Asiakkaiden ei tarvitse erikseen asioida asiakaspalvelupisteissä elleivät he tarvitse erityistä tukea.

Osana lippujärjestelmän uudistamista on tarkasteltu vyöhykemallien edelleen kehittämistä vastaamaan paremmin HSL:n asiakkaiden ja omistajakuntien kestävästä liikkumisesta, päästöttömyyden ja taloudellisen vakauden tavoitteita. Koronan mukanaan tuoma pysyvä muutos työmatkoihin ja etätöiden yleistyminen ovat haastaneet HSL:n nykyisen lipputuotevalikoiman ja hinnoittelun. Näihin haasteisiin on pyritty löytämään vastauksia uusilla hinnoittelumalleilla.

Syksyllä 2021 HSL käynnisti laajan hinnoittelumalliselvityksen, jossa tutkittiin nykyisiin vyöhykerajoihin perustuvien vaihtoehtoisten hinnoittelumallien vaikutuksia liikkumiseen ja lipputuloihin Helsingin seudun liikenne-ennustemalli HELMETillä. Selvityksessä osallistettiin laajasti sidosryhmiä ja asiakkaita niin laadullisin, kuin määrällisin menetelmin. Eri vaiheissa tutkimuksiin ja haastatteluihin on osallistunut kymmeniä tuhansia asiakkaita.

Selvityksissä on ollut mukana kaikkiaan 7 erilaista vyöhykemallia lippujen hinnoitteluun:

1. Nykyinen vyöhykemalli ABCD uusilla hintasuhteilla, joissa pitkien matkojen hinta laskisi suhteessa lyhyisiin matkoihin. Myynnissä ei olisi enää erillistä D-vyöhykkeen lippua, vaan koko alueella pitäisi aina ostaa vähintään kahden vyöhykkeen lippu, eli D-vyöhykkeellä CD-lippu.
2. Kolmen vyöhykkeen ABC-malli, jossa olisi yhdistetty nykyiset C- ja D-vyöhykkeet.
3. Kolmen vyöhykkeen ABC-malli, jossa olisi yhdistetty nykyiset A- ja B-vyöhykkeet ja jossa voisi ostaa yksittäisen A-, B- tai C-vyöhykkeen lipun.
4. Tasahinnoittelu eli vyöhykkeetön malli, jossa yhdellä ja samalla lipulla saisi matkustaa koko HSL-alueella.
5. Kilometripohjainen hinnoittelu, jossa lipun hinta määräytyisi lähtöpisteen ja määrän mukaan perusteella.
6. Oma vyöhyke, jossa lippu ostettaisiin asiakkaan itse määrittelemälle matkustusalueelle.
7. Kahden vyöhykkeen AB-malli, jossa Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen olisivat A-vyöhykkeellä ja muut HSL-kunnat B-vyöhykkeellä.

Kilometripohjainen ja vapaavalintaiseen omaan vyöhykkeeseen perustuva hinnoittelumalli (mallit 5 ja 6) karsiutuivat jo alkuvaiheessa jatkotarkasteluista, koska omavyöhykemalli osoittautui asiakkaille vaikeaselkoiseksi ja matkan lähtö- ja poistumispaikoihin perustuva hinnoittelu ei ole HSL-alueella teknisesti mahdollinen.

Kuntien lausunnot

HSL pyysi TTS-prosessin myötä kunnilta lausuntoja esitettyihin hinnoitteluvaihtoehtoihin kesällä 2022. Lausuntokierroksen jälkeen HSL toteutti uuden selvityksen, jossa mukana olivat aiemmassa tarkastelussa hyvin menestyneet tasahinnoittelu ja nykymalli uusien hinnoin, ilman erillistä D-vyöhykettä. Selvityksessä oli mukana myös uutena AB-malli, jossa A-vyöhykkeen muodostavat Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen ja jossa B-vyöhykkeellä sijaitsevat Kirkkonummi, Siuntio, Tuusula, Kerava ja Sipoo. Lisäksi arvioitiin uudelleen työmatkavähennyksen

vaikutukset vuodelle 2024, koska pitkien joukkoliikennematkojen hintojen lasku kasvattaa kehyskuntien verotuloja (liite 4).

Tasahinnoittelun edut

Vaikutusanalyysien keskeinen johtopäätös on, että joukkoliikenteen käyttöä koko HSL-alueella voidaan edistää parhaiten kohtuullistamalla kalliiden ja pitkien joukkoliikennematkojen hintoja. Tällä voidaan myös varmistaa asetetut lipputulotavoitteet.

Tasahinnoittelu oli ensimmäisen vaiheen tarkastelluista malleista (mallit 1–4) ainoa, joka toteutti asetetut strategiset tavoitteet ja oli samalla asiakkaille mielekäs. Toisen vaiheen tarkasteluissa tulokset olivat hyvin samansuuntaisia (mallit 1, 4 ja 7). Tasahinnoittelu lisää tarkastelluista malleista eniten joukkoliikenteen käyttöä niin matkamäärien kuin kilometrisuoritteiden osalta. Malli vähentää eniten autoilua kaikilla vyöhykkeillä A:sta D:hen, mistä syystä myös hiilidioksidipäästöjen vähennys olisi suurin. Suuri osa asiakkaista kokee tasahinnoittelun selkeäksi, helppokäyttöiseksi ja oikeudenmukaiseksi malliksi, jossa rajaton matkustusoikeus tarjoaa nykyistä paremman palvelun.

AB-malli ei tuonut samanlaista yksinkertaisuutta tai selkeyttä mikä houkuttelisi käyttämään joukkoliikennettä enemmän. Sen sijaan korkea hintaporras A:n ja B:n välillä koettiin heikentävän joukkoliikenteen käyttöä. Liikennemallinnus myös kertoo mallin vähentävän joukkoliikennematkoja HSL-alueella, eikä se näin ollen tue HSL:n strategiaa. D-vyöhykkeen poisto nykymallista ei tuonut sellaista arvoa asiakkaille, joka perustelisi muutoksen toteuttamista.

Tasahinnoittelussa asiakkaita viehättää sen yksinkertaisuus ja helppous. Lisäksi asiakkaat pitävät mallia tasa-arvoisena, reiluna ja saavutettavana, koska se mahdollistaisi joustavan ja vapaan liikkumisen. Haastatteluissa monet kertoivat spontaanisti harkitsevansa kausilippuun siirtymistä, jos tasahinnoittelu tulisi käyttöön. Tämä lisäisi joukkoliikenteen suosiota vapaa-ajan matkoilla.

Tasahinnoittelu sai tutkituista vyöhykemalleista selvästi positiivisimman vastaanoton ja 62 % vastaajista piti sitä nykyistä mallia parempana. Asiakkaat kertoivat myös, että tasatariffi todennäköisimmin lisäisi joukkoliikennematkojen määrää ja saisi liikkumaan alueilla, joissa nyt ei tule käytyä sekä vähentäisi autoilua malleista eniten. Tasahinnoittelu ratkaisi myös vyöhykerajojen muistamisen ja niiden luoman hintaportaan ongelman.

Myös yritykset suosivat työntekijöille tarjottavassa työmatkaedussa tasahinnoittelua, koska se on niille selkein, tasapuolisin ja hallinnollisesti helpoin malli. Se varmistaisi malleista parhaiten työvoiman liikkuvuuden ja yritysten sijoittumismahdollisuudet koko seudulla.

HSL tuo lähimaksun joukkoliikenteeseen osana lippujärjestelmän uudistamista eli mahdollisuuden maksaa matka liikennevälineessä suoraan pankkikortilla. Lähimaksu on toiminnassa Suomessa jo mm. Turussa ja Tampereella. Tasahinnoittelu mahdollistaa lähimaksamiseen helpon matkustuskokemuksen, jossa asiakkaan ei tarvitse valita erilaisia tuotteita: riittää, että hän vilauttaa maksukorttia tai HSL-korttia lukijalle. Helppo liikennevälineeseen astuminen sujuvoittaa ja nopeuttaa liikennöintiä ja tuo myös liikennöintisäästöjä.

Tasahinnoittelu lisäisi muualta Helsingin seudulta Helsingin keskusta tehtävien joukkoliikennematkojen määrää ja edistäisi siten malleista eniten keskusta-asiointin, palveluiden ja elinkeinoelämän palautumista metropolialueen ytimessä.

Mallin yksinkertaisuus palvelisi sen jatkokehitystä, koska yksinkertaisen pohjan päälle on helpompi rakentaa uusia ominaisuuksia. Esimerkiksi kysyntää ohjaava ja joukkoliikenteen järjestämistä tehostava dynaaminen hinnoittelu voitaisiin tuoda osaksi palvelua ilman, että siitä muodostuu asiakkaalle monimutkainen ja hankalasti hahmotettava kokonaisuus.

Päätösehdotus ja perustelut

Esitetään, että HSL siirtyy tasahinnoitteluun vuoden 2024 aikana. Nykyisen vyöhykemallin muokkauksella, esim. vyöhykkeitä yhdistelemällä, ei saavuteta sellaisia etuja, että siirtyminen muuhun, kuin tasahinnoitteluun, olisi järkevää.

Tasahinnoittelu tukee parhaiten HSL:n sekä kuntien omien strategioiden tavoitteita, koska malli:

- Lisää joukkoliikennematkoja ja -suoritteita eniten sekä matkamäärien että kilometrisuoritteiden osalta (+829 000 joukkoliikennematkaa vuodessa).
- Vähentää eniten autoilua kaikilla vyöhykkeillä A:sta D:hen ja tukee siirtymää kestäviin kulkumuotoihin ja sen myötä kuntien päästövähennystavoitteiden saavuttamista (vähentää autokilometrejä 27 miljoonaa). Siirtää erityisesti pidempiä automatkoja joukkoliikenteeseen.
- Lisää kausilipputuotteiden käyttöä. Tällä on joukkoliikenteen käyttöä myös vapaa-ajan matkoilla edistävä vaikutus.
- Mahdollistaa uudenlaiset matkat joukkoliikenteellä.
- On kaikille helppo käyttää. Helppous parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Mallissa ei ole matkustamista heikentäviä hintaportaita.
- On yksinkertainen, minkä päälle on helpompi rakentaa uusia ominaisuuksia.
- Varmistaa parhaiten Helsingin keskustan matkustajamäärien kasvun ja sitä kautta keskustan elinvoimaisuuden.
- Tukee yritysten työmatkaetuna tarjottavien joukkoliikennelippujen myynnin kasvua

Hallintosäännön 9 §:n kohdan 6 mukaan hallituksen tehtävänä on päättää lippujärjestelmän periaatteista.

Ehdotus	Hallitus päättää, että HSL-alueella otetaan käyttöön tasahinnoittelu hinnoittelumallina. Hinnoittelumalli otetaan käyttöön lipputilihankkeen myötä aikaisintaan vuoden 2024 alussa. Tällä päätöksellä ei päätetä vuoden 2024 hinnoista, vaan ne tuodaan myöhemmin hallituksen päätettäväksi.
Käsittely	Käsittelyn aikana puheenjohtaja Matias Pajula teki muutosehdotuksen esittelijän ehdotuksen hylkäämisestä ja että tasahinnoittelua ei oteta käyttöön. Varapuheenjohtaja Sauri kannatti puheenjohtajan ehdotusta. Koska oli tehty esittelijän ehdotuksesta poikkeava kannatettu ehdotus, suoritettiin äänestys. Äänestystavaksi päätettiin nimenhuutoäänestys. Ne, jotka kannattivat esittelijän ehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat Pajulan tekemää muutosehdotusta äänestivät EI. Suoritettuna äänestyksessä annettiin 6 JAA-ääntä (Brax, Halava, Kauppinen, Liukkonen, Rajala ja Rydman) ja 8 EI ääntä (Kauppila, Korpinen, Laiho, Laisaari, Månsson, Rokkanen, Sauri ja Pajula). Puheenjohtaja totesi kannatetun vastaehdotuksen voittaneen äänestyksen ja tulleen hallituksen päätökseksi. Äänestyksen jälkeen eriävän mielipiteen esittivät jäsenet Brax, Halava, Kauppinen, Liukkonen, Rajala ja Rydman.
Päätös	Hallitus päätti hylätä päätösehdotuksen ja että tasahinnoittelua ei oteta käyttöön.

Liitteet

Liite 1: Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän 2014 kaarimallin vyöhykerajat ja lippujen hinnoitteluperiaatteet

Liite 2: Vuonna 2019 käyttöön otetun vyöhykeuudistuksen vaikutukset:

Vyöhykeuudistuksen vaikutukset ihmisten liikkumiseen

Liite 3: Hinnoittelumallien vaikutukset 14.6.2022 (lausuntokierros)

Liite 4: Uudet 2023 keväällä tutkitut hinnoittelumallit verrattuna nykymalliin vuoden 2024 hintatasossa

Liite 5: Täydennetty hinnoittelumallit-esitys, jossa on kuvattu hinnoittelumallityön taustat ja työn kokonaisuus

Eriävä mielipide