



09.09.2013

Ryj/2

§ 951

Lausunto lippujen hinnoitteluperiaatteista ja hintasuhteista uudessa vyöhykemallissa

Pöydälle 09.09.2013

HEL 2013-004680 T 02 05 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Otteet

Ote
HSL

Otteen liitteet
Muutoksenhakukielto, valmistelu

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättänee antaa Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymälle lippujen hinnoitteluperiaatteita ja hintasuhteita uudessa taksa- ja lippujärjestelmän vyöhykemallissa koskevasta asiasta seuraavan lausunnon:

Uuden taksajärjestelmän peruseriaatteeksi on valittu kaarimalli, jossa vyöhykkeiden rajat perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta. Uudessa järjestelmässä lyhyet kuntarajan ylittävät matkat muuttuvat halvemmiksi. Tämän seurauksena lipputulot vähenevät, mikä pääkaupunkiseudun kuntien joukkoliikennepoliittisissa tavoitteissa tai taloudellisissa resursseissa olevista eroista johtuen voi aiheuttaa joukkoliikenteen rahoitukseen ongelmia.

Lipputulojen vähenemistä on pyritty kompensoimaan nostamalla hinnoittelun perustasoa ja erityisesti kertalipun hintaa. Nykyisin Helsingin sisäisellä kausilipulla matkustavien lipun hinta nousisi noin 9 %:lla. Helsingissä huomattava valtaosa matkoista on nykyisiä kaupungin sisäisiä matkoja ja jatkossa vyöhykkeiden AB sisäisiä matkoja. Joukkoliikenteen hintajoustopuolella -0,3 sisäisellä lipulla matkustavien lipun hinnan korotus esitetyllä 9 %:lla vähentäisi kyseisiä joukkoliikenteen matkoja 2,7 %:lla. Kuntarajat ylittävien matkojen määrä kasvaa vastaavasti arvioituna huomattavasti vähemmän.



HSL:n esitys uudessa vyöhykemallissa sovellettavista lippujen hinnoitteluperiaatteista ja lippujen hintasuhteista (esitykseen sisältyvät alennuslippuja koskevat muutokset huomioiden) turvaa esityksen mukaan Helsingin osalta vähintään nykyisentasoisen lipputulokertymän. HSL:n arvion mukaan esityksen mukainen hinnoittelu jopa vähentäisi Helsingin kaupungin rahoitustarvetta. Arvioon liittyy kuitenkin huomattavaa epävarmuutta erityisesti matkustajamäärien kehityksen osalta. Matkustajamäärien kehittymisen arviointia vaikeuttaa osaltaan Kehäradan ja Länsimetron käyttöönotto samoihin aikoihin vyöhykemalliin siirtymisen kanssa.

Helsingin kaupunki on aikaisemmissa taksa- ja lippujärjestelmää, vyöhykemallia ja lippujen hinnoittelua koskevissa lausunnoissaan pitänyt välttämättömänä, että lippujärjestelmän uudistamisen yhteydessä toteutettavilla ja tulevien vuosien tariffiratkaisuilla turvataan riittävä lipputulokertymä. Lippujärjestelmäuudistus ei saa perustua kaupungin rahoitusosuuden kasvattamiseen nykyisestä. Lippujen hinnoittelumuutoksilla ei myöskään saisi heikentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta Helsingin sisäisessä liikenteessä.

Yksittäisen kunnan mahdollisuudet vaikuttaa alueensa joukkoliikenteen lippujen hintoihin vähenevät tulevaisuudessa. Taksa- ja lippujärjestelmää edelleen valmisteltaessa on selvitettävä, miten kunnat ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä voisivat yhdessä määrittellä keskipitkän aikavälin tavoitteita lippujen hinnoittelupolitiikalle ja joukkoliikenteen rahoitustarpeelle eri osapuolten tavoitteiden ja resurssien puitteissa.

Jotta yksittäisen HSL-alueen kunnan heikko taloudellinen tilanne ja mahdollisuus tukea joukkoliikennettä ei merkittävästi heikentäisi mahdollisuuksia kilpailukykyiseen lippujen hinnoitteluun koko HSL-alueella, tulee eri kahden vyöhykkeen alueet (AB ja BC) olla hinnoiteltavissa erikseen. Tämä mahdollisuus sisältyy HSL:n esitykseen. Lisäksi pitäisi varautua ratkaisuun, joka tarvittaessa mahdollistaa kausilippujen erilaisen hinnoittelun kuntalaisuuden perusteella sen mukaan, kuinka paljon kukin kunta on valmis matkustamista tukemaan.

Kertalipun hinnan korotus suhteessa muiden lippujen hintoihin on kannatettavaa. Vaikka lipputuloja menetettäisiin kertalippujen myynnin vähenemisenä, nopeuttaa ajoneuvossa tapahtuvan myynnin väheneminen liikennettä ja tekee liikennöinnistä täsmällisempää. Aiempien selvitysten perusteella joukkoliikenteen houkuttelevuuden kannalta arvo- ja kausilippujen hintoja olisi tavoiteltavaa laskea ja kertalippujen hintaa korottaa.



Lausuntopyynnössä esitettyjä kausi-, arvo- ja kertalippujen hintasuhteita voidaan pitää tarkoituksenmukaisina.

Esitys seniorilipusta on liikennepoliittisesti kannatettava. läkkäitä tulisi muun muassa liikenneturvallisuussyistä kannustaa liikkumaan oman auton sijasta joukkoliikenteellä. Lisäksi joukkoliikenteen kustannustehokkuuden näkökulmasta ruuhka-ajan matkustajamääriä olisi kannattavaa ohjata eri keinoin ruuhkien väliselle ajalle. Esityksen mukaan 70 vuotta täyttäneet voivat päiväliikenteessä klo 9-14 kulkea puoleen hintaan arvolipulla. Jos lipputyypistä saadaan myönteisiä kokemuksia, kannattaa ikärajan tarkistamista nuorempiinkin ikäluokkiin harkita taloudellisten resurssien sallimissa puitteissa.

Lastenlipun ikärajan korottaminen yhdellä vuodella on liikennepoliittisesti tarkoituksenmukaista. Jatkossa on hyvä harkita myös opiskelijalipun rinnalla/sijasta ns. nuorisolippua. On tärkeää kannustaa ajokortti-ian saavuttaneiden nuorten aikuisten liikkumiskäyttäytymistä joukkoliikennemyönteiseksi, sillä tässä elämänvaiheessa opitut liikkumistottumukset vaikuttavat merkittävästi kulkumuodonvalintoihin koko elämän aikana.

Ehdotus siitä, että kunnat suoraan ostaisivat omille erityisryhmilleen maksuttomasti myönnettävät liput, on kannatettava. HSL:n tulisi jatkossakin harkita liikennepoliittisin perustein annettavat alennukset, mutta sosiaalisin perustein myönnettävien alennusten ja ilmaislippujen on syytä olla kunkin kunnan itse ratkaistavissa.

Taksa- ja lippujärjestelmän kehittäminen esitetyllä tavalla tekee joukkoliikenteen käytön koko seudulla matkustajille edullisemmaksi. Tämän johdosta asukkaiden verotuksessaan tekemät työmatkakustannusten vähennykset pienenevät, millä on vaikutusta kuntien verotulojen lisäksi valtion verotukseen. Valtion verotulot siis kasvavat, koska kunnat tukevat joukkoliikennettä alhaisemmilla lippujen hinnoilla. Arvion mukaan valtion verotulot kasvavat esitetyllä hinnoittelumuutoksella vuosittain 5-10 miljoonaa euroa. HSL:n tulee edellyttää valtiolta, että tämä kuntien rahoittama valtion saama lisätulo palautetaan kunnille lisäämällä vastaava summa Helsingin seudulle kohdistettavaan suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukeen.

Esittelijä

Lausuntopyyntö

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä pyytää lausuntoa lippujen hinnoitteluperiaatteista ja hintasuhteista uudessa taksa- ja lippujärjestelmän vyöhykemallissa 30.9.2013 mennessä.



Lausuntopyyntö sekä sen liitteet (Ote HSL:n hallituksen pöytäkirjasta 26.3.2013 § 42, Uuden taksa- ja lippujärjestelmän suunnitteluvaiheet, Kaarimallin yleiskuvat, Kaarimallin vyöhykerajat nykyisellä HSL-alueella) ovat liitteenä 1. Infopaketti lausunnonantajille (Lippujen hinnoitteluperiaatteet ja hintasuhteet uudessa vyöhykemallissa) on liitteenä 2. HSL:n raportti; Joukkoliikenteen hinnoittelun vaihtoehtoja Helsingin seudulla -selvitys on liitteenä 3.

Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymä (HSL) uudistaa matkalippujärjestelmän ja toteuttaa ajantasaisen matkustajainformaatiojärjestelmän koko seudulle vuoden 2015 loppuun mennessä. Samassa yhteydessä valmistellaan seudun tariffijärjestelmän uudistamista kuntarajoista riippumattomaksi vyöhykejärjestelmäksi (ns.kaarimalli). Tavoitteena on, että uusi järjestelmä on kasvavan Helsingin seudun tarpeisiin soveltuva, hyvin toimiva sekä asiakkaan kannalta oikeudenmukainen ja selkeä järjestelmä, jota voidaan sen elinkaaren aikana helposti laajentaa vaiheittain.

Taksa- ja lippujärjestelmä muodostuu matkalippujen kelpoisuusvyöhykkeistä, lippulajeista, lippujen kelpoisuusehdoista, asiakasryhmistä sekä lippujen osto-oikeutta ja lippujen hinnoittelua koskevista yleisistä periaatteista. HSL:n hallitus päätti 12.6.2012 uuden järjestelmän vyöhykekaarien rajoista, kahden kaaren minimiostosperiaatteesta ABC-alueella, lisävyöhykelipun käyttöönotosta ja raitiovaunulipun säilyttämisestä. Uusi vyöhykemalli on mahdollista ottaa käyttöön aikaisintaan vuonna 2016.

HSL on laatinut selvityksiä lippujen hinnoittelun ja asiakasryhmien osalta. Tarkasteluja on tehty erilaisten vyöhykekaarten ja lippulajien välisten hintasuhteiden sekä asiakasryhmien ja alennuskäytäntöjen osalta.

HSL:n hallitus esittää jäsenkunnille, että lippujen hinnoitteluperiaatteet uudessa vyöhykemallissa ovat pääpiirteissään seuraavat:

- Vyöhykekaarten väliset hintasuhteet: Aikuisten kausilipun hintataso 30 päivän kohdalla (5 euron tarkkuudella) on AB-kaarella 50 euroa, BC-kaarella 60 euroa, ABC-kaarella 90 euroa, D-kaarella 50 euroa ja ABCD-kaarella 140 euroa.

- Lippulajien väliset hintasuhteet: Hinnoittelun lähtökohtana on aikuisten kausilippu/30 päivää. Arvolipun hinta saadaan kausilipun hinnasta jakamalla luvulla 25 - 26. Kertalipun hinta saadaan kertomalla arvolipun hinta luvulla 1,9 - 2,2.

- Lapset ja nuoret: Lastenlipun yläikärajaa korotetaan yhdellä vuodella, jolloin lipun voivat ostaa 7 - 17-vuotiaat. Opiskelijalippu myönnetään 18



- 29-vuotiaille vakinaisesti HSL-alueella asuville sekä ulkomaalaisille vaihto-opiskelijoille, jotka täyttävät muut opiskelijalipun myöntämisperusteet. Lasten ja opiskelijalippujen hinnat ovat 50 % aikuisten lipun hinnasta (kuten nykyisin).

- Ikäihmiset: Perustetaan seniorilippu 70 vuotta täyttäneille vakinaisesti HSL-alueella asuville. Lippu on päiväliikenteessä klo 9 - 14 alkavilla matkoilla kelpaava arvolippu. Lipun alennus on 50 % aikuisten arvolipun hinnasta.

Lisäksi HSL:n hallitus pyytää kannanottoa siitä, voidaanko muiden alennus- ja vapaalippuihin sekä ilman lippua matkustamaan oikeutettujen ryhmien joukkoliikennematkojen tukeminen alennus- tai vapaalipuin siirtää kuntien ostopalveluiksi.

Ehdotuksessa metron ja raitiovaunun sisältävän AB-vyöhykkeen 30 päivän kausilipun hinta on 50 euroa, mikä on hieman kalliimpi kuin nykyinen Helsingin sisäinen kausilippu, mutta halvempi kuin nykyinen seutulippu. Raitiovaunulipun hintaa ei ole erikseen mainittu. Lippujen hinnat päätetään uuden vyöhykemallin käyttöönottoa edeltävän vuoden syksynä.

Esityksen mukainen kertalippujen hinnankorotus pienentäisi lippujen hintoihin kohdennettavaa rahoitustarvetta Helsingin osalta 3,5 milj. euroa/vuosi. Lastenlipun ikärajan nostaminen vuodella merkitsisi noin 0,4 milj. euron lipputulomenetystä ja seniorilipun käyttöönotto 1,44 milj. euroa.

Tuleva taksa- ja lippujärjestelmä muuttaa todennäköisesti työmatkakuluista saatavien verovähennysten määrää. Vaikutukset kohdistuvat pääasiassa valtiolle, noin 5 - 10 milj. euroa. Helsingin kunnallisverotulojen kasvuksi on arvioitu 3 - 5 milj. euroa vuodessa.

Saadut lausunnot

Kaupunkisuunnittelulautakunta kiinnittää lausunnossaan huomiota lipun hintojen vaikutukseen matkustamiseen ja toivoo tarkempia tietoja vyöhykekaarten välisten hintojen vaikutuksista matkustamiseen. Lautakunta pitää HSL:n esityksiä pääosin kannatettavina.

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunnan lausunnossa käsitellään esitystä metro- ja raitioliikenteen kannalta. Johtokunnan mielestä nykyisten metron ja raitiovaunujen käyttäjien lippujen hinnat eivät saisi nousta kohtuuttomasti. Raitiovaunulipun hinnan tulee olla samassa suhteessa arvolippuun kuin nykyisin.

Talous- ja suunnittelukeskus pitää HSL:n esitystä kokonaisuutena hyväksyttävänä. Talous- ja suunnittelukeskus korostaa riittävän



lipputulokertymän varmistamista sekä sitä, että uudistus ei saa perustua kaupungin rahoitusosuuden kasvattamiseen nykyisestä. Sekä talous- ja suunnittelukeskuksen että kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunnossa on tuotu esiin, että vyöhykemalliin siirtymisestä aiheutuva verotulojen lisäys pitäisi kohdentaa valtion HSL:lle maksaman suurten kaupunkien joukkoliikennetuen lisäämiseen.

Esittelijän kannanotot

Esittelijä pitää kokonaisuutena ottaen HSL:n esityksiä kannatettavina. Esityksen mukaisena uuden kaarimallin vaikutukset rahoituksen kannalta olisivat Helsingille jossain määrin myönteiset. Alennus- ja vapaalippuja koskevat ehdotukset ovat perusteltuja.

Kaupunginhallitus on edellyttänyt jo taksa- ja lippujärjestelmän alustavasta kuvauksesta antamassaan lausunnossa sekä myöhemmissä lausunnoissaan, että taksa- ja lippujärjestelmän uudistuksessa on varmistettava riittävä lipputulokertymä. Aikaisemmissa lausunnoissa on myös korostettu, että taksa- ja lippujärjestelmä tulee suunnitella ja toteuttaa niin, ettei helsinkiläisten joukkoliikenteen käyttö kallistu. Em. hinnoittelua koskevat kannanotot ovat edelleen perusteltuja asian jatkovalmistelussa.

Esittelijä toteaa vielä, että pääkaupunkiseudun ylioppilas- ja opiskelijakunnat ovat lähettäneet oman kannanottonsa opiskelijalippujen hinnoittelusta tiedoksi. Kannanotto on liitteenä 4.

Opiskelijalipun osalta HSL ei esitä muutoksia opiskelijalipun muihin myöntämisperusteisiin kuin mitä esityksessä on mainittu.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 HSL:n lausuntopyyntö
- 2 Lausuntopyynnön liite 2; Infopaketti
- 3 HSL:n raportti; Joukkoliikenteen hinnoittelun vaihtoehtoja Helsingin seudulla-selvitys
- 4 Ylioppilas- ja opiskelijakuntien kannanotto joukkoliikenteen kehittämisestä

Otteet

Ote
HSL

Otteen liitteet
Muutoksenhakukielto, valmistelu



09.09.2013

Ryj/2

Tiedoksi; Muutoksenhaku: Muutoksenhakukielto, valmistelu

Ksv
HKL

Päätöshistoria

Talous- ja suunnittelukeskus 20.8.2013

HEL 2013-004680 T 02 05 00

HSL on uudistamassa seudun matkalippujärjestelmän vuoden 2015 loppuun mennessä. Samassa yhteydessä on tarkoitus toteuttaa seudun tariffijärjestelmän uudistaminen kuntarajoista riippumattomaksi vyöhykejärjestelmäksi. Uusi vyöhykemalli on HSL:n mukaan mahdollista ottaa käyttöön aikaisintaan vuonna 2016.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että Helsingin kaupunki on aikaisemmissa taksa- ja lippujärjestelmää, vyöhykemallia ja lippujen hinnoittelua koskevissa lausunnoissaan pitänyt välttämättömänä, että lippujärjestelmän uudistamisen yhteydessä toteutettavilla ja tulevien vuosien tariffiratkaisuilla turvataan riittävä lipputulokertymä. Lippujärjestelmä uudistus ei saa perustua kaupungin rahoitusosuuden kasvattamiseen nykyisestä. Kaupunkien rahoitustarpeeseen voidaan vaikuttaa lippujen hintatasolla sekä muilla tariffipoliittisilla keinoilla, kuten kausi-, arvo- ja kertalippujen keskinäisillä hintasuhteilla sekä alennusryhmäkäytännöillä.

HSL:n esitys uudessa vyöhykemallissa sovellettavista lippujen hinnoitteluperiaatteista ja lippujen hintasuhteista (esitykseen sisältyvät alennuslippuja koskevat muutokset huomioiden) turvaa esityksen mukaan Helsingin osalta vähintään nykyisentasoisen lipputulokertymän. HSL:n arvion mukaan esityksen mukainen hinnoittelu jopa vähentäisi Helsingin kaupungin rahoitustarvetta vuositasolla noin 3 milj. euroa (ilman HSL:n esityksessä mainittuja mahdollisia verohyötyjä). Arvioon liittyy kuitenkin huomattavaa epävarmuutta erityisesti matkustajamäärien kehityksen osalta. Matkustajamäärien kehittymisen arviointia vaikeuttaa osaltaan Kehäradan ja Länsimetron käyttöönoton ajoittuminen vyöhykemalliin siirtymisen kanssa samoihin aikoihin.

Vyöhykemallissa nykyisen seutulipun käyttäjien matkustaminen halpenee, mikä tarkoittaa väistämättä korotusta Helsingin sisäisten lippujen hintoihin riittävän lipputulokertymän turvaamiseksi. HSL:n esityksessä korotus Helsingin sisäisiin kausilippuihin on noin 9 %. HSL:n esityksestä ei ilmene riittävän luotettavia arviota sisäisten lippujen hintojen korotuksen vaikutuksesta Helsingin sisäisen liikenteen



matkustajamääriin. Lippujen hinnoittelumuutoksilla ei saisi heikentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta Helsingin sisäisessä liikenteessä.

HSL:n esityksessä todettu, lippujen hinnoittelumuutoksista aiheutuva verohyötyjen toteutuminen riippuu matkakulujen verokohtelusta tulevana vuosina eli verohyötyjen toteutumiseen liittyy merkittävää epävarmuutta. Vyöhykemalliin siirtymisestä mahdollisesti syntyvät verohyödyt perustuvat kuntien rahoituksen kasvuun ja hyödystä merkittävä osa kohdistuu valtiolle (HSL:n arvio 5 – 10 milj. euroa), joten kaupunkien ja HSL:n tulisi pyrkiä vaikuttamaan siihen, että valtio kohdentaisi mahdollisen verotulojen lisäyksen valtion HSL:lle maksaman joukkoliikennetuen kasvattamiseen.

HSL:n esitykseen sisältyvää kertalippujen hintojen korotusta talous- ja suunnittelukeskus pitää perusteltuna. Korotuksesta Helsingille kohdistuva lipputulojen lisäys on arvion mukaan vuositasolla noin 3,5 milj. euroa.

Mikäli HSL:n esittämät lasten lipun ikärajan korottaminen yhdellä vuodella 17 vuoteen ja 70-vuotiaille tarkoitetun seniorilipun käyttöönotto nähdään perustelluiksi, on nämä tarkoituksenmukaista toteuttaa lippujärjestelmän kokonaisuudistuksen yhteydessä kunhan samalla pidetään huolta riittävästä kokonaislipputulokertymästä. Lasten lipun ikärajan nostamisesta aiheutuva vuotuinen lipputulojen menetys Helsingin osalta on HSL:n arvion mukaan noin 0,4 milj. euroa ja seniorilipun käyttöönotosta noin 1,44 milj. euroa.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että HSL:n esitys kokonaisuutena turvaa Helsingin osalta vähintään nykyisen lipputulokertymän, joten se on kaupungin rahoitusvaikutuksen näkökulmasta hyväksyttävissä. Kun vyöhykemalli on otettavissa käyttöön aikaisintaan vuonna 2016 ja lippujen hinnat päätetään vasta kaarimallin käyttöönottoa edeltävän vuoden syksyllä, tulee ennen lopullisia päätöksiä lippujen hinnoista pyrkiä varmistamaan, ettei tariffimuutoksilla heikennetä joukkoliikenteen houkuttelevuutta Helsingin sisäisessä liikenteessä.

Kuntarajoista riippumattomaan vyöhykemalliin siirtymisen myötä yksittäisen kunnan mahdollisuudet vaikuttaa alueensa joukkoliikenteen lippujen hintoihin vähenevät, mistä syystä kuntien ja HSL:n tulee yhdessä kyetä määrittelemään pidemmän aikavälin tavoitteet lippujen hinnoittelulle, alennusryhmäkäytännöille ja kuntien rahoitukselle. Talous- ja suunnittelukeskus pitää perusteltuna HSL:n esitykseen sisältyvää alennuslippujen myöntämistä koskeva periaatetta, että HSL myöntäisi jatkossa alennus- ja vapaalippuja vain liikennepoliittisin perustein ja sosiaalisin perustein myönnettävät alennukset ja vapaaliput siirrettäisiin kuntien ostopalveluihin. Näin harkinta sosiaalisin



perustein myönnetystä tuista siirtyisi kuntien ao. sektorille, jossa sen kuuluisikin olla.

Lisätiedot

Matti Malinen, konserniyksikön päällikkö, puhelin: 310 36277
matti.malinen(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 11.06.2013 § 210

HEL 2013-004680 T 02 05 00

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon.

Lausunto

Uuden taksajärjestelmän peruseriaatteen on valittu kaarimalli, jossa vyöhykkeiden rajat perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta. Uudessa järjestelmässä lyhyet kantarajan ylittävät matkat muuttuvat halvemmiksi. Tämän seurauksena lipputulot vähenevät, mikä pääkaupunkiseudun kuntien joukkoliikennepoliittisissa tavoitteissa tai taloudellisissa resursseissa olevista eroista johtuen voi aiheuttaa joukkoliikenteen rahoitukseen ongelmia.

Lipputulojen vähenemistä on pyritty kompensoimaan nostamalla hinnoittelun perustasoa ja erityisesti kertalipun hintaa. Nykyisin Helsingin sisäisellä kausilipulla matkustavien lipun hinta nousisi noin 9 %:lla. Päätöksenteon tueksi toimitetussa aineistossa ei ole riittävällä tavalla esitetty lipun hintojen noston vaikutusta joukkoliikenteen matkustamiseen. Vaikutukset tulisi esittää matkamäärinä (ja suoritteina) sekä eritellä vaikutus eri kunnissa ja kokonaisuutena. Helsingissä huomattava valtaosa matkoista on nykyisiä kaupungin sisäisiä matkoja ja jatkossa vyöhykkeiden AB sisäisiä matkoja. Joukkoliikenteen hintajoukon on yleisesti todettu olevan -0,3. Tämä tarkoittaisi, että nykyisin Helsingin sisäisellä lipulla matkustavien lipun hinnan korotus HSL:n selvityksissä esitetyllä 9 %:lla vähentäisi Helsingin näitä joukkoliikenteen matkoja 2,7 %:lla. Kantarajat ylittävien matkojen määrän kasvu jää vastaavasti arvioituna tätä huomattavasti pienemmäksi. Kokonaisuutena tällainen joukkoliikenteen käytön muutos olisi vahvasti mm. Helsingin tuoreen strategiaohjelmassa 2013-2016 joukkoliikenteen osuuden kasvusta asetettujen tavoitteiden vastaista. Vyöhykekaarten välisten hintojen vaikutuksista matkustamiseen tulee saada enemmän tietoa. Päätöstä lippujen hinnoista ja kaarten välisistä hintasuhteista ei tule tehdä ennen kuin näin merkittävä keskeinen vaikutus on päätöksentekijöillä käytettävissä. Päätöksenteossa keskeinen argumentti tulee olla



vaikutus joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja matkustajamääriin. Helsingin kaupungille tulee antaa mahdollisuus täydentää lausuntoaan, kun vaikutusarvio matkustuksen määrässä tapahtuvista muutoksista on käytettävissä.

Yksittäisen kunnan mahdollisuudet vaikuttaa alueensa joukkoliikenteen lippujen hintoihin vähenevät tulevaisuudessa. Taksa- ja lippujärjestelmää edelleen valmisteltaessa on selvitettävä, miten kunnat ja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä voisivat yhdessä määritellä keskipitkän aikavälin tavoitteita lippujen hinnoittelupolitiikalle ja joukkoliikenteen rahoitustarpeelle eri osapuolten tavoitteiden ja resurssien puitteissa. Jotta yksittäisen HSL-alueen kunnan heikko taloudellinen tilanne ja mahdollisuus tukea joukkoliikennettä ei merkittävästi heikentäisi mahdollisuuksia kilpailukykyiseen lippujen hinnoitteluun koko HSL-alueella, tulee eri kahden vyöhykkeen alueet (AB ja BC) olla hinnoiteltavissa erikseen. Tämä mahdollisuus sisältyy HSL:n esitykseen. Lisäksi tulisi varautua ratkaisuun, joka tarvittaessa mahdollistaa kausilippujen erilaisen hinnoittelun kuntalaisuuden perusteella sen mukaan, kuinka paljon kukin kunta on valmis matkustamista tukemaan.

Kertalipun hinnan korotus suhteessa muiden lippujen hintoihin on kannatettava ajatus. Vaikka lipputuloja menetettäisiin kertalippujen myynnin vähenemisenä, nopeuttaa ajoneuvossa tapahtuvan myynnin väheneminen liikennettä ja tekee liikennöinnistä täsmällisempää. Aiempien selvitysten perusteella joukkoliikenteen houkuttelevuuden kannalta arvo- ja kausilippujen hintoja olisi tavoiteltavaa laskea ja kertalippujen hintaa voisi vastaavasti korottaa. Lausuntopyynnössä esitetyt kausi-, arvo- ja kertalippujen hintasuhteita voidaan pitää tarkoituksenmukaisina.

Esitys seniorilipusta on liikennepoliittisesti kannatettava. Iäkkäitä tulisi muun muassa liikenneturvallisuussyistä kannustaa oman auton sijasta liikkumaan joukkoliikenteellä. Lisäksi joukkoliikenteen kustannustehokkuuden näkökulmasta ruuhka-ajan matkustajamääriä olisi kannattavaa ohjata eri keinoin ruuhkien väliselle ajalle. Esityksen mukaan 70 vuotta täyttäneet voivat päiväliikenteessä klo 9-14 kulkea puoleen hintaan arvolipulla. Jos lipputyypistä saadaan myönteisiä kokemuksia, kannattaa ikärajaa tarkistaa taloudellisten resurssien puitteissa nuorempiinkin ikäluokkiin, mahdollisesti jopa kaikkia ikäluokkia koskevaksi.

Lastenlipun ikärajan korottaminen yhdellä vuodella on liikennepoliittisesti tarkoituksenmukaista. Jatkossa tulisi myös harkita opiskelijalipun rinnalla/sijasta ns. nuorisolippua. On tärkeää kannustaa ajokortti-iän saavuttaneiden nuorten aikuisten liikkumiskäyttäytymistä joukkoliikennemyönteiseksi, sillä tässä elämänvaiheessa opitut



09.09.2013

Ryj/2

liikkumistottumukset vaikuttavat merkittävästi kulkumuodonvalintoihin koko elämän aikana.

Ehdotus siitä, että kunnat suoraan ostaisivat omille erityisryhmilleen maksuttomasti myönnettävät liput, on myös hyvä. Tällöin kunnat voisivat tarjota lippuja halutessaan keskenään erilaisin perustein ja harkita, mitkä ryhmät saisivat maksuttoman joukkoliikenteen. Eri kunnissa nousee melko usein esiin paineita myöntää alennuksia joukkoliikennelippuihin sosiaalisin perustein. HSL:n tulisi jatkossakin harkita liikennepoliittisin perustein annettavat alennukset, mutta sosiaalisin perustein myönnettävät alennukset ja ilmaisliput voisivat olla kunkin kunnan itse ratkaistavissa.

Taksa- ja lippujärjestelmän kehittäminen esitetyllä tavalla tekee joukkoliikenteen käytön koko seudulla matkustajille edullisemmaksi. Tämän johdosta asukkaiden verotuksessaan tekemät työmatkakustannusten vähennykset pienenevät, millä on vaikutusta kuntien verotulojen lisäksi valtion verotukseen. Valtion verotulot siis kasvavat, koska kunnat tukevat joukkoliikennettä alhaisemmillä lippujen hinnoilla. Arvion mukaan valtion verotulot kasvavat esitetyllä hinnoittelumuutoksella vuosittain 5-10 miljoonaa euroa. HSL:n tulee edellyttää valtiolta, että tämä kuntien rahoittama valtion saama lisätulo palautetaan kunnille lisäämällä vastaava summa Helsingin seudulle kohdistettavaan suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukeen.

Käsittely

11.06.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Ville Lehmoskoski: Tekninen korjaus kpl 3 "...Nykyisin Helsingin sisäisellä kausilipulla matkustavien lipun hinta nousisi noin 9 %:lla..."

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmoskoski

Lisätiedot

Markku Granholm, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 23.05.2013 § 91

HEL 2013-004680 T 02 05 00

Päätös

Liikennelaitos –liikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:



09.09.2013

Ryj/2

HSL:n päättämän uuden Lippu- ja taksajärjestelmän kaarimallin mukainen hinnoittelu tulee tehdä siten, että nykyisten metron ja raitiovaunujen käyttäjien lippujen hinnat eivät nouse kohtuuttomasti.

HKL pitää HSL:n esitystä AB-vyöhykkeen hinnoittelusta kohtuullisena ja olettaa sen lisäävän matkustushalukkuutta metrojärjestelmässä Länsimetron käyttöönoton jälkeen.

HSL ei ole ehdotuksessaan esittänyt tulevan raitiovaunulipun hintaa. HKL:n näkemyksen mukaan uuden raitiovaunulipun hinnan tulee olla samassa suhteessa arvolippuun kuin nykyisin, eli vähintään kymmeneksen arvolippua halvempi.

02.05.2013 Pöydälle

Esittelijä

toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, projektipäällikkö, puhelin: 310 35245
artturi.lahdetie(a)hel.fi