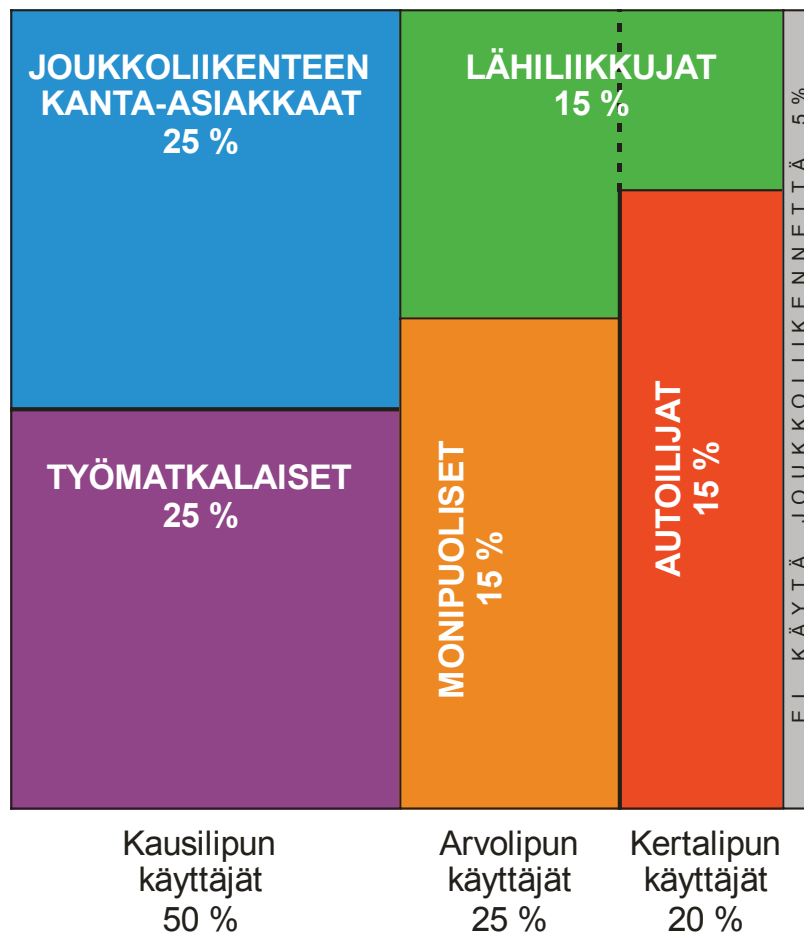


# Tariffipolitiikan vaikutukset liikkujaryhmiin Helsingissä





<b>Tekijä(t)</b> Ville Voltti ja Annamari Ruonakoski, Linea Konsultit Oy			
<b>Julkaisun nimi</b> Tariffipolitiikan vaikutukset liikkujaryhmiin Helsingissä			
<b>Tiivistelmä</b> <p>Työn tavoitteena oli kuvata joukkoliikenteen eri lipputuotteiden käyttäjien sosioekonomisia ominaisuuksia ja liikkumistottumuksia sekä arvioida hintamuutosten liikenteellisiä ja sosiaalisia vaikutuksia sekä vaikutusten kohdentumista eri väestöryhmiin. Arvioiden pohjalta esitetään suosituksia joukkoliikenteen käyttöä edistävästä ja henkilöauton käyttöä vähentävästä lipputuotteiden hinnoittelusta. Tutkimus perustuu vuonna 2005 kehitettyyn postikyselyaineistoon.</p> <p>Vaikutustarkastelua varten muodostettiin asiakasryhmittely kulkutapavalintojen ja lippulajien käytön perusteella. Tarkastellut viisi asiakasryhmää olivat kausilippua käyttävät joukkoliikenteen kanta-asiakkaat ja työmatkalaiset, arvolippua käyttävät monipuoliset, kertalippua käyttävät autoilijat sekä arvo- tai kertalippua käyttävät lähiliikkujat.</p> <p>Määrällisesti keskeisimmät asiakasryhmät ovat joukkoliikenteen kanta-asiakkaat ja työmatkalaiset. Autoilun vähentämisen näkökulmasta keskeisin asiakasryhmä on monipuoliset.</p> <p>Työn perusteella suositellaan, että arvolipun hintaa lasketaan suhteessa kerta- ja kausilippujen hintoihin. Tämä toimintalinja lisää joukkoliikenteen käyttöä nopeasti ja vähentää eniten henkilöauton käyttöä. Pitkän aikavälin vaikutusten takia kausilipun hintaa ei tulisi ainakaan nostaa. Tutkimuksessa ei ole löydetty esteitä sille, että arvolipun hinnan laskua kompensoitaisiin kertalipun hintaa korottamalla.</p>			
<b>Avainsanat</b> tariffipolitiikka, kulkutapa, joukkoliikenne			
<b>Muut tiedot</b>			
<b>Sarjanumero</b> B: 2/2008		<b>ISSN-numero</b> 1459-725X	<b>ISBN-numero</b> 978-952-5640-11-3
<b>Painopaikka ja -vuosi</b> Helsinki 2008	<b>Kieli</b> suomi	<b>Sivuja</b> 25 + 11	<b>Liitteitä</b> 4

**Publisher**  
Helsinki City Transport  
Planning Unit

## DESCRIPTION

**Date of publication**  
13.3.2008

<b>Author(s)</b> Ville Voltti and Annamari Ruonakoski, Linea Konsultit Oy			
<b>Name of publication</b> Effects of ticket pricing on public transport customer groups in Helsinki			
<b>Abstract</b> <p>The purpose of the study was to describe socio-economical characteristics and travel habits of people who use different public transport ticket types and to assess impacts of ticket pricing on different public transport user groups. Recommendations were made on ticket pricing that would lead to increase in public transport use and decrease in car use. The study is based on travel-behaviour data collected in 2005.</p> <p>Respondents were profiled to five groups according to their travel habits and public transport ticket type use. The groups were regular customers of public transport (season ticket), people who use public transport to go to work (season ticket), versatile public transport users (series ticket), car drivers (single ticket) and people who mainly travel in their immediate surroundings (series or single ticket).</p> <p>The number of regular customers of public transport and people who use public transport to go to work is remarkably high in Helsinki; approximately half on the study population belong to these groups. From the viewpoint of reducing car use, however, the focus should be on versatile public transport users.</p> <p>Based on the study it is recommended, that the price of the series ticket should be reduced in relation to season and single tickets. The price of the season ticket should not be increased, if nothing else. No disincentives were found that would prohibit increasing the price of a single ticket to compensate for the reduction in the price of the series ticket.</p>			
<b>Key words</b> ticket pricing, travel mode, public transport			
<b>Other information</b>			
<b>Series number</b> B: 2/2008		<b>ISSN number</b> 1459-725X	<b>ISBN number</b> 978-952-5640-11-3
<b>Printing place and year</b> Helsinki 2008	<b>Language</b> Finnish	<b>Pages</b> 25 + 11	<b>Appendices</b> 4

## **Esipuhe**

Selvitys joukkoliikenteen tariffipolitiikan vaikutuksista liikkujaryhmiin Helsingissä on laadittu Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL:n toimeksiannosta.

Konsulttityötä on ohjannut ohjausryhmä, johon kuuluivat Ville Lehmuskoski, Jarmo Riikonen ja Marko Vihervuori HKL:stä.

Konsulttina työssä on toiminut Linea Konsultit Oy, jossa työstä ovat vastanneet Ville Voltti ja Annamari Ruonakoski. Työ aloitettiin joulukuussa 2007 ja se valmistui helmikuussa 2008.



# Sisällysluettelo

<b>1</b>	<b>Tutkimuksen tavoitteet ja menetelmät</b>	<b>3</b>
1.1	Tutkimuksen tavoite	3
1.2	Menetelmä	3
1.3	Tutkimusaineisto	3
1.4	Liikkujaryhmittely	4
<b>2</b>	<b>Tarkasteltavat sosioekonomiset tekijät</b>	<b>6</b>
2.1	Talouden käytettävissä olevat tulot	6
2.2	Sukupuoli	7
2.3	Ikä	8
2.4	Kotitalouden koko	8
2.5	Autonkäyttömahdollisuus	9
2.6	Lipun hinnan kokeminen	9
<b>3</b>	<b>Lipputuotteiden käyttäjät</b>	<b>12</b>
3.1	Lipputuotteiden käyttäjämäärät	12
3.2	Kausilipun käyttäjät	13
3.3	Arvolipun käyttäjät	14
3.4	Kertalipun käyttäjät	15
3.5	Lipputuotteiden käyttö taustatekijöiden mukaan	16
3.6	Lipputuotteiden käyttäjien liikkumistavat	17
<b>4</b>	<b>Hintamuutosten vaikutukset</b>	<b>19</b>
4.1	Vaikutustarkastelun asiakasryhmittely	19
4.2	Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat	20
4.3	Työmatkalaiset	20
4.4	Monipuoliset	21
4.5	Autoilijat	21
4.6	Lähiliikkujat	22
<b>5</b>	<b>Yhteenveto ja suositukset</b>	<b>23</b>

## LIITTEET

Liite 1: Tutkimuslomake.

Liite 2: Havaintomäärät ja laajennuskertoimet.

Liite 3: Taustatietojen ristiintaulukointeja.

Liite 4: Taustatietoja asiakasryhmittäin.





# 1 Tutkimuksen tavoitteet ja menetelmät

## 1.1 Tutkimuksen tavoite

Työn tavoitteena oli kuvata joukkoliikenteen eri lipputuotteiden käyttäjien sosioekonomisia ominaisuuksia ja liikkumistottumuksia sekä arvioida tältä pohjalta mahdollisten hintamuutosten liikenteellisiä ja sosiaalisia vaikutuksia sekä vaikutusten kohdentumista eri väestöryhmiin. Arvioiden pohjalta esitetään suosituksia joukkoliikenteen käyttöä edistävästä ja henkilöauton käyttöä vähentävästä lipputuotteiden hinnoittelusta.

Käytettävissä olevan tutkimusaineiston mukaisesti tarkastelu on rajattu koskemaan 18–64-vuotiasta väestöä.

Työ on itsenäinen kokonaisuus, mutta tulosten on myös tarkoitus täydentää muita saman aihepiirin selvityksiä, joita on tehty ja tehdään sekä YTV:n että HKL:n toimesta. Samanlaisesti tämän työn kanssa valmistuu esimerkiksi hintajoustoihin perustuva selvitys Joukkoliikenteen tariffipolitiikan vaihtoehtoja Helsingissä (Rinta-Piirto 2008, HKL D: 2/2008).

## 1.2 Menetelmä

Työssä kuvataan ensin sosioekonomisten tekijöiden suhdetta liikkumisvalintoihin sekä nykyisten lipputuotteiden käyttäjien määrä ja sosioekonomiset ominaisuudet. Lipputuotteiden käyttäjien liikkumistottumukset kuvataan Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) Joukkoliikenteen tutkimusohjelmassa kehitetyn liikkujaryhmittelyn avulla. Lipputuotteiden käytön ja liikkujaryhmittelyn pohjalta esitetään asiakasryhmittely, johon tukeutuen lipputuotteiden hintamuutosten vaikutuksia arvioidaan.

Hintamuutoksia peilataan asiakasryhmien ominaisuuksiin ja intresseihin, pohditaan hintamuutosten vaikutusmekanismeja ja arvioidaan hintamuutosten keskeiset vaikutukset lippu-tyypeittäin ja asiakasryhmittäin. Työ on näin ollen luonteeltaan tutkimusaineistoon tukeutuva asiantuntija-analyysi.

## 1.3 Tutkimusaineisto

Tutkimusaineistona on käytetty LVM:n Joukkoliikenteen tutkimusohjelman ns. KULKURI-tutkimuksessa kerättyä postikyselyaineistoa (Voltti 2006.). Kysely toteutettiin vuoden 2005 keväällä ja sen perusjoukkona olivat pääkaupunkiseudulla vakinaisesti asuvat 18–64-vuotiaat henkilöt.

Otos poimittiin Väestörekisterikeskuksen väestötietojärjestelmästä kunnittain, ikäryhmittäin ja sukupuolen mukaan. Laitosväestö, asunnottomat ja ulkomailla asuvat jäivät otoksen ulkopuolelle. Tutkimukseen saatiin 1 092 hyväksyttyä vastausta ja vastausaktiivisuus oli 36,4 %. Helsingissä asuvien osalta aineisto sisältää 641 havaintoa.

Aineiston laajennusta varten muodostettiin vastaajan sukupuolen, ikäluokan ja asuinkunnan mukaan yhteensä kymmenen ositetta. Ositteille määriteltiin laajennuskertoimet, joiden avulla vastaukset laajennettiin kuvaamaan koko perusjoukkoa eli pääkaupunkiseudun 18–64-vuotiasta väestöä. Vähäisen havaintomäärän takia 18–29-vuotiaiden laajennuskertoimet määritettiin alkuperäisessä tutkimuksessa sukupuolen ja ikäluokan mukaan yli koko pääkaupunkiseudun käyttämättä asuinkuntaa ositteen jakoperusteena.

Tämän tutkimuksen yhteydessä ilmeni lievä ongelma siinä, että havaintoaineistossa nuorten miesten aliedustus naisiin verrattuna oli selvempi Helsingissä kuin muualla pääkaupunkiseudulla. Laajennuskertoimia ei kuitenkaan laskettu uudelleen, joten tämän Helsingissä asuviin rajatun työn laajennetuissa tuloksissa miehet ovat noin 2 prosenttiyksikön verran aliedustettuina todelliseen väestöön verrattuna. Virheellä ei ole käytännössä merkitystä työn tulosten tai johtopäätösten kannalta, koska ero on pieni ja tietyn lipputuotteen käyttäjien vertailut on tehty suhteessa laajennettuun perusjoukkoon eikä suhteessa todelliseen väestöön.

Tutkimuksen kyselylomake on raportin liitteenä 1. Havaintomäärät asiakasryhmittäin on esitetty liitteessä 2.

Täydentävänä aineistona työssä on käytetty LVM:n Joukkoliikenteen tutkimusohjelman tutkimuksia sekä HKL:n omia tutkimuksia ja lipunmyyntitilastoja.

## 1.4 Liikkujaryhmittely

Lipputuotteiden käyttäjien liikkumistottumukset kuvataan Joukkoliikenteen tutkimusohjelmassa kehitetyn liikkujaryhmittelyn avulla. LVM:n Joukkoliikenteen tutkimusohjelman ns. KULKURI-tutkimuksissa selvitettiin, kuinka monipuolisesti yksittäiset henkilöt käyttävät liikkumisessaan eri kulkutapoja (Voltti 2006, Voltti 2007a, Voltti 2007b ja Voltti 2007c.).

Tutkimuksissa muodostettiin viisi liikkujaryhmää sen mukaan, mitä kulkutapaa vastaajat yleensä käyttivät ja kuinka sitoutuneita he olivat tämän kulkutavan käyttöön. Muodostetut liikkujaryhmät olivat:

1. Vannoutuneet autoilijat
2. Autoilijat
3. Kulkutapojen sekakäyttäjät
4. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat
5. Jalan tai pyörällä kulkijat.

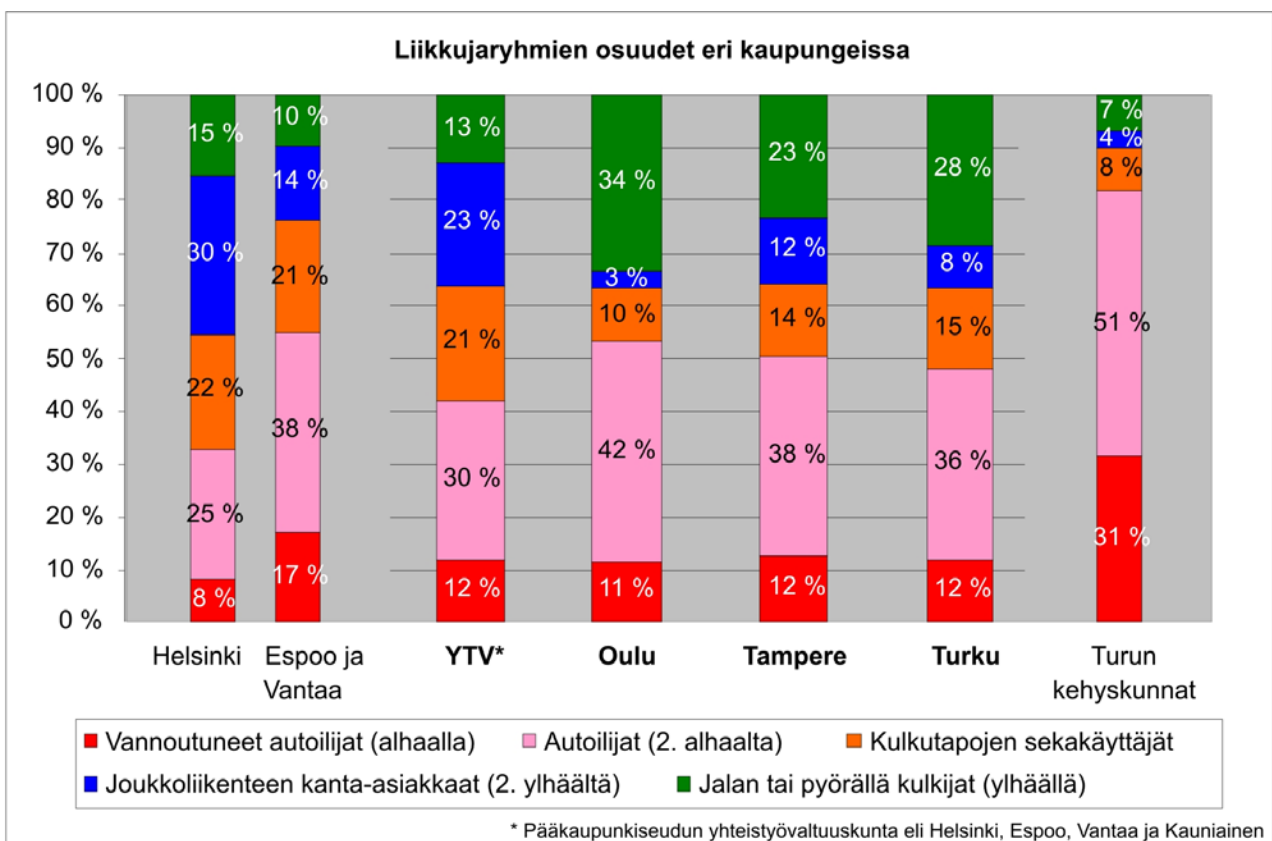
Liikkujaryhmän määrittäminen perustui ainoastaan vastaajan ilmoittamiin toteutuneisiin liikkumistottumuksiin. Vaikka liikkujaryhmille annetut nimet saattavat vihjata asenteiden suuntaan, ryhmää määritettäessä ei otettu kantaa kulkutapavalintojen syihin. Esimerkiksi vannoutunut autoilija on vannoutunut vain siinä merkityksessä, että hän ei juuri koskaan käytä muita kulkutapoja.

Vastaajan liikkujaryhmää määritettäessä otettiin huomioon sekä erilaisten kulkutapojen käyttö tietyn matkaryhmän sisällä että matkaryhmästä riippuva kulkutapojen vaihtelu. Liikkujaryhmän määrittämisessä käytettiin sekä matkaryhmittäisiä tietoja kokoavia yhteenvetoja että suoraan yksittäisiin vastauksiin perustuvia lisäehtoja. Pääkulkutavalla tarkoitetaan tutkimuksissa sitä kulkutapaa, jota vastaaja käyttää tietyn matkaryhmän matkoilla useam-

min kuin muita kulkutapoja. Ryhmien määrittely on kuvattu tarkemmin Kulkutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali Voltti 2006) sekä Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa (Voltti 2007a) tutkimusten raporteissa.

Vannoutunut autoilija on henkilö, jolla henkilöauto on ainoa pääkulkutapa kaikissa matkaryhmissä ja joka ei käytä joukkoliikennettä tai polkupyörää edes silloin tällöin. Loput neljä liikkujaryhmää voidaan suuntaa-antavasti määritellä seuraavasti. Autoilijoilla henkilöauto on yleensä ainoa pääkulkutapa. Vastaavasti joukkoliikenteen kanta-asiakkailla joukkoliikenne ja jalan tai pyörällä kulkijoilla kevyt liikenne on yleensä ainoa pääkulkutapa. Kulkutapojen sekakäyttäjät käyttävät kaikkia kulkutapoja pääkulkutapoinaan. Sekakäyttäjällä voi olla useampia tasa-arvoisia pääkulkutapoja samassa matkaryhmässä tai hänellä voi olla eri pääkulkutapa eri matkaryhmissä.

Pääkaupunkiseudulla oli selvästi muita kaupunkeja enemmän joukkoliikenteen kanta-asiakkaita ja selvästi vähemmän jalan tai pyörällä kulkijoita. Edelleen Helsingissä oli selvästi enemmän joukkoliikenteen kanta-asiakkaita kuin muualla pääkaupunkiseudulla.



Kuva 1. Liikkujaryhmien jakauma 18–64-vuotiaassa väestössä pääkaupunkiseudulla, Oulussa, Tampereella ja Turussa sekä Turun kehyskunnissa (Voltti 2007a).

## 2 Tarkasteltavat sosioekonomiset tekijät

Seuraavassa on tarkasteltu erilaisia sosioekonomisia taustatekijöitä ja niiden merkitystä joukkoliikenteen käytön kannalta. Joukkoliikennettä on lähestytty kausilipun käytön kautta ja autoilua vastaavasti auton käyttömahdollisuuden kautta.

Joukkoliikenteessä suurimmat erot eri väestöryhmien välillä ovat juuri kausilipun käytössä. Arvolipun käyttäjiä on useimpien tekijöiden suhteen tarkasteltuna 20 ja 30 prosentin välillä. Kertalipun käyttäjiä ovat useimmin miehet, autoilijat sekä työelämän ulkopuolella olevat. Vähiten sitä käyttävät ne ryhmät, joilla tavallisimmin on kausilippu, eli opiskelijat ja ne, joilla tavallisesti ei ole autoa käytettävissään.

Sosioekonomisten tekijöiden ristiintaulukointeja on esitetty myös liitteessä 3.

### 2.1 Talouden käytettävissä olevat tulot

Käytetty tutkimusaineisto sisältää tietoa vastaajan taloudessa asuvien henkilöiden yhteenlasketuista tuloista ennen verojen vähentämistä (bruttotulot). Tulojen suuruutta tai pienuutta tarkasteltaessa on tässä työssä otettu huomioon taloudessa asuvien määrä. Yksin asuvista 0–2 000 euroa/kk ansaitsevat on laskettu pienituloisiksi, 2 000–4 000 euroa/kk ansaitsevat keskituloisiksi ja yli 4 000 euroa/kk ansaitsevat suurituloisiksi. Tällöin vastaaja itse ansaitsee mainitun määrän. Aikuistaloudessa (2 tai useampia aikuisia) tai lapsiperheessä asuvista pienituloisiksi on laskettu taloudet, joiden yhteenlasketut bruttotulot ovat alle 4 000 euroa/kk. Keskituloisiksi on laskettu yhteensä 4 000–6000 euroa/kk ansaitsevat ja suurituloisiksi yli 6 000 euroa/kk ansaitsevat taloudet. Näissä tapauksissa ei tiedetä ovatko tulot vastaajan itsensä, puolison vai useamman henkilön yhdessä ansaitsemia. Tulojen käyttö on kuitenkin jaettava vähintään kahden henkilön kesken.

Hieman yli puolella (53 %) pienituloisista on kausilippu, muilla tuloluokilla se on hieman harvinaisempi (42–43 %). Auto on aina käytössä noin kahdella kolmanneksella suurituloisista mutta vain reilulla kolmanneksella pienituloisista. Osalla pienituloisista ei ole jatkuvasti käytössään autoa eikä kausilippua, jolloin he ilmeisesti joko liikkuvat vähemmän tai käyttävät vaihtelevasti autoa ja muita lippulajeja.

Liikkumisen hinnanmuutosten vaikutukset ja ihmisten tapa reagoida hinnanmuutoksiin liittyy tulotasoon: suurituloisilla on enemmän valinnanvaraa kulkumuotojen suhteen, pienituloisilla vähemmän ja ääritapauksissa liikkumisen hinnan muutoksiin reagoidaan liikkumisen määrää muuttamalla.

Työelämän ulkopuolella oleminen merkitsee usein myös pieniä tuloja. Ehkä hieman yllättävästi työelämän ulkopuolella olo merkitsee tässä aineistossa suhteellisen suurta kertalipun käyttäjien osuutta. Todennäköisesti syynä tähän on hyvin pieni liikkumistarve ja osin myös elämänhallinnan puute, jolloin matkakortin hankkiminen ja rahan siirtäminen kortille pois välittömästä kulutuksesta jäävät helposti tekemättä.

## 2.2 Sukupuoli

Naiset käyttävät tunnetusti joukkoliikennettä selvästi miehiä enemmän (mm. henkilöliikenne-tutkimus [HLT] faktakortti 4). He myös liikkuvat kokonaisuudessaan vähemmän kuin miehet. Tämä liittyy naisten perinteisesti koti- ja perhekeskeisempään elämäntapaan sekä mahdollisesti arkuuteen ajoneuvon kuljettajina.

Liikkumiskäyttäytymisen taustalla vaikuttavat taloudelliset tekijät. Naiset asuvat useammin pienituloisessa taloudessa (tässä aineistossa 52 % naisista, 39 % miehistä), joten joukkoliikenteen edullisuudella on suurempi merkitys naisten kulkutapavalintojen kannalta. Kausilipun käyttäjistä yli 60 prosenttia on naisia ja alle 40 prosenttia miehiä.

Jos perheessä on yksi auto, se on useimmiten pääasiassa miehen käytössä. Myös yksinelävillä miehillä on auto käytettävissään useammin kuin yksinelävillä naisilla. Tässä aineistossa miehistä 62 prosentilla oli auto aina käytössään, naisista vain 35 prosentilla. Miehet ovat siis selvästi autoistuneempia kuin naiset.

Autoilu, auton huolto ja siihen liittyvä tekniikka mielletään yleisesti miehiseen maailmaan kuuluviksi asioiksi, jopa harrastuksiksi, ja tällöin ainoan auton käyttöoikeuskin on usein lähtökohtaisesti miehellä. Miehet myös työskentelevät useammin autolla liikkumista edellyttävissä tehtävissä.

Autoiluun liitetyt mielikuvat vapaudesta ja itsenäisyydestä ovat usein miehille tärkeitä, ja ruuhkaiseen joukkoliikennevälineeseen ahtautuminen tuntuu tällöin erityisen epämiellyttävältä. Toisaalta miehet ovat suurikokoisempia kuin naiset, joten joukkoliikennevälineet ovat myös objektiivisesti tarkasteltuna miehille ahtaampia kuin naisille. Useissa linja-autoissa penkit ovat normaalille noin 180 cm pitkälle miehelle todella ahtaita.

Vastaavia tuntemuksia on toki naisillakin, mutta vaihtoehtoja joukkoliikenteen käytölle on usein vähemmän. Naiset ovat myös taipuvaisempia luopumaan omista tarpeistaan toisten hyväksi esimerkiksi äitiyden ja siihen liitettyjen arvojen omaksumisen kautta, ja sopeutuvat näin helpommin joukkoliikenteen käyttöön. Kuitenkin autoiluun tottuneille (esimerkiksi muualta muuttaneille) naisillekin joukkoliikenne voi tuntua sosiaalisesti vastenmieliseltä.

Nykyisessä sukupuolten tasa-arvoa korostavassa maailmassa ja varsinkin nuorten keskuudessa edellä esitetyt tulkinnat saattavat vaikuttaa karrikoiduilta. Epäilemättä miesten ja naisten väliset erot liikkumistavoissa tulevatkin pienenemään tulevaisuudessa. Sukupuolten välisten erojen keskimääräinen tarkastelu ei myöskään kerro mitään yksittäisistä ihmisistä. Liikkumiskäyttäytymisen osalta miesten ja naisten väliset keskimääräiset erot ovat kuitenkin niin suuret, että niiden poistuminen on vielä kaukana tulevaisuudessa.

## 2.3 Ikä

Nuoret (tässä 18–29-vuotiaat) käyttävät paljon joukkoliikennettä, pitkälti alhaisen tulotason (pienituloisia 65 %) ja vähäisen autonomistuksen vuoksi. Auton käyttömahdollisuus on samaa luokkaa kuin naisilla keskimäärin (auto aina käytössä 33 prosentilla). Nuorista 60 prosentilla on kausilippu, ja opiskellessaan he saavat sen alennettuun hintaan. Nuorista suurin osa elää yksin (23 %) tai aikuistaloudessa (60 %). Autoa ei siis tarvita esimerkiksi muiden perheenjäsenten kuljettamiseen, riittää että nuoret itse pääsevät haluamiinsa paikkoihin. Useat nuoret voivat lainata autoa esimerkiksi vanhemmiltaan silloin, kun joukkoliikenteen tarjoamat mahdollisuudet eivät riitä.

30–44-vuotiaista lähes puolet elää lapsiperheessä ja hieman yli puolella on aina mahdollisuus käyttää autoa. 45 prosentilla heistä on hallussaan kausilippu. Tulotasoltaan 30–44-vuotiaat ovat yleensä keskituloisia. Elinkaarta ajatellen tässä iässä eletään ruuhkavuosia: työura vaatii paljon, samaan aikaan lapset ovat pieniä ja ikääntyvät vanhemmat voivat alkaa tarvita apua. Ikäryhmä liikkuu paljon ja kuljettaa myös muita perheenjäseniä.

lakkaiden ryhmä (tässä aineistossa 45–64-vuotiaat) liikkuu hieman vähemmän kuin muut ikäluokat, vaikka heillä on muita ikäryhmiä useammin auto aina käytössään (54 prosentilla). Kausilippu on hieman harvemmalla kuin muissa ikäryhmissä eli 43 prosentilla. Tulotaso on osalla laskenut eläkkeelle jäännin myötä. Toisaalta tämä ikäryhmä on ainoa, jossa suurituloisia on enemmän kuin keskituloisia. Noin viidennes tämän ikäryhmän jäsenistä asuu vielä lasten kanssa.

Tässä ikäryhmässä ollaan usein varallisuuden huippuvaiheessa, mikä näkyy sekä tuloissa että autoilun yleisyydessä. Toisaalta autoilu edustaa monille myös aiemmin omaksuttua elämäntapaa, josta ei haluta luopua. Lisäksi osalla tämän ryhmän edustajista alkaa näkyä ensimmäisiä merkkejä toimintakyvyn alenemisesta, mikä tekee autoilusta houkuttelevan liikkumismuodon silloin, kun taloudelliset seikat eivät ole sen esteenä. Eläkkeelle siirryttäessä sitoudutaan usein yhden kulkutavan käyttäjiksi, sillä autoilijalle pelkät polttoainekustannukset tuntuvat halvoilta verrattuna matkalipun hintaan. Toisaalta auton pito on niin kallista, että pienituloisimmat luopuvat autosta ja siirtyvät kokonaan joukkoliikenteen käyttäjiksi. Tällöin käytetään usein arvolippua, kun säännöllistä päivittäistä matkustustarvetta ei ole. (Ruonakoski 2007.)

## 2.4 Kotitalouden koko

Yksineläjistä auto oli aina käytettävissä 30 prosentilla, aikuistalouksista 51 prosentilla ja lapsiperheistä 56 prosentilla. Vastaavasti kausilippu oli useimmin käytössä yksineläjillä (59 %) ja harvimmalla (43 %) lapsien kanssa asuvilla. Näin liikkumistavan valinta näyttäisi korreloivan myös perheeseen kanssa: yksin liikutaan useammin joukkoliikenteellä ja perheen kanssa useammin henkilöautolla.

Myös haastattelutkimuksissa joukkoliikennettä on pidetty taloudellisesti huonona vaihtoehtona perheen kanssa liikuttaessa, kun jokainen tarvitsee oman matkalipun. Vastaavasti autolla koko joukko kulkee samaan hintaan. Lisäksi joukolla liikuttaessa korostuu auton tarjoama helppous matkatavaroiden kuljettamisessa sekä ovelta-ovelle-matkaketjun suju-

vuus. Pääkaupunkiseudulla autottomista lapsiperheistä joka toinen aikoo hankkia auton heti, kun siihen tulee mahdollisuus (Voltti 2006).

## 2.5 Autonkäyttömahdollisuus

Auto on käytettävissä tavallisimmin työssäkäyvillä (56 %) ja eläkeläisillä (42 %), harvimminkin opiskelijoilla (18 %). Vastaavasti kausilippu on käytössä 77 prosentilla opiskelijoista ja 47 prosentilla työssäkäyvistä. Säännöllisiä matkoja tekevillä onkin yleensä käytössään vähintään jompikumpi kulkutapa, auto tai kausilippu. Usein autoilumahdollisuuden ja kausilipun yhtäaikainen puute merkitsee vähäisiä ja epäsäännöllisiä liikkumistarpeita lähiympäristön ulkopuolelle.

Niistä, joilla on auto aina käytettävissään, vain alle kolmanneksella on käytössä myös kausilippu. Jos auto on käytettävissä, mutta ei kuitenkaan aina, kausilippu on noin kahdella kolmanneksella. Joukkoliikenne tarjoaa usein useamman henkilön kotitaloudelle mahdollisuuden tulla toimeen yhdellä autolla: työmatkat voidaan tehdä joukkoliikenteellä ja perheen yhteiset matkat autolla. Autonkäyttömahdollisuus on yksi selkeimmistä selittäjistä eri lippulajien käytölle sekä joukkoliikenteen käytölle ylipäänsä.

Jatkuvaan autonkäyttömahdollisuuteen liittyy tämänkin aineiston puitteissa tyypillisesti autoilijoihin liitettyjä ominaisuuksia: hyvä tulotaso, miehinen sukupuoli, keski-ikäisyys, lapsiperheellisyys sekä työssäkäynti. Kuitenkin myös eläkeläisillä on usein auto käytössään.

Työmatkoilla jatkuvan autonkäyttömahdollisuuden omaava voi valita joukkoliikenteen silloin, kun joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät, työpäivän aikana ei tarvita autoa ja auton käyttö ruuhkien tai pysäköinnin takia on hankalaa. Tällöin hänellä on usein käytössään kausilippu.

Muilla matkoilla joukkoliikenteen palvelutaso on harvemmin kilpailukykyinen autoon verrattuna. Joukkoliikenne toimii silloin liikkumismahdollisuuksien täydentäjänä, sitä voidaan käyttää esimerkiksi auton ollessa puolison käytössä tai kun on tarkoitus nauttia alkoholia. Tällöin turvaudutaan muihin lipputyyppeihin, jos kausilippua ei ole. Jos joukkoliikenteen käyttö on harvinaista, ei matkakorttia ehkä ole tullut hankittua lainkaan ja ainoa vaihtoehto on ostaa kertalippu.

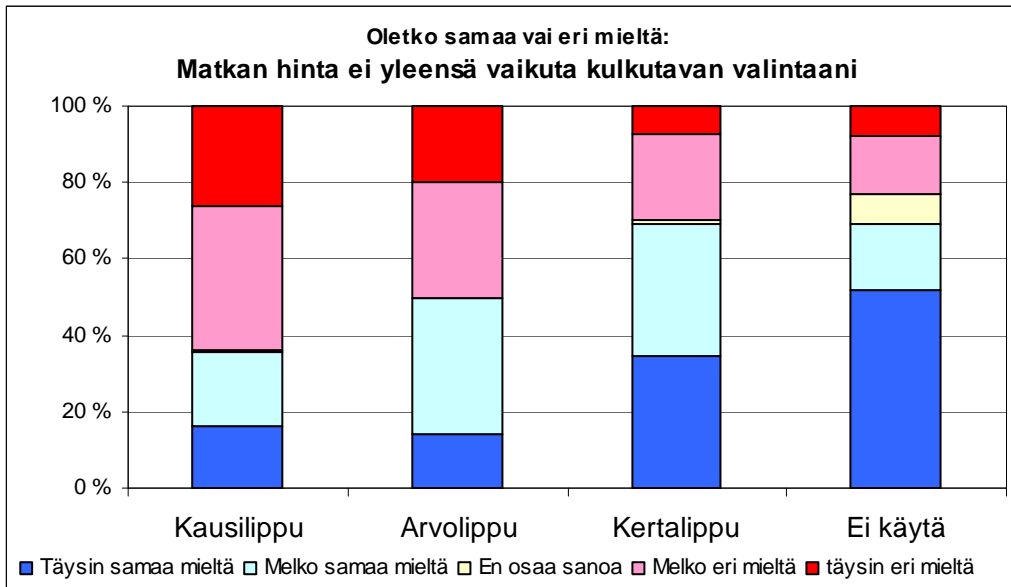
## 2.6 Lipun hinnan kokeminen

Joukkoliikenteen lippujen hintamuutokset vaikuttavat erityisesti alimpiin tuloluokkiin. Kun käytettävissä olevat tulot ovat pienet, on matkalipun hinnalla suurempi merkitys liikkumisvalintojen suhteen kuin suurituloisilla. Tämä tulee esiin myös suoraan tarkasteltavasta aineistosta: suurituloiset pitävät joukkoliikennettä selvästi muita useammin edullisena ja vain muutaman suurituloisen vastaajan mielestä joukkoliikenne oli kallista.

Suurituloisille paikallisliikenteen matkalipusta aiheutuva menoerä on tuloihin suhteutettuna niin pieni, ettei sillä ole merkitystä kulkutavan valinnan kannalta muuten kuin periaatteellisessa mielessä. Kulkutapavalintojen perusteluissa suurituloisetkin voivat vedota lipun hintaan, mutta käytännössä lipun hinnan osuus käytettävissä olevista tuloista on marginaalinen. Toisaalta myös pienituloiset käyttävät suhteellisen paljon kalleinta lipputuotetta eli

kertalippuja, vaikka heillä olisi siihen kaikkein vähiten varaa. Liikkumisvalinnat eivät ole siis pelkästään taloudellisen harkinnan tulosta, vaan niihin vaikuttavat myös muut elämäntilanteeseen ja henkilökohtaisiin preferensseihin liittyvät seikat.

Pienituloisista yli 60 prosenttia ja keskituloisista noin puolet ilmoittaa hinnan vaikuttavan ainakin hieman kulkutapavalintoihinsa. Sekä pieni- että keskituloisista noin 60 prosenttia pitää joukkoliikennettä edullisena. Nähtävästi edullisuus arvioidaan suhteessa autoilun kustannuksiin tai vertailuhyödykkeisiin kuten maitolitrin tai lounaan hintaan eikä niinkään suhteessa omiin tuloihin.

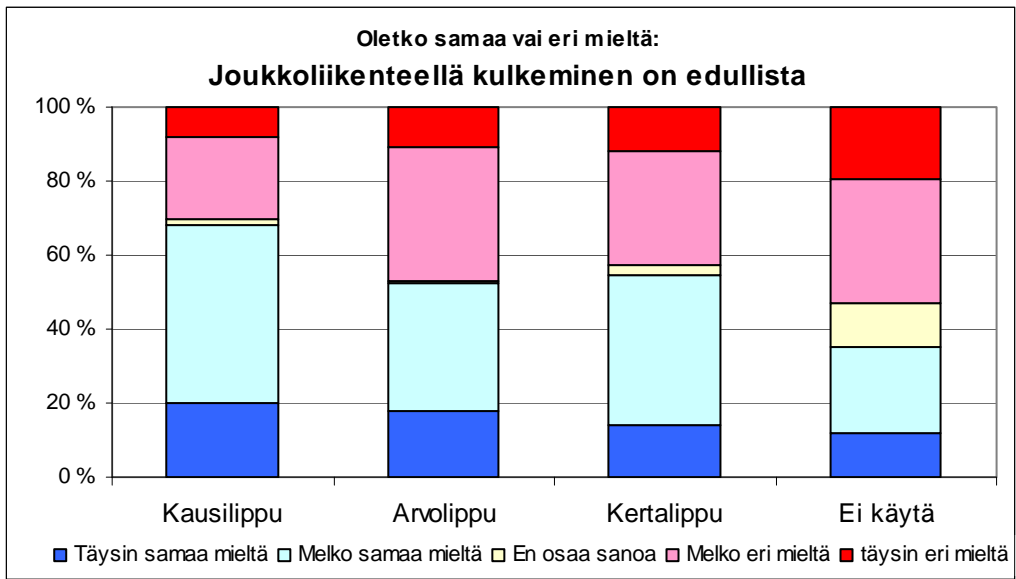


Kuva 2. *Mielipiteet matkan hinnan vaikutuksesta kulkutavan valintaan.*

Joukkoliikenteen hintaa tutkittaessa on havaittu, ettei lipun hinnan suhde käytettävissä oleviin tuloihin korreloi kovinkaan hyvin käsitykseen hinnan edullisuudesta. Matkustajien tyytyväisyys joukkoliikenteen hintaan korreloi pikemminkin hinnankorotusten frekvenssiin (Vuorenpää 2006a).

Lipputuotteiden käytön mukaan tarkasteltuna kausilipun käyttäjät pitivät selvästi muita useammin joukkoliikennettä edullisena kulkutapana (70 %). Arvo- ja kertalipun käyttäjistä tätä mieltä on hieman yli puolet, mutta vain kolmannes niistä, jotka eivät käytä joukkoliikennettä lainkaan. Myös muissa tutkimuksissa on havaittu vastaavuus joukkoliikenteen runsaan käytön ja sen edulliseksi mieltämisen välillä (Vuorenpää 2006a). Mielipiteitä tarkasteltaessa tulee kuitenkin muistaa, että vastaajilla on taipumus perustella ja etsiä oikeutusta omalle käyttäytymiselleen, mikä vaikuttaa vastauksiin.





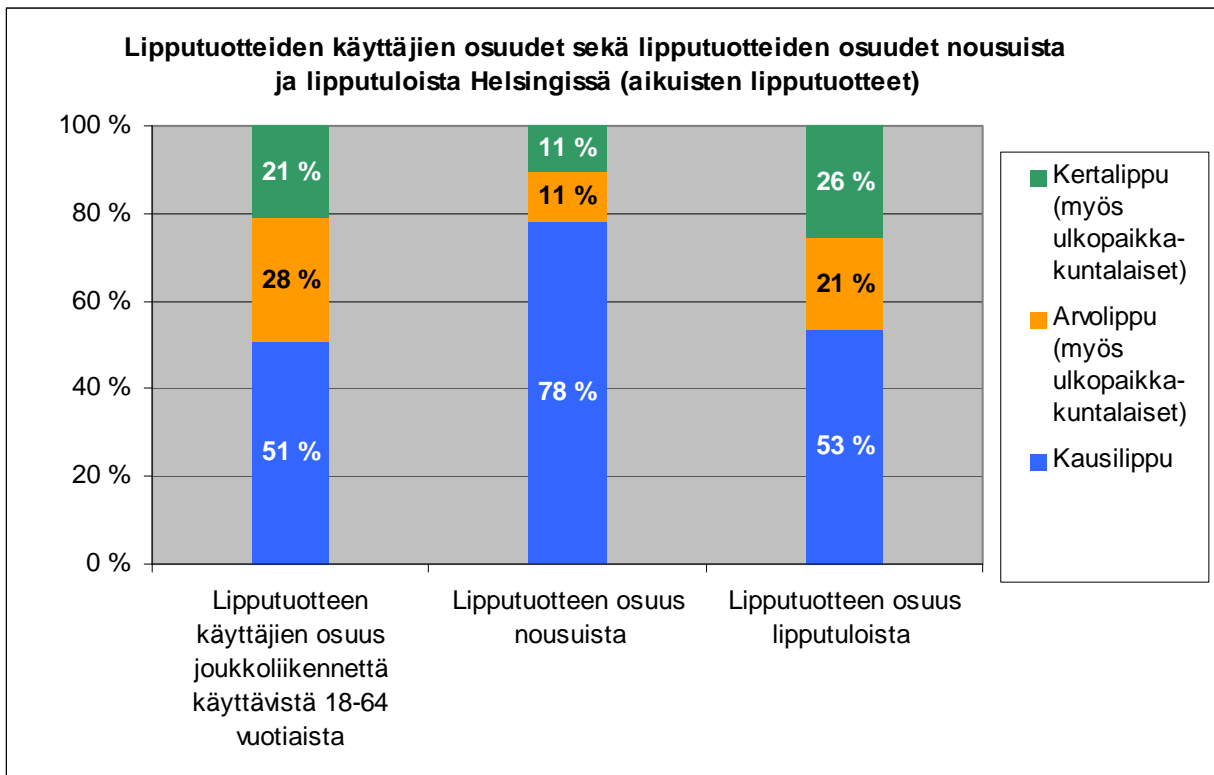
*Kuva 3. Mielipiteet joukkoliikenteellä kulkemisen edullisuudesta.*

### 3 Lipputuotteiden käyttäjät

#### 3.1 Lipputuotteiden käyttäjämäärät

Puolella Helsingin aikuisväestöstä (18–64 v) on kausilippu, vajaa kolmannes käyttää arvolippua ja viidennes kertalippua. Kausilippua käyttäviä aikuisia on siten noin 190 000, arvolippua käyttäviä 100 000 ja kertalippua käyttäviä noin 80 000.

Kausilippua käyttävä väestö tekee noin neljä viidesosaa matkoista ja tuottaa puolet aikuisten lipputuloista. Arvolipulla ja kertalipulla tehdään suunnilleen yhtä paljon matkoja, yhteensä viidennes matkoista, mutta näihin sisältyy myös muita kuin helsinkiläisten tekemiä matkoja. Arvo- ja kertaliput tuottavat yhteensä hieman alle puolet aikuisten lipputuloista.



Kuva 4. Lipputuotteiden käyttäjien osuudet joukkoliikennettä käyttävistä 18–64-vuotiaista helsinkiläisistä sekä lipputuotteiden osuudet nousuista ja lipputuloista.

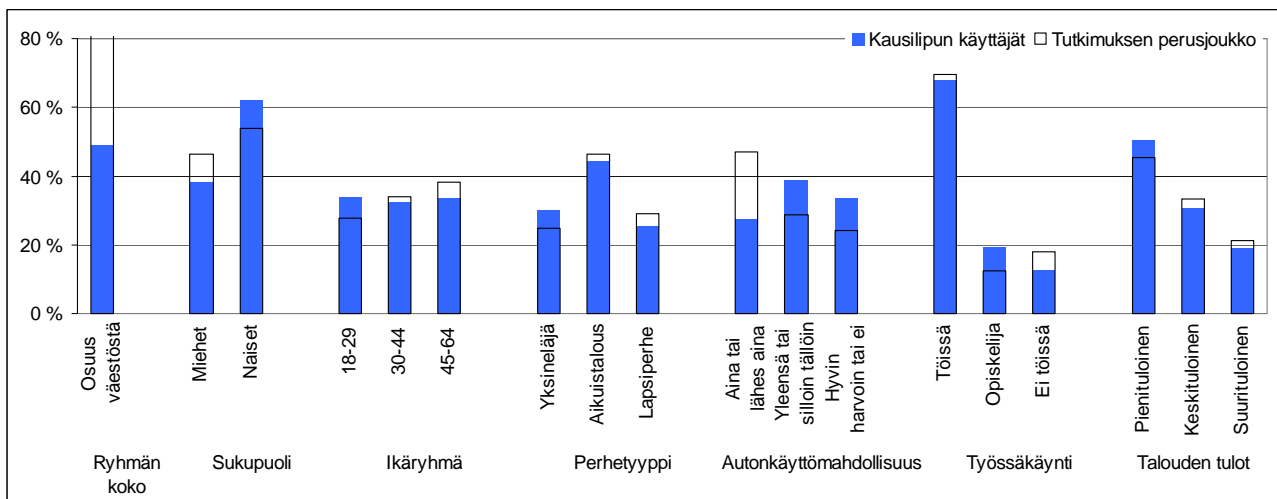
Kuvan tarkoitus on hahmottaa lipputuotteiden merkitystä eri näkökulmista. Lipputuotteiden osuuksia ei kuitenkaan voi suoraan verrata toisiinsa, koska lippulajeja koskevista tilastoista ei ole johdettavissa täysin vertailukelpoisia, tutkimusaineiston perusjoukkoa vastaavia lukuja. Helsinkiläisistä arvolipun käyttäjistä osa käyttää seutuliikenteen linjoja, jolloin näiden tekemät nousut eivät näy Helsinkiä koskevissa lipputilastoissa. Toisaalta Helsingissä arvolipulla tehdyistä nousuista osa on muiden kuin helsinkiläisten tekemiä. Kertalipun osuuteen nousuista ja lipputuloista sisältyy myös muualla pääkaupunkiseudulla ja muualla Suomessa asuvien tekemät matkat. Kaiken kaikkiaan Helsingissä tehdyistä joukkoliikennematkoista noin 10 % on muualla asuvien tekemiä (HKL D:10/2007). Näistä suurin osa on varmas-

tikin Espoossa ja Vantaalla asuvien tekemiä, jolloin kyseeseen voi tulla mikä tahansa lipputuote.

Rajatapauksista kausilipun käyttäjiksi on luettu vastaajat, jotka käyttävät kausilippua talvela ja arvolippua kesällä sekä vastaajat, jotka käyttävät sisäistä kausilippua ja arvoseutulippua. Vaihtelevasti kautta tai arvoa käyttävät on luettu arvolipun käyttäjiksi. Kertalippujen ryhmään on luettu myös kaikki muut ennakkoon ostettavat liput. Lippulajin käyttöä koskevassa kysymyksessä 4 % helsinkiläisistä aikuisista (14 000) ilmoitti, ettei käytä joukkoliikennettä. Tämä ryhmä on tässä työssä jätetty pääosin tarkastelun ulkopuolelle.

### 3.2 Kausilipun käyttäjät

Kausilipun käyttäjiä on noin puolet Helsingin väestöstä, mikä on huomattavan suuri osuus. Selvimmin kausilipun käyttäjät poikkeavat keskimääräisestä väestöstä siinä, että he ovat tavallista useammin naisia ja heillä on selvästi keskimääräistä harvemmin auto käytettävissään. Vain 28 %:lla on auto käytettävissään aina tai lähes aina.



Kuva 5. Kausilipun käyttäjien sosioekonominen profiili verrattuna tutkimuksen perusjoukkoon (18–64-vuotiaat).

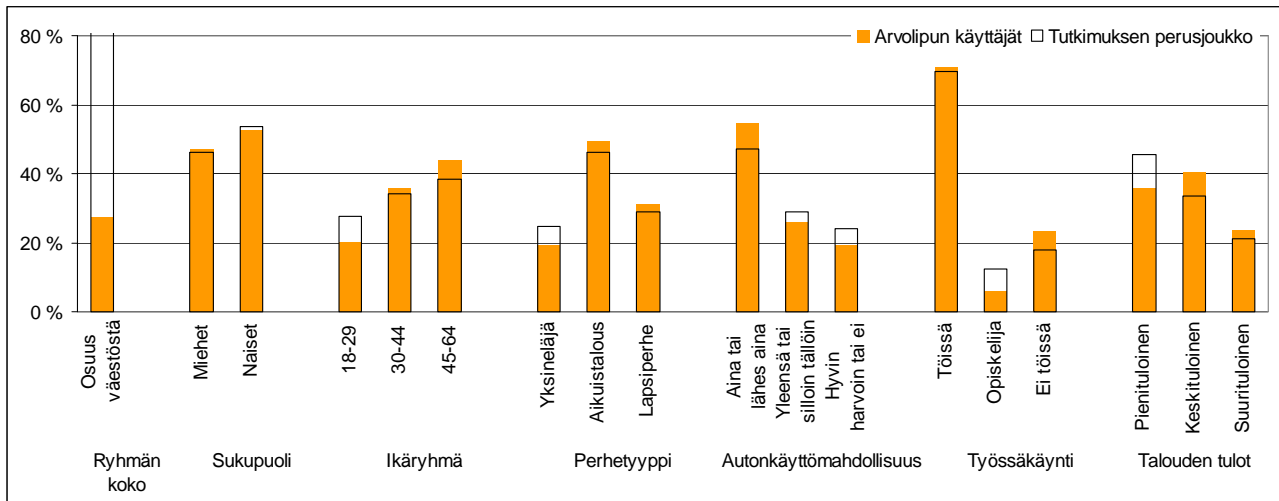
Jonkin verran ylliedustettuina ovat myös nuoret, opiskelijat, yksineläjät ja pienituloiset. Ehkä hieman yllättäen suurituloiset ovat kausilipun haltijoita vain hieman keskimääräistä harvemmin.

Kausilipun käyttäjistä noin 60 prosentilla on korkeintaan silloin tällöin mahdollisuus auton käyttöön, mikä osaltaan selittää kausilipun hankintaa. Joukkoliikenne on tällöin kävelyn ja pyöräilyn ohella ainoa mahdollinen päivittäisen liikkumisen muoto.

Autonomistusta ja sukupuolta lukuun ottamatta kausilipun käyttäjien sosioekonomiset ominaisuudet poikkeavat kokonaisuutena tarkastellen varsin vähän keskimääräisestä väestöstä.

### 3.3 Arvolipun käyttäjät

Arvolippu on matkakorttiin ladatulla rahalla ostettava lippu. Sen käyttö edellyttää siis matkakortin hankintaa, mukana pitämistä sekä rahan lataamisen muistamista. Matkakortin hankkiminen ja siitä huolehtiminen edellyttää jonkinasteista joukkoliikenteen käyttömahdollisuuden sitoutumista.



Kuva 6. Arvolipun käyttäjien sosioekonominen profiili verrattuna tutkimuksen perusjoukkoon (18–64-vuotiaat).

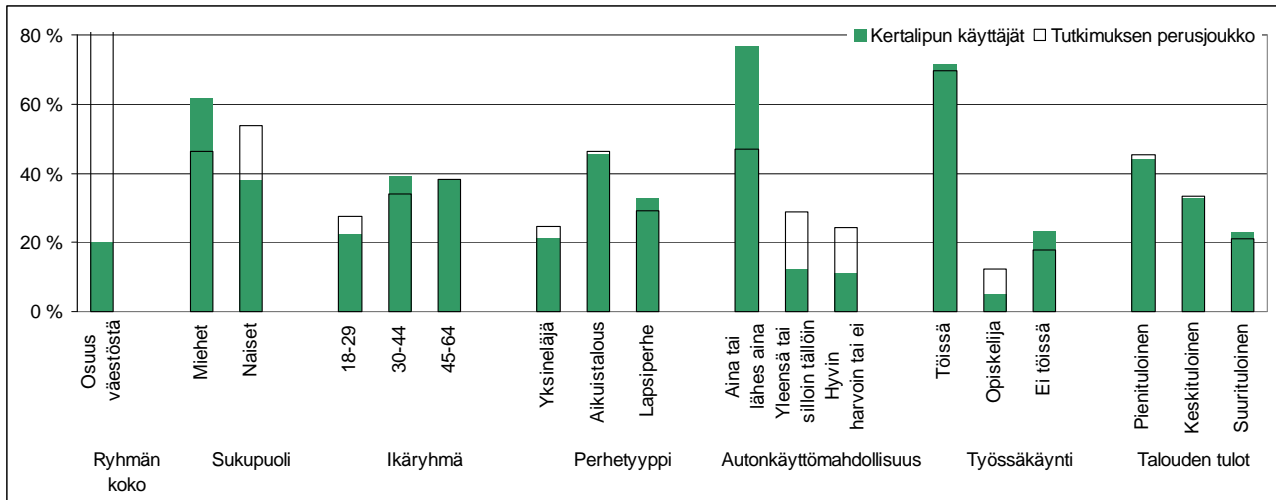
Arvolipun käyttäjiä on neljännes helsinkiläisistä. Arvolipun käyttäjistä 55 %:lla on henkilöauto käytettävissään aina tai lähes aina.

Arvolipun käyttäjät ovat keskimääräistä useammin yli 30-vuotiaita, perheellisiä ja keski- tai suurituloisia. Lipputuotteittain tarkasteltuna arvolipun käyttäjät ovat itse asiassa suurituloisin ryhmä.

Kokonaisuutena tarkastellen myös arvolipun käyttäjien sosioekonomiset ominaisuudet poikkeavat varsin vähän keskimääräisestä väestöstä.

### 3.4 Kertalipun käyttäjät

Kertalippuja käyttää viidennes Helsingin väestöstä. Heistä jopa 77 %:lla on auto aina tai lähes aina käytettävissään.



Kuva 7. Kertalipun käyttäjien sosioekonominen profiili verrattuna tutkimuksen perusjoukkoon (18–64-vuotiaat).

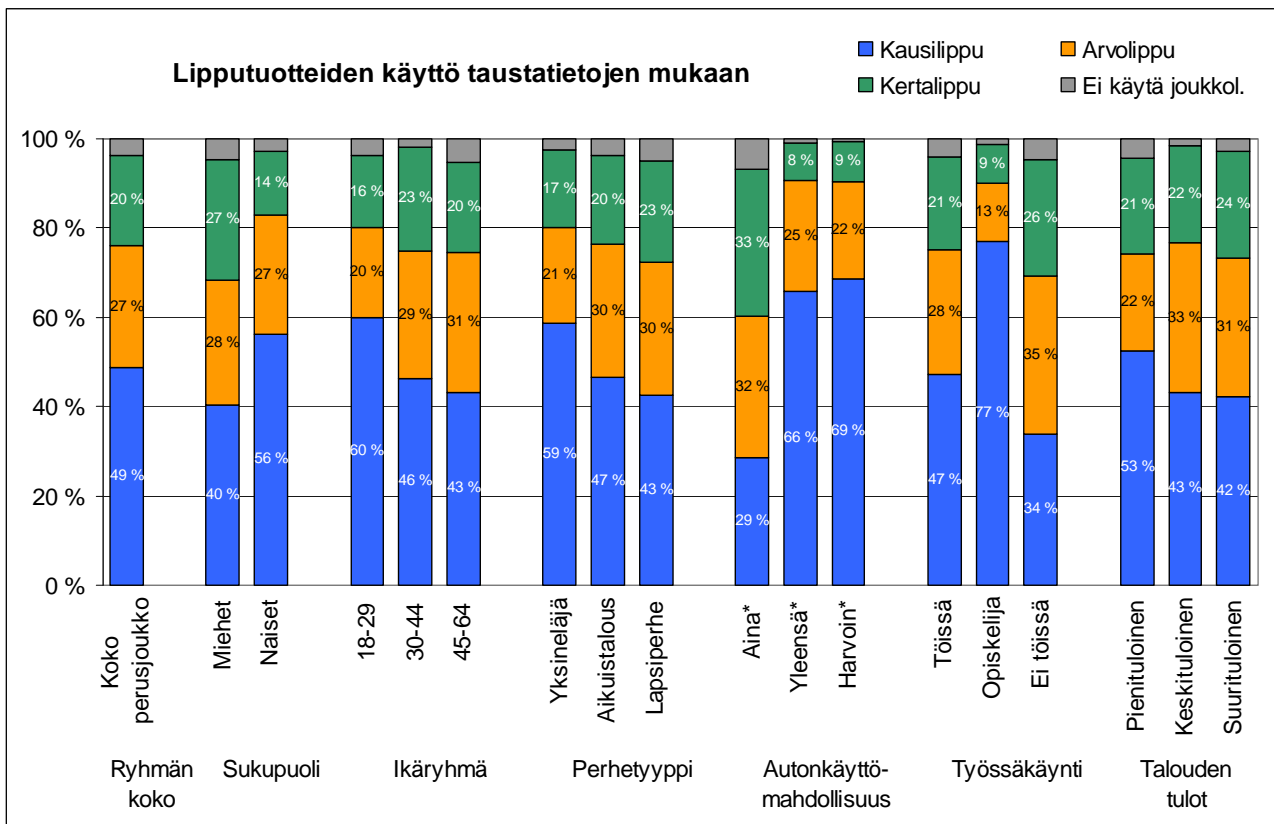
Miehiä kertalipun käyttäjistä on yli 60 prosenttia eli selvästi enemmän kuin heidän osuutensa väestöstä. Kertalipun käyttäjät ovat keskimääräistä harvemmin nuoria, yksineläjiä ja opiskelijoita.

Tulotasolla on yllättävän vähän merkitystä kertalippujen käytön selittäjänä. Vaikka pienituloiset käyttävät kertalippuja hieman keskimääräistä harvemmin ja suurituloiset keskimääräistä useammin, on ero kaiken kaikkiaan vain muutamia prosenttiyksiköitä. Määrällisesti eniten kertalippuja käytävissä on pienituloisia.

Aineisto antaa viitteitä siitä, että kertalippuja käyttävät pienituloiset joko käyttävät pääasiallisena liikkeitä autoa tai eivät tee säännöllisiä työ- tai opiskelumatkoja. Luultavasti kertalippujen käyttöä määrittelee henkilön liikkumisprofiili enemmän kuin tulotaso, toisin sanoen liikkumistarve, sen säännöllisyys ja käytettävissä olevien kulkutapojen kirjo ovat ratkaisevassa asemassa.

Autonomistusta ja sukupuolta lukuun ottamatta kertalipun käyttäjien sosioekonomiset ominaisuudet poikkeavat kokonaisuutena tarkastellen varsin vähän keskimääräisestä väestöstä.

### 3.5 Lipputuotteiden käyttö taustatekijöiden mukaan



Kuva 8. Lipputuotteiden käyttö sukupuolen, iän, perhetyypin, autonkäyttömahdollisuuden, työssäkäynnin ja talouden tulojen mukaan. (\* Aina = aina tai lähes aina, yleensä= yleensä tai silloin tällöin, harvoin = harvoin tai ei koskaan.)

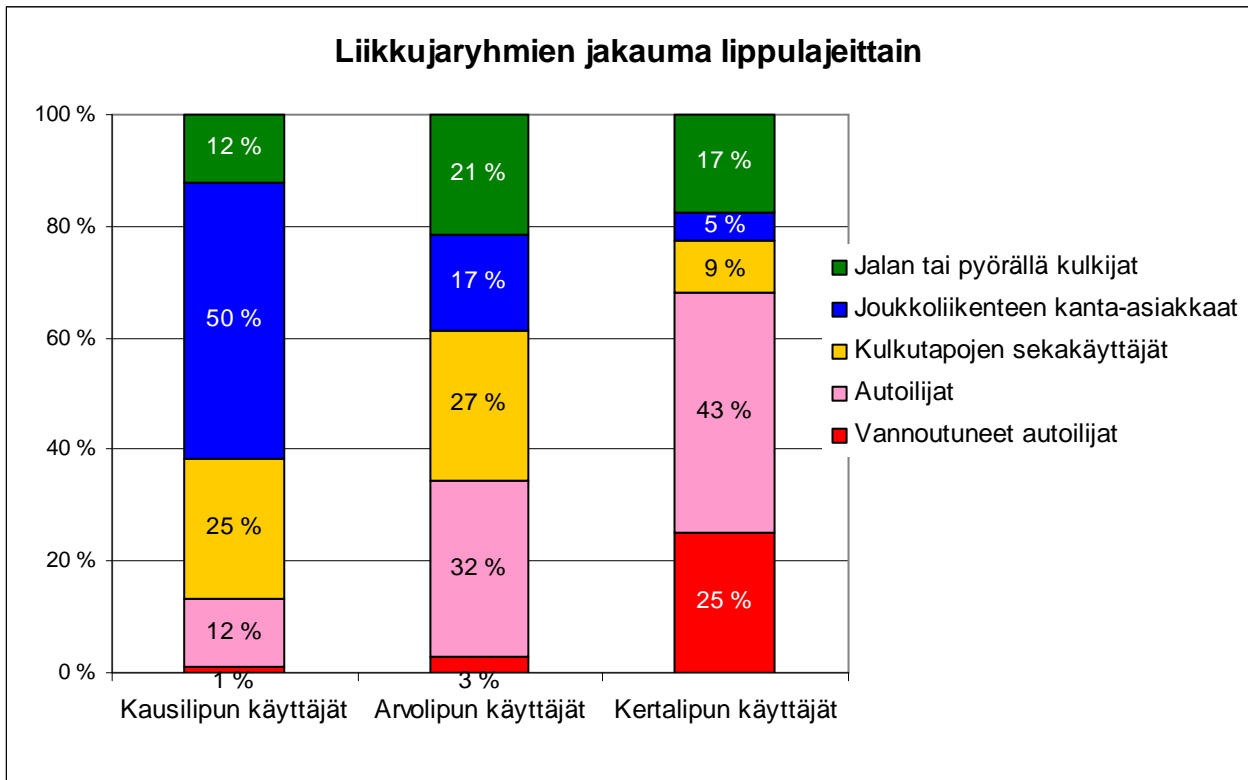
Taustatekijöiden mukaan tarkasteltuna esiin nousevat pääosin samat havainnot kuin lipputuotteittain tarkasteltuna.

Taustatekijöittäin tarkasteltuna kausilippua käyttävien osuus vaihtelee noin 30 ja 80 prosentin välillä. Selvimmin kausilipun käyttöä selittää autonkäyttömahdollisuus. Vain 29 % henkilöistä, joilla on auto aina tai lähes aina käytettävissään, käyttää kausilippua. Kausilipun käyttö on keskimääräistä yleisempää naisten, nuorten, yksineläjien, pienituloisten ja erityisesti opiskelijoiden keskuudessa. Opiskelijoista lähes 80 % käyttää kausilippua.

Arvolippua käyttää keskimäärin 27 % väestöstä ja taustatekijöittäin tarkasteltuna arvolipun käyttäjien osuus vaihtelee melko vähän, 20 ja 35 prosentin välillä.

Kertalippua käyttää keskimäärin 20 % väestöstä ja taustatekijöittäin tarkasteltuna sen käyttäjien osuus vaihtelee 8 ja 27 prosentin välillä. Myös kertalipun käyttäjien osuutta selittää parhaiten autonkäyttömahdollisuus.

### 3.6 Lipputuotteiden käyttäjien liikkumistavat



Kuva 9. Liikkujaryhmien jakauma lippulajeittain.

Kausilipun käyttäjistä puolet kuuluu joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden ryhmään. Tähän ryhmään kuuluvat käyttävät lähes kaikilla matkoillaan joukkoliikennettä useammin kuin muita kulkutapoja eikä heillä yleensä ole autoa.

Puolet kausilipun käyttäjistä kuuluu kuitenkin muihin ryhmiin kuin joukkoliikenteen kanta-asiakkaisiin. Vaikka joukkoliikennettä käytetään usein, sitä ei kuitenkaan käytetä kaikilla matkoilla, vaan muiden kulkutapojen ohella. Kyseessä voisi olla esimerkiksi autoilija, joka käyttää joukkoliikennettä työmatkoillaan, mutta autoa kaikilla muilla matkoilla.

Lähes kaikki työssäkäyvät kausilipun käyttäjät käyttävät joukkoliikennettä nimenomaan työmatkoillaan. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaista vajaa puolet käyttää työmatkoihinsa ainoastaan joukkoliikennettä ja hieman yli puolet sekä joukkoliikennettä että muita kulkutapoja. Muista kausilipun käyttäjistä vain 15 %:lle joukkoliikenne on työmatkojen ainoa kulkutapa. Silti yli 75 %:lle joukkoliikenne on työmatkojen ns. pääkulkutapa, eli sitä käytetään useammin tai vähintään yhtä usein kuin muita kulkutapoja.

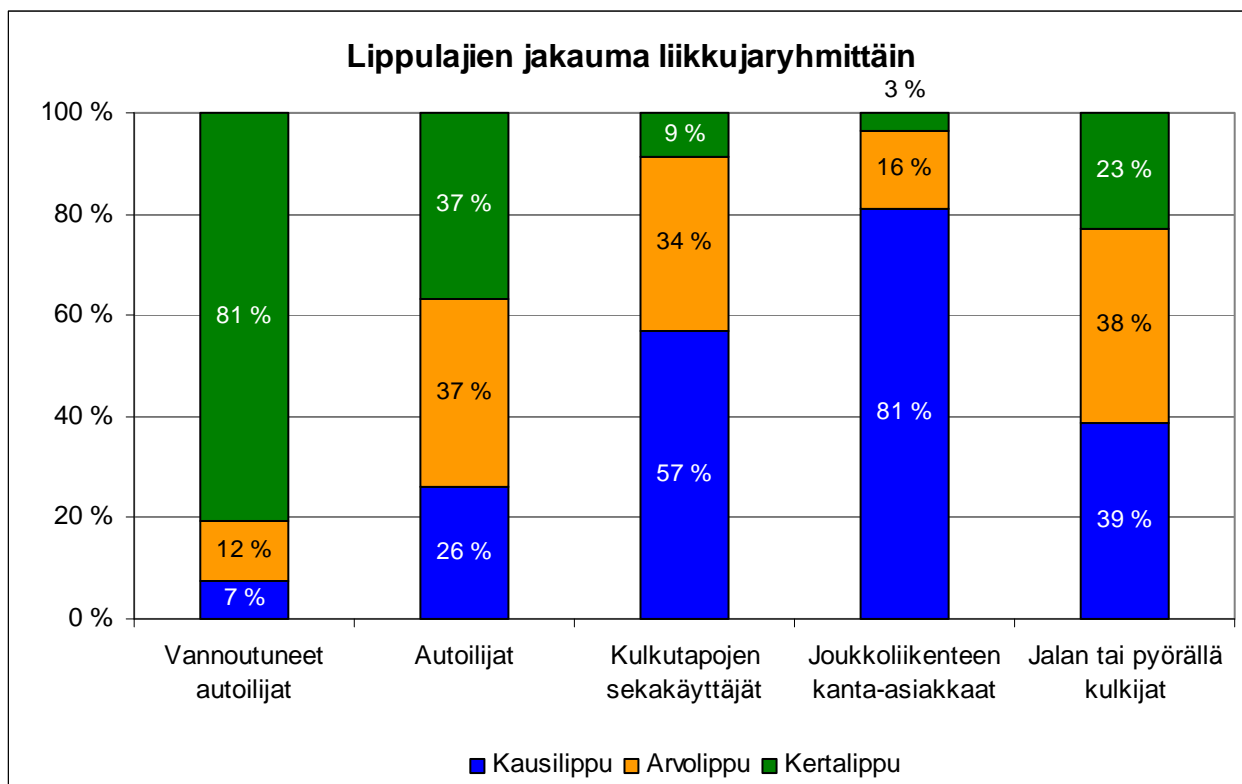
Kausilipun käyttäjät voidaan jakaa kahteen ryhmään sen mukaan, onko heillä käytettävissä joukkoliikenteen kanssa kilpailevaa vaihtoehtoa vai ei.

Arvolipun käyttäjistä noin 60 % kuuluu autoilijoiden tai kulkutapojen sekakäyttäjien ryhmiin. Näihin ryhmiin kuuluvilla on tyypillisesti auto käytettävissä ainakin melko usein ja joukkoliikenteen käyttö ei ole yleisin tai ainakaan ainoa vaihtoehto. Joukkoliikenteen käyttö ei kuitenkaan ole poikkeustapaus vaan tavanomaista toimintaa tilanteissa, joihin joukkoliikenteen käyttö soveltuu.

Arvolippua tai kertalippua käyttävät joukkoliikenteen kanta-asiakkaat sekä jalan tai pyörällä kulkijat tekevät oletettavasti melko vähän sellaisia matkoja, joilla ylipäättään tarvitaan moottorointua kulkuvälinettä. Vaikka joukkoliikenteen kanta-asiakas käyttää joukkoliikennettä useammin kuin muita kulkutapoja, hän ei välttämättä tee kovin montaa matkaa, etenkin jos hän ei käy töissä tai hänen työpaikkansa sijaitsee kodin lähellä. Osa näistä henkilöistä voi olla myös esimerkiksi lastenvaunujen kanssa liikkuvia kotivanhempia.

Kertalipun käyttäjistä joka neljäs on vannoutunut autoilija, joka ei käytä joukkoliikennettä tai mitään muuta kulkutapaa kuin autoa. Kertalipun käyttöön liittyy siis aina jokin poikkeustilanne, pakko käyttää joukkoliikennettä.

Vannoutuneiden autoilijoiden lisäksi vajaa puolet on autoilijoita, joille auto on ensisijainen kulkutapa, vaikka muita kulkutapoja saatetaankin käyttää. Yhteensä kertalipun käyttäjistä kaksi kolmesta kuuluu jompaankumpaan autoilijoiden ryhmään.



Kuva 10. Lippulajien käyttö liikkujaryhmittäin.



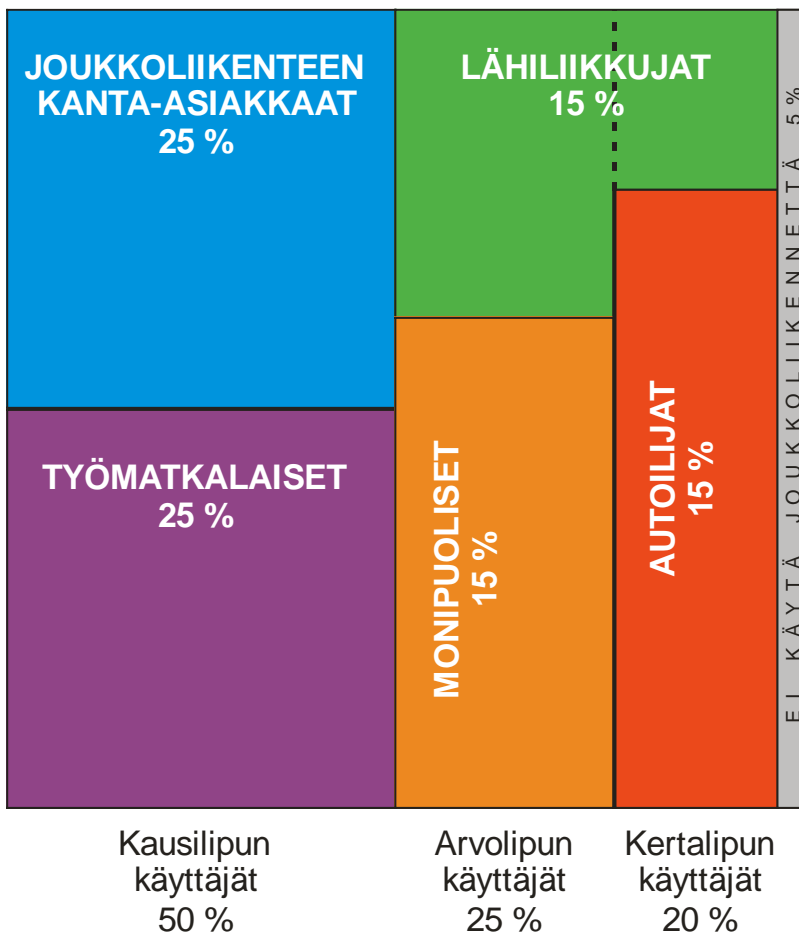
## 4 Hintamuutosten vaikutukset

### 4.1 Vaikutustarkastelun asiakasryhmittely

Asiakasryhmittelyn voidaan ajatella toimivan linkkinä yksityiskohtien ja kokonaisuuksien välillä. Ryhmittely voidaan nähdä keinona löytää yksityiskohdista rakenne, jonka avulla tulokset voidaan palauttaa kokonaisuuksiksi, joita taas voidaan hyödyntää käytännön suunnittelussa ja päätöksenteossa.

Tässä työssä on hyödynnetty aiemmin laadittua liikkujaryhmittelyä, jolloin on voitu hyödyntää asiaan liittyvä tuore tutkimustieto. Tutkimusasetelman kannalta oli kuitenkin tarpeen modifioida ryhmittelyä siten, että lipputuotteiden käyttö saatiin mukaan ryhmittelyyn.

Vaikutustarkastelun asiakasryhmittely muodostettiin yhdistämällä kulkutapavalintoja kuvaava liikkujaryhmittely ja lippulajien käytön mukainen ryhmittely. Asiakasryhmittely perustuu monipuoliseen liikkumistottumuksia kuvaavaan aineistoon, josta on tässä työssä johdettu kuvassa esitetyt viisi asiakasryhmää.



Kuva 11. Vaikutustarkastelun asiakasryhmittely. Kuvassa pinta-ala ja prosenttiosuus vastaavat asiakasryhmän osuutta Helsingin 18–64-vuotiaasta väestöstä. Vaakakseli on jaettu käytetyn lipputuotteen mukaan ja pystyakseli liikkumistottumusten mukaan.

Sosioekonomisia muuttujia on tarkasteltu tämän asiakasryhmittelyn mukaisella jaottelulla liitteessä 4.

Asiakasryhmittelyssä joukkoliikenteen kanta-asiakkaita ovat samannimisestä liikkujaryhmästä ne, jotka käyttävät kausilippua. Muut kausilipun käyttäjät kuuluvat työmatkalaisten ryhmään. Arvolipun käyttäjistä autoilijat ja kulkutapojen sekakäyttäjät muodostavat monipuolisten ryhmän. Kertalipun käyttäjistä vannoutuneet autoilijat ja autoilijat muodostavat asiakasryhmittelyssä autoilijoiden ryhmän. Muut arvo- tai kertalippua käyttävät on luokiteltu lähiliikkujiksi.

## **4.2 Joukkoliikenteen kanta-asiakkaat**

Kausilipun käyttäjistä puolet (25 % helsinkiläisistä 18–64-vuotiaista) on joukkoliikenteen kanta-asiakkaita, joille joukkoliikenne on yleisin kulkutapa lähes kaikilla matkoilla. Joukkoliikenteen kanta-asiakkuus on selvästi sidoksissa autottomuuteen.

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden mahdollisuus reagoida lipun hinnan nousuun on heikko, koska vaihtoehtoisia kulkumuotoja ei ole välittömästi käytettävissä. Jos henkilö käy työssä, on vaihtoehtona lähinnä auton hankkiminen. Tämäkin on vaikeasti toteutettavissa, sillä monet kausilipun käyttäjistä ovat pienituloisia. Liikkumisen määrää on vaikea vähentää niin, että muut lippumuodot olisivat kausilippua edullisempia.

Tästä kausilipun käyttäjäryhmästä suurin osa hankkii kausilipun sen hintamuutoksista riippumatta, joten mahdollinen hinnankorotus on suoraan pois muusta kulutuksesta. Tosin voi olla mahdollista, että lipun voimassaoloon kesä- ym. lomien aikaan suhtaudutaan korkeilla lipunhinnoilla kriittisemmin kuin alhaisilla lipunhinnoilla. Pitkällä aikavälillä kausilipun hinta voi vaikuttaa asuin- ja työpaikan valintapäätöksiin. Pitkällä aikavälillä myös alttius auton hankintaan kasvaa, vaikka lyhyellä aikavälillä hintamuutokset eivät auton käyttöön vaikuttaisikaan.

## **4.3 Työmatkalaiset**

Toinen puoli kausilipun käyttäjistä (25 % helsinkiläisistä 18–64-vuotiaista) tekee joukkoliikenteellä lähinnä työmatkansa ja käyttää autoa tai muita kulkutapoja muilla matkoillaan. Tällöin joukkoliikenteen palvelutaso näillä matkoilla vaikuttaa merkittävästi kulkutavan valintaan, samoin pysäköintimahdollisuudet ja pysäköinnin hinta työpaikan yhteydessä. Tyyppillinen työmatkalainen asuu useamman hengen taloudessa, jossa on vain yksi auto.

Työmatkalaisten osalta on huomattava, että he käyttävät muilla matkoillaan myös autoa, vaikka kausilippulaiselle ylimääräinen joukkoliikennematka ei maksa mitään. Lipun hinnan alennus ei siis lisää tämän ryhmän (tai kanta-asiakkaiden) tekemiä joukkoliikennematkoja lainkaan. Mahdollinen joukkoliikenteen käytön lisääntyminen kausilipun hintaa laskemalla syntyy vain uusien kanta-asiakkaiden tai työmatkalaisten myötä.

Tällä osalla kausilipun käyttäjistä on paremmat mahdollisuudet reagoida hinnanmuutoksiin: joukkoliikenteestä on mahdollista siirtyä autoilemaan myös työmatkoilla. Kyse on pitkälti hinnan ja laadun suhteesta: jos joukkoliikenteen palvelutaso ja laatu koetaan hyväksi,

on kausilipun käyttö perusteltua. Jos toisaalta lippu mielletään kalliiksi ja palvelu huonoksi, kohoaa alttius siirtyä autoilemaan myös työmatkoilla.

#### **4.4 Monipuoliset**

Monipuolisten ryhmä käsittää 60 % arvolipun käyttäjistä (15 % helsinkiläisistä 18–64-vuotiaista). Heille joukkoliikenne täydentää luontevasti muita kulkutapoja. Työmatkalaisten tavoin monipuolisten taloudessa on usein yksi auto, jota käyttää useampi aikuinen.

Tälle suurelta osin hyvätuloiselle ryhmälle hinnankorotus ei pienennä merkittävästi käytettävissä olevia tuloja, mutta voi muuttaa käsitystä joukkoliikenteen edullisuudesta ja siten ohjata auton käytön lisäämiseen.

Lyhyellä aikavälillä monipuoliset lienevät yksi herkimmin hinnoittelumuutoksiin reagoivista ryhmistä. Sen lisäksi, että he maksavat jokaisesta joukkoliikennematkastaan erikseen, yli 70 %:lla on auto aina käytettävissään ja lähes kaikilla on auto vähintään silloin tällöin käytettävissään. Näin ollen muutokset tämän ryhmän liikkumistavoissa vaikuttavat erityisesti autoilun määrään.

Tämän ryhmän ihmiset voivat valita joukkoliikenteen tapauskohtaisesti palvelutason, tai jonkun tilanteesta riippuvan syyn perusteella tai yleisemmällä perusteella, esimerkiksi joukkoliikenteen ekologisuuden ansiosta. Ryhmää voisi kuvailla myös valistuneiden miesten ryhmäksi, koska se on ainoa joukkoliikennettä sujuvasti käyttävä ryhmä, johon kuuluu enemmän miehiä kuin naisia.

#### **4.5 Autoilijat**

Autoilijoiden ryhmä käsittää 70 % kertalipun käyttäjistä (15 % helsinkiläisistä 18–64-vuotiaista). Heistä valtaosalle joukkoliikenne on lähinnä poikkeustilanteiden kulkutapa, arviolta vain alle neljännes käyttää joukkoliikennettä edes silloin tällöin.

Autoilijoissa on sekä pieni- että suurituloisia. Pienituloisia, joille lipun hinnalla voidaan olettaa olevan merkitystä, on noin 40 % autoilijoista. Suurin merkitys lienee autoilun kulujen, erityisesti pysäköinti- ja mahdollisten ruuhkamaksujen, kehityksellä suhteessa joukkoliikennelipun hintaan. Osalla pienituloisista syy kertalipun käyttöön saattaa liittyä ongelmiin oman elämän hallinnassa, sillä muuten on epäloogista, että pienituloinen käyttää kalliimpaa kertalippua arvolipun sijaan. Suurituloisille lipun hinta lienee enemmän mielikuvaky-symys kuin todellinen kustannustekijä.

Periaatteessa mahdolliset kulkutapamuutokset vaikuttaisivat nimenomaan autoilun määrään, mutta muutospotentiaali on todennäköisesti varsin pieni, yksittäisiä satunnaisia joukkoliikennematkoja.

Aiemmissa haastatteluissa (Ruonakoski 2007) on käynyt ilmi, että jotkut, etenkin iäkkäät, autoilijat pitävät matkakorttijärjestelmää ja arvolipun käyttöä vaikeaselkoisena (painikkeiden numerosymbolit, vaihtoajan muistaminen), eivätkä siksi ole kiinnostuneita kortin hankkimisesta. Autoilija on tottunut toimimaan liikkumisen asiantuntijana, jolloin neuvojen kysyminen kortin käytöstä ja painikkeiden merkitysten arvailu tuntuvat turhauttavilta. Kortille

ei myöskään aina muisteta ladata rahaa, jos sitä käytetään harvoin. Tällöin kuljettajalta ostettu kertalippu puolustaa paikkaansa helposti ymmärrettävänä ja konkreettisena lippumuotona.

## 4.6 Lähiliikkujat

Helsingiläisistä 18–64-vuotiaista 15 % on lähiliikkujia, jotka käyttävät joukkoliikennevälineissä arvo- tai kertalippua. Heille on ominaista pitkien, auton tai joukkoliikenteen käyttöä vaativien matkojen vähyys. Heillä joko ei ole säännöllisiä työ- tai opiskelumatkoja tai ne voi tehdä pyöräillen tai kävellen. Osa voi olla myös lastenvaunujen kanssa pääasiallisesti liikkuvia pienten lasten vanhempia.

Suurin osa lähiliikkujista on pienituloisia (52 %) ja kokonaan autottomia (42 %), jolloin joukkoliikenteen käytön luontevin vaihtoehto on kävely tai pyöräily. Mahdolliset muutokset ovat yleensä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen välillä tai kokonaan uusia matkoja, eikä niillä ole merkitystä auton käytön kannalta.

Joukkoliikenteen hintojen korotus vaikuttaa suoraan käytettävissä oleviin tuloihin, mutta liikkumiseen käytetty rahamäärä on kokonaisuudessaan pieni. Hinnanalennus voi lisätä joukkoliikenteen käyttöä. Tällöin tässä ryhmässä syntyy myös kokonaan uusia matkoja, joita ei muuten tehtäisi lainkaan. Hintojen korotus puolestaan voi ohjata muiden kulkutapojen käyttöön tai liikkumisen vähentämiseen. Vaihtoehtona voi olla myös liputta matkustamisen lisääntyminen. Kaiken kaikkiaan lipunhintojen muutosten vaikutukset ovat määrällisesti pieniä.

Lähiliikkujat on sikäli poikkeuksellinen ryhmä, että heidän siirtymisensä kevyen liikenteen käyttäjistä joukkoliikenteen käyttäjiksi ei välttämättä ole edes toivottavaa. Kävellen ja pyöräillen tehdyt matkat synnyttävät terveyshyötyjä ja toisaalta "ylimääräiset" lyhyet joukkoliikennematkat osaltaan hidastaisivat etenkin bussiliikennettä.

## 5 Yhteenveto ja suositukset

Määrällisesti keskeisimmät asiakasryhmät ovat joukkoliikenteen kanta-asiakkaat ja työmatkalaiset. Nämä kausilippua käyttävät ryhmät kattavat noin puolet 18–64-vuotiaista helsinkiläisistä ja tuottavat noin puolet aikuisten lipputuloista. Joukkoliikennematkoista he tekevät lähes 80 prosenttia.

Lyhyellä aikavälillä kausilipun hinnan kohtuulliset muutokset eivät oleellisesti vaikuta näiden ryhmien liikkumisvalintoihin. Joko vaihtoehtoista kulkutapaa ei ole välittömästi käytettävissä tai joukkoliikennettä käytetään työmatkoilla, joilla se on palvelutasoltaan kilpailukykyinen. Pitkällä aikavälillä kausilipun hinnan korotukset aiheuttaisivat merkittävän riskin joukkoliikenteen keskeisimmän käyttäjäkunnan vähentymisen ja vastaavan autoistumisen lisääntymisen muodossa. Pienituloisten joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden osalta lipun hinnan muutokset voivat olla merkittävä kulkutavan valintaperuste.

Autoilun vähentämisen näkökulmasta keskeisin asiakasryhmä on monipuoliset (15 % 18–64-vuotiaista). Lyhyellä aikavälillä monipuoliset lienevät yksi herkimmin hinnoittelumuutoksiin reagoivista ryhmistä. Heillä on yleensä auto käytettävissään vaihtoehtoisena kulkutapana. Arvolipun käyttäjinä he ovat tottuneet joukkoliikenteen käyttöön, mutta maksavat jokaisesta joukkoliikennematkastaan erikseen, jolloin hinnoittelu kohdistuu konkreettisesti jokaiseen yksittäiseen matkaan. Autoilun kustannukset puolestaan koostuvat monista tekijöistä ja automatkan hinta on siten vaikeammin hahmotettavissa. Pelkät polttoainekustannukset alittavat usein joukkoliikennematkan hinnan.

Pitkällä aikavälillä autoilun määrään vaikuttaa ratkaisevasti autonomistuksen kehitys. Hyvä joukkoliikenteen palvelutaso ja kilpailukykyinen hinnoittelu vähentävät paineita auton hankintaan erityisesti ns. kakkosautojen osalta. Tässä suhteessa keskeisiä asiakasryhmiä ovat työmatkalaiset ja monipuoliset, joille on tyypillistä, että useamman aikuisen talous tulee toimeen yhdellä autolla.

Hintamuutokset vaikuttavat kulkutapoihin myös lähiliikkujien ja autoilijoiden ryhmissä, mutta näiden ryhmien tekemien joukkoliikennematkojen määrä ja oletettavasti myös potentiaalisten uusien joukkoliikennematkojen määrä on pieni. Lähiliikkujat liikkuvat jo nykytilanteessa kestäväillä kulkutavoilla, eikä heidän siirtymisensä kevyen liikenteen käyttäjistä joukkoliikenteen käyttäjiksi ole välttämättä edes toivottavaa. Autoilijoiden kannalta taas hinnan merkitys on vähäinen verrattuna joukkoliikenteen koettuun palvelutasoon ja käytön helpouteen.

Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden kulkutapavalintojen kannalta oleellista on autottoman elämäntavan kokonaisuus eli se, onko autolle tarvetta. Myös auton hankinnan ja käytön kustannuksilla on suuri merkitys. Työmatkalaisten kannalta oleellista on joukkoliikenteen palvelutaso työmatkoilla suhteessa auton palvelutasoon. Monipuoliset valitsevat tilanteen mukaan, sekä hinta että laatu vaikuttavat valintoihin laadun ollessa kuitenkin keskeinen tekijä. Autoilijoiden kannalta oleellista on madaltaa kynnystä joukkoliikenteen käyttöön, mihin liittyy mielikuvat palvelutasosta ja satunnaisen käytön helpottaminen. Lähiliikkujien kannalta kysymys on lähinnä liikkumistarpeesta sinänsä, johon voidaan vaikuttaa enemmän kaupunkirakenteen ja palveluiden sijoittumisen kuin joukkoliikenteen tai sen hinnoittelun kautta.

**Työn perusteella suositellaan, että arvolipun hintaa lasketaan selvästi suhteessa kerta- ja kausilippujen hintoihin. Tämä toimintalinja lisää joukkoliikenteen käyttöä nopeasti ja vähentää eniten henkilöauton käyttöä. Pitkän aikavälin vaikutusten takia kausilipun hintaa ei tulisi ainakaan nostaa. Tutkimuksessa ei ole löydetty esteitä sille, että arvolipun hinnan laskua kompensoitaisiin kertalipun hintaa korottamalla.**

Johtopäätösten osalta voidaan lisäksi todeta, että kolmessa viimeaikaisessa tutkimuksessa eri tutkijat ovat erilaisia menetelmiä ja lähestymistapoja käyttäen päätyneet samansuuntaisiin johtopäätöksiin (tämä työ, Rinta-Piirto 2008, Svenss 2007).

Työssä on tutkittu nykyisten lipputuotteiden käyttäjiä ja pohdittu lipputuotteiden keskinäisiä hintasuhteita. Asiakkaiden ryhmittely ja ryhmien analyysi johdattelee kuitenkin tarkastelemaan asiaa myös yleisemmällä tasolla.

Tulotason noustessa nousee myös autollisten talouksien osuus, jolloin yhä useammilla on vaihtoehto joukkoliikenteen käytölle. Toisaalta ruuhkien lisääntyessä joukkoliikenne on nopeudeltaan yhä useammin auton kanssa kilpailukykyinen. Tulevaisuudessa joukkoliikenne tulee olemaan aiempaa selvemmin laadullisessa kilpailutilanteessa, jossa käytön helppous ja palvelun laatu ratkaisevat. Hinnan osalta merkittävää ei tulevaisuudessa ehkä ole niinkään absoluuttinen rahamäärä, vaan asiakkaiden kokema hinnan ja laadun suhde.

Jos nykyisten autoilijoiden halutaan siirtyvän joukkoliikenteen käyttöön, tulee tarjota niemenomaan autollisten tarpeisiin sopivia palveluita ja lipputuotteita. Lipputuotteen tulisi olla helppokäyttöinen ja joukkoliikenteen käyttökynnystä madaltava ja käytöstä palkitseva. Joukkoliikenteen tai arvolipun käyttöä vierastaville tulisi myös tarjota motiivi tällaisen lipputuotteen hankintaan.

Edellä kuvatut vaatimukset täyttävä lipputuote voisi olla "Helsinki-freedom", yksi lippu, jolla voit tehdä kaikki matkasi. Samalla lipulla voisi paitsi matkustaa joukkoliikenteellä, myös maksaa pysäköintinsä ja esimerkiksi vuokrata pyörän tulevasta kaupunkipyöräjärjestelmästä. Pysäköintimittareissa toimiva lippu olisi autoilijalle vahva motiivi arvolipun hankintaan, jolloin myös kynnys joukkoliikenteen käyttöön laskisi ikään kuin sivutuotteena.

Lipputuotteen keskeisin ominaisuus olisi kuitenkin vaivattomuus: hanki ja unohda -tyyppinen hinnoittelu ja kuukausittain jälkikäteen tapahtuva laskutus. Käyttäjän ei tarvitsisi yrittää muistella, onko kortille ladattuna riittävästi rahaa eikä etsiä lähintä kioskia rahojen loputtua. Käyttäjän ei myöskään tarvitsisi etukäteen arvailla matkustustarpeitaan tietääkseen, tuleeko kausilippu vai sarjalippu edullisemmaksi. Jos lipun käyttäjä tulee kuukaudessa tehneeksi vain muutaman matkan, hinnoittelu olisi arvolipun tasolla. Matkojen lisääntyessä yksittäisen matkan hinta laskisi siten, että paljon matkustaville kokonaiskustannus olisi kuukaudessa jonkin verran kausilipun kustannusta suurempi.

## Lähteet

Joukkoliikenne kotimaassa. HLT faktakortti 4 – tammikuun 2007. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 04–05.

Kivari Markku, Kiiskilä Kati, Heltimo Juha ja Rönkä Kimmo. 2006. Ihmisten liikkumistarpeet (ILTA). Tiehallinnon selvityksiä 49/2006.

Laine Tomi ja Heltimo Juha. Autoilijat joukkoliikenteessä (AUTOKO). 2005. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 86/2005.

Mäntynen Jorma, työryhmän pj. 2007. Tulevaisuuden joukkoliikenne. Joukkoliikenteen tutkimusohjelman (JOTU) 2004–2007 yhteenvetoraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 64/2007.

Pastinen Virpi ja Lehto Hannu. 2007. Helsingin sisäiset matkat henkilöliikennetutkimuksessa 2004–2005. HKL D:10/2007. Helsingin kaupungin liikennelaitos.

Pääkkönen Hannu ja Niemi Iiris. 2002. Suomalainen arki. Ajankäyttö vuosituhannen vaihteessa. Kulttuuri ja viestintä 2002:2. Tilastokeskus.

Rinta-Piirto Jyrki. 2008. Joukkoliikenteen tariffipolitiikan vaihtoehtoja Helsingissä. HKL D:2/2008. Helsingin kaupungin liikennelaitos.

Ruonakoski Annamari ja Voltti Ville. 2007. Kulutavan valinta kolmannessa iässä. Liikenne ja viestintäministeriön julkaisuja 60/2007.

Svenns Terhi. 2007. Joukkoliikenteen kausilipputarjonnan kehittämismahdollisuudet kaupunkiseuduilla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 58/2007.

Voltti Ville ja Karasmaa Nina. Kulutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali (KULKURI). 2006. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2006.

Voltti Ville ja Luoma Maija. Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa (KULKURI 2). 2007a. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2007.

Voltti Ville, Somerpalo Sakari ja Luoma Maija. 2007b. Joukkoliikenteen liikkujaryhmät Turun seudullisessa aluerakenteessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 42/2006.

Voltti Ville ja Luoma Maija. 2007c. Liikkujaryhmät valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimusaineistossa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 43/2006.

Voltti Ville ja Ruonakoski Annamari. 2007d. Asiakasko valitsee? JOTU- ja Astartutkimusohjelmien tuloksia. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 44/2007.

Vuorenpää Mariitta. 2006a. Matkustajien tyytyväisyys joukkoliikenteen hintaan. HKL D:2/2006. Helsingin kaupungin liikennelaitos.

Vuorenpää Mariitta. 2006b. Selvitys liputta matkustajista Helsingin joukkoliikenteessä. HKL D:10/2006. Helsingin kaupungin liikennelaitos.

17. Tarvittaisinko taloudessasi useampia autoja, kuin mitä nyt on?

- 1) kyllä
- 2) ei

18. Onko auto taloudessasi välttämätön?

- 1) ei ole
- 2) yksi auto on välttämätön
- 3) taloudessani tarvitaan vähintään kaksi autoa

19. Voisitko ajatella, että taloutesi luopuisi ainakin yhdestä autosta?

- 1) kyllä
- 2) en

KAIKKI VASTAAVAT SEURAAVIIN KYSYMYKSIIN.

20. Kuvittele, että nykyisessä elämäntilanteessasi voisit kävelyn lisäksi käyttää vain yhtä muuta kulkutapaa pääkaupunkiseudun matkoilla. Kuinka hyvin tulisit toimeen, jos voisit vain kävellä ja ...

a) pyörällä?

- 1) erinomaisesti
- 2) hyvin
- 3) tyydyttävästi
- 4) välttävästi
- 5) en tulisi toimeen

b) käyttää joukkoliikennettä?

- 1) erinomaisesti
- 2) hyvin
- 3) tyydyttävästi
- 4) välttävästi
- 5) en tulisi toimeen

c) ajaa omalla autolla (jos sellainen olisi)?

- 1) erinomaisesti
- 2) hyvin
- 3) tyydyttävästi
- 4) välttävästi
- 5) en tulisi toimeen

21. Entä nykyisessä todellisessa tilanteessasi, kuinka hyvin tulet toimeen niillä kulkutavoilla, jotka sinulla on käytettävissäsi pääkaupunkiseudun matkoilla?

- 1) erinomaisesti
- 2) hyvin
- 3) tyydyttävästi
- 4) välttävästi
- 5) en tule toimeen

JOS TALOUDESSASI ON AUTO, SIIRRY KYSYMYKSEEN 14.

10. Mainitse 1-3 keskeistä syytä, miksi taloudessasi ei ole autoa?

( en ole itse päättämässä asiasta) ei mitään erityistä syytä en tarvitse autoa saan auton käyttöni tarvittaessa ilman autoa saan enemmän liikuntaa haluan suojella ympäristöä käytän rahani mieluummin muuhun minulla ei ole varaa autoon muu syy, mikä \_\_\_\_\_

11. Onko taloudessasi aiemmin ollut autoa?

- 1) kyllä
- 2) ei

12. Tarvittaisinko taloudessasi autoa?

- 1) kyllä
- 2) ei

13. Aiotko hankkia auton heti, kun siihen on mahdollisuus?

- 1) kyllä
- 2) en

AUTOTOMAT SIIRTYVÄT KYSYMYKSEEN 20.

14. Mainitse 1-3 keskeistä syytä, miksi taloudessasi on auto?

( en ole itse ollut päättämässä asiasta) ei mitään erityistä syytä tarvitsen / puolisoni tarvitsee autoa työssä auto tarvitaan työmatkoihin auton käyttö tulee pitkän pääle edulliseksi jonkin tietyn harrastuksen takia kesämökin takia haluan säilyttää mahdollisuuden auton käyttöön tarvittaessa usein paljon tavaroita kuljettavana muu syy, mikä \_\_\_\_\_

15. Mikäli taloudessasi on yksi auto, kuka sitä lähinnä käyttää?

- 1) yleensä minä
- 2) yleensä joku muu
- 3) saman verran kaikki perheenjäsenet

16. Hankitko ensimmäisen autosi heti, kun siihen oli mahdollisuus?

- 1) kyllä
- 2) en ( en ole hankkinut autoa)

4. Pystytkö terveytesi puolesta kulkemaan kävellen ja polkupyörällä?

- 1) kyllä, sekä pyörällä että kävellen
- 2) vain kävellen
- 3) vaikeasti tai en ollenkaan

5. Kuinka pitkiä matkoja voisit ajatella tekeväsi kävellen vähintään silloin tällöin?

\_\_\_\_\_ km yhteen suuntaan (ei koske lenkkeilyä)

6. Kuinka pitkiä matkoja voisit ajatella tekeväsi polkupyörällä vähintään silloin tällöin?

\_\_\_\_\_ km yhteen suuntaan (ei koske lenkkeilyä)

7. Mitä joukkoliikennelippua yleensä käytät pääkaupunkiseudulla?

- 1) matkakortti, kautta (ent. näytölippu)
- 2) - " - , arvoa (ent. sarjalippu)
- 3) - " - , talvella kautta ja kesällä arvoa
- 4) - " - , sisäistä kautta, seutu arvoa
- 5) - " - , vaihtelevasti kautta tai arvoa
- 6) muu ennakkoon ostettu lippu
- 7) kertalippu kuljettajalta/konduktööriltä
- 8) en käytä joukkoliikennettä

8. Kuinka usein käytät...

a) taksia omalla kustannuksellasi?

- 1) noin \_\_\_\_\_ päivänä viikossa
- 2) noin \_\_\_\_\_ päivänä kuukaudessa
- 3) noin \_\_\_\_\_ päivänä vuodessa
- 4) en juuri koskaan

b) vuokrattua autoa tai maksullista yhteiskäyttöautoa?

- 1) noin \_\_\_\_\_ päivänä viikossa
- 2) noin \_\_\_\_\_ päivänä kuukaudessa
- 3) noin \_\_\_\_\_ päivänä vuodessa
- 4) en juuri koskaan

c) lainattua autoa?

- 1) noin \_\_\_\_\_ päivänä viikossa
- 2) noin \_\_\_\_\_ päivänä kuukaudessa
- 3) noin \_\_\_\_\_ päivänä vuodessa
- 4) en juuri koskaan

9. Onko taloudessasi henkilöautoja?

(myös työsuhteautot sekä pääasiassa henkilökuljetuksiin käytettävät pakettiautot)

- 1) ei ole
- 2) yksi
- 3) kaksi
- 4) kolme tai useampia

LIIKENNETUTKIMUS

Tässä tutkimuksessa kysytään, mitä kulkutapoja yleensä käytät erilaisilla matkoilla. Lisäksi tutkimuksessa kysytään liikkumiseen liittyviä mieltäsi sekä taustatietoja.

Matkalla tarkoitetaan siirtymistä kävellen tai kulkuneuvolla paikasta toiseen. Jos käytät samalla matkalla useampaa kulkutapaa, vastaa sen mukaisesti, miten kuljet suurimman osan matkasta.

Pelkästään ulkoilu- tai kuntoilumielissä tehtyjä kävely- ja pyörälenkkeilyä ei lasketa mukaan. Ammatillisesti liikkuvat (esim. taksinkuljettajat) vastaavat vain omien henkilökohtaisten matkojensa osalta.

Kun kysymyksessä on viiva, kirjoita vastauksesi viivalle. Esim. Syntymävuotenne? 63

Kun kysymyksessä on numeroituja vastausvaihtoehtoja, ympyröi vain yksi numero. Esim. 1) Lähes aina 2) Silloin tällöin 3) Harvoin tai ei koskaan

Kun kysymyksessä on vastausvaihtoehtojen kohdalla ruutuja, rasiita kaikki sopivat ruudut. Voit myös olla valitsematta yhtään vaihtoehtoa tai valita ne kaikki.

Esim.  Henkilöauto  Joukkoliikenne  Polkupyörä

1. Onko sinulla ajokortti?

- 1) kyllä
- 2) ei

2. Kuinka usein sinulla itselläsi on mahdollisuus henkilöauton käyttöön?

- 1) aina tai lähes aina
- 2) yleensä
- 3) silloin tällöin
- 4) hyvin harvoin tai ei koskaan

3. Onko sinulla käyttökelpoinen polkupyörä?

- 1) kyllä
- 2) ei



TÄMÄN SIVUN KYSYMYKSET KOSKEVAT TYÖMATKAA, OPIKSELUMATKAA TAI MUUTA VASTAAVAA MATKAA, JOKA TOISTUU SAMANLAISENA PÄIVITTÄIN TAI LÄHES PÄIVITTÄIN. JOS ET TEE TÄLLÄISIA MATKOJA, VOIT SIIRTYÄ SEURAAVALLE SIVULLE KYSYMYKSEEN 31.

**22. Mihin kellonaikaan yleensä teet työmatkasi (tai vastaavan)?**

- 1) aamu/ilta ruuhka 2) muu ajankohta 3) vaihtelevasti sekä 1 että 2

**23. Missä työpaikkasi (tai vastaava) sijaitsee?**

- 1) Helsinki, Kaupunginosa: \_\_\_\_\_  
 2) Espoo, kaupunginosa: \_\_\_\_\_  
 3) Vantaa, kaupunginosa: \_\_\_\_\_  
 4) Muu: \_\_\_\_\_

**24. Onko henkilöauton pysäköintipaikan löytäminen perillä helppoa vai vaikeaa?**

- 1) helppoa 2) siltä väliltä 3) vaikeaa 4) en osaa sanoa

**25. Onko henkilöauton pysäköinti sinulle ilmaista vai maksullista?**

- 1) ilmaista 2) maksullista 3) en osaa sanoa

**26. Poikkeatko päivittäin lasten päiväkodissa tms. välttämättömässä paikassa? (ei ruokakauppa tms.)**

- 1) kyllä, meno- ja paluumatkalla  
 2) kyllä, jompaan kumpaankin suuntaan  
 3) harvemmin kuin päivittäin  
 4) en

JOS SINUN ON VÄLTÄMÄTTÄ POIKETTAVA PÄIVITTÄIN ESIM. PÄIVÄKODISSA, VASTAA SEURAAVIIN KYSYMYKSIIN SITEN, ETTÄ LASKET POIKKEAMISEEN LIITTYVÄN MATKAN MUKAAN. MUUTEN VASTAA SEN MUKAAN, MINKÄLAINEN MATKA ON SUORAAN KULJETTUNA.

**27. Säännöllisen työmatkan (tai vastaavan) pituus? \_\_\_\_\_ kilometriä (yhteen suuntaan)**

**28. Minkälainen joukkoliikenteen yhteys tällä matkalla on?**

( en osaa sanoa)

vaihtojen määrä \_\_\_\_\_ kpl

kävelymatka \_\_\_\_\_ metriä (yhteensä kotoa pysäkille ja pysäkiltä perille)

vuoroväli \_\_\_\_\_ minuuttia (jos useita, merkitse huonoimman mukaan)

**29. Kuinka kauan matka kestää ovelta ovelle eri kulkutavoilla?**

Autolla \_\_\_\_\_ minuuttia ( en osaa sanoa)

Joukkoliikenteellä \_\_\_\_\_ minuuttia ( en osaa sanoa)

Polkupyörällä \_\_\_\_\_ minuuttia ( en osaa sanoa)

Kävelen \_\_\_\_\_ minuuttia ( en osaa sanoa)

**30. Kuinka hyvin voit tehdä työmatkasi (tai vastaavan) eri kulkutavoilla?**

	oikein hyvin	mahdollinen vaihtoehto	vain jos ei ole muuta vaihtoehtoa	käytännössä mahdotonta
autolla (jos olisi auto)	4	3	2	1
joukkoliikenteellä	4	3	2	1
pyörällä (kesällä)	4	3	2	1
pyörällä (talvella)	4	3	2	1
kävelen	4	3	2	1

**31. Mitä kulkutapoja käytät alla olevilla matkoilla talvella? (noin lokakuu-huhtikuu) VOIT VALITA USEAMPIA, MUTTA ÄLÄ RASTITTA SELLAISTA KULKUTAPAA, JOTA KÄYTÄT VAIN HARVOIN KYSEISELLÄ MATKALLA.**

VERTAILE VAIN KULKUTAPOJEN YLEISYYTTÄ. SILLÄ EI OLE MERKITYSTÄ, KUINKA USEIN TEET KYSEISEN MATKAN, JOS ET JUURIKAAAN TEE JOITAIN MATKOJA, MERKITSE RASTI KYSEISEN MATKATYYPIN OTSIKON ALLE JA JÄTÄ KULKUTAVAT VALITSEMATTANA.

JOS VAIHDAT KULKUTAPAA KESKEN MATKAA (ESIM. PYÖRÄILY JUUNA-ASEMALLE), VASTAA SEN MUKAISESTI, MITEN KULJET SUURIMMAN OSAN MATKASTA.

Päivittäiset työ- tai opiskelu- matkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	lähes aina melko usein silloin tällöin en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin

Päivittäis- tavaroiden ostomatkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	lähes aina melko usein silloin tällöin en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin

Muut ostos- ja asiointimatkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	lähes aina melko usein silloin tällöin en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin

Säännölliset matkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	lähes aina melko usein silloin tällöin en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin

Muut vapaa-ajan matkat lähiseudulla	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	lähes aina melko usein silloin tällöin en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin

Pidemmät loma-, vierailu- ja mökkimatkat	auto	bussi tai juna	lentokone
	lähes aina melko usein silloin tällöin en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin

## 33. Oletko samaa vai eri mieltä seuraavien liikenteeseen liittyvien väittämien kanssa?

	täysin samaa mieltä	melko samaa mieltä	melko eri mieltä	täysin eri mieltä	en osaa sanoa
Haluun tehdä matkoja kävelen ja pyörällä, koska saan samalla liikuntaa	1	2	3	4	0
Joukkoliikenteen käyttö on vaivalloista	1	2	3	4	0
Mietin ympäristöä jokapäiväisissä kulkutapavalinnoissani	1	2	3	4	0
Joukkoliikenne on usein nopea kulkutapa	1	2	3	4	0
Auto lisää elämänhalintaa	1	2	3	4	0
Käytän joukkoliikennettä vain, jos ei ole muuta vaihtoehtoa	1	2	3	4	0
Matkan hinta ei yleensä vaikuta kulkutavan valintaan	1	2	3	4	0
Liikenteen sujuvuus tulee turvata pääväylä parantamalla	1	2	3	4	0
Haluaisin vähentää auton käyttöäni	1	2	3	4	0
Joukkoliikenteen aikataulut ja reitit soveltuvat minulle hyvin	1	2	3	4	0
Autoa kannattaa käyttää, jos on sellaisen hankkinut	1	2	3	4	0
Autolla ajaminen laiskistaa	1	2	3	4	0
Minun ei ole mahdollista vähentää auton käyttöäni	1	2	3	4	0
Kävelyetäisyys kotoani joukkoliikenteen pysäkillä on liian pitkä	1	2	3	4	0
Joukkoliikenteen asemat ovat turvattomia iltaisin ja yöaikaan	1	2	3	4	0
Saan helposti selville joukkoliikenteen reitit ja aikataulut	1	2	3	4	0
Joukkoliikenteessä muut matkustajat häiritsevät / ärsyttävät minua	1	2	3	4	0
Tiettyinä aikoina vältän yksin kävelyä, koska pelkään joutuvani häirinnän tai jopa väkivallan uhriksi	1	2	3	4	0
Joukkoliikenteellä kulkeminen on edullista	1	2	3	4	0

32. Entä mitä kulkutapoja käytät alla olevilla matkoilla kesällä? (noin toukokuu-syyskuu)

JOS KULKUTAPASI OVAT TÄSMÄLLEEN SAMAT KESÄLLÄ JA TALVELLA, RIITTÄÄ KUN MERKITSET RASTIN KYSEISEN MATKATYYPIN OTSIKON ALLE.

Päivittäiset työ- tai opiskelu- matkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	samat kuin talvella en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin
Päivittäis- tavaroiden ostosmatkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	samat kuin talvella en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin
Muut ostos- ja asiointimatkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	samat kuin talvella en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin
Säännölliset matkat	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	samat kuin talvella en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin
Muut vapaa-ajan matkat lähiseudulla	henkilöauto tai taksi	joukko- liikenne	polkupyörä	kävely
	samat kuin talvella en juurikaan tee tällaisia matkoja	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin
Pidemmät loma-, vierailu- ja mökkimatkat	auto	bussi tai juna	lentokone	/
	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	lähes aina melko usein silloin tällöin	

## 34. Oletko samaa vai eri mieltä seuraavien asuinpaikan valintaan liittyvien väittämien kanssa?

	täysin samaa mieltä	melko samaa mieltä	melko eri mieltä	täysin eri mieltä	en osaa sanoa
Tingimieluunmin asuntoni koosta kuin hyvästä sijainnista	1	2	3	4	0
Valitsen asuinpaikkani siten, että tulen toimeen ilman henkilöautoa	1	2	3	4	0
En haluaisi asua missään muualla	1	2	3	4	0
Haluun asua junaradan tai metron varrella	1	2	3	4	0
En haluaisi asua kerrostaloalueella	1	2	3	4	0

## 35. Kuvittele tilannetta, jossa olisit vaihtamassa asuntoa nykyisessä elämäntilanteessasi. Kuinka paljon seuraavat asiat vaikuttaisivat asuinpaikan valintaan?

	vaikuttaisi erittäin paljon	vaikuttaisi paljon	vaikuttaisi jonkin verran	vaikuttaisi vähän tai ei lainkaan	en osaa sanoa
Liikenneyhteydet työpaikalle					
- autolla	1	2	3	4	0
- joukkoliikenteellä	1	2	3	4	0
- pyörällä tai kävelen	1	2	3	4	0
Liikenneyhteydet yleisesti					
- autolla	1	2	3	4	0
- joukkoliikenteellä	1	2	3	4	0
- pyörällä tai kävelen	1	2	3	4	0
Asuinalueen lapsiystävällisyys, koulut, isovanhemmat yms.	1	2	3	4	0
Alue on tuettu ennestään	1	2	3	4	0
Kaupat ja palvelut kävely- tai pyöräilyetäisyydellä	1	2	3	4	0
Asuinalue on minun tyyliseni	1	2	3	4	0
Mahdollisuus omaan pihaan	1	2	3	4	0
Asuinalueen rauhallisuus	1	2	3	4	0
Lähivirkistysalueiden laatu	1	2	3	4	0

## LOPUKSI KYSYISIMME VIELÄ JOITAKIN TAUSTATIETOJA

36. Syntymävuosi? \_\_\_\_\_

37. Sukupuoli? 1) Mies 2) Nainen

38. Talouden koko? \_\_\_\_\_ aikuista  
\_\_\_\_\_ 0 – 6 vuotiaista lasta  
\_\_\_\_\_ 7 – 17 vuotiaista lasta

39. Minkälaisessa talossa asut?

- 1) omakotitalo
  - 2) rivitalo tai paritalo
  - 3) kerrostalo
  - 4) muu
40. Mikä on korkein koulutuksesi?
- 1) peruskoulu, kansakoulu, keskkoulu
  - 2) keskiaste (ylioppilas ja/tai ammatillisia opintoja 1–3 vuotta)
  - 3) opistotason ammattitutkinto
  - 4) ammattikorkeakoulututkinto tai alempi korkeakoulututkinto
  - 5) ylempi korkeakoulututkinto

41. Oletko tällä hetkellä päätoimisesti?

- 1) johtavassa asemassa oleva
- 2) toimihenkilö
- 3) työntekijä
- 4) yrittäjä
- 5) opiskelija ( yliopisto/korkeakoulu, ammattikorkeakoulu, ammattikoulu, muu)
- 6) työtön
- 7) eläkkeellä
- 8) kotitaiti/isä
- 9) muu

42. Kuinka suuret ovat taloutesi yhteenlasketut tulot ennen verojen vähentämistä?

- 1) en halua vastata / en osaa sanoa
- 2) 0 – 2 000 ”/kk (0 – 25 000 ”/v)
- 3) 2 000 – 4 000 ”/kk (25 000 – 50 000 ”/v)
- 4) 4 000 – 6 000 ”/kk (50 000 – 75 000 ”/v)
- 5) 6 000 – 8 000 ”/kk (75 000 – 100 000 ”/v)
- 6) yli 8 000 ”/kk (yli 100 000 ”/v)

43. Tutkimusta saatetaan jatkaa myöhemmin. Haluatko osallistua jatkotutkimukseen?

- 1) Kyllä, yhteystietojani saa käyttää jatkotutkimukseen (vastaus ei velvoita osallistumaan)
- 2) En, annan yhteystietojani vain arvontaa varten
- 3) En osallistu arvontaan (yhteystietoja ei tarvita)

Suuret kiitokset avustasi! Muistathan palauttaa lomakkeen oheisessa vastauskuoressa 23.5. mennessä. Palkinnot arvotaan 27.5. ja voittajille ilmoitetaan henkilökohtaisesti.

Yhteystiedot palkintojen arvontaa varten (tarvitaan vain, jos haluat osallistua arvontaan)

Nimi: \_\_\_\_\_

Osoite: \_\_\_\_\_

Puhelin: \_\_\_\_\_

## LIITE 2: Havaintomäärät

### **Alkuperäisen tutkimustaineiston havaintomäärät, vastausprosentit ja laajennuskertoimet.**

#### Kulkutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali

##### Vastaukset ja vastausprosentti ositteittain

		Ikä 18 - 29	Ikä 30 - 44	Ikä 45 - 64
Miehet	PKS	80 / 21 %		
Naiset	PKS	169 / 40 %		
Miehet	Helsinki		101 / 33 %	113 / 35 %
Naiset	Helsinki		112 / 41 %	159 / 43 %
Miehet	Esp, Van		61 / 31 %	105 / 40 %
Naiset	Esp, Van		66 / 32 %	126 / 47 %

**Yhteensä 1092 vastausta, vastausprosentti 36,4 %.**

##### Laajennuskertoimet

		Ikä 18 - 29	Ikä 30 - 44	Ikä 45 - 64
Miehet	PKS	1083		
Naiset	PKS	642		
Miehet	Helsinki		642	601
Naiset	Helsinki		579	498
Miehet	Esp, Van		822	507
Naiset	Esp, Van		759	463

### **Helsinkiin rajattu havaintomäärä asiakasryhmittäin.**

HKLryhmä	Havaintomäärä
HKLautoilijat	97
HKLkanta-asiakkaat	153
HKLlähiliikkuajat	97
HKLmonipuoliset	104
HKLtyömatkalaiset	161
HKLleikäytä	23
HKLmäärittelemätön	6
<b>Yhteensä</b>	<b>641</b>

## LIITE 3: Taustatietojen ristiintaulukoiteja s. 1/2

### Sukupuoli ja tulot

	1Pienituloinen	2Keskituloinen	3Suurituloinen	
Mies	39 %	34 %	28 %	100 %
Nainen	52 %	33 %	15 %	100 %

### Sukupuoli ja autonkäyttömahdollisuus

	Aina	Yleensä	Silloin T.	Harvoin	
Mies	62 %	10 %	13 %	15 %	100 %
Nainen	35 %	13 %	21 %	32 %	100 %

### Ikäryhmä ja perhetyyppi

	1Yksinelaja	2Aikuistalous	3Lapsiperhe	
18-29	23 %	60 %	17 %	100 %
30-44	27 %	25 %	48 %	100 %
45-64	24 %	55 %	21 %	100 %

### Ikäryhmä ja tulot

	1Pienituloinen	2Keskituloinen	3Suurituloinen	
18-29	65 %	26 %	9 %	100 %
30-44	38 %	43 %	19 %	100 %
45-64	40 %	29 %	31 %	100 %

### Ikäryhmä ja autonkäyttömahdollisuus

	Aina	Yleensä	Silloin T.	Harvoin	
18-29	33 %	14 %	24 %	29 %	100 %
30-44	51 %	14 %	15 %	20 %	100 %
45-64	54 %	8 %	14 %	24 %	100 %

### Perhetyyppi ja autonkäyttömahdollisuus

	Aina	Yleensä	Silloin T.	Harvoin	
1Yksinelaja	30 %	7 %	17 %	45 %	100 %
2Aikuistalous	51 %	12 %	19 %	19 %	100 %
3Lapsiperhe	56 %	14 %	14 %	16 %	100 %

### Työssäkäynti ja autonkäyttömahdollisuus

	Aina	Yleensä	Silloin T.	Harvoin	
Töissä	56 %	10 %	14 %	20 %	100 %
Opiskelija	18 %	19 %	29 %	34 %	100 %
Eläkkeellä	42 %	8 %	15 %	36 %	100 %
Muu ei töissä	30 %	16 %	24 %	30 %	100 %

## LIITE 3: Taustatietojen ristiintaulukoiteja s. 2/2

### Sukupuoli ja tulot

	1Pienituloir	2Keskituloi	3Suurituloinen
Mies	40 %	48 %	61 %
Nainen	60 %	52 %	39 %
	100 %	100 %	100 %

### Sukupuoli ja autonkäyttömahdollisuus

	Aina	Yleensä	Silloin T.	Harvoin
Mies	61 %	40 %	35 %	29 %
Nainen	39 %	60 %	65 %	71 %
	100 %	100 %	100 %	100 %

### Ikäryhmä ja perhetyyppi

	1Yksinelajz	2Aikuistalo	3Lapsiperhe
18-29	26 %	36 %	16 %
30-44	37 %	19 %	57 %
45-64	38 %	45 %	27 %
	100 %	100 %	100 %

### Ikäryhmä ja tulot

	1Pienituloir	2Keskituloi	3Suurituloinen
18-29	36 %	20 %	10 %
30-44	31 %	47 %	34 %
45-64	34 %	34 %	56 %
	100 %	100 %	100 %

### Ikäryhmä ja autonkäyttömahdollisuus

	Aina	Yleensä	Silloin T.	Harvoin
18-29	19 %	32 %	39 %	33 %
30-44	38 %	41 %	30 %	29 %
45-64	43 %	26 %	31 %	38 %
	100 %	100 %	100 %	100 %

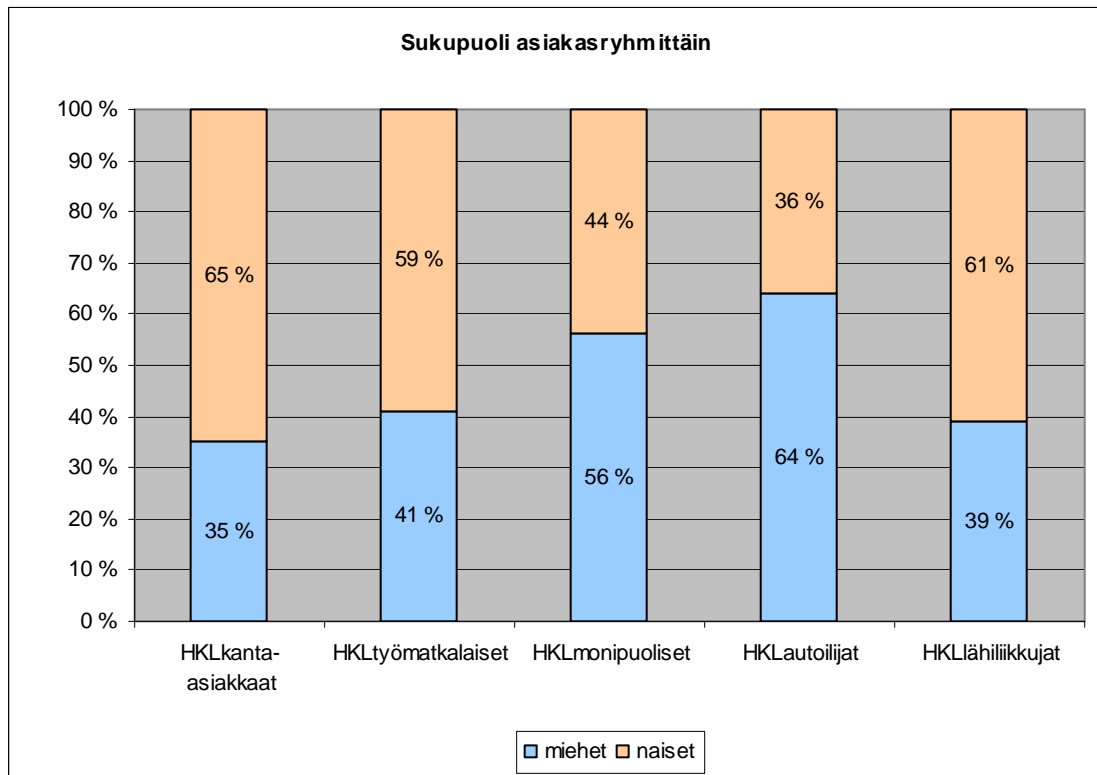
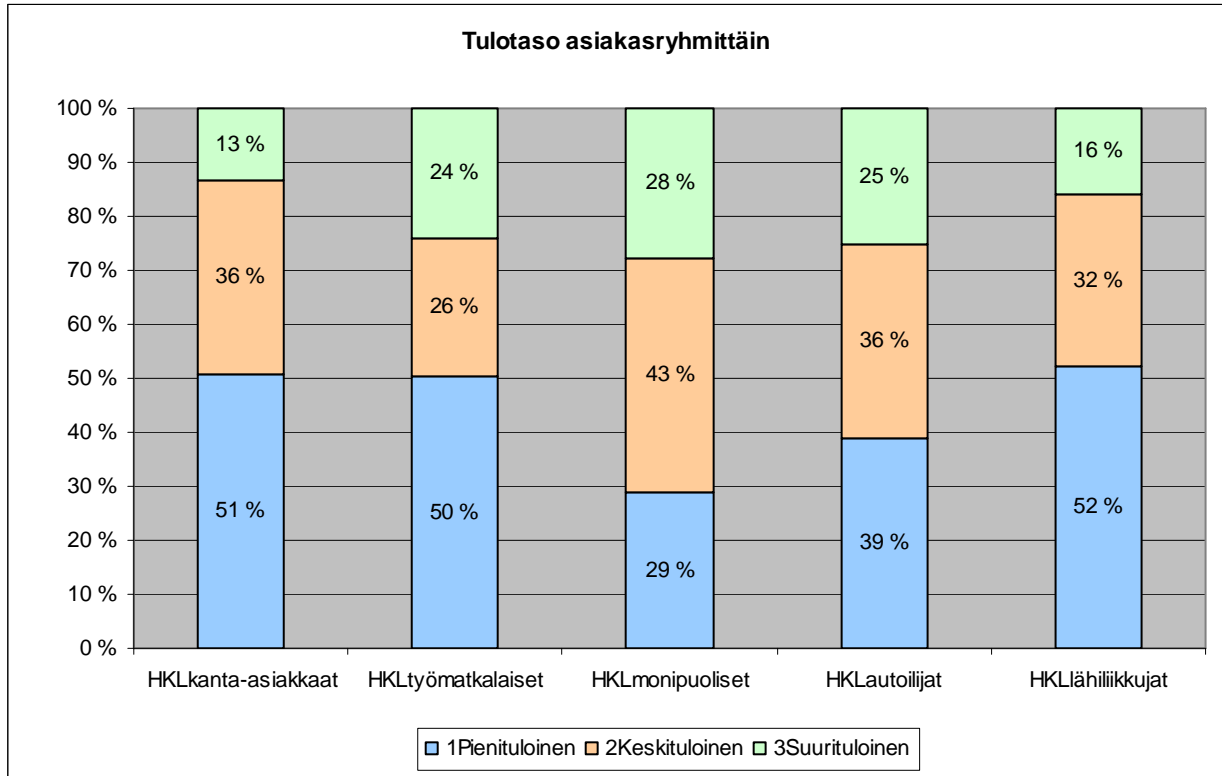
### Perhetyyppi ja autonkäyttömahdollisuus

	Aina	Yleensä	Silloin T.	Harvoin
1Yksinelaja	16 %	15 %	25 %	46 %
2Aikuistalous	49 %	48 %	51 %	35 %
3Lapsiperhe	35 %	37 %	24 %	19 %
	100 %	100 %	100 %	100 %

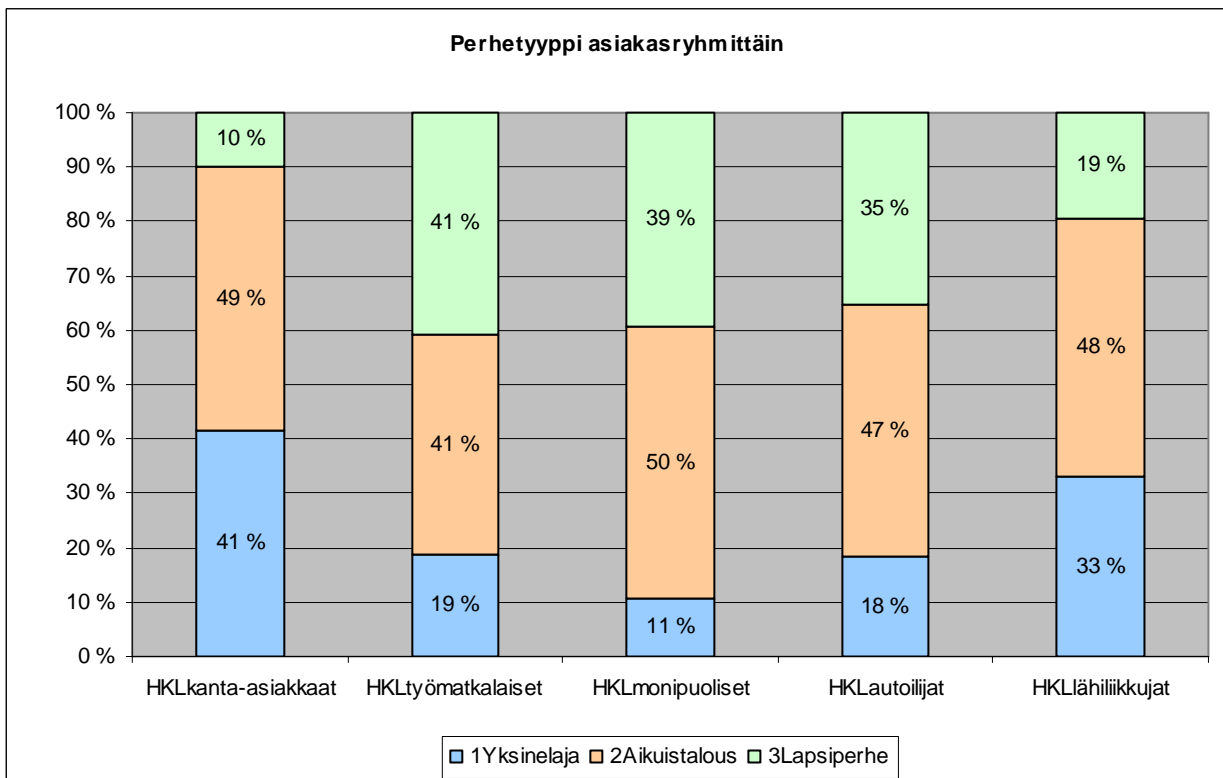
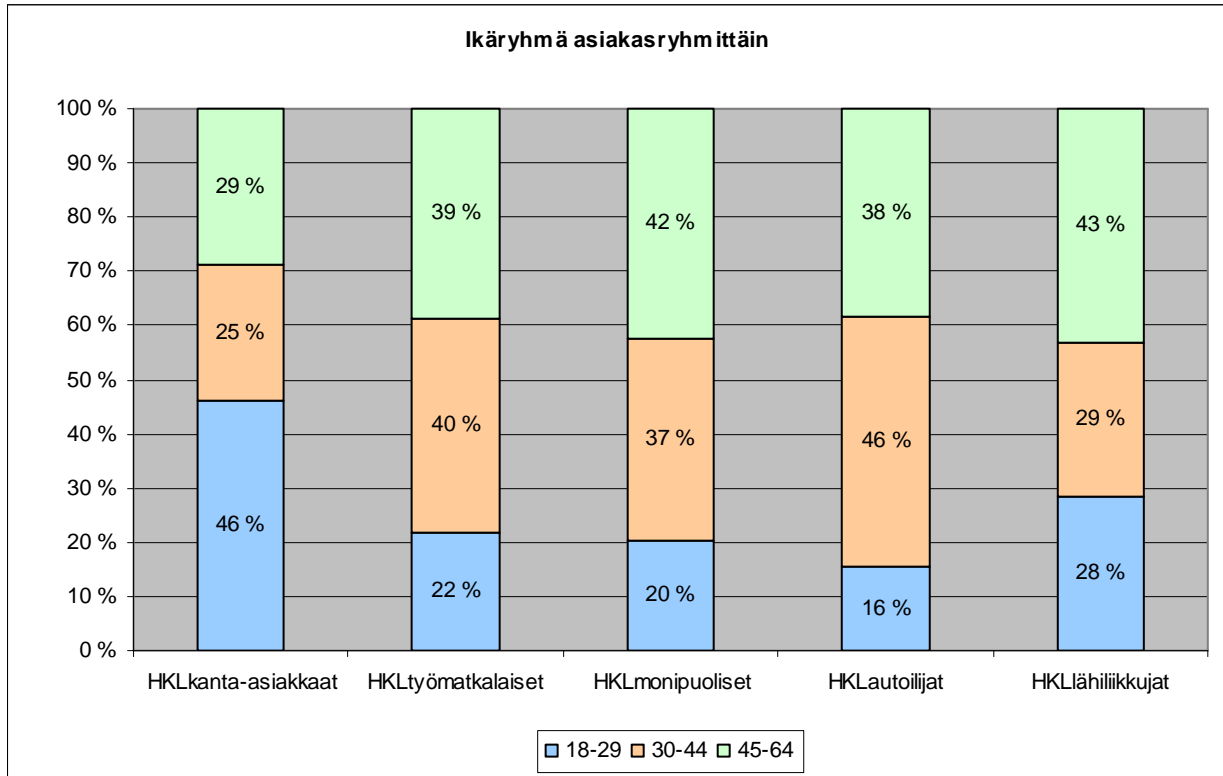
### Työssäkäynti ja autonkäyttömahdollisuus

	Aina	Yleensä	Silloin T.	Harvoin
Töissä	82 %	61 %	58 %	58 %
Opiskelija	5 %	20 %	20 %	17 %
Eläkkeellä	6 %	5 %	6 %	11 %
Muu ei töissä	7 %	14 %	15 %	13 %
	100 %	100 %	100 %	100 %

LIITE 4: Taustatietoja asiakasryhmittäin s. 1/4

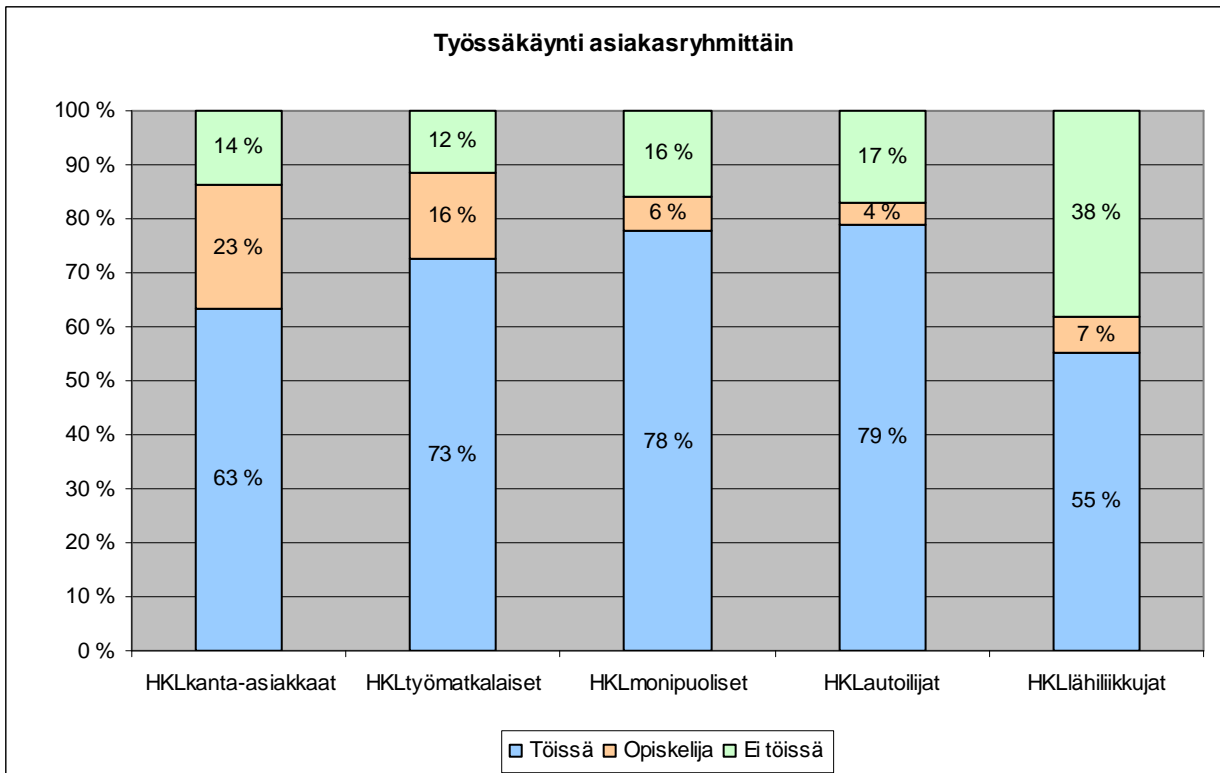
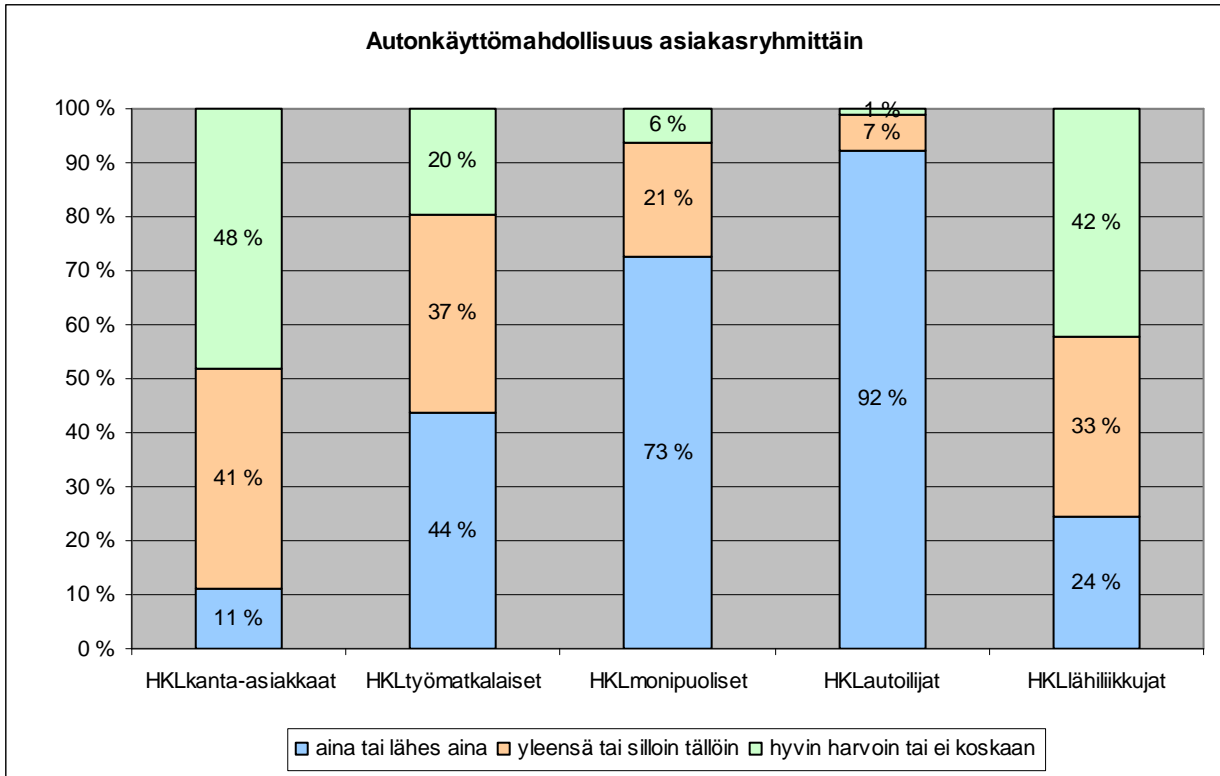


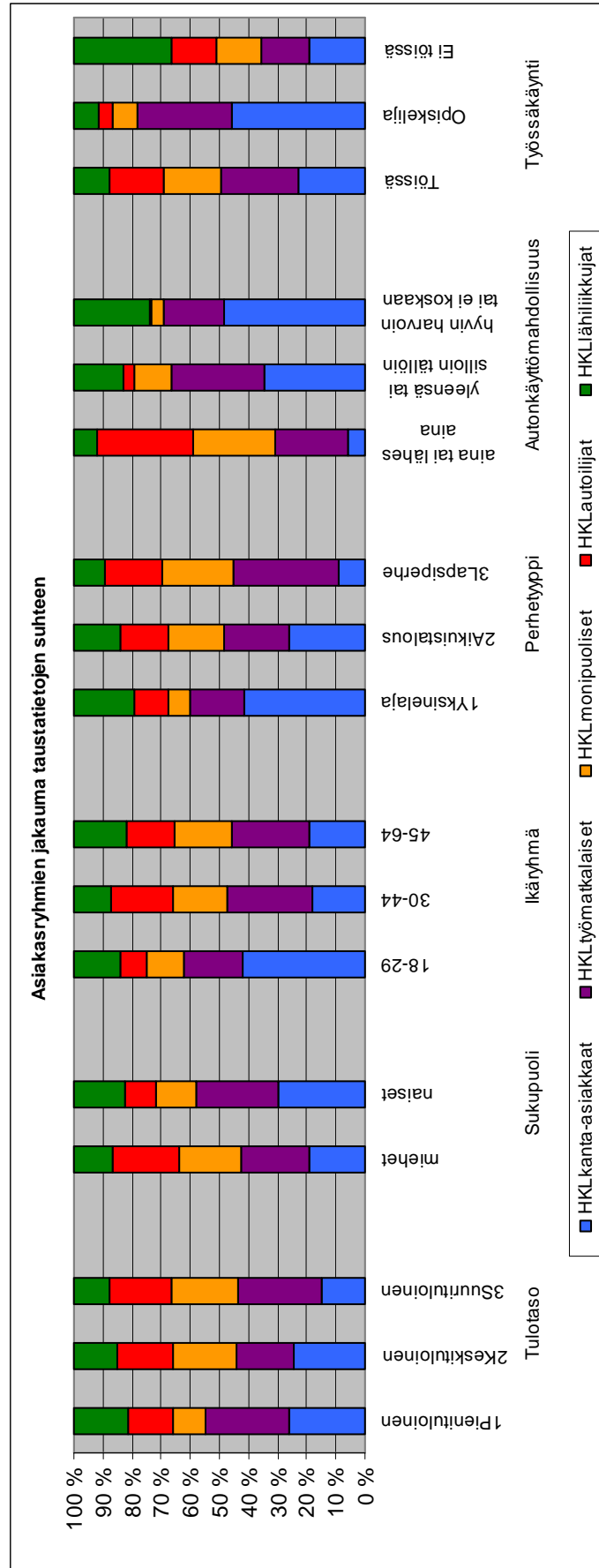
LIITE 4: Taustatietoja asiakasryhmittäin s. 2/4





LIITE 4: Taustatietoja asiakasryhmittäin s. 3/4







## HKL:n julkaisusarja B, ISSN 1459-725X

- 2/2008 Tariffipolitiikan vaikutukset liikkujaryhmiin Helsingissä
- 1/2008 Matkustajien tyytyväisyys Helsingin joukkoliikennepalveluihin vuonna 2007
- 4/2007 Ruuhkan vaikutus bussiliikenteen matka-aikoihin Helsingissä
- 3/2007 Matkustajien tyytyväisyys Helsingin joukkoliikennepalveluihin keväällä 2007
- 2/2007 Helsingin joukkoliikenne kansainvälisessä BEST-tutkimuksessa 2007
- 1/2007 Matkustajien tyytyväisyys Helsingin joukkoliikennepalveluihin vuonna 2006
- 3/2006 Matkustajakysely ihmisten kokemasta turvattomuudesta Helsingin metrossa
- 2/2006 Matkustajien tyytyväisyys Helsingin joukkoliikennepalveluihin keväällä 2006
- 1/2006 Matkustajien tyytyväisyys Helsingin joukkoliikennepalveluihin vuonna 2005
- 4/2005 Helsingin joukkoliikenne kansainvälisessä vertailussa 2005
- 3/2005 Helsingin palvelulinjat: suunnittelu ja toteutus
- 2/2005 Matkustajien tyytyväisyys Helsingin joukkoliikennepalveluihin keväällä 2005
- 1/2005 Matkustajien tyytyväisyys Helsingin joukkoliikennepalveluihin vuonna 2004
- 5/2004 Helsingin joukkoliikenne kansainvälisessä tutkimuksessa 2001–2004
- 4/2004 Liikennehäiriöiden tunnistaminen pääkaupunkiseudun bussiliikenteessä
- 3/2004 Metron kuormitukset arkena 2003
- 2/2004 Matkustajien tyytyväisyys Helsingin joukkoliikennepalveluihin keväällä 2004
- 1/2004 Matkustajien tyytyväisyys Helsingin joukkoliikennepalveluihin vuonna 2003
- 1/2003 Raitiolinjoiden kuormitukset ja nopeudet arkena 2002

