

# Lippujen hinnoitteluperiaatteet ja hintasuhteet uudessa vyöhykemallissa

Infopaketti lausunnonantajille

**8.5.2013**



## Sisällysluettelo

<b>1</b>	<b>TARKASTELUN LÄHTÖKOHTIA .....</b>	<b>1</b>
	<i>Nykyinen taksa- ja lippujärjestelmä .....</i>	<i>1</i>
	<i>Lipputulot 2012 .....</i>	<i>2</i>
	<i>Kuntaosuudet 2012 .....</i>	<i>2</i>
	<i>Tuleva taksa- ja lippujärjestelmä .....</i>	<i>3</i>
	<i>Ennusteiden lähtökohdat 2020 .....</i>	<i>3</i>
<b>2</b>	<b>LAUSUNTOPYYNTÖ JA TARKASTELLUT VAIHTOEHDOT .....</b>	<b>5</b>
2.1	<b>Vyöhykekaarten väliset hintasuhteet .....</b>	<b>5</b>
	<i>Vaihtoehtojen tarkastelu liikennemalleilla .....</i>	<i>5</i>
	<i>Vyöhykekaarten hinnoittelun vaikutus joukkoliikenteen käyttöön .....</i>	<i>6</i>
	<i>Vyöhykekaarten hinnoittelun vaikutus kuntien rahoitusosuuteen .....</i>	<i>7</i>
2.2	<b>Lippulajien väliset hintasuhteet .....</b>	<b>9</b>
	<i>Muut kertalipputyypit ja vaihtoajat .....</i>	<i>11</i>
2.3	<b>Asiakasryhmät .....</b>	<b>12</b>
	<i>Asiakasryhmät vuonna 2012 .....</i>	<i>12</i>
	<i>Kuntien tuen kohdentuminen eri asiakasryhmille .....</i>	<i>13</i>
	<i>Lapset ja nuoret .....</i>	<i>15</i>
	<i>Ikäihmiset .....</i>	<i>19</i>
2.4	<b>Muut alennus- ja vapaaliput sekä oikeus matkustaa ilman lippua .....</b>	<b>21</b>
2.5	<b>Hinnoittelumallien yhteisvaikutuksia .....</b>	<b>24</b>

## Taulukkoluetelo

Taulukko 1.	Kuntaosuudet 2012. ....	3
Taulukko 2.	Hallituksen esitys vyöhykekaarten välisistä kausilippujen hinnoista (aikuiset, 30 päivää) ja niistä johdetut arvo- ja kertalippujen hinnat kohdan 2.2 mukaan. ....	5
Taulukko 3.	Kausilippujen hinnoitteluvaihtoehtojen vaikutus kuntien rahoitustarpeeseen vuonna 2020 verrattuna vuoden 2013 tyyppiseen hinnoitteluun (arvio). ....	7
Taulukko 4.	Nykytariffin mukaiset aikuisten kertalippujen hinnat kaarimallin yhteysväleillä. ....	10
Taulukko 5.	Uuden järjestelmän mukaiset aikuisten kertalippujen hinnat kaarimallin yhteysväleillä. ....	10
Taulukko 6.	Kertalippujen hintoja eräissä eurooppalaisissa kaupungeissa v. 2011. ....	10
Taulukko 7.	Kausilippujen hintoja ja subventiot nykytyypisessä järjestelmässä v. 2012. ....	14
Taulukko 8.	Lasten ja nuorten saamia alennuksia joukkoliikenteessä Suomessa sekä muutamassa pohjoismaisessa kaupungissa v. 2012. ....	16
Taulukko 9.	Opiskelijoiden saamia alennuksia joukkoliikenteessä Suomessa sekä muutamassa pohjoismaisessa kaupungissa v. 2012. ....	16
Taulukko 10.	Opiskelijan kausilipun hinta (€/kk) nykyjärjestelmässä ja tulevassa järjestelmässä eri alennusprosentteilla kaarimallin yhteysväleillä (Ve 2b AB/BC/ABC 50/60/90 €/kk).....	17
Taulukko 11.	Lastenlipun yläikärajan korottamisen kustannusvaikutukset, kun opiskelijalipun alennusprosentti vaihtelee. ....	18
Taulukko 12.	VE2 (lastenlippu-nuorisolippu-opiskelijalippu) kustannusvaikutuksia eri vaihtoehdoissa. ....	18
Taulukko 12.	Ikään perustuvia alennuksia joukkoliikenteessä Suomessa sekä muutamassa pohjoismaisessa kaupungissa v. 2012. ....	19
Taulukko 14.	Seniorien arvolippu 70 v täyttäneille. ....	20
Taulukko 15.	Seniorien arvolippu 65 v täyttäneille. ....	20
Taulukko 16.	Asiakasryhmät ja oikeus matkustaa ilman lippua. ....	21
Taulukko 17.	Takuueläkkeen ja vähennetyn kansaneläkkeen saajat ikäryhmittäin 31.12.2012. 23	23

## Kuvaluettelo

Kuva 1.	Joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä sekä lippujen hinnat vuonna 2013. ....	1
Kuva 2.	Lipputulot lippulajeittain vuonna 2012. ....	2
Kuva 3.	Joukkoliikenteen rahoitus vuonna 2012. ....	2
Kuva 4.	Asukkaat kunnittain eri vyöhykekaarilla vuonna 2020. ....	3
Kuva 5.	Työpaikat kunnittain eri vyöhykekaarilla vuonna 2020. ....	4
Kuva 6.	Joukkoliikenneverkon kuormitus v. 2020 Ve2a vrt. nykytyyppinen järjestelmä, malliennuste hinnoilla AB/BC/ABC 50/60/100 €/kk. ....	6
Kuva 7.	Aikuisten 30 pv:n kausilipun hintatason muutos eri alueiden välisillä matkoilla hallituksen esityksen mukaisessa vaihtoehdossa (Ve 2b AB/BC/ABC 50/60/90 €/kk) verrattuna vuoden 2013 tariffijärjestelmän hintoihin. ....	8
Kuva 8.	Asiakasryhmien koko vuonna 2012 matkakorttien määrän mukaan. ....	12
Kuva 9.	Asiakasryhmien koko ikäluokittain (6–100 v) vuonna 2012. ....	13
Kuva 10.	Opiskelijalipun hinnan muutos / kk hallituksen esittämässä vaihtoehdossa kaarimallin eri yhteysväleillä verrattuna nykyjärjestelmään (hintataso 2012–2013).....	17
Kuva 11.	Muutostekijöiden yhteisvaikutus kuntatalouteen hallituksen esitysten mukaisessa vaihtoehdossa (+ tarkoittaa talouden kannalta myönteistä vaikutusta ja – kielteistä vaikutusta). ...	25



## LIPPUJEN HINNOITTELUPERIAATTEET JA HINTASUHTEET UUDESSA VYÖHYKEMALLISSA

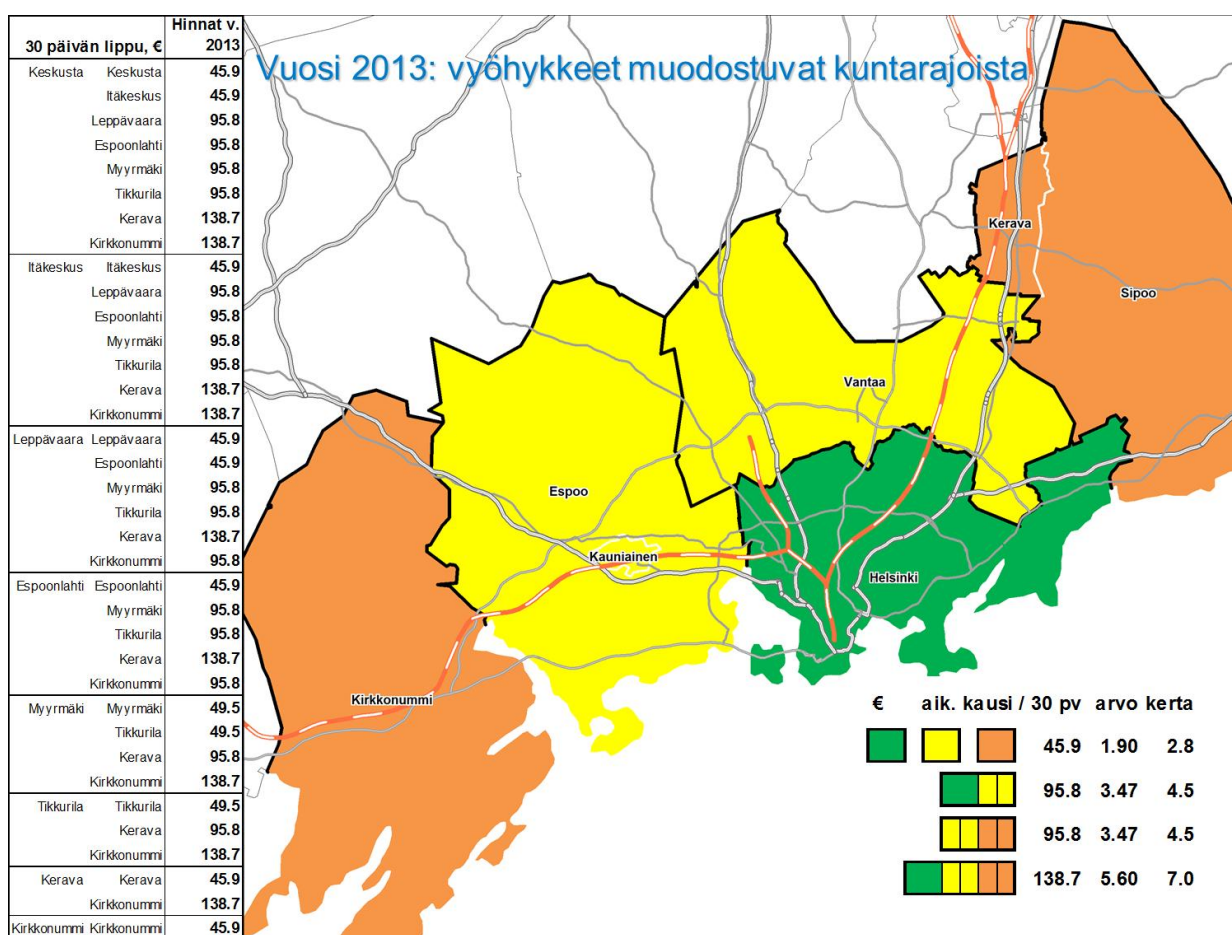
### Infopaketti lausunnonantajille

Tämä infopaketti on tarkoitettu lausunnonantajille lisäaineistoksi täydentämään HSL:n hallituksen listatekstissä ja päätöksessä 26.3.2013 sekä lausuntopyyntöissä esitettyjä asioita. Tiedot perustuvat vuosina 2011–2013 laadittuihin selvityksiin. Selvityksistä laaditaan raportti, joka julkaistaan kokonaisuudessaan HSL:n nettisivuilla myöhemmin vuonna 2013. Tähän infopakettiin on koottu tiivistetysti tulevasta raportista lausuntokierroksen kannalta keskeiset tarkastelut ja selvitykset.

## 1 TARKASTELUN LÄHTÖKOHTIA

### Nykyinen taksa- ja lippujärjestelmä

Helsingin seudun liikenne (HSL) huolehtii joukkoliikenteestä jäsenkuntiansa eli Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen ja Sipoon alueella. Alueen nykyinen taksa- ja lippujärjestelmä perustuu vyöhykkeisiin, jotka määräytyvät kuntarajojen mukaan.

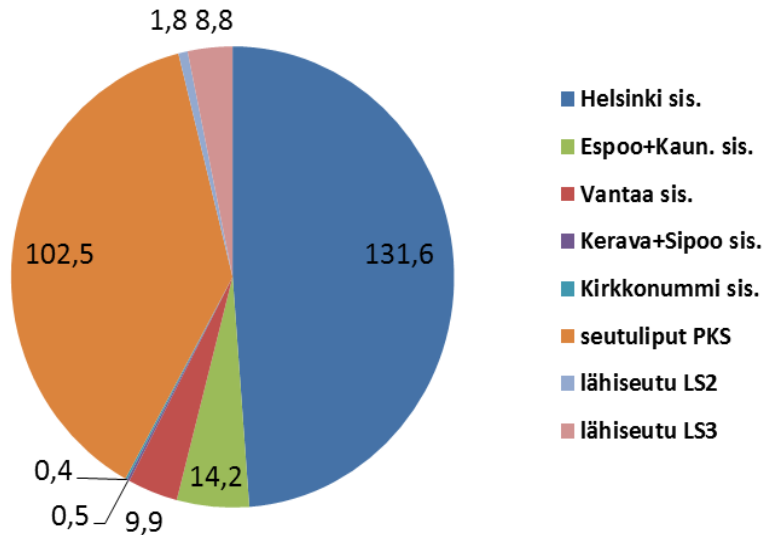


Kuva 1. Joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä sekä lippujen hinnat vuonna 2013.

Kuvassa 1 on esitetty nykyjärjestelmän vyöhykerajat, kausi-, arvo- ja kertalippujen hinnat 2013 sekä esimerkkejä eri yhteysväleillä tehtyjen matkojen hinnoista kuukaudessa (aikuisten kausilippu, 30 päivää).

### Lipputulot 2012

Viime vuonna HSL:n lipputulot olivat yhteensä 269,6 milj. euroa (ilman alv). Tuloista 48,8 % (131,6 milj. euroa) kertyy Helsingin sisäisistä lipuista ja 38,0 % (102,5 milj. euroa) pääkaupunkiseudun seutulipuista.

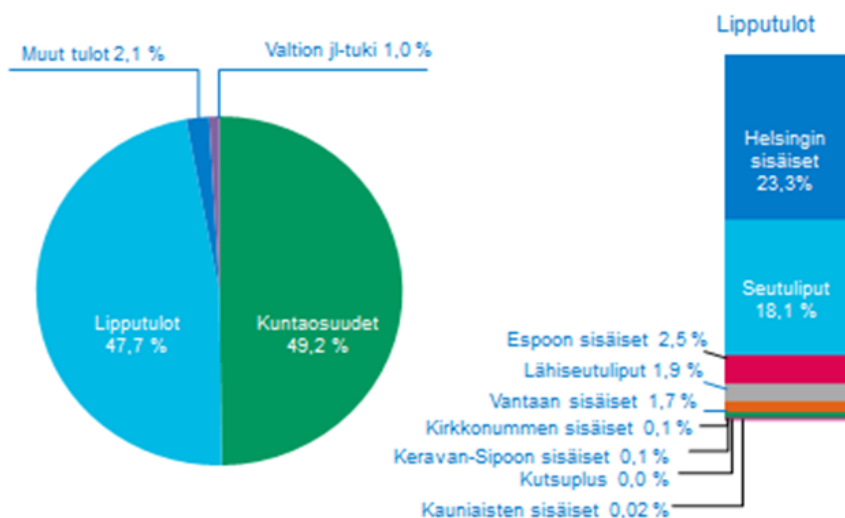


Kuva 2. Lipputulot lippulajeittain vuonna 2012.

### Kuntaosuudet 2012

HSL rahoittaa toimintamenoja lipputulolla, kuntaosuuksilla valtion avustuksilla ja muilla tuloilla. Vuonna 2012 lipputulot kattoivat 47,7 % ja kuntaosuudet 49,2 % tuloista. Valtion suurten kaupunkien joukkoliikennetuki oli 1 % ja muut tulot 2,1 %.

### Toimintatulot 2012 yhteensä 564,8 milj.euroa



Kuva 3. Joukkoliikenteen rahoitus vuonna 2012.

Taulukko 1. Kuntaosuudet 2012.

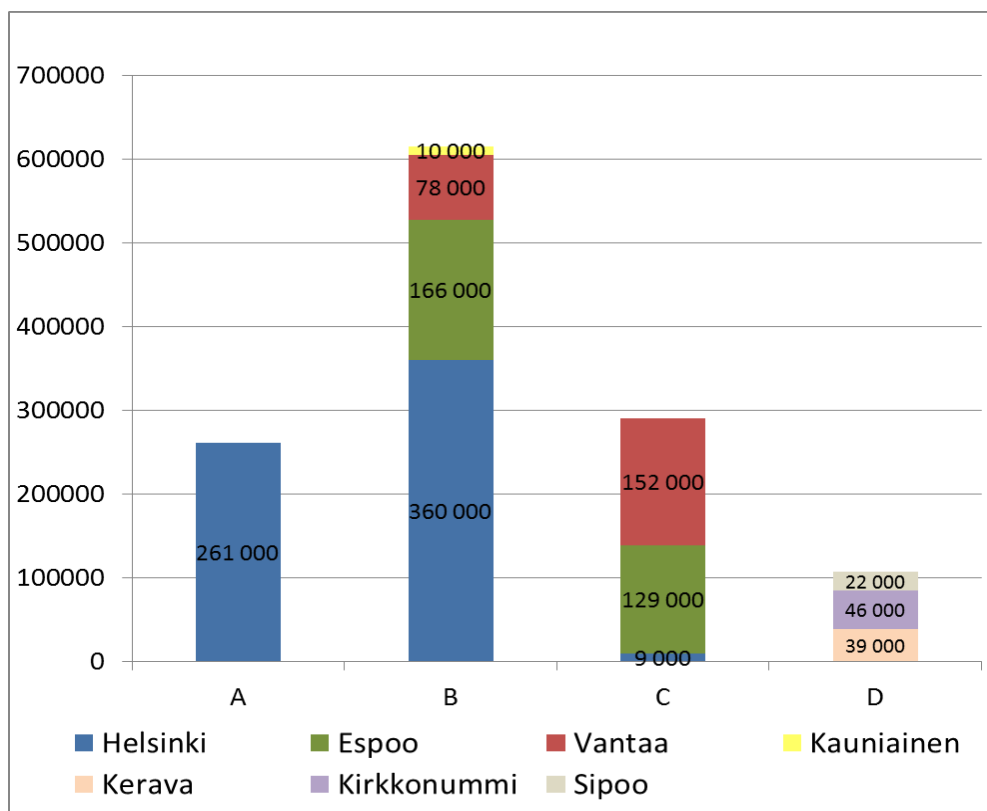
	Kustannukset		Lipputulot		Valtion tuki		Kuntaosuus	
	1 000 €	%	1 000 €	%	1 000 €	%	1 000 €	%
Helsinki	339 145	62,1	162 406	60,2	2 852	51,4	173 888	64,3
Espoo	106 037	19,4	55 172	20,5	1 209	21,8	49 656	18,4
Vantaa	81 351	14,9	41 579	15,4	972	17,5	38 800	14,3
Kauniainen	1 993	0,4	1 362	0,5	42	0,8	589	0,2
Kerava	7 080	1,3	3 923	1,5	166	3,0	2 991	1,1
Kirkkonummi	8 108	1,5	4 184	1,6	178	3,2	3 745	1,4
Sipoo	1 999	0,4	1 029	0,4	134	2,4	836	0,3
YHTEENSÄ	545 713	100,0	269 655	100,0	5 553	100,0	270 504	100,0

### Tuleva taksa- ja lippujärjestelmä

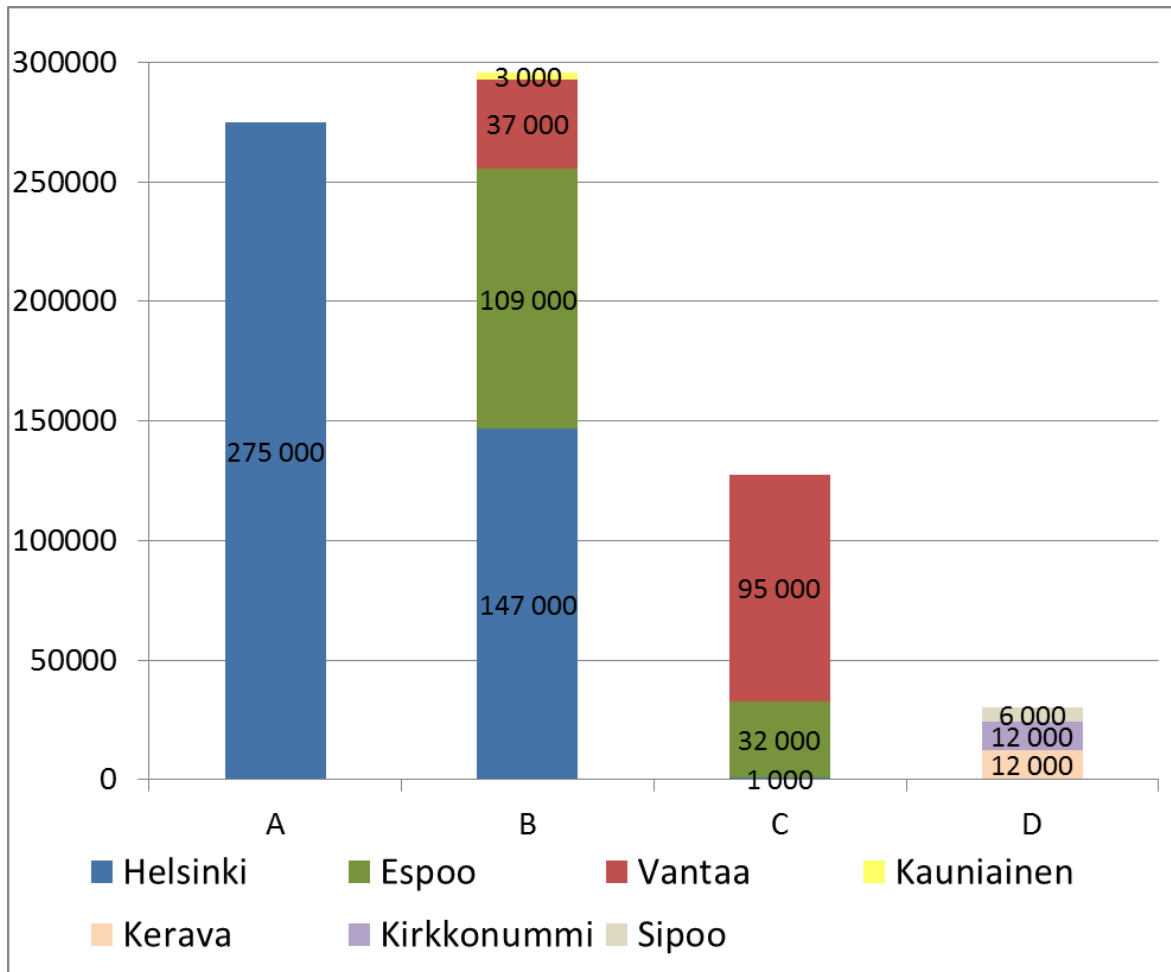
Uusi taksa- ja lippujärjestelmä perustuu kaarimaisiin vyöhykkeisiin, joiden rajojen lähtökohtana on etäisyys Helsingin keskustasta / keskustaan. Hinnoittelu perustuu nykyistä enemmän matkan pituuteen. Uusi järjestelmä otetaan käyttöön aikaisintaan vuonna 2016, kun nykyinen matkakorttijärjestelmä on ensin uusittu.

### Ennusteiden lähtökohdat 2020

Ennusteiden lähtökohtana on vuoden 2020 maankäyttö (asukkaat ja työpaikat). Vuonna 2020 asukkaita ja työpaikkoja on maankäyttöarvioiden perusteella eniten B-kaarella.



Kuva 4. Asukkaat kunnittain eri vyöhykekaarilla vuonna 2020.



Kuva 5. Työpaikat kunnittain eri vyöhykekaarilla vuonna 2020.

Liikennemalleilla tehdyissä tarkasteluissa vuoden 2020 liikenneverkko käsittää ne hankkeet, jotka Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan on toteutettu vuoteen 2020 mennessä. Merkittävimmät näistä ovat Vantaalla Kehärata ja Espoossa Länsimetro Matinkylään.

Liikennöintikustannukset ja lippujen hinnat ovat vuoden 2012 hintatasossa.



## 2 LAUSUNTOPYYNTÖ JA TARKASTELLUT VAIHTOEHDOT

### 2.1 Vyöhykekaarten väliset hintasuhteet

**HSL:n hallituksen esitys:** 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.

Hallitus on jo aiemmin päättänyt, että ABC-alueella on kahden kaaren minimiostos eli kaaria A, B tai C ei voi ostaa yksinään (hallitus 12.6.2012).

*Taulukko 2. Hallituksen esitys vyöhykekaarten välisistä kausilippujen hinnoista (aikuiset, 30 päivää) ja niistä johdetut arvo- ja kertalippujen hinnat kohdan 2.2 mukaan.*

#### Aikuisten liput, euroa

hintataso 2012 / 2013	kausilippu 30 päivää	arvolippu	kertalippu
vain raitiovaunu 	-	1,50	-
	50	2,00	3,50
	60	2,40	4,00
	90	3,60	6,50
	140	5,60	10,00
	120	4,80	8,50
	90	3,60	6,50
	50	2,00	3,50

#### Vaihtoehtojen tarkastelu liikennemalleilla

Joukkoliikenteen lippujen hintatason muutokset vaikuttavat joukkoliikenteen kysyntään, lipputulokertymään ja kuntien rahoitustarpeeseen (kuntaosuuksiin). Joukkoliikenteen kysynnän muutokset vaikuttavat liikennöintikustannuksiin, jos palvelutarjontaa tulee kysynnän muutosten vuoksi lisätä tai vähentää.

Hinnoitteluvaihtoehtojen vaikutuksia matkustajamääriin on arvioitu liikennemallitarkastelujen avulla, joissa on muutettu vyöhykkeiden välisiä hintaportaita. Liikennemalleilla on tarkasteltu eri vaihtoehtoja aikuisten 30 päivän AB-, BC- ja ABC-lippujen hinnoiksi.

D-kaareen liittyvien lippujen hinnat ovat samat kaikissa vaihtoehtoissa: D-kaaren lippu 50 euroa, CD-lippu 90 euroa, BCD-lippu 120 euroa ja ABCD-lippu 140 euroa (aikuisen kausilippu 30 päivää).

Liikennemalliin on kuvattu eri hinnoitteluvaihtoehdot uusilla vyöhykerajoilla ja tuloksena saatu muu-  
tostietoja liikkumisesta ja joukkoliikennevälineiden kuormituksesta. Kuormitusmuutosten perusteel-  
la on edelleen arvioitu vaikutuksia joukkoliikenteen tarjontaan.

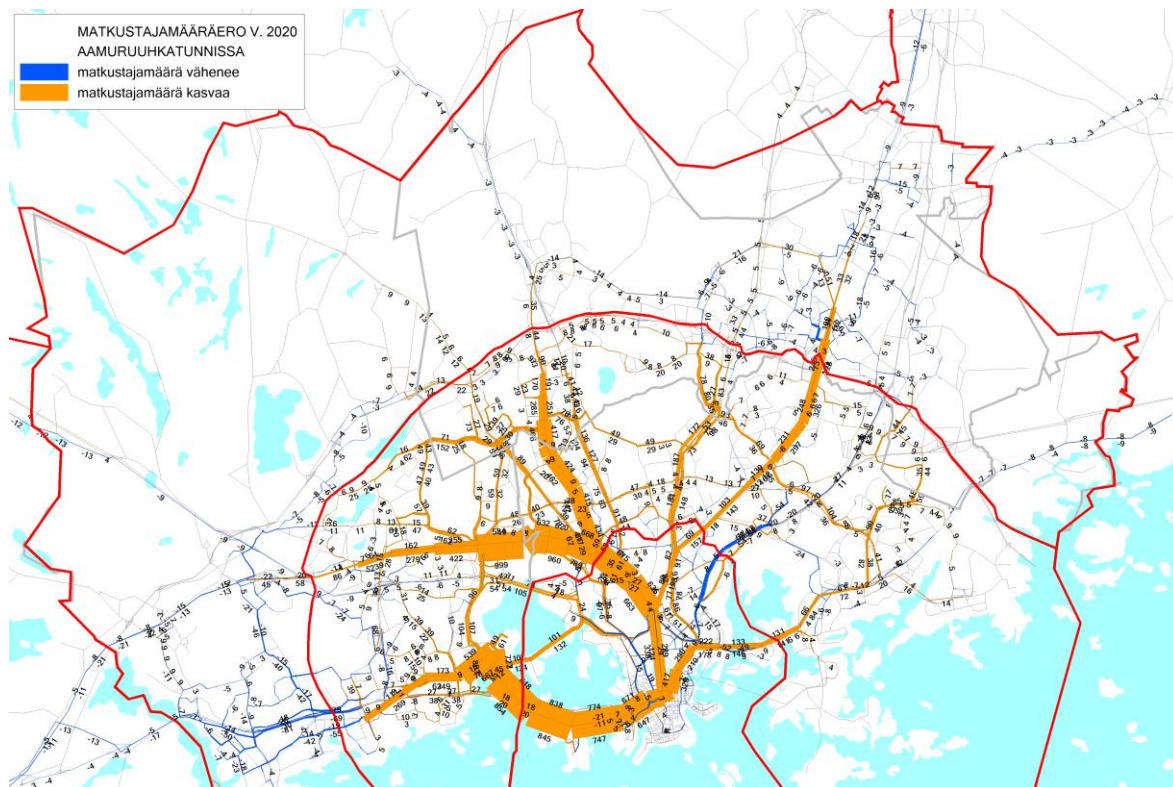
Liikennöintikustannusten, lipputulojen ja rahoitustarpeen muutoksia kunnittain eri vaihtoehdoissa  
on verrattu nykytyyppiseen hinnoitteluun vuoden 2020 tilanteessa, jolloin liikenneverkkoon kuuluvat  
myös Länsimetro Matinkylään ja Kehärata Vantaalla.

Vaihtoehtojen väliset erot johtuvat vain hinnoittelun muuttumisesta.

### *Vyöhykekaarten hinnoittelun vaikutus joukkoliikenteen käyttöön*

Tulevassa kaarimallisissa matkustus joukkoliikenteellä kuntarajojen yli kasvaa huomattavasti. Jouk-  
koliikenteen kuormitus kasvaa nykytyyppiseen järjestelmään verrattuna erityisesti metrossa Helsin-  
gin keskustan ja Tapiolan välillä molempiin suuntiin sekä junassa Leppävaaran ja Helsingin kanta-  
kaupungin sekä Myyrmäen ja kantakaupungin välillä molempiin suuntiin. Lisäksi malli tukee poikit-  
taista joukkoliikennettä, jonka käytön voidaan olettaa lisääntyvän.

Kuvassa 6 on esitetty liikenne-ennusteen mukainen joukkoliikenteen kuormitusmuutos hinnoittelu-  
vaihtoehdossa 2a verrattuna nykytyyppiseen järjestelmään vuoden 2020 aamuruuhkatunnissa. Joukkoliikenteen kuormitus kasvaa nykytyyppiseen järjestelmään verrattuna erityisesti metrossa  
Helsingin keskustan ja Tapiolan välillä molempiin suuntiin sekä junassa Leppävaaran ja Helsingin  
kantakaupungin sekä Myyrmäen ja kantakaupungin välillä molempiin suuntiin.



*Kuva 6. Joukkoliikenneverkon kuormitusero v. 2020 Ve2a vrt. nykytyyppinen järjestelmä, mallien-  
nuste hinnoilla AB/BC/ABC 50/60/100 €/kk.*

### Vyöhykekaarten hinnoittelun vaikutus kuntien rahoitusosuuteen

Kahden kaaren minimiostos ABC-alueella antaa mahdollisuuden hinnoitella kaarimallin lippuja nykyjärjestelmää mukailleen, mutta alentamalla samalla nykyjärjestelmässä kuntarajoista aiheutuvia jyrkkiä hintaportaita. AB- ja BC-kaaren lippujen kelpoisuusalueet ovat nykyisten sisäisten lippujen käyttöalueita laajempia, joten niiden hintataso on kaikissa vaihtoehdoissa jonkin verran nykytasoa korkeampi.

Taulukko 3. Kausilippujen hinnoitteluvaihtoehtojen vaikutus kuntien rahoitustarpeeseen vuonna 2020 verrattuna vuoden 2013 tyyppiseen hinnoitteluun (arvio).

AB/BC/ABC-lippujen hinnat (€/kk)		Helsinki	Espoo	Vantaa	Kauniainen	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo
<b>Ve 1a: 50/50/100</b>	liikennöintikustannukset	-0,6	5,1	4,7	0,4	0,0	-0,3	-0,1
	lipputulot	0,3	-3,5	-3,0	-0,2	0,1	0,4	0,1
	<b>rahoitustarve</b>	<b>-1,0</b>	<b>8,6</b>	<b>7,7</b>	<b>0,6</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,1</b>
<b>Ve 1b: 50/50/90</b>	<b>rahoitustarve</b>	<b>-1,0</b>	<b>9,6-9,8</b>	<b>8,7-8,9</b>	<b>0,6</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,1</b>
<b>VE 2a: 50/60/100</b>	liikennöintikustannukset	-0,3	4,1	3,5	0,4	0,0	-0,3	0,0
	lipputulot	1,1	-1,7	-1,2	-0,2	0,1	0,4	0,1
	<b>rahoitustarve</b>	<b>-1,4</b>	<b>5,8</b>	<b>4,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,1</b>
<b>VE 2b: 50/60/90</b>	<b>rahoitustarve</b>	<b>-1,2</b>	<b>6,8-7,0</b>	<b>5,7-6,0</b>	<b>0,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,1</b>
<b>VE 3: 60/60/100</b>	liikennöintikustannukset	-3,3	3,8	4,0	0,3	0,1	-0,1	0,0
	lipputulot	13,4	0,8	0,1	-0,1	0,1	0,4	0,1
	<b>rahoitustarve</b>	<b>-16,7</b>	<b>3,0</b>	<b>3,9</b>	<b>0,3</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,1</b>
<b>VE 4: 50/70/100</b>	<b>rahoitustarve</b>	<b>-2</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>0,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,1</b>

Taulukossa 3 vaihtoehtojen numerointi vastaa hallituksen listatekstissä käytettyä numerointia. Hallituksen esittämä vaihtoehto on korostettu keltaisella taustalla. Taulukossa + merkkiset luvut ilmaisevat lisäystä ja – merkkiset vähennystä.

Vaihtoehdoissa 1–2 muutokset koskevat BC- ja ABC-kaarten hinnoittelua. Vaihtoehdoissa 1b ja 2b ABC-lipun hintaa on alennettu 10 eurolla 1a- ja 2a-vaihtoehtoihin verrattuna, mikä kasvattaa Espoon ja Vantaan kustannuksia noin 1 milj. euroa/ vuodessa kuntaa kohden.

AB- ja BC-lippujen erisuuruinen hinnoittelu antaa mahdollisuuden säädellä varsinkin Espoon ja Vantaan rahoitusosuuksien kasvua. BC-lipun hinnan korottaminen 10 eurolla alentaa Espoon ja Vantaan kustannuksia noin 2,5 milj. euroa vuodessa kuntaa kohden.

Vaihtoehdossa 3 on korotettu AB-kaaren hintaa, millä on eniten vaikutuksia Helsingille. AB-lipun hinnan korottaminen laskee Helsingin rahoitustarvetta huomattavasti nykyisestä ja voi vähentää matkustamista Helsingissä.

Vaihtoehdossa 4 edullisin lipputuote C-alueella asuville olisi 20 euroa kalliimpi kuin viereisillä B- ja D-kaarilla asuville.



## 2.2 Lippulajien väliset hintasuhteet

*HSL:n hallituksen esitys: Hinnittelun lähtökohdانا on aikuisten kausilippu/30 päivää. Arvolipun hinta saadaan jakamalla luvulla 25–26 . Kertalipun hinta saadaan kertomalla arvolipun hinta luvulla 1,9–2,2.*

### *Kausilippu*

Lippujen hinnan määrittelyn lähtökohdaksi esitetään aikuisten kausilippua 30 päivän kohdalla. Lähes 80 % HSL:n joukkoliikenteen käyttäjistä matkustaa kausilipulla. Vaikka ladattavan kauden pituuden voi määrittellä joustavasti, suuri osa ihmisistä suunnittelee tulonsa ja menonsa kuukausirytmillä. Näin myös joukkoliikenteessä noin 30 päivän kausi (+/- muutamia päiviä) on suosituin valinta.

### *Arvolippu*

Arvolippua käyttää nykyisin noin 10 % matkustajista. Tulevassa järjestelmässä arvolippua tulevat käyttämään myös lisävyöhykelipun käyttäjät, jotka haluavat ajoittain tehdä kausilippunsa kelpoisuusaluetta laajemmalle ulottuvan matkan. Arvolipun osto on liikennevälineissä sujuvampaa ja nopeampaa kuin kertalipun osto. Arvolipun hinnan tuleekin olla edullisempi kuin kertalippu, jotta se houkuttelee matkustajia matkakortin käyttöön. Toisaalta arvolippu ei saa olla liian edullinen kausilippuun verrattuna, jotta se ei vähennä kausilipun kysyntää. Hallituksen esitys arvolipun hinnan määrittelystä vastaa nykytasoa.

### *Kertalippu*

Kertalippumatkustajat tekevät hieman alle 10 prosenttia seudun joukkoliikennematkoista, mutta kertalipputulot muodostavat yli 20 prosenttia seudun joukkoliikenteen lipputulosta. Keravalla, Kirkkonummella ja Sipoossa on vielä käytössä myös VR:n, Matkahuollon tai bussiliikennöitsijöiden omia lippujärjestelmiä, joilla on vaikutuksia etenkin kertalippujen myyntikäytäntöihin.

Hallituksen esitys kertalippujen hintasuhteen määrittelystä korottaa kertalippujen hintaa nykytasosta. Tavoitteena on lisätä liikenteen sujuvuutta, luotettavuutta ja kustannustehokkuutta, parantaa kuljettajien turvallisuutta sekä ohjata satunnaisestikin joukkoliikenteellä matkustavia matkakortin käyttöön.

Kertalippujen hintojen korottamisen arvioidaan vähentävän niiden myyntiä liikennevälineissä, mikä nopeuttaisi matkan tekoa ja helpottaisi aikataulussa pysymistä. ”Matkalippujen myynti liikennevälineissä” -selvityksessä (v. 2010) suositeltiin kuljettajamyynnistä luopumista Jokeri-linjalla ja raitiovaunuliikenteessä, kun matkakorttijärjestelmän uudistamisen myötä saadaan käyttöön ajoneuvoihin sijoitettavia lippuautomaatteja (arviolta vuonna 2015). Varsinkin raitiovaunuliikenne ruuhkautuu jo nykyisin pahoin. Jokeri-linjalla kokeillaan syksystä 2013 alkaen avorahastusta liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi.

Kertalippujen hintoja korottamalla voidaan satunnaisia joukkoliikennematkustajia kannustaa hankkimaan matkakortti ja tekemään matkoja arvolipulla. Kertalippujen hintojen noston ei arvioida vähentävän kertalipuista saatavia lipputulota nykytasosta, koska osa matkustajista ostaa kertalipun satunnaisiin matkoihin hinnasta riippumatta; kertalipun hintajousto on tutkimusten mukaan pieni.

Lisäksi on huomattava, että tariffijärjestelmän muuttuessa kertalipuilla tehtyjen matkojen hinnat muuttuvat eri yhteysväleillä joka tapauksessa.

Taulukko 4. Nykytariffin mukaiset aikuisten kertalippujen hinnat kaarimallin yhteysväleillä.

Kertalippu nykyjärjestelmässä, hinnat 2013 (aikuinen)

v. 2013		Määränpää						
		A	B Hki	B Esp	B Van	C Esp	C Van	D
Lähtöpaikka	A	2.80	2.80	4.50	4.50	4.50	4.50	7.00
	B Hki	2.80	2.80	4.50	4.50	4.50	4.50	7.00
	B Esp	4.50	4.50	2.80	4.50	2.80	4.50	4.50
	B Van	4.50	4.50	4.50	2.80	4.50	2.80	4.50
	C Esp	4.50	4.50	2.80	4.50	2.80	4.50	4.50
	C Van	4.50	4.50	4.50	2.80	4.50	2.80	4.50
	D	7.00	7.00	4.50	4.50	4.50	4.50	2.80
Kunnan sisäinen				2.80 euroa				
Seutu (PKS) ja Lähiseutu 2				4.50				
Lähiseutu 3				7.00				

Taulukko 5. Uuden järjestelmän mukaiset aikuisten kertalippujen hinnat kaarimallin yhteysväleillä.

Kertalippu tulevassa järjestelmässä, hintataso 2013 (aikuinen)

v. 2016		Määränpää						
		A	B Hki	B Esp	B Van	C Esp	C Van	D
Lähtöpaikka	A	3.50	3.50	3.50	3.50	7.00	7.00	10.00
	B Hki	3.50	3.50	3.50	3.50	4.00	4.00	8.50
	B Esp	3.50	3.50	3.50	3.50	4.00	4.00	8.50
	B Van	3.50	3.50	3.50	3.50	4.00	4.00	8.50
	C Esp	7.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	7.00
	C Van	7.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	7.00
	D	10.00	8.50	8.50	8.50	7.00	7.00	3.50
AB		3.50 euroa		BCD		8.50 euroa		
BC		4.00		CD		6.50		
ABC		7.00		D		3.50		
ABCD		10.00						

Vihreällä merkityt hinnat ovat nykyhintoja alempia ja punaisella merkityt korkeampia.

Matkailijoille ja seudulle vierailuille tarjotaan jatkossakin kertalippua edullisempia vuorokausilippuja (1-7 vrk), jotka ladataan kertakäyttöiselle matkakortille ja joita käytetään liikennevälineissä matkakortin tapaan.

Helsingin seudulla on tätä nykyä kansainvälisesti vertailtuna edulliset kertaliput.

Taulukko 6. Kertalippujen hintoja eräissä eurooppalaisissa kaupungeissa v. 2011.

	HELSINKI	TUKHOLMA	KÖÖPENH.	GÖTEBORG	OSLO	LONTOO
Kertalippu, aik 1	2,5	3,4	3,2	2,8	3,5	4,7
Kertalippu, aik 2	4,0	5,1	8,1	4,7	5,2	5,9
Kertalippu, aik 3	6,5	6,8	14,5	5,8		8,3

### ***Muut kertalipputyypit ja vaihtoajat***

Selvityksessä ei tarkasteltu raitiovaunulipun tai lisävyöhykelipun hinnoittelua tai lippujen vaihtoajoja. Niistä tehdään esitykset myöhemmin käyttöönottovuoden toiminta- ja taloussuunnitelmien yhteydessä tai tarvittaessa erikseen.

**Lisävyöhykelippu:** Kausilipun omistava matkustaja voi ostaa lisävyöhykelipun matkustaessaan satunnaisen matkan kausilippualueensa ulkopuolelle. Lisävyöhykelipun hinta on sama kuin arvolipun hinta sillä vyöhykkeellä tai vyöhykkeiden yhdistelmällä, jolle matkustajan voimassa oleva kausilippu ei ulotu (HSLH 12.6.2012).

**Raitiovaunulippu:** Nykytyyppinen, vain raitiovaunussa kelpaava arvolippu toteutetaan myös uudessa järjestelmässä (HSLH 12.6.2012).

**Vaihtoajat:** Tulevan järjestelmän tarkasteluissa on käytetty seuraavia alustavia arvo- ja kertalippujen sekä lisävyöhykelippujen vaihtoajoja: raitiovaunulippu 60 minuuttia, AB/BC/ABC/BCD/CD/D -matkoilla 80 minuuttia ja ABCD -matkoilla 100 minuuttia.

### **Kertalipun hinnankorotuksen vaikutus kuntien rahoitustarpeeseen**

Kertalippujen hinnankorotus hallituksen esittämällä hintasuhteella pienentäisi lippujen hintoihin kohdennettavaa rahoitustarvetta seuraavasti:

- Helsinki -3,5 milj. euroa/vuosi
- Espoo -1,4 milj. euroa/vuosi
- Vantaa -1,2 milj. euroa/vuosi.

Kauniaisten osalta rahoitustarve pienenesi kertalippujen korotuksen myötä n. 40 000 euroa. Kehyskuntien osalta vaikutukset ovat vähäisiä, ennen kuin osin päällekkäisistä lippujärjestelmistä (Matkahuolto ja VR) siirrytään kokonaan HSL:n lippujärjestelmään.

## 2.3 Asiakasryhmät

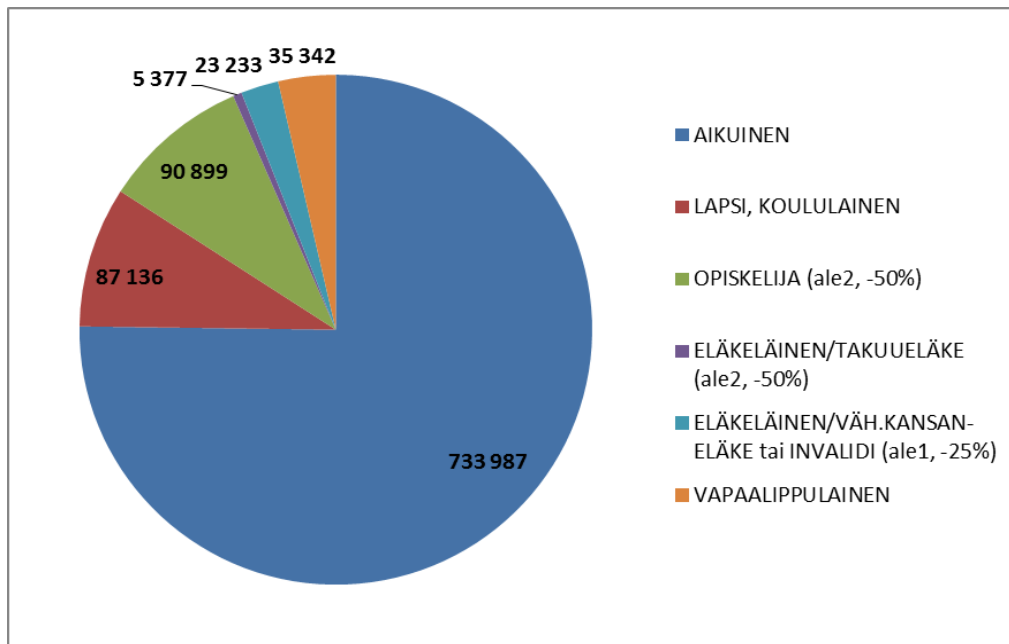
### HSL:n hallituksen esitys:

- **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 päiväleikkenteessä klo 9-14 alkavilla matkoilla kelpaava arvolippu. Lipun alennus on 50 % aikuisten arvolipun hinnasta.

### Asiakasryhmät vuonna 2012

Asiakasryhmä ja asiakkaan kotikunta kertovat, millaisia lippuja asiakas voi ostaa. Tärkeimmät asiakasryhmät ovat aikuinen ja lapsi -50 % (7–16-vuotiaat).



Kuva 8. Asiakasryhmien koko vuonna 2012 matkakorttien määrän mukaan.

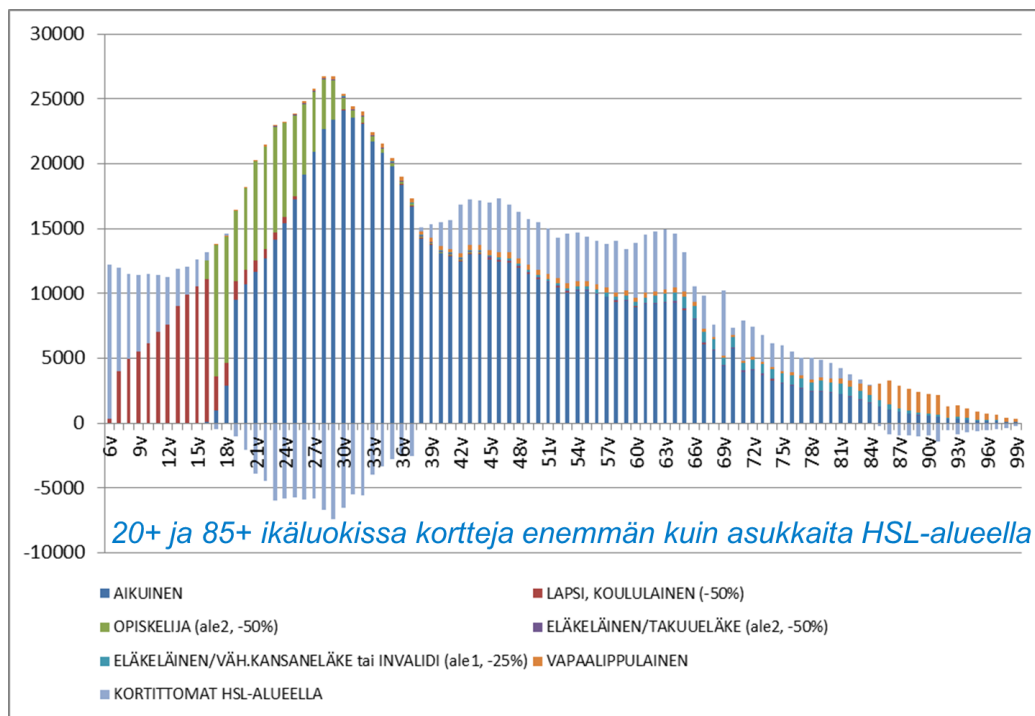
Matkakorttijärjestelmästä saadaan matkakorttien määrä asiakasryhmittäin. Tiedot eivät kuitenkaan päivity järjestelmään, vaikka asiakkaan määräaikainen osto-oikeus alennuslippuun päättyy. Esimerkiksi opiskelija-asiakasryhmä säilyy matkakortilla ja järjestelmässä, vaikka opiskelijalipun osto-oikeus olisi päättynyt. Opiskelijan kortilla voi silloin ostaa vain aikuisten lippuja.

Matkakorttijärjestelmään eivät toiseksi automaattisesti päivity myöskään muuttaneiden kotikuntatiedot (esim. seudun sisällä tai seudulta pois muuttaneet). Myöskään kuolleiden matkakortit eivät poistu järjestelmästä. Päivitykseen on tulossa muutos vuoden 2013 aikana, kun automaattinen päivitys VRK-tiedoista saadaan käyttöön. Samalla henkilöllä voi myös olla useita kortteja, esim.



koulutoimen myöntämä matkakortti maksuttomiin koulumatkoihin ja oma matkakortti loma-ajan matkoihin.

Useimmilla nuorilla on matkakortti, mutta alle 16-vuotiaiden ikäluokissa matkakortittomia on vielä jonkin verran. Eniten matkakortittomia on 40–65-vuotiaiden ikäryhmissä, joskin matkakortittomia löytyy melko paljon myös vanhemmista ikäluokista.



Kuva 9. Asiakasryhmien koko ikäluokittain (6–100 v) vuonna 2012.

Huom. Osa opiskelijastatuksista on vanhentuneita, jolloin opiskelijalipun osto-oikeus ei enää ole voimassa.

### Kuntien tuen kohdentuminen eri asiakasryhmille

Kuntien tuki kohdennetaan ensisijaisesti henkilökohtaisten kausilippujen hintoihin. Myös henkilökohtaisella matkakortilla ostetuissa arvolipuissa on subventiota. Kertaliput ovat kokonaan omakustannushintaisia.

Subventoitujen lippujen osto-oikeudet määräytyvät matkakortille tallennetun asiakasryhmän ja asiakkaan kotikunnan mukaan. Muualla kuin HSL-kunnissa asuvien liput ovat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta kalliimpia kuin HSL-kuntien asukkaiden liput.

Nykyjärjestelmässä on seuraavia subventoituihin lippuihin oikeutettuja asiakasryhmiä:

- Aikuinen: HSL-kunnissa vakituisesti tai tilapäisesti asuvat 17 vuotta täyttäneet henkilöt
- Lapsi: HSL-kunnissa vakituisesti tai tilapäisesti asuvat 7-16 -vuotiaat henkilöt. Alennus 50 % aikuisten lippujen hinnoista.
- Opiskelija: HSL-kunnissa vakituisesti asuvat 17 vuotta täyttäneet henkilöt, jotka täyttävät erilliset opiskelijalipun myöntämisperusteet. 30 vuotta täyttäneillä tulee olla lisäksi Kelan tai

Ahvenanmaan maakuntahallituksen myönteinen opintotukipäätös tai Kelan kuntoutusraha-päätös. (Poikkeus: Myös ulkomaisilla vaihto-opiskelijoilla on oikeus opiskelijalippuun samoin perustein.) Alennus 50 % aikuisten lippujen hinnoista.

- Eläkeläinen: HSL-kunnissa vakituisesti asuvat henkilöt, jotka saavat Kelan maksamaa kansaneläkettä. (Saajat ovat vähävaraisia, koska muut eläkkeet vähentävät Kelan maksamaa eläkettä tai sitä ei saa lainkaan.) Alennus 25 % tai 50 % aikuisten lippujen hinnoista.
- Invalidi: HSL-kunnissa vakituisesti asuvat henkilöt, joilla on liikuntakykyä heikentävä pysyvä pitkäaikainen vamma tai sairaus. Alennus 25 % aikuisten lippujen hinnoista.

Koululaisilla on lisäksi kuntien opetus- ja sivistystoimien myöntämiä koululasilippuja maksuttomaan koulumatkaan oikeutetuille. Kunnat ostavat nämä liput HSL:ltä.

Alennusliput ovat kausi- tai arvolippuja, kertalipuista ei myönnetä alennusta.

Vapaaalippuihin oikeutettuja ryhmiä ovat HSL-kunnissa vakituisesti asuvat sokeat, rintamaveteraanit ja sotainvalidit.

Eläkeläisiä, invalideja sekä vapaaalippuun oikeutettuja käsitellään tarkemmin luvussa 2.4.

Kausilippujen hintoihin kohdennetun kuntien tuen (subvention) vuoksi myös aikuisen kausilipun hintaan sisältyy alennus verrattuna lipun omakustannushintaan. Omakustannushinnalla tarkoitetaan sellaista joukkoliikennelipun hintaa, joka kattaisi joukkoliikenteen järjestämisen kustannukset.

Omakustannushintaan hinnoiteltavia kausilipputuotteita ovat

- haltijakohtaiselle matkakortille ladatut kausiliput sekä
- henkilökohtaiselle matkakortille ladattavat yleiskausiliput, joita myydään muille kuin HSL-kuntien asukkaille.

Taulukko 7. Kausilippujen hintoja ja subventiot nykytyyppisessä järjestelmässä v. 2012.

30 pv	OMAKUSTANNUS	AIKUINEN ale-%	ALE1 "-25%" ale-%	ALE2 "-50%" ale-%
HKI SIS.	130.0	44.0 -66 %	33.0 -75 %	22.0 -83 %
PKS-SEUTU	162.3	92.1 -43 %	69.1 -57 %	46.1 -72 %
30 pv	YLEISKAUSI	AIKUINEN ale-%	ALE1 "-25%" ale-%	ALE2 "-50%" ale-%
HKI SIS.	74.8	44.0 -41 %	33.0 -56 %	22.0 -71 %
PKS-SEUTU	132.6	92.1 -31 %	69.1 -48 %	46.1 -65 %

## *Lapset ja nuoret*

Lasten ja nuorten lippujen hinnoittelusta on tarkasteltu kahta vaihtoehtoista mallia.

### **VE1: Lastenlippu-opiskelijalippu**

Nykytyyppinen vaihtoehto, jossa lastenlipulla saavat matkustaa 7-17-vuotiaat ja opiskelijalipulla esim. 18–29-vuotiaat. Lastenlipun ikärajaa korotettaisiin yhdellä vuodella, mikä lisäisi kuntien kustannuksia noin miljoona euroa nykytilanteeseen verrattuna. Alennus olisi edelleen 50 % aikuisen lipun hinnasta. Opiskelijalippujen hinnat säilyisivät edullisina (alennus 50 % tai mahdollisesti pienempi, jos aikuisten kausilippujen hintataso muodostuu sellaiseksi, että opiskelijalippujen euromääräiset hinnat pysyvät kohtuullisina).

Nykyisin 30 vuotta täyttäneiltä opiskelijoilta edellytetään Kelan myönteinen päätös opintotuen tai kuntoutusrahan saamisesta. 30 vuotta täyttäneitä opiskelijoita arvioidaan olevan HSL-alueella noin 3 600 – 3 800 henkeä. Iäkkäimmät ovat syntyneet 1930-luvulla.

Selvityksessä suositellaan opiskelijalipun myöntämisperusteiden tarkistamista mm. siten, että opiskelupaikan sijainti rajattaisiin joko HSL-alueelle tai Helsingin seudun työssäkäyntialueelle. Opiskelijalipun alennus on tarkoitettu ensisijaisesti edistämään asunnon ja oppilaitoksen välisten matkojen tekemistä joukkoliikenteellä.

*Hallitus esittää kunnille vaihtoehtoa VE1 muilta osin, mutta ei esitä muutoksia oppilaitoksen sijaintia koskeviin määräyksiin.*

### **VE2: Lastenlippu-nuorisolippu-opiskelijalippu.**

Lastenlipun yläikäraja olisi tässä vaihtoehdossa alempi kuin nykyinen, esim. 14 tai 15 vuotta. Alennus olisi edelleen 50 % aikuisen lipun hinnasta. Lastenlipun jälkeen olisi käytössä nuorisolippu esim. 20 tai 21 ikävuoteen asti. Nuorisolipun alennus olisi pienempi kuin lastenlipussa (30–40%). Nuorisolipun ikärajan ylittäneillä olisi tarjolla opiskelijalippu esim. 29-vuotiaaksi asti. Opiskelijalipun alennusprosentti olisi sama kuin nuorisolipussa.

Selvityksessä nuorisolipun käyttöönottoa perustellaan sillä, että se tukisi yleisesti nuorten joukkoliikennematkoja ja vähentäisi opiskelijoiden osto-oikeuksien tarkistustyötä. Monet nuoret pitävät väli vuoden tai pari harkitessaan tulevaisuuttaan tai eivät saa hakemaansa opiskelupaikkaa. Alennuksella pyritäisiin edistämään nuorten joukkoliikenteen käyttöä myös ajokortti-ian saavuttamisen jälkeen. Nykyinen opiskelijalippukäytäntö ruuhkauttaa ja työllistää HSL:n ja kuntien palvelupisteiden lisäksi oppilaitosten henkilökuntaa parin kuukauden ajan joka syksy. Muutaman nuorimman ikäluokan saaminen pois näistä ruuhkista helpottaisi ja sujuvoittaisi kaikkien asiakkaiden palvelua.

### Lasten ja nuorten lippujen vertailua 2012

Lasten ja nuorten lippujen hinnoittelu vaihtelee suuresti niin Suomessa eri kaupunkien väleillä kuin kansainvälisestikin. Lastenlipun yläikäraja on yleensä korkeampi silloin, kun erillistä nuorilippua ei ole. Lapsille tarjottavat alennukset ovat useimmiten noin 50 %:n ja nuorille noin 30 %:n luokkaa.

*Taulukko 8. Lasten ja nuorten saamia alennuksia joukkoliikenteessä Suomessa sekä muutamassa pohjoismaisessa kaupungissa v. 2012.*

v. 2012	IKÄRAJAT		LASTEN LIPPU			NUORISOLIPPU		
	Lastenlippu	Nuorisolippu	Kausi	Sarja/arvo	Kerta	Kausi	Sarja/arvo	Kerta
<b>HSL</b>	7-16 v.		n. 50 %	n. 50 %	n. 50 %			
<b>Tampere</b>	7-11 v.	12-24 v.	50 %	50 %	60 %	31 %	27 %	
<b>Turku</b>	7-14 v.	15-19 v.	55 %	46 %	52 %	34 %	27 %	
<b>VR</b>	6-16 v.		50 %		50 %			
<b>Matkahuolto</b>	4-11 v.	12-16 v.			50 %			30 %
<b>Tukholma</b>	alle 20 v.		40%/55 %					
<b>Göteborg</b>	7-26 v.		25 %		23 %			
<b>Oslo</b>	4-16 v.	17-20 v.	50 %	50 %	50 %	50 %		

### Opiskelijalippujen vertailua 2012

Kansallisen ja kansainvälisen vertailun perusteella HSL:n opiskelija-alennukset ovat korkeat. HSL:n opiskelijahinnat ovat edulliset myös verrattuna Kelan 2. asteen opiskelijoiden koulumatkatuen omavastuuosuuteen, joka on 43 €/kk (koulumatkan pituuden ollessa yli 10 kilometriä ja kustannusten ylittäessä 54 euroa kuukaudessa). HSL:n laajentuessa on otettava huomioon, että opiskelijalippujen subventiosta aiheutuu nykytasolla uusille jäsenkunnille lisäkustannuksia, kun Kelan maksamia tukia siirtyy jäsenkuntien maksettavaksi.

*Taulukko 9. Opiskelijoiden saamia alennuksia joukkoliikenteessä Suomessa sekä muutamassa pohjoismaisessa kaupungissa v. 2012.*

ALE-% v. 2012	OPISKELIJALIPPU			Huomioita
	Kausi	Sarja/arvo	Kerta	
<b>HSL</b>	50 %	50 %		
<b>Tampere</b>	31 %	27 %		
<b>Turku</b>	34 %	27 %		
<b>VR</b>		50 %	50 %	
<b>Matkahuolto</b>			50 %	
<b>Tukholma</b>	29%/33 %			30 vrk/90/vrk
<b>Göteborg</b>				Lapset 7-26 v. kausi -25 %, kerta -23 %
<b>Oslo</b>	39 %			alle 30-v

### Opiskelijalipun hinnat kaarimallissa

Kaarimalli alentaa lähtötasoa eli aikuisten lippujen hintoja monilla yhteysväleillä. Opiskelijalippujen hintamuutokset nykytilanteeseen verrattuna vaihtelevat lisäksi valittavan alennusprosentin mukaan. Taulukko 10 havainnollistaa, miten opiskelijalipun hinnat muuttuvat kaarimalliin siirryttäessä.

Taulukko 10. Opiskelijan kausilipun hinta (€/kk) nykyjärjestelmässä ja tulevassa järjestelmässä eri alennusprosentteilla kaarimallin yhteysväleillä (Ve 2b AB/BC/ABC 50/60/90 €/kk).

Opiskelijan kausilipun hinta nykyjärjestelmässä,  
ale 50 %

v. 2013		Määränpää						
		A	B Hki	B Esp	B Van	C Esp	C Van	D
Lähtöpaikka	A	23,0	23,0	47,9	47,9	47,9	47,9	69,4
	B Hki	23,0	23,0	47,9	47,9	47,9	47,9	69,4
	B Esp	47,9	47,9	23,0	47,9	23,0	47,9	47,9
	B Van	47,9	47,9	47,9	23,0	47,9	23,0	47,9
	C Esp	47,9	47,9	23,0	47,9	23,0	47,9	47,9
	C Van	47,9	47,9	47,9	23,0	47,9	23,0	47,9
	D	69,4	69,4	47,9	47,9	47,9	47,9	23,0

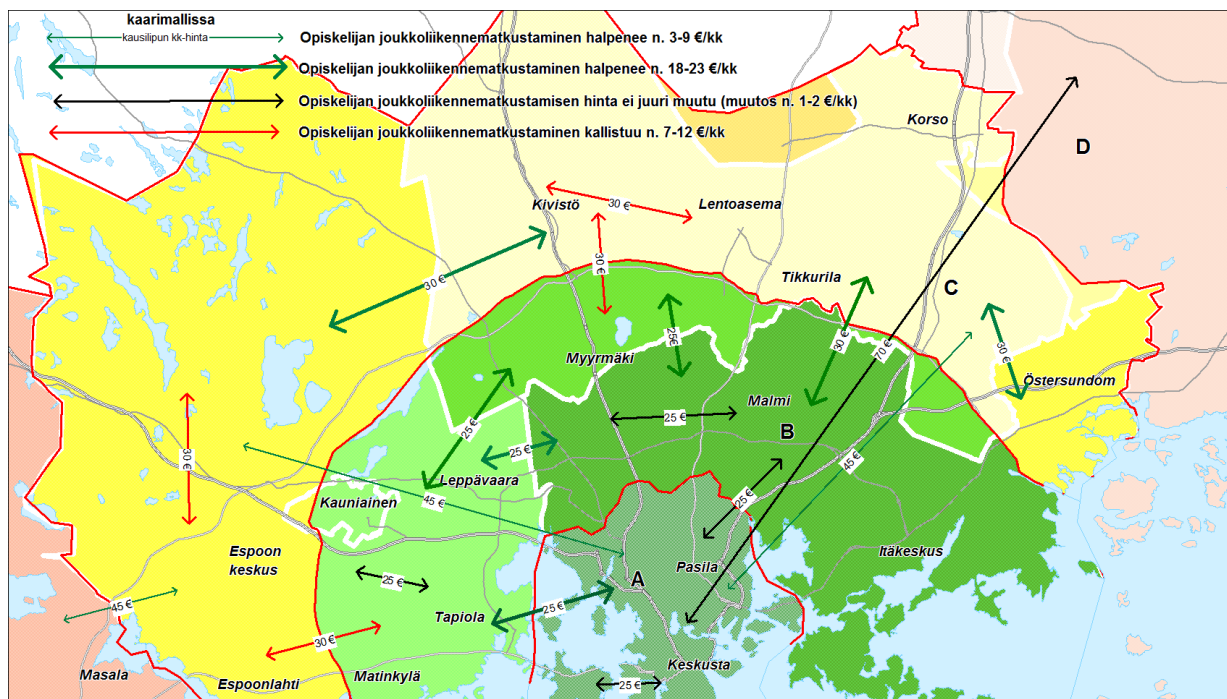
**Ve 2b: aikuisten 30 päivän liput AB/BC/ABC 50/60/90 €/kk**

Opiskelijan kausilipun hinta tulevassa taksa- ja lippujärjestelmässä, ale 50 %

v. 2016		Määränpää						
		A	B Hki	B Esp	B Van	C Esp	C Van	D
Lähtöpaikka	A	25	25	25	25	45	45	70
	B Hki	25	25	25	25	30	30	60
	B Esp	25	25	25	25	30	30	60
	B Van	25	25	25	25	30	30	60
	C Esp	45	30	30	30	30	30	45
	C Van	45	30	30	30	30	30	45
	D	70	60	60	60	45	45	25

Opiskelijan kausilipun hinta tulevassa taksa- ja lippujärjestelmässä, ale 30 %

v. 2016		Määränpää						
		A	B Hki	B Esp	B Van	C Esp	C Van	D
Lähtöpaikka	A	35	35	35	35	63	63	98
	B Hki	35	35	35	35	42	42	84
	B Esp	35	35	35	35	42	42	84
	B Van	35	35	35	35	42	42	84
	C Esp	63	42	42	42	42	42	63
	C Van	63	42	42	42	42	42	63
	D	98	84	84	84	63	63	35



Kuva 10. Opiskelijalipun hinnan muutos / kk hallituksen esittämässä vaihtoehdossa kaarimallin eri yhteysväleillä verrattuna nykyjärjestelmään (hintataso 2012–2013).

Kuvassa 10 aikuisten kausilippujen hinnat (30 pv) ovat AB/BC/ABC 50/60/90 €/kk ja opiskelija-alennus -50 %.

### VE1 Kustannusvaikutukset (lastenlippu-opiskelijalippu)

Lastenlipun yläikärajan korottaminen yhdellä ikävuodella vaikuttaa kuntien kustannuksiin eri tavoin riippuen siitä, mikä opiskelijalipun alennus on uudessa tilanteessa.

Lastenlipun yläikärajan korottamisen kustannukset ovat pääkaupunkiseudun kunnille yhteensä noin 0,8 milj. euroa vuodessa, jos opiskelijalipun alennus säilyy nykyisellään (50 %). Pienemmillä kunnilla kustannusvaikutukset ovat 10–30 000 euron luokkaa / vuosi (Kauniainen 0,01 milj. euroa, Kerava 0,03 milj. euroa, Kirkkonummi 0,03 milj. euroa ja Sipoo 0,02 milj. euroa).

Jos opiskelijalipun alennusta pienennetään, lipputuloa kertyy nykyistä enemmän lastenlippuun oikeutettujen määrän kasvusta huolimatta.

Taulukko 11. Lastenlipun yläikärajan korottamisen kustannusvaikutukset, kun opiskelijalipun alennusprosentti vaihtelee.

	Opiskelija-		
	Opiskelija-	Opiskelija-	lippu -50%
M€/v	lippu -30%	lippu -40%	(nykyinen)
Helsinki	1,8	0,5	-0,4
Espoo	0,6	0,2	-0,2
Kauniainen	0,0	0,0	0,0
Vantaa	0,3	0,0	-0,2
yhteensä	2,6	0,8	-0,8

### VE2 Kustannusvaikutukset (lastenlippu-nuorisolippu-opiskelijalippu)

Nuorisolipun käyttöönotto tukisi nuorten ei-opiskelijoiden joukkoliikenteen käyttöä ajokortti-iässä ja vähentäisi opiskelijoiden osto-oikeuksien tarkistamistyötä. Tällöin opiskelijalippu olisi tarjolla nuorisolipun yläikärajan ylittäville opiskelijoille. Nuorisolipun myötä lastenlipun yläikärajaa voidaan harkita alennettavaksi nykyisestä. Nuorisolipulla ja opiskelijalipulla olisi sama alennusprosentti, joka olisi pienempi kuin lastenlipulla.

Nuorisolipun kustannusvaikutukset riippuvat ikärajoista ja nuoriso- ja opiskelijalipun alennuksesta. Seuraavassa taulukossa on esitetty nuorisolipun ja mahdollisen opiskelija-alennuksen (-30 % ja -40 %) muuttamisen yhteisvaikutus pääkaupunkiseudun kuntien kustannuksiin.

Taulukko 12. VE2 (lastenlippu-nuorisolippu-opiskelijalippu) kustannusvaikutuksia eri vaihtoehdoissa.

M€/v	Nuorisolippu -30% ja opiskelijalippu -50% => -30%				Nuorisolippu -40% ja opiskelijalippu -50% => -40%			
	Nuoriso- lippu 15-20 vuotiaille	Nuoriso- lippu 15-21 vuotiaille	Nuoriso- lippu 17-20 vuotiaille	Nuoriso- lippu 17-21 vuotiaille	Nuoriso- lippu 15-20 vuotiaille	Nuoriso- lippu 15-21 vuotiaille	Nuoriso- lippu 17-20 vuotiaille	Nuoriso- lippu 17-21 vuotiaille
Helsinki	1.9	0.9	0.6	-0.4	-0.6	-1.9	-1.5	-2.9
Espoo	0.9	0.6	0.2	-0.1	-0.1	-0.5	-0.6	-1.1
Kauniainen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Vantaa	0.5	0.3	0.0	-0.3	-0.2	-0.5	-0.6	-0.9
yhteensä	3.4	1.7	0.9	-0.8	-0.8	-3.0	-2.6	-4.9

## Ikäihmiset

### Hallituksen esitys:

**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.**

HSL-alueella vakituisesti asuvat ikäihmiset voivat nykyisin saada alennus- tai vapaalippuja, jos he kuuluvat johonkin seuraavista ryhmistä:

- Eläkeläinen (Kelan eläke)
- Invalidi (liikuntakykyä heikentävä pysyvä vamma tai sairaus)
- Sokea, sotainvalidi tai rintamaveteraani

Ikäihmisten joukkoliikennematkojen tukemisella voidaan houkuttaa autoilevia ikäihmisiä siirtymään joukkoliikenteen käyttäjiksi ainakin pääkaupunkiseudulla tehtävillä matkoilla. Turvallisilla ja kohtuuhintaisilla liikkumismahdollisuuksilla on arvioitu olevan myönteinen vaikutus myös ikääntyneiden ja heidän lähipiirinsä elämän laatuun.

Selvityksessä esitetään, että ikäihmisten joukkoliikenteen käyttöä edistetään ottamalla käyttöön aikarajattu seniorilippu arvolippuna. Matkakortin arvolla ostettava lippu kelpaisi ruuhkahuippujen ulkopuolella klo 9-14 välisenä aikana alkavilla matkoilla. Lipun alennus olisi 50 % aikuisten arvolipun hinnasta. Muina aikoina seniorin matkakortilta veloitettaisiin normaali aikuisten arvolipun hinta.

Seniorien arvolipun kustannukset kunnille vaihtelevat sen mukaan, minkä ikäisille lipun osto-oikeus myönnettäisiin. Jos lippualennus tarjotaan jo 65 vuotta täyttäneille, kuntien rahoituskustannukset lippusubventioihin kasvavat noin 4 milj. euroa/vuosi. 70 vuotta täyttäneille tarjottu alennus kasvat- taisi kuntien rahoituskustannuksia runsaat 2 milj. euroa/vuosi.

Ikäperusteinen subventio on melko helposti toteutettavissa niin teknisesti kuin tariffijärjestelmän kannalta. Toteutus ei lisää byrokratiaa toisin kuin erilaisia todistuksia edellyttävät myöntämisperus- teet.

### Seniorilippujen vertailua 2012

Senioreille annettavat ikäperusteiset alennukset ovat melko yleisiä suurilla kaupunkiseuduilla. Esi- merkiksi Tampereella, Turussa ja Göteborgissa alennus myönnetään vain päiväliikenteeseen.

*Taulukko 13. Ikään perustuvia alennuksia joukkoliikenteessä Suomessa sekä muutamassa poh- joismaisessa kaupungissa v. 2012.*

v. 2012	SENIORILIPPU				Huomioita
	Ikäraja	Kausi	Sarja/arvo	Kerta	
HSL	kansaneläkettä saavat	25 %/50 %	25 %/50 %		takuueläke 50 %, väh. kansaneläke 25 %
Tampere	yli 65 v.		50 %		klo 9-14
Turku	yli 65 v.		27 %/38 %*		*klo 9-13
VR	yli 65 v./eläkeläinen			50 %	
Matkahuolto	yli 65 v./eläkeläinen			50 %	
Tukholma	yli 65 v.	38 %			
Göteborg	yli 65 v.	100 %*			ei ruuhka-aikaan
Oslo	yli 65 v.	50 %	50 %		

### Kustannusvaikutuksia

Hallituksen esityksen mukaan seniorien arvolippua voisivat ostaa HSL-kunnissa vakinaisesti asuvat 70 vuotta täyttäneet henkilöt. Lipun osto edellyttää ao. matkakorttia. Lipusta aiheutuisi HSL-kunnille lisäkustannuksia yhteensä noin 2,4 milj. euroa/vuosi. Helsingin osuus olisi 1,44 milj. euroa, Espoon 0,59 milj. euroa ja Vantaan 0,32 milj. euroa. Pienempien jäsenkuntien kustannukset olisivat 10–40 000 euron luokkaa (Kauniainen 0,04 milj. euroa, Kerava 0,01 milj. euroa, Kirkkonummi 0,01 milj. euroa ja Sipoo 0,01 milj. euroa).

*Taulukko 14. Seniorien arvolippu 70 v täyttäneille.*

	70+ ikä- luokan koko	joukko- liikenne- matkoja / vrk	joista klo 09-14	joista arvo- lipullisia	Oletus: senioripäivä- arvolippuun -50% tarvittava kunnan lisäsubventio / matka	Lisä- subventio yhteensä M€ / vuosi
<b>Helsinki</b>	61 884	38 111	54 %	35 %	1,0 €	<b>1,44</b>
<b>Espoo+Kaun.</b>	20 394	6 960	47 %	63 %	1,5 €	<b>0,62</b>
<b>Vantaa</b>	16 222	3 227	67 %	49 %	1,5 €	<b>0,32</b>
<b>Ker+Kir+Sip</b>	7 496	579	43 %	30 %	2,0 €	<b>0,03</b>
<b>Yhteensä</b>	<b>105 996</b>	<b>48 877</b>				<b>2,41</b>

Jos seniorilipun ikäraja alennetaan 65 vuoteen, kuntien rahoituskustannukset ovat yhteensä noin 3,9 milj. euroa/vuosi. Helsingin osuus olisi 2,23 milj. euroa, Espoon 0,96 milj. euroa ja Vantaan 0,56 milj. euroa. Pienempien jäsenkuntien kustannukset olisivat 20–60 000 euron luokkaa (Kauniainen 0,06 milj. euroa, Kerava 0,04 milj. euroa, Kirkkonummi 0,03 milj. euroa ja Sipoo 0,02 milj. euroa).

*Taulukko 15. Seniorien arvolippu 65 v täyttäneille.*

	65+ ikä- luokan koko	joukko- liikenne- matkoja / vrk	joista klo 09-14	joista arvo- lipullisia	Oletus: senioripäivä- arvolippuun -50% tarvittava kunnan lisäsubventio / matka	Lisä- subventio yhteensä M€ / vuosi
<b>Helsinki</b>	91 685	61 313	52 %	35 %	1,0 €	<b>2,23</b>
<b>Espoo+Kaun.</b>	32 306	11 617	41 %	70 %	1,5 €	<b>1,01</b>
<b>Vantaa</b>	25 878	5 550	60 %	56 %	1,5 €	<b>0,56</b>
<b>Ker+Kir+Sip</b>	11 982	1 543	36 %	39 %	2,0 €	<b>0,09</b>
<b>Yhteensä</b>	<b>161 851</b>	<b>80 023</b>				<b>3,89</b>

Laskelmissa on hyödynnetty Helsingin seudun liikennetutkimuksen tuloksia joukkoliikennematkoista ja lipun omistuksesta kunnittain ja ikäryhmittäin.



## 2.4 Muut alennus- ja vapaaliput sekä oikeus matkustaa ilman lippua

### Hallituksen esitys:

*Hallitus pyytää kuntien kannanottoa siitä, voidaanko muiden alennus- ja vapaalippuihin sekä ilman lippua matkustamaan oikeutettujen ryhmien joukkoliikennematkojen tukeminen alennus- tai vapaalipuilla siirtää kuntien ostopalveluiksi.*

Tällaisia ostopalveluita ovat jo nykyisin koululaisten lukukausiliput (kuntien opetus- ja sivistystoimet) sekä vammaispalvelulain piiriin kuuluville myönnettyt joukkoliikenteen vapaaliput (Espoon ja Helsingin sosiaali- ja terveystoimet). Muutos lisäisi kuntalaisille eri sektoreiden kautta annetun tuen läpinäkyvyyttä ja siirtäisi harkinnanvaraisten sosiaalisten tukien myöntämisen oikealle sektorille.

Nykyisessä tariffijärjestelmässä on aikuisten, lasten ja erityisryhmien lippuja sekä lisäksi eräillä ryhmillä oikeus matkustaa ilman lippua.

Taulukko 16. Asiakasryhmät ja oikeus matkustaa ilman lippua.

Asiakasryhmä	Peruste	Ikä	Alennus aik. hinnasta	Todellinen subventio
Aikuinen	ikä	17-	0 %	40-65 %
Lapsi	ikä	7-16	50 %	70-85 %
Opiskelija	oppilaitos	17-29	50 %	70-85 %
	oppil.+KELA	30-	50 %	70-85 %
Eläkeläinen	KELA	17-	50 %	70-85 %
	KELA	17-	25 %	55-75 %
Invalidi	liikuntaeste		25 %	55-75 %
Sokea	näkövamma		100 %	100 %
Pyörätuoli	<i>ei tarkastusmaksua, Vantaalla ilman lippua</i>			
VPL	<i>Helsinki ja Espoo</i>		sosiaalitoimen osto	
Sotainvalidi	<i>poistuva ryhmä</i>		100 %	100 %
Rintamaveter.	<i>poistuva ryhmä</i>		100 %	100 %
Pieni lapsi	ikä	0-6	oikeus ilman lippua	
Pientä lasta vaunuissa kuljettava			oikeus ilman lippua	
Poliisit	virkapuku / -merkki		oikeus ilman lippua	

HSL:n hallituksen tavoitteena on ollut, että tulevaisuudessa HSL myöntäisi alennus- ja vapaalippuja tai oikeuksia matkustaa ilman lippua vain liikennepoliittisin perustein. Tavoitteena on mm.

- selkiyttää joukkoliikennesektorin ja kuntien muiden hallinnonalojen työnjakoa sekä kuntien joukkoliikennemäärärahojen käyttöä
- selkiyttää ja yksinkertaistaa matkalippujärjestelmää
- yksinkertaistaa alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteita ja poistaa riippuvuus muiden alojen lainsäädännöstä (jonka hallinta ei kuulu joukkoliikennesektorin osaamisalueeseen)
- siirtää asiakkaan kokonaistilanteeseen liittyvä harkinta kunnissa sektoreille, joilla on siihen tarvittava osaaminen.

Rajaa liikennepoliittisten ja sosiaalisten tai sosiaalipoliittisten perusteiden suhteen ei voida yksiselitteisesti tehdä. Ajatuksena kuitenkin on, että kunnat voisivat ostaa HSL:ltä alennus- ja vapaalippuja HSL:ltä myöntääkseen niitä kuntalaisilleen sosiaalisin tai muilla harkinnanvaraisilla perusteilla.

Nykyisistä joukkoliikenteen alennus- tai vapaalippujen tai maksuttomien matkojen piiriin kuuluvista ostopalveluiksi sopivia voisivat olla:

- eläkeläiset (Kelan eläkettä saavat)
- pyörätuolilla liikkuvat
- invalidit
- pientä lasta vaunuissa tai rattaissa kuljettavat henkilöt.

Selkeintä olisi, jos kaikilla näillä henkilöillä olisi matkakortille ladattu lippu (joko sosiaalitoimen hankkima tai itse ostettu).

#### Invalidit

Invalidien alennuslipuilla kohdennetaan kunnan tukea **HSL-kunnissa vakituisesti asuville henkilöille, joilla on liikuntakykyä heikentävä pysyvä vamma tai pysyvä pitkäaikainen sairaus.** Vamman tai sairauden haittaluokat on määritelty kunkin vamman tai haitan osalta erikseen ja invalidin tuleekin esittää lääkärin allekirjoittama alennuslipun hakulomake.

Invalideilla on oikeus alennusryhmä 1 kausi- ja arvolippuihin (25 %:n alennus aikuisten lippujen hinnoista).

#### Eläkeläiset

Eläkeläisten alennuslipulla kohdennetaan kunnan tukea **HSL-kunnissa vakituisesti asuville vähävaraisille eläkeläisille.**

Nykyisten myöntämisperusteiden mukaan eläkeläisiä on kaksi ryhmää:

- Kelan maksamaa takuueläkettä saavat eläkeläiset. Heillä on oikeus alennusryhmä 2 kausi- ja arvolippuihin (50 %:n alennus aikuisten lippujen hinnoista).
- Vähennettyä kansaneläkettä saavat eläkeläiset; Kela maksaa kansaneläkkeenä vanhuuseläkettä, työkyvyttömyyseläkettä tai työttömyyseläkettä. Heillä on oikeus alennusryhmä 1 kausi- ja arvolippuihin (25 %:n alennus aikuisten lippujen hinnoista).

Asiakasryhmä (alennuslippujen osto-oikeus) on voimassa enintään 3 vuotta, minkä jälkeen asiakkaan on käytävä palvelupisteessä ja esitettävä Kelan antama ao. todistus eläkkeestään.

Asiakasryhmään voi kuulua henkilöitä 16 ikävuodesta alkaen.

Taulukossa 17 on esitetty takuueläkkeen ja vähennetyn kansaneläkkeen saajien määrät ikäryhmittäin ja kunnittain HSL-alueella KELA:n tilastojen mukaan.

Taulukko 17. Takuueläkkeen ja vähennetyn kansaneläkkeen saajat ikäryhmittäin 31.12.2012.

eläkkeensaajat ikäryhmittäin		-29v	30-64 v	65-69 v	70-79 v	yli 80 v	yhteensä
<b>Helsinki</b>	takuueläke	995	4 497	1 122	1 490	1 066	9 170
	väh.kansanel.	128	8 224	6 106	7 977	7 783	30 218
<b>Espoo</b>	takuueläke	401	1 200	251	411	324	2 587
	väh.kansanel.	43	2 259	2 094	2 352	1 927	8 675
<b>Vantaa</b>	takuueläke	354	1 197	246	438	259	2 494
	väh.kansanel.	35	2 386	2 021	2 393	1 864	8 699
<b>Kauniainen</b>	takuueläke	13	36	11	31	31	122
	väh.kansanel.	0	60	84	136	84	364
<b>Kerava</b>	takuueläke	65	241	31	56	37	430
	väh.kansanel.	10	478	377	480	417	1 762
<b>Kirkkonummi</b>	takuueläke	45	170	27	52	40	334
	väh.kansanel.	4	372	369	475	387	1 607
<b>Sipoo</b>	takuueläke	34	71	22	35	53	215
	väh.kansanel.	3	213	209	389	348	1 162
<b>yhteensä</b>	takuueläke	1 907	7 412	1 710	2 513	1 810	15 352
	väh.kansanel.	223	13 992	11 260	14 202	12 810	52 487

Eläkeläisten alennuslippuun oikeutetuista vain osa hankkii matkakortin. Helsingissä osuus on suurin (arviolta noin 30 % oikeutetuista). Espoossa ja Vantaalla osuus on noin 20–30 % ja muissa kunnissa noin 10–20 %. Eläkeläisten alennuslippujen osto-oikeus on voimassa vain määräajan, minkä jälkeen oikeus on uusittava. Kotikunta ei myöskään päivity matkakortille automaattisesti, vaan henkilön tulisi kotikunnan muuttuessa käydä palvelupisteessä päivittämässä kortti. Tältä osin tilanne paranee, kun automaattinen kotikunnan päivitys saadaan käyttöön vuoden 2013 aikana.

#### Pyörätuolilla liikkuvat

Pyörätuolilla liikkuvia koskevat säännökset ovat kehittyneet vuosien mittaan melko sekaviksi, joten liikennehenkilökuntakaan ei aina ole perillä niistä. HSL (aiemmin YTV) on pyrkinyt selkeyttämään käytäntöä Helsingin, Espoon ja Vantaan sosiaalitoimien edustajien kassa, mutta yhteistä näkemystä ei ole löytynyt.

#### Pientä lasta vaunuissa tai rattaissa kuljettava henkilö

Pientä lasta lastenvaunuissa, -rattaissa tai pyörätuolissa kuljettava henkilö saa matkustaa ilman lippua. Oikeus koskee vain yhtä henkilöä kerrallaan.

Oikeus on annettu alun perin liikenneturvallisuuteen liittyvin perustein. Bussissa lasta ei näin tarvitse jättää yksin keskisillalle vaunuihin tai rattaisiin siksi ajaksi, kun lasta kuljettava henkilö menee bussin eteen leimaaman matkakorttinsa tai ostamaan lipun kuljettajalta. Myöhemmin päättäjät ovat laajentaneet oikeuden kaikkiin seudun joukkoliikennevälineisiin (lukuun ottamatta pääosaa U-liikenteen busseista).

Etu mielletään nykyisin lapsiperheiden tukemiseksi ja vastaavaa etua on vaadittu pientä lasta rinta-repussa tai kantoliinassa kuljettaville. Laajennusta ei ole tehty, koska sitä ei voida perustella liikenneturvallisuudella.

## 2.5 Hinnoittelumallien yhteisvaikutuksia

Kaarimalliin siirryttäessä joukkoliikennelipun hinta alenee niillä matkustajilla, joilla nykyisen seutulipun sijaan riittää AB- tai BC-lippu. Hintojen aleneminen lisää joukkoliikenteen käyttöä. Joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen on yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa, mutta HSL-kunnat eivät kuitenkaan voi rajattomasti lisätä lippujen hintoihin kohdistettua tukea. Lähivuosina kunnilla on suuria haasteita vastata joukkoliikenteen kasvavista kustannuksista, kun suuret joukkoliikennettä parrantavat hankkeet, Länsimetro ja Kehärata, otetaan käyttöön.

HSL:n hallituksen esitys vaikuttaa kuntien rahoitusosuuksiin aiemmin kuvatulla tavalla. Lisäksi kuntien maksukykyyn vaikuttavat muutokset verotuloissa.

Kaarimallin seurauksena kunnallisverotulot kasvavat pääkaupunkiseudulla, kun verovähennyksiä lasketaan nykyisen seutulipun sijaan AB- ja BC-kaarien kausilippujen mukaan. Kunnallisverotulojen on arvioitu kasvavan Helsingissä 3-5 miljoonaa euroa vuodessa, Espoossa 1,5-3 miljoonaa euroa vuodessa, Vantaalla 1-2,5 miljoonaa euroa vuodessa ja Kauniaisissa 0-0,1 miljoonaa euroa vuodessa. Kehyskuntien osalta verovähennykset eivät muutu. Myös valtion verotulot kasvavat arviolta 5–10 milj. euroa/vuosi.

Hallituksen esityksen mukaisilla ratkaisuilla ja verotulomuutokset huomioon ottaen kuntien rahoitus-tarve lippujen hinnoittelumuutoksen ja kaarimalliin siirtymisen vuoksi muuttuisi seuraavasti:

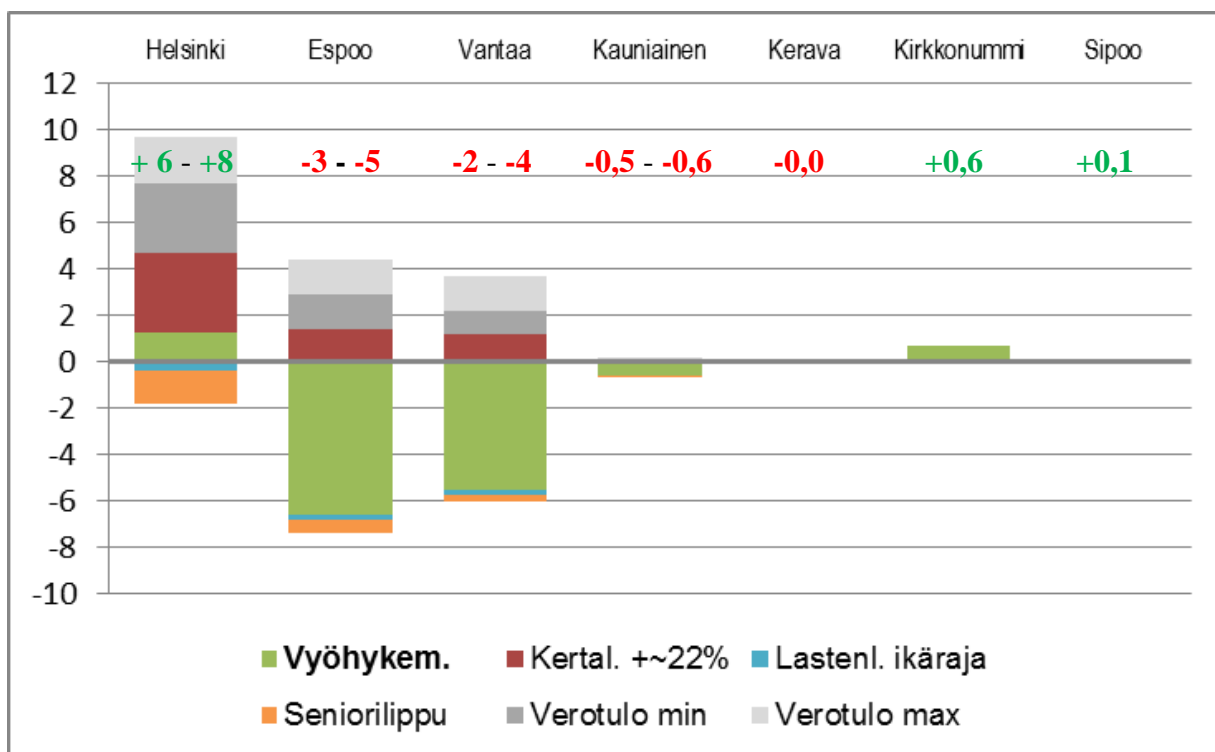
**Helsinki:** Hinnoittelumallien yhteisvaikutus kuntatalouteen on lievästi myönteinen. Tämä johtuu etenkin kertalippujen hintojen korottamisesta tulevasta lipputulojen lisäyksestä sekä kunnallisverotulojen kasvusta. Helsingin rahoitustarve alenisi 6-8 milj. euroa/ vuosi, mikä vastaa 3,5–4,5 % joukkoliikenteen kuntaosuudesta. On kuitenkin huomattava, että verotulojen arvioitu lisäys ei kohdennu joukkoliikenteen kuntaosuuteen.

**Espoo ja Vantaa:** Hinnoittelumallien yhteisvaikutus kuntatalouteen on kustannuksia kasvattava. Tämä johtuu vyöhykemuutoksesta aiheutuvasta lipputulojen vähenemisestä ja samaan aikaan tapahtuvasta liikennöintikustannusten kasvusta, jota kertalippujen hintojen korotus ja kunnallisverotulojen kasvu eivät riitä korvaamaan. Liikennöintikustannusten kasvusta noin puolet johtuu junaliikenteen lisästarpeista, käytännössä junien pidentämisestä. Espoon rahoitustarve kasvaisi 3-5 milj. euroa/vuosi ja Vantaan 2-4 milj. euroa/vuosi. Joukkoliikenteen kuntaosuuksiin suhteutettuina muutokset olisivat 5-10 % /vuosi (veromuutokset sisältyvät lukuihin).

**Kauniainen:** Hinnoittelumallien yhteisvaikutus kuntatalouteen on kustannuksia kasvattava. Kuten Espoossa ja Vantaalla, johtuu tämä lipputulojen vähenemisestä ja liikennöintikustannusten kasvusta. Liikennöintikustannusten kasvu johtuu lähes kokonaan junaliikenteen lisästarpeista. Joukkoliikenteen kuntaosuuteen suhteutettuna muutos kaksinkertaistaisi Kauniaisten kustannukset. Kauniaisten kuntaosuus on asukasta kohden nykyisin hyvin pieni ja jäisi muutoksesta huolimatta edelleen naapurikuntia pienemmäksi asukasta kohden.

**Kerava ja Sipoo:** Hinnoittelumallien yhteisvaikutus kuntatalouteen on hyvin pieni. Tämä johtuu siitä, että lippujen hinnoittelu on Keravan ja Sipoon osalta lähellä nykytyyppistä hinnoittelua, eikä lastenlipun ikärajan korottamisesta tai seniorilipusta aiheudu suuria kustannuksia.

**Kirkkonummi:** Hinnoittelumallien yhteisvaikutus kuntatalouteen on myönteinen. Tämä johtuu siitä, että Kirkkonummelta Espoon itäosiin suuntautuvista matkoista kertyy nykyistä enemmän lipputuloja, eikä toisaalta lastenlipun ikärajan korottamisesta tai seniorilipusta aiheudu suuria kustannuksia.



Kuva 11. Muutostekijöiden yhteisvaikutus kuntatalouteen hallituksen esitysten mukaisessa vaihtoehdossa (+ tarkoittaa talouden kannalta myönteistä vaikutusta ja – kielteistä vaikutusta).

Kuva 11 sisältää seuraavat tekijät: Vyöhykkeiden väliset hintasuhteet ovat AB/BC/ABC 50/60/90 €/kk. Lisäksi kertalippujen hintoja on korotettu, lastenlipun yläikärajaa on nostettu yhdellä vuodelle ja 70 v täyttäneille senioreille tarjotaan alennettu päiväarvolippu. Opiskelijalippu on nykytyyppinen (yläikäraja 29 v). Arvioidut verotulomuutokset on otettu huomioon.

#### Lopuksi

Kuntakohtaisiin vaikutustarkasteluihin liittyy epävarmuuksia. Rahoitustarpeiden muutostarkastelut ovat arvioita, ja toteutuvat muutokset, esimerkiksi matkustuksen määrä, voivat poiketa ennakoituista. Tämä vaikuttaa suoraan myös liikennöintikustannuksiin, joihin liittyy nousupainetta tässä tehtyjen tarkastelujen perusteella etenkin junaliikenteen osalta. Vaikutustarkasteluissa on liikennöintikustannusten jaossa kunnille pyritty noudattamaan HSL:n perussopimuksen periaatetta, jossa operointikustannukset jaetaan kunnille kuntakohtaisten matkustajakilometrien perusteella. Lisäksi vaikutustarkasteluissa esitettyihin työmatkakulujen verovähennysten realisoitumiseen liittyy epävarmuuksia.