

11
.....
2013



Joukkoliikenteen hinnoittelun vaihtoehtoja Helsingin seudulla

Joukkoliikenteen hinnoittelun vaihtoehtoja Helsingin seudulla

HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6 A

PL 100, 00077 HSL

puhelin (09) 4766 4444

www.hsl.fi

Lisätietoja: Satu Rönnqvist
satu.ronnqvist@hsl.fi

Kansikuva: HSL / Lauri Eriksson

Helsinki 2013

Esipuhe

Joukkoliikenteen hinnoittelun vaihtoehtoja Helsingin seudulla -selvitys on laadittu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) toimeksiannosta.

Työ on tehty kolmessa vaiheessa, joista ensimmäisessä on tarkasteltu joukkoliikenteen tariffipolitiikan vaihtoehtoja kuntarajoihin perustuvassa taksa- ja lippujärjestelmässä, toisessa vaihtoehtoja kaarimaisiin vyöhykkeisiin perustuvassa joukkoliikenteen hinnoittelumallissa ja kolmannessa tulevan taksa- ja lippujärjestelmän hinnoittelun vaihtoehtoja.

Työn laadintaa on ohjannut ohjausryhmä, jonka kokoonpano on ollut seuraava:

Pirkko Lento	HSL, puheenjohtaja
Veli Heikkinen	HSL
Ville Lehmuskoski	HSL (1. selvityksessä), Helsinki (2. ja 3. selvityksissä)
Pirjo Laitinen	HSL
Risto Vaattovaara	HSL
Satu Rönqvist	HSL
Arttu Kuukankorpi	HSL (mukana 2. selvityksessä)
Mari Flink	HSL (mukana 3. selvityksessä)
Jukka Kaikko	HSL (mukana 3. selvityksessä)
Kerkko Vanhanen	HSL (mukana 3. selvityksessä)
Markku Granholm	Helsingin kaupunki
Sinikka Ahtiainen	Espoon kaupunki
Leena Viilo	Vantaan kaupunki (mukana 1. ja 2. selvityksissä)
Kyösti Ronkainen	Vantaan kaupunki (mukana 3. selvityksessä)
Emmi Koskinen	Vantaan kaupunki (mukana 3. selvityksessä)
Ylva Wahlström	Kirkkonummi (mukana 2. selvityksessä)

Työtä on valmisteltu projektiryhmässä, johon ovat kuuluneet:

Satu Rönqvist	HSL, puheenjohtaja
Kerkko Vanhanen	HSL (mukana 1. ja 2. selvityksissä)
Jarmo Riikonen	HSL
Jukka Kaikko	HSL
Markus Nilsson	HSL (mukana 1. ja 2. selvityksissä)
Eija Jalo	HSL (mukana 2. ja 3. selvityksissä)
Anne Koivisto	HSL (mukana 2. ja 3. selvityksissä)
Nina Koivisto	HSL (mukana 3. selvityksessä)
Erkki Jylhä-Ollila	EJO Consulting

Työssä on järjestetty myös työpajoja, joissa on mm. esitelty ja keskusteltu tulevasta vyöhykemallista ja sen mukanaan tuomista muutoksista. Työpajassa on ollut paikalla mm. eri kuntien hallintokuntien ja opiskelijoiden edustusta.

Työn konsulttina on toiminut Strafica Oy, jossa työstä ovat vastanneet Jyrki Rinta-Piirto ja Heidi Saarinen. Konsulttityön 1. vaiheen selvitys aloitettiin maaliskuussa 2011 ja se valmistui elokuussa 2011. Selvityksen 2. vaihe aloitettiin maaliskuussa 2012 ja se valmistui kesäkuussa 2012. Selvityksen 3. vaihe aloitettiin lokakuussa 2012 ja se valmistui touku-kuussa 2013.

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: HSL ja Strafica Oy			Päivämäärä 18.6.2013
Julkaisun nimi: Joukkoliikenteen hinnoittelun vaihtoehtoja Helsingin seudulla			
Rahoittajat / Toimeksiantajat: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tiivistelmä: HSL:n hallitus päätti uuden vyöhykejärjestelmän (kaarimallin) rajoista 12.6.2012. Rajojen lähtökohtana on etäisyys Helsingin keskustasta/keskustaan. Kaarimallissa on pääkaupunkiseudulla kolme kaarta: A-, B- ja C-kaaret. Kirkkonummi, Sipoo ja Kerava kuuluvat D-kaareen. Muilta osin rajat D- ja E-alueiden osalta tarkentuvat uusien jäsenkuntien liittyessä HSL:n jäseniksi. Uusi vyöhykemalli otetaan käyttöön aikaisintaan vuonna 2016, kun nykyinen matkakorttijärjestelmä on uusittu. Lippujen hinnoista päätetään vuonna 2015. Tässä työssä on selvitetty niitä tariffipoliittisia keinoja, joilla voitaisiin lieventää kuntien maksuosuuksien kasvua uudessa vyöhykejärjestelmässä. Joukkoliikenteen lippujen hintatason muutokset vaikuttavat joukkoliikenteen kysyntään, lipputulokertymään ja kuntien rahoitustarpeeseen (kuntaosuuksiin). Kaarimalliin siirtyminen tarkoittaa pääkaupunkiseudun kuntien osalta kasvavia joukkoliikenteen rahoitustarpeita, kun sisäiset liput korvautuvat matkustusalueeltaan laajemmilla AB- ja BC-lipuilla. Kausilippujen hinnoitteluvaihtoehtoilta on vaikutusta erityisesti Helsingin, Espoon ja Vantaan rahoitusosuuksiin. 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. Liikennöintikustannusten, lipputulojen ja rahoitustarpeen muutoksia kunnittain eri vaihtoehtoisissa on verrattu nykytyyppiseen hinnoitteluun vuoden 2020 tilanteessa, jolloin liikenneverkkoon kuuluvat myös Länsimetro Matinkylään ja Kehärata Vantaalla. Työssä on lisäksi tarkasteltu joukkoliikenteen asiakasryhmiä ja niihin liittyviä alennusryhmäkäytäntöjä. Erityisryhmiä koskevia määräyksiä ja oikeuksia on perusteltua tarkastella uudelleen lippujen hinnoitteluperiaatteissa ja hintasuhteissa tapahtuvien muutosten vuoksi. Uuteen tariffijärjestelmään siirtymien luo mahdollisuuksia yhtenäistää alennusryhmiä. Selvityksessä on arvioitu esimerkein muutamien asiakasryhmien alennusprosenttien vaikutuksia. Esitetyt periaatteelliset vaihtoehdot vastaavat muutamien muiden suomalaisten ja pohjoismaisten kaupunkien käytännöistä kerättyä tietoa. Lippujen hinnoitteluperiaatteista ja hintasuhteista uudessa vyöhykemallissa päättää HSL:n hallitus kuntien lausuntojen pohjalta.			
Avainsanat: taksajärjestelmä, lippujärjestelmä, tariffi			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 11/2013			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN (nid.)	Kieli: suomi	Sivuja: 76
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-193-3 (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: HRT och Strafica Oy			Datum 18.6.2013
Publikationens titel: Alternativ inom kollektivtrafikens tariffpolitik i Helsingforsregionen			
Finansiär / Uppdragsgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Sammandrag:			
HRT:s styrelse beslöt 12.6.2013 om gränserna i det nya zonsystemet (bågmodellen). Utgångspunkten för gränserna är avståndet från/till Helsingfors centrum. I bågmodellen finns tre bågar i huvudstadsregionen: A-, B- och C-bågarna. Kyrkslätt, Sibbo och Kervo hör till D-bågen. I övrigt preciseras gränserna för D- och E-områdena när nya medlemskommuner anslutar sig till HRT. Den nya zonmodellen tas i bruk tidigast år 2016, då förnyelsen av det nuvarande resekortsystemet är klar. Om biljettpriser beslutas år 2015. I detta arbete granskades de tariffpolitiska metoderna med vilka man kunde mildra ökningen av kommunernas betalningsandelar i det nya zonsystemet. Ändringarna i prisnivån på kollektivtrafikens biljetter påverkar efterfrågan på kollektivtrafiken, biljettintäkter och kommunernas finansieringsbehov (kommunandelar). Övergången till bågmodellen betyder ökande finansieringsbehov för kommunerna i huvudstadsregionen vad gäller kollektivtrafiken, då de interna biljetterna ersätts med AB- och BC-biljetter som har större resområde. Alternativ till prissättningen av periodbiljetterna påverkar särskilt Helsingfors, Esbos och Vandas finansieringsandelar. Med hjälp av trafikmodellsundersökningar, i vilka man har ändrat pristrapporna mellan olika zoner, har beräknats hur olika prissättningsalternativ påverkar passagerarantalet. Med trafikmodeller har man granskat olika alternativ till priser på 30 dagars AB-, BC- och ABC-biljetter. Ändringarna i trafikeringskostnader, biljettintäkter och finansieringsbehov per kommun i olika alternativ har jämförts med den nuvarande prissättningen i 2020-års situation, då även Västmetron till Mattby och Ringbanan i Vanda ingår i trafiknätet. I arbetet har dessutom granskats kollektivtrafikens kundgrupper och rabattpraxis som förknippas med dem. På grund av de ändringar som sker i principerna för prissättningen av biljetterna och i prisförhållanden är det berättigat att bestämmelser och rättigheter som gäller särskilda grupper granskas på nytt. Övergången till nytt tariffsystem gör det möjligt att rabattgrupper kan förenhetligas. I utredningen har man med exempel utvärderat hur kundgruppernas rabattprocent påverkar. De presenterade, principiella alternativen motsvarar de uppgifter som samlats in från praxis i några andra finländska och nordiska städer. Om principerna för prissättningen av biljetterna och prisförhållandena i det nya zonmodellet beslutar HRT:s styrelse på basis av kommunernas utlåtanden.			
Nyckelord: taxesystem, biljettsystem, tariff			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 11/2013			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN (nid.)	Språk: finska	Sidantal: 76
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-193-3 (pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: HSL and Strafica Oy		Date of publication 18.6.2013	
Title of publication: Public transport tariff policy alternatives in the Helsinki region			
Financed by / Commissioned by: HSL Helsinki Region Transport			
Abstract: The Executive Board of HSL determined the zone boundaries to be applied in the new zone model on 12 June 2012. The zone boundaries are based on the distance from/to the center of Helsinki. In the zone model, the Helsinki metropolitan area is divided into three zones: A, B and C. Kirkkonummi, Sipoo and Kerava lie in zone D. The boundaries of zones D and E will be defined more closely later as new municipalities join HSL. The new zone model will be introduced at the earliest in 2016 when the renewal of the current Travel Card system is completed. Ticket prices will be decided in 2015. This study examines how to mitigate the increase in municipal expenditures in the new zone system by means of tariff policy. Changes in the public transport ticket prices affect public transport demand, ticket revenue and need for funding from municipalities (municipal contributions). The switch to the zone model means a growing need for public transport funding from the metropolitan area municipalities because the internal tickets will be replaced by AB and BC tickets with a wider travel area. The pricing alternatives of season tickets affect, in particular, the contributions of Helsinki, Espoo and Vantaa. Traffic model analyses were used to assess the impacts of the pricing alternatives on passenger numbers. In the analyses studying price options for 30-day adult AB, BC and ABC tickets, different price spreads between zones were used. Changes in the operating costs, ticket revenue and need for funding by municipality in the different alternatives are compared to the current type pricing system in 2020, when the transport network will include also the West Metro to Matinkylä and Ring Rail Line in Vantaa. The study also examines public transport customer groups and discount practices. It is reasonable to reconsider the regulations and rights concerning special groups as the pricing principles and price relations change. The new zone system enables the harmonization of discount groups. The study assesses the impacts of the discount rates of some of the discount groups. The proposed alternatives are in line with information collected about the principles applied in a number of other Finnish and Nordic cities. The Executive Board of HSL will decide the ticket pricing principles and price relations in the new zone model on the basis of statements from the municipalities.			
Keywords: fare system, ticketing system, tariff			
Publication series title and number: HSL publications 11/2013			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN (nid.)	Language: Finnish	Pages: 76
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-193-3 (pdf)		
HSL Helsinki Region Transport, P.O.Box 100, 00077 HSL, tel. +358 (0)9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	Tausta	11
2	Nykyinen taksa- ja lippujärjestelmä.....	12
2.1	Vyöhykkeiden rajat ja lippujen hinnat	12
2.2	Lipputulot.....	13
2.3	Aikasarjatarkasteluja lippujen hinnoista	17
3	Tuleva taksa- ja lippujärjestelmä.....	25
3.1	Taksa- ja lippujärjestelmän rajat	25
3.2	Kaarimallissa määriteltävät hinnat	28
4	Vyöhykekaarten väliset hintasuhteet	30
4.1	Johdanto	30
4.2	Tarkasteluja hinnoitteluvaihtoehtoja	32
4.3	Vyöhykekaarten hinnoittelun vaikutus kuntien rahoitusosuuteen	37
5	Kausi-, arvo- ja kertalippujen hintasuhteet.....	41
5.1	Johdanto	41
5.2	Kansainväliset vertailut	41
5.3	Kausiliput.....	42
5.4	Arvoliput	42
5.5	Kertalippu	44
6	Asiakasryhmät ja alennusprosentit	47
6.1	Johdanto	47
6.2	HSL-alueen väestö ikäluokittain	47
6.3	Asiakasryhmät vuonna 2012.....	50
6.4	Kausilippujen omakustannushinnat	53
6.5	Lapset ja nuoret	54
6.5.1	Tarkastellut vaihtoehdot.....	54
6.5.2	Lasten ja nuorten lippujen ominaisuuksia	55
6.5.3	Vaihtoehtojen vaikutuksia	60
6.6	Ikäihmiset.....	62
6.6.1	Tarkastellut vaihtoehdot.....	62
6.6.2	Vaihtoehtojen vaikutuksia	64
6.7	Muut alennus- ja vapaaliput sekä oikeus matkustaa ilman lippua	67
7	Verotulomuutokset	71
8	Yhteenveto	72
8.1	Yleistä	72
8.2	Hinnoittelumallien yhteisvaikutuksia	73
	Lähteitä.....	76

1 Tausta

HSL-kunnat tukevat joukkoliikennettä merkittäväillä taloudellisilla panoksilla. Noudatettava tariffipolitiikka vaikuttaa merkittävästi joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja tehokkuuteen. HSL:n strategisena tavoitteena on mm. mainittu, että *"HSL tarjoaa asiakkailleen laadukkaita, kustannustehokkaita ja kohtuuhintaiset joukkoliikennepalvelut."*

Joukkoliikennelippujen hinnat ovat HSL-alueella keskimäärin voimakkaasti subventoituja. Lippulajien välillä on kuitenkin huomattavia eroja subvention määrässä. Tämän työn yhtenä tavoitteena oli arvioida, miten joukkoliikenteen eri lippulajit (kerta-, arvo- ja kausiliput) olisi tehokkainta ja kannattavinta hinnoitella, jotta joukkoliikenne olisi mahdollisimman houkutteleva ja kustannustehokas, ja jotta joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus olisi mahdollisimman suuri.

Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmästä ja lippujen hintojen määräytymisperiaatteista on viime vuosina tehty useita selvityksiä. Selvitysten pohjalta on linjattu tulevan taksa- ja lippujärjestelmän periaatteita.

Tässä työssä on hyödynnetty aiempien selvitysten tuloksia ja noudatettu HSL:n hallituksen tekemiä linjauksia tulevan taksa- ja lippujärjestelmän tavoitteista. Työ koostuu kolmesta selvityksestä, joista ensimmäisessä tarkasteltiin joukkoliikenteen hinnoitteluvaihtoehtoja kuntarajoihin perustuvassa taksa- ja lippujärjestelmässä. Toinen selvitys on tehty sen jälkeen, kun HSL:n hallitus päätti 29.3.2011, että tuleva taksa- ja lippujärjestelmä perustuu kaarimaisiin vyöhykkeisiin. Toisessa selvityksessä tarkasteltiin siten joukkoliikenteen hinnoittelua kaarimallissa. HSL:n hallitus päätti kaarimallin rajoista kesällä 2012, minkä jälkeen tehtiin kolmas selvitys. Kolmannessa selvityksessä tarkasteltiin joukkoliikenteen hinnoittelua tulevassa taksa- ja lippujärjestelmässä.

Joukkoliikenteen hinnoittelun osalta on mm. selvitetty tariffipoliittisia keinoja, joilla voitaisiin lieventää kuntien maksuosuuksien kasvua uudessa vyöhykejärjestelmässä. Lisäksi on tarkasteltu joukkoliikenteen asiakasryhmiä ja niihin liittyviä alennusryhmäkäytäntöjä.

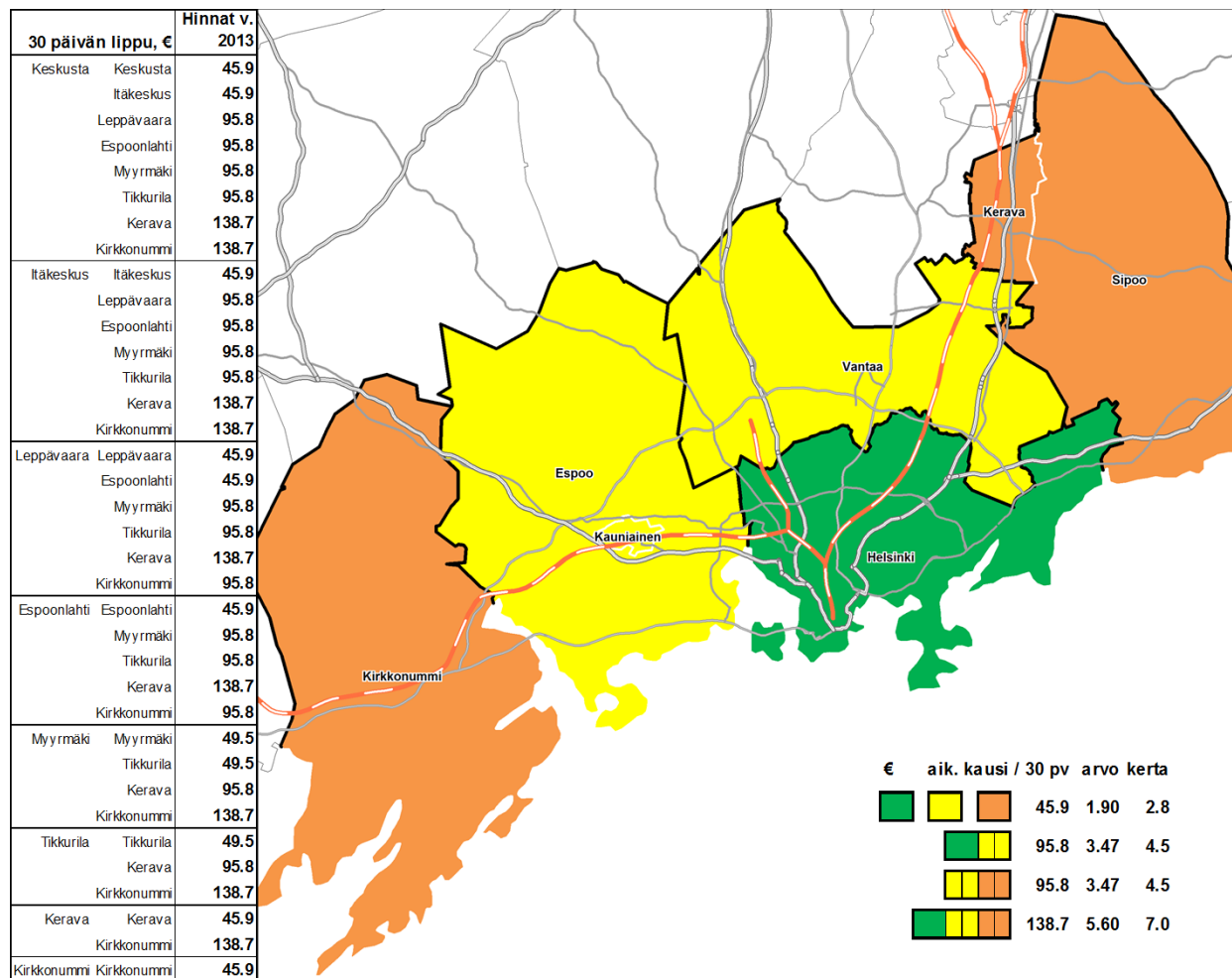
Käsillä olevaan selvitykseen liittyy useita selvityksiä. Näitä ovat mm. seuraavat: Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän 2014 kaarimallin vyöhykerajat ja lippujen hinnoitteluperiaatteet (HSL 3/2012), Joukkoliikenteen tariffipolitiikan vaihtoehtoja Helsingissä (HKL D: 2/2008) ja Tariffipolitiikan vaikutukset liikkujaryhmiin Helsingissä (HKL B: 2/2008). Alennusryhmien tarkastelujen osalta lähtökohtia antavat YTV:n ja HSL:n selvitykset pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän kehittämisestä (YTV 4/2008 ja HSL 31/2011) sekä kertalippujen myynnin osalta HSL:n selvitys Matkalippujen myynti liikennevälineissä (HSL 34/2010).

2 Nykyinen taksa- ja lippujärjestelmä

2.1 Vyöhykkeiden rajat ja lippujen hinnat

HSL huolehtii joukkoliikenteestä Helsingin, Espoon, Kauniaisten, Vantaan, Kirkkonummen, Keravan ja Sipoon alueella. Nykyinen joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä muodostuu vyöhykkeistä, jotka määräytyvät kuntarajojen mukaan.

Kuvassa 1 on esitetty nykyisen taksa- ja lippujärjestelmän rajat, kausi-, arvo- ja kertalippujen hinnat vuonna 2013 sekä esimerkkejä kausilipuilla tehtävien matkojen hinnoista kuu- kaudessa eri yhteysväleillä.



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

Helsingin seudun liikenteessä on käytössä seuraavia lippuja:

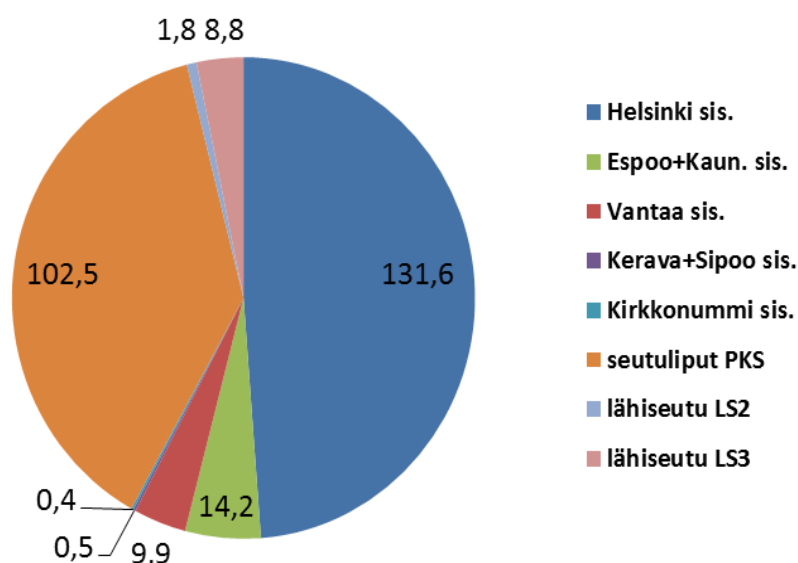
- sisäiset liput, jotka kelpaavat yhden kunnan sisällä tehtävillä matkoilla (poikkeukset: Espoo ja Kauniainen sekä Kerava ja Sipoo muodostavat yhteiset vyöhykkeet)
- seutulippu, joka kelpaa Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Vantaan välillä sekä näiden kaupunkien sisällä
- lähiseutulippu 2, joka kelpaa Espoon, Kauniaisten, Vantaan, Keravan, Sipoon ja Kirkkonummen välillä sekä näiden kuntien sisällä
- lähiseutulippu 3, jolla voi matkustaa koko HSL:n alueella.

Joukkoliikenteen matkat maksetaan pääsääntöisesti matkakortilla, johon voi ladata kautta tai arvoa. Muut matkaliput HSL-alueella ovat kertaliput, kertakortille ladattavat liput, paperilippuina ostettavat vuorokausi- ja Suomenlinnaliput, tekstiviestilippu sekä Helsingin alueella kelpaava Helsinki-kortti.

2.2 Lipputulot

Lipputulojen jakaumia on tarkasteltu pääkaupunkiseudun neljän kaupungin (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen) osalta, sillä näissä kaupungeissa on käytössä yksinomaan HSL:n taksa- ja lippujärjestelmä. Muissa HSL-kunnissa on toistaiseksi käytössä osin päällekkäisiä muitakin joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmiä (mm. VR:n ja Matkahuollon liput), joten tilastot eivät tältä osin ole täysin vertailukelpoisia muun HSL-alueen kanssa.

Vuonna 2012 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.

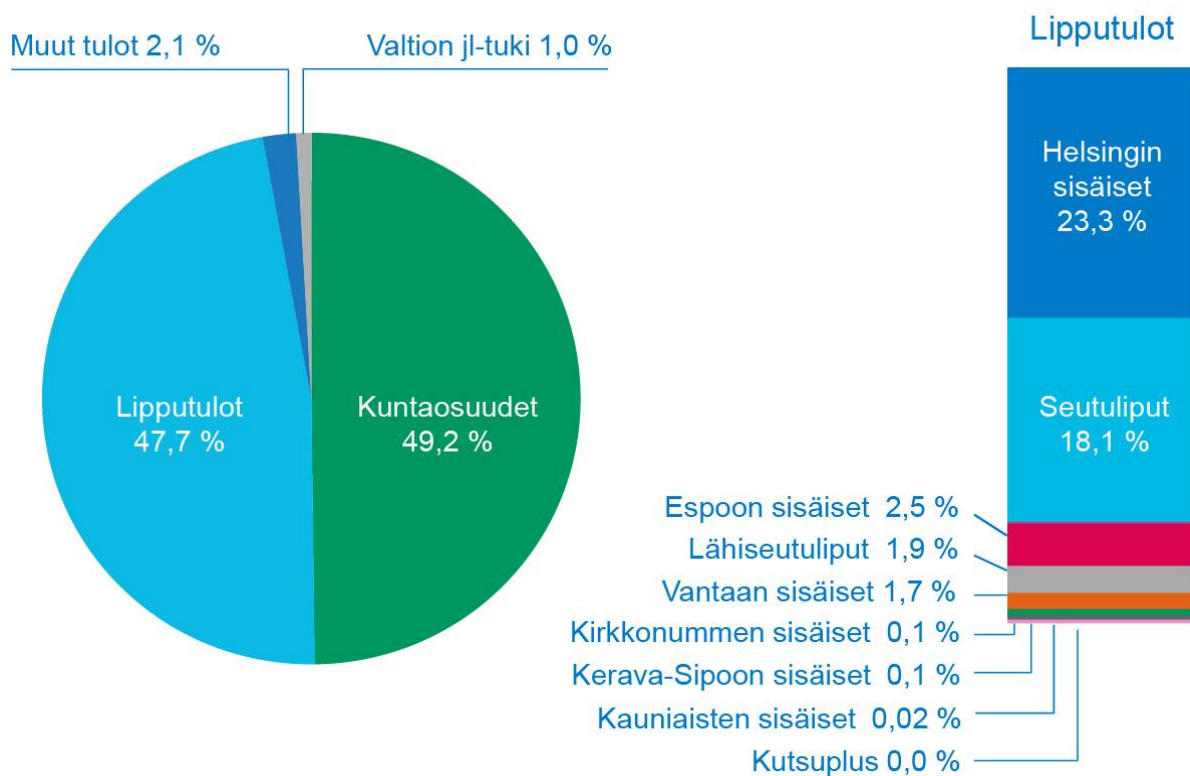


Kuva 2. Lipputulot lippulajeittain vuonna 2012.

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 %. Joukkoliikenteen rahoitus ja kuntaosuudet vuonna 2012 on esitetty seuraavassa kuvassa ja taulukossa.

Toimintatulot TP2012

yhteensä 564,8 milj. euroa

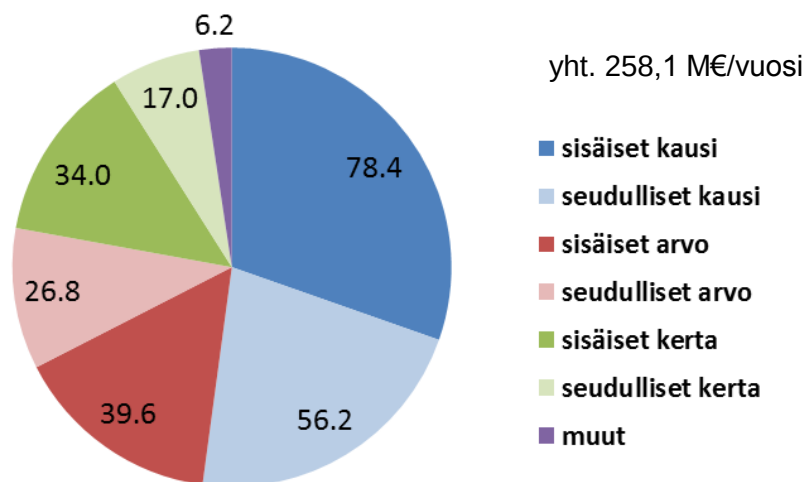


Kuva 3. Joukkoliikenteen rahoitus vuonna 2012.

Taulukko 1. Kuntaosuudet 2012.

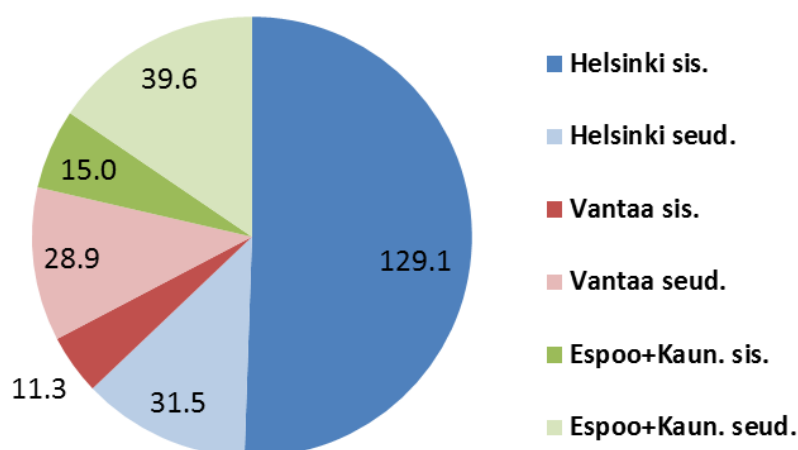
	Kustannukset		Lipputulot		Valtion tuki		Kuntaosuus	
	1 000 €	%	1 000 €	%	1 000 €	%	1 000 €	%
Helsinki	339 145	62,1	162 406	60,2	2 852	51,4	173 888	64,3
Espoo	106 037	19,4	55 172	20,5	1 209	21,8	49 656	18,4
Vantaa	81 351	14,9	41 579	15,4	972	17,5	38 800	14,3
Kauniainen	1 993	0,4	1 362	0,5	42	0,8	589	0,2
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

Lipputulosten jakautuminen lipputyypeittäin vuonna 2012 on esitetty seuraavassa kuvassa. Vuonna 2012 pääkaupunkiseudun lipputulosta 52 % tuli kausilipuista, 26 % arvolipuista ja 20 % kertalipuista. Kertalipuista keskimääräistä pienempi osa oli seudullisia.



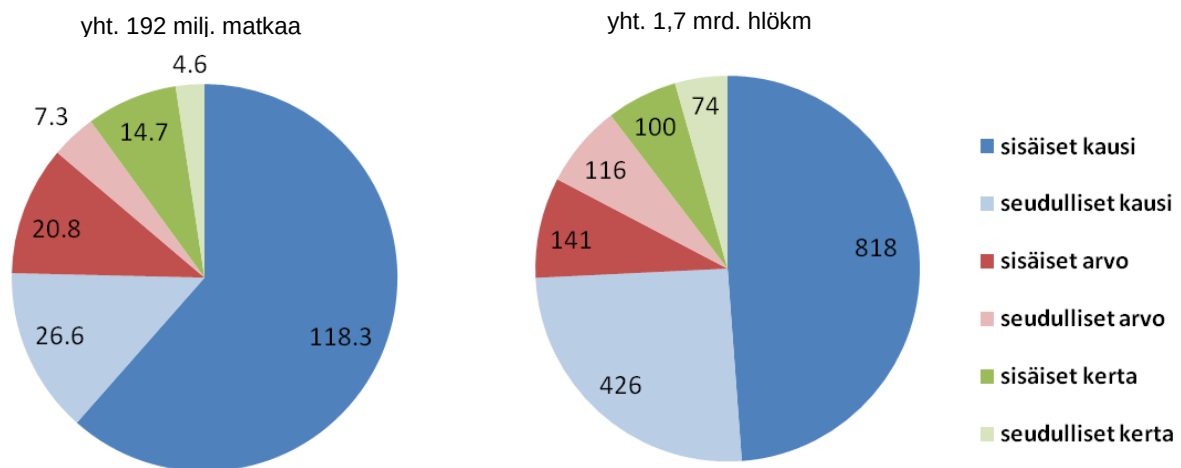
Kuva 4. Pääkaupunkiseudun lipputulosten jakauma lippulajeittain, M€/v (veroton) v. 2012.

Seuraavassa kuvassa on tarkasteltu lipputulosten jakautumista kaupungeittain sisäisiin ja seudullisiin lippuihin vuonna 2012. Lipputulosta noin puolet muodostuu Helsingin sisäisistä lipuista. Pääkaupunkiseudun seutulipun käyttö jakaantuu lipun myyntimäärien perusteella lähes tasan espoolaisten, helsinkiläisten ja vantaalaisten kesken, mutta Espoossa ja Vantaalla suhteessa kaupunkien sisäisiin lippuihin seutulippua käytetään paljon.



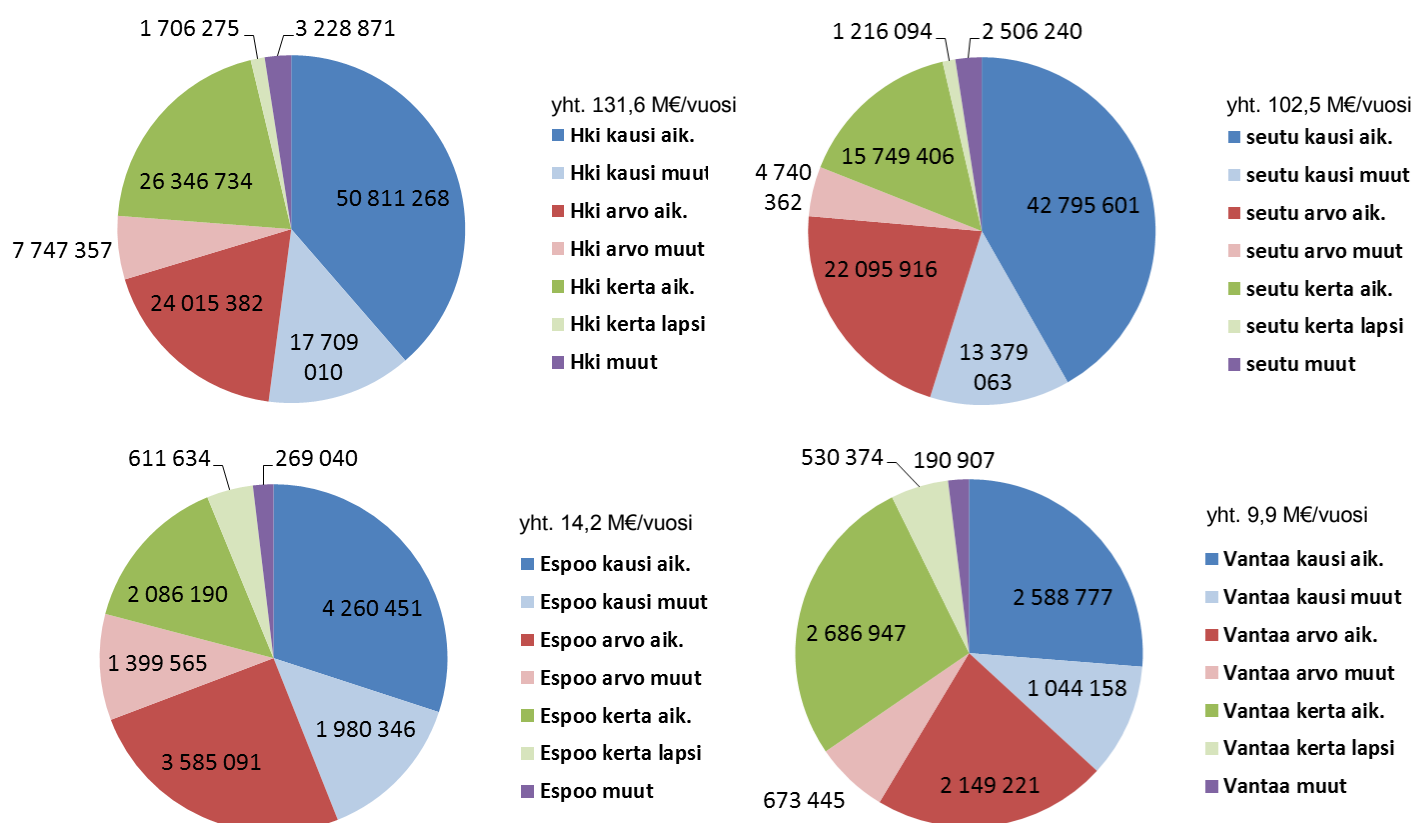
Kuva 5. Kunnittainen lipputulosten jakauma sisäisiin ja seudullisiin, M€/v (veroton) vuonna 2012.

Seuraavassa kuvassa on esitetty arvio, miten joukkoliikenteen matkat ja henkilökilometrit pääkaupunkiseudulla jakautuvat eri lippulajeille. Kausilipuilla tehdään huomattavan suuri osuus kaikista joukkoliikennematkoista, sillä sen osuus matkoista ja suoritteista on noin 75 %. Matkasuoritteissa seudullisten matkojen osuus on matkamääriä suurempi, mikä johtuu siitä, että seudulliset matkat ovat keskimäärin pidempiä kuin kuntien sisäiset joukkoliikennematkat.



Kuva 6. Arvio pääkaupunkiseudun matkustuksen jakaumasta lippulajeittain (matkat ja henkilökilometrit) vuonna 2010.

Seuraavassa kuvassa on tarkasteltu lipputulosten jakaumaa pääkaupunkiseudulla käytössä olevien neljän vyöhykkeen (Helsingin, Espoon ja Vantaan sisäiset liput sekä pääkaupunkiseudun seutulippu) välillä. Helsingin sisäiset liput tuottavat noin 50 % pääkaupunkiseudun lipputulosta. Pääkaupunkiseudun seutulippu tuo noin 40 % lipputulosta, Espoon ja Vantaan sisäisten lippujen osuus on näihin verrattuna pieni.



Kuva 7. Pääkaupunkiseudun lipputulojen jakauma vyöhykkeittäin, €/v (veroton) v. 2012.

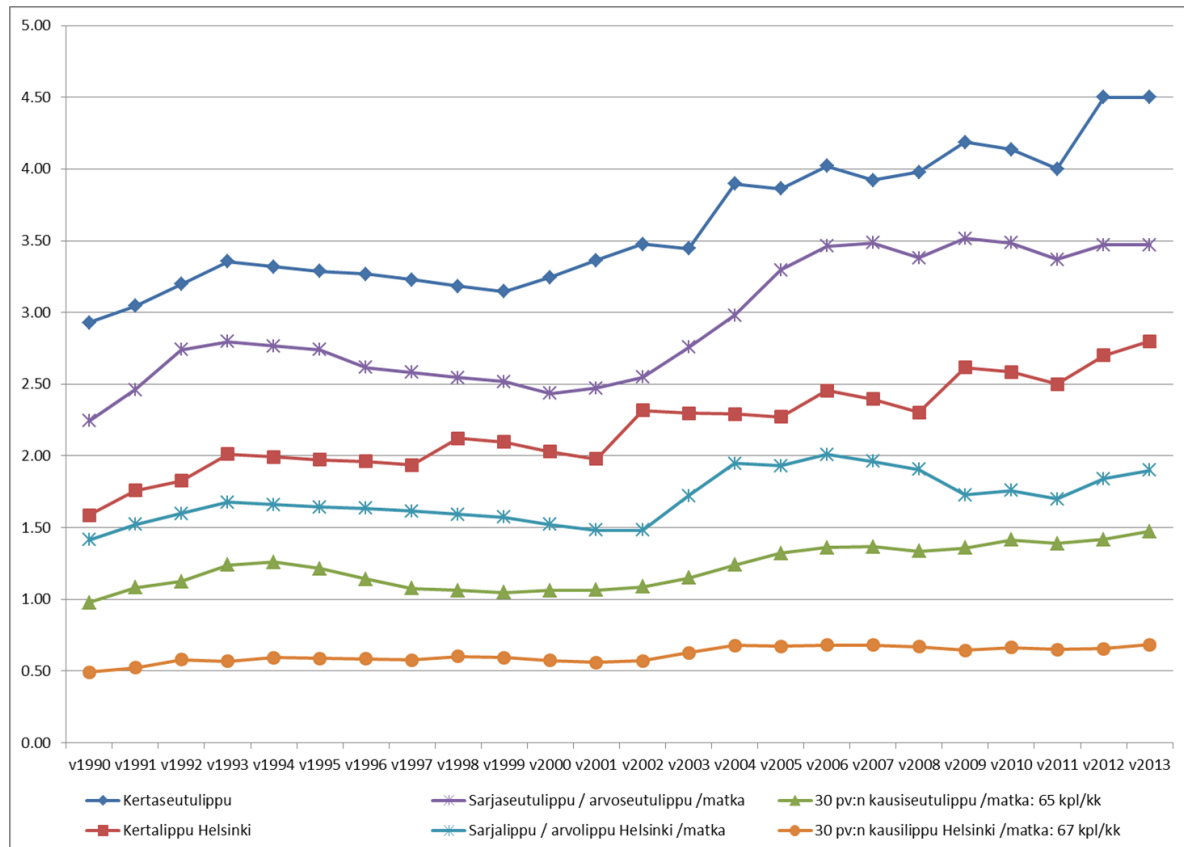
Helsingin sisäisten ja pääkaupunkiseudun seutulippujen jakaumat eri lippulajien välillä vastaavat suunnilleen toisiaan, eli kausilippujen osuus lipputuloista on jonkin verran yli puolet. Vantaan sisäisissä lipuissa kertalippujen osuus on muita vyöhykkeitä suurempi; aikuisten kertalipuista tulee enemmän tuloja kuin aikuisten normaalihintaisista kausilipuista. Espoossa arvolippujen osuus lipputuloista on suurempi kuin muilla vyöhykkeillä.

Espoon ja Vantaan sisäisissä lipputuloissa aikuisten normaalihintaisien lippujen osuus on Helsinkiä ja seutulippuja pienempi, eli näissä kaupungeissa tehdään suhteessa enemmän matkoja lasten ja alennusryhmien lipuilla.

2.3 Aikasarjatarkasteluja lippujen hinnoista

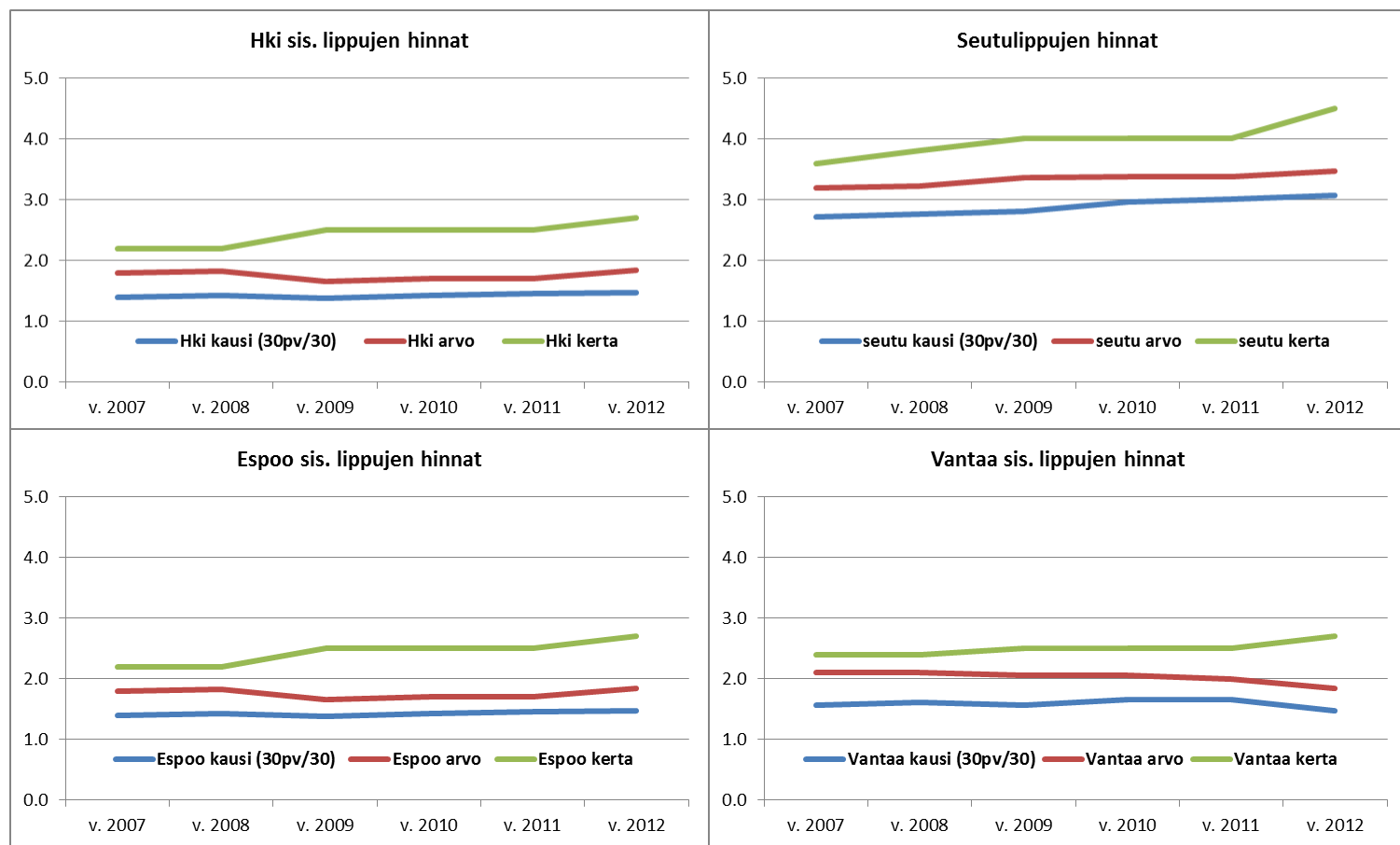
Seuraavassa kuvassa on esitetty aikuisten pääkaupunkiseudun seutulipun ja Helsingin sisäisten lippujen hintoja vuoden 2011 rahassa. Hinnat on esitetty matkaa kohden, joten kausilipun hinta on jaettu keskimääräisellä kausilipun voimassaoloaikana tehtävällä matkamäärällä.

Kuvasta erottuu siirtyminen pahvilipuista matkakorttijärjestelmän lipputuotteisiin sekä eu-roon siirtymiseen liittyen tapahtunut kertalippujen hintojen pyöristys. Molemmat muutokset tapahtuivat vuonna 2002. Kausilippujen hinnat ovat joukkoliikennettä säännöllisesti käytävälle pysyneet hyvin edullisina.



Kuva 8. Aikuisten joukkoliikenteen lipun hintoja vuosilta 1990–2013 vuoden 2011 rahassa.

Seuraavissa kuvissa on esitetty pääkaupunkiseudun joukkoliikennelippujen hinnoissa vuodesta 2007 vuoteen 2012 tapahtunut kehitys. Vuonna 2009 Helsingin ja Espoon sisäisessä hinnoittelussa tapahtui muutos, kun arvo- ja kausilippujen hintoja alennettiin ja kertalippujen hintoja korotettiin. Samalla myös kausilippujen hintoja alennettiin hieman. Samantyyppinen, mutta lievempi muutos tapahtui Vantaan sisäisissä hinnoissa. Sitä vastoin pääkaupunkiseudun seutulipun sisäiset hintasuhteet kerta-, arvo- ja kausilipun välillä ovat säilyneet tarkastelujaksolla lähes muuttumattomina.

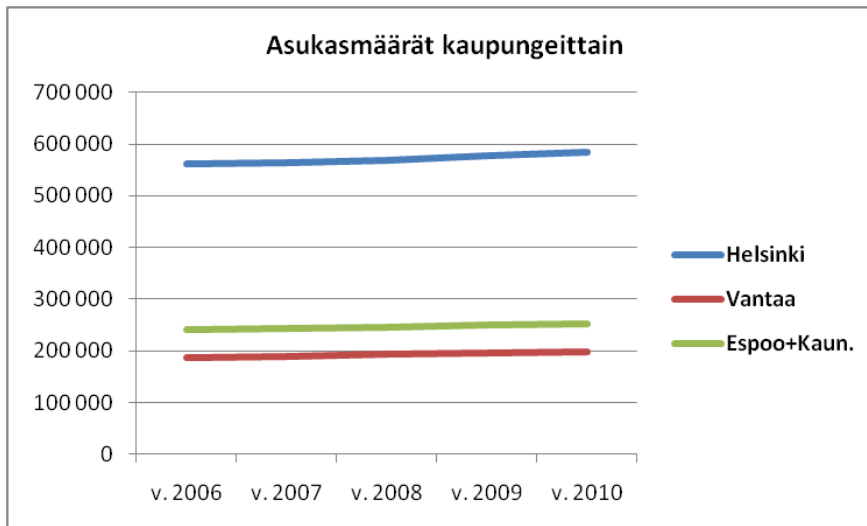


Kuva 9. Lipunhintojen (€) kehitys vyöhykkeittäin vuosina 2007–2012.

Kun verrataan eri vyöhykkeiden lippulajeja keskenään, voidaan todeta, että Vantaalla on ollut keskimääräistä kalliimpi arvolippu. Tilanne on muuttunut vuonna 2012, kun Vantaan lippujen hinnat yhtenäistettiin Helsingin ja Espoon lippujen tasolle. Vastaavasti pääkaupunkiseudun seutulipussa arvo- ja kausiliput ovat olleet kalliita suhteessa kertalippuun.

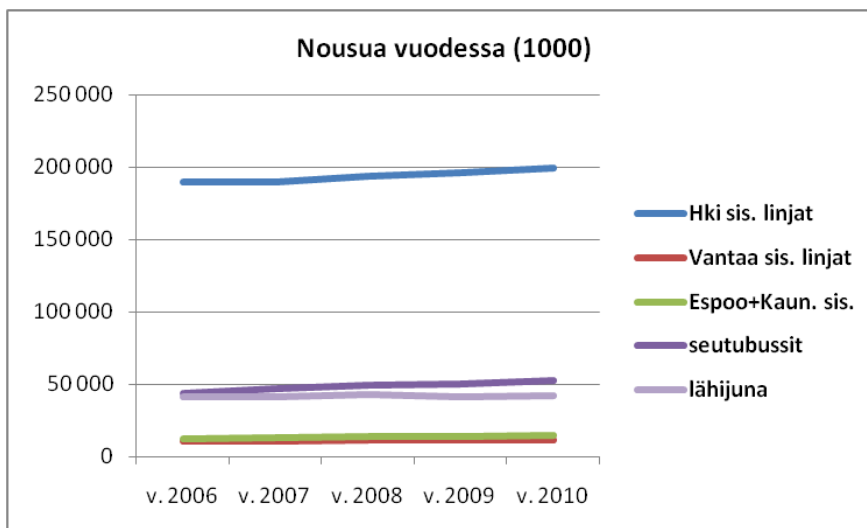
Pääkaupunkiseudun seutulippujen hinnat ovat nykyisessä hinnoittelumallissa lippulajista riippuen 1,6–1,9 kertaa suuremmat kuin Helsingin ja Espoon sisäiset liput. Hintaporras tuntuu suurelta erityisesti lyhyillä kuntarajan ylittävillä matkoilla.

Kuvissa 10–12 on esitetty toimintaympäristön muutoksia kuvaavia seikkoja.



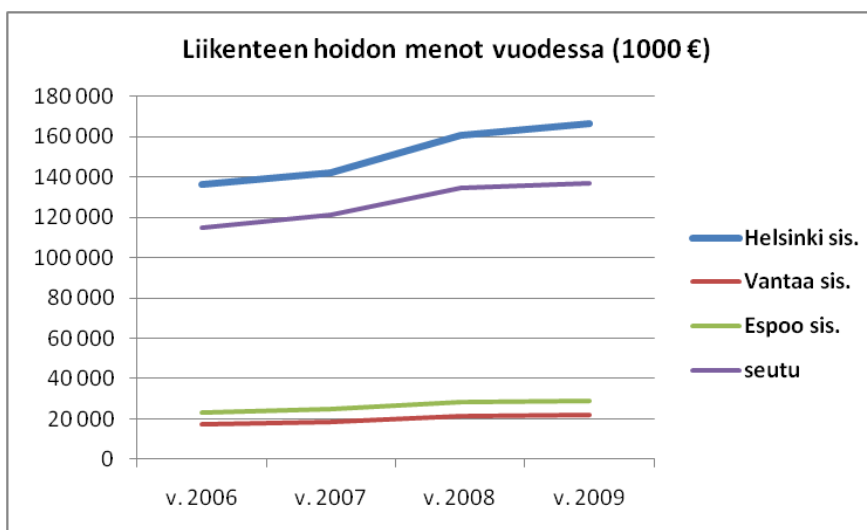
Pääkaupunkiseudun kaupunkien asukasmäärät ovat kasvaneet keskimäärin 1,1 % vuodessa. Absoluuttisesti kasvu on ollut suurinta Helsingissä, suhteellisesti Vantaalla

Kuva 10. Pääkaupunkiseudun asukasmäärien kehitys vuosina 2006–2010.



Joukkoliikenteeseen tehtyjen nousujen määrät ovat kasvaneet noin 1,8 % vuodessa. Absoluuttisesti kasvu on ollut suurinta Helsingin sisäisillä linjoilla, suhteellisesti seutubussilinjoilla.

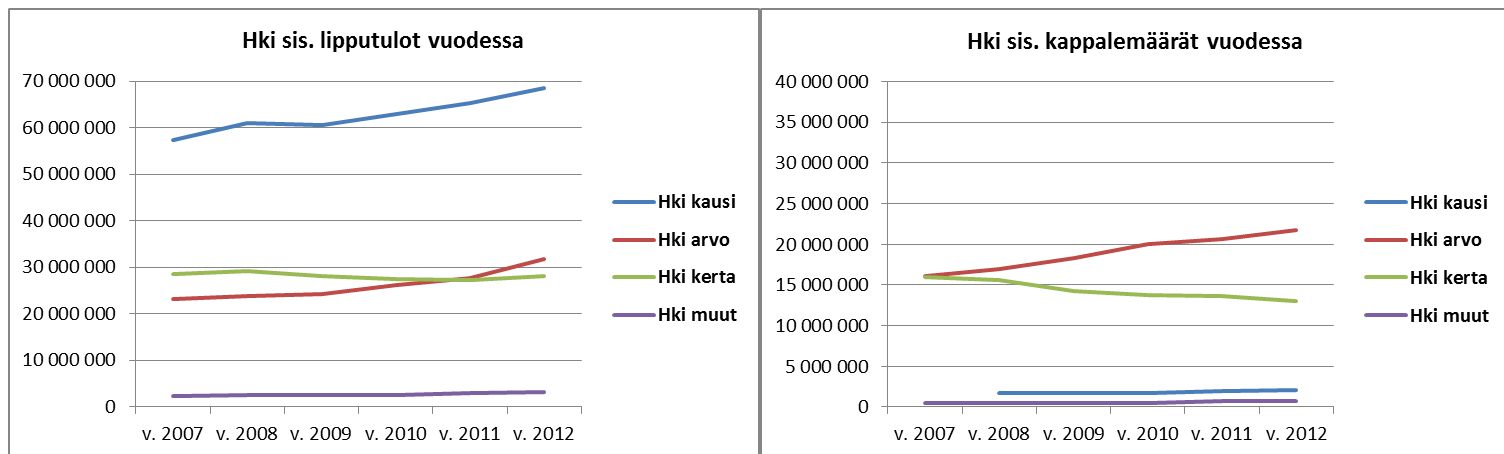
Kuva 11. Joukkoliikenteen tehtyjen nousujen kehitys linjaryhmittäin vuosina 2006–2010.



Liikenteen hoidon menot ovat kasvaneet suhteellisesti varsin paljon viime vuosina.

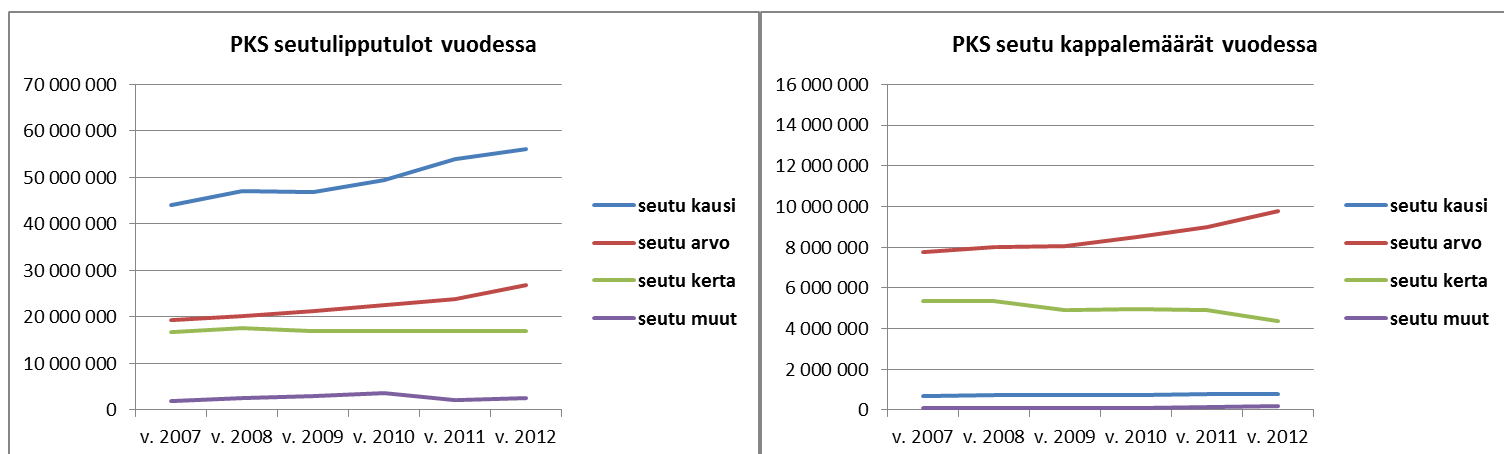
Kuva 12. Joukkoliikenteen hoitomenojen kehitys linjaryhmittäin vuosina 2006–2009.

Kuvissa 13–16 on esitetty lippulajikohtaisten lipputulosten ja kappalemääräisen myynnin kehitystä vuosina 2007–2012. Muutoksiin myyntimäärissä on vaikuttanut mm. lipun hintojen kehittyminen.



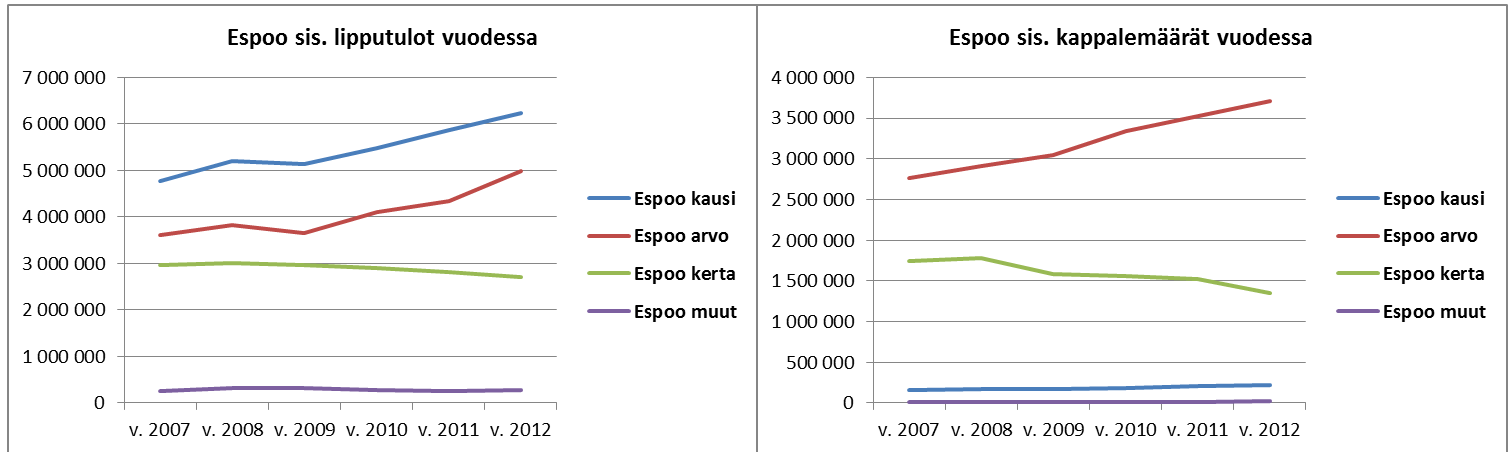
Kuva 13. Helsingin sisäisten lipputulosten (€) ja myyntimäärien (kpl) kehitys lippulajeittain 2007–2012.

Helsingin sisäisten arvolippujen myynti on kappalemäärässä kasvanut, ja samaan aikaan kertalippujen myynti on alentunut. Tekstiviestilippu on mukana kertalippujen luvuissa.



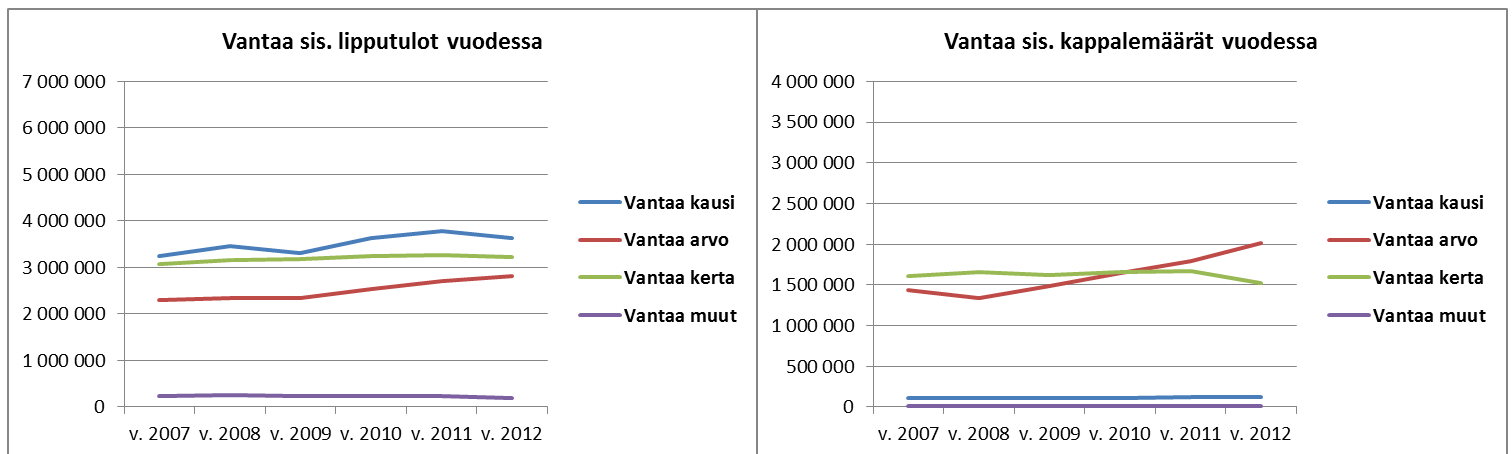
Kuva 14. Seutulipputulosten (€) ja myyntimäärien (kpl) kehitys lippulajeittain 2007–2012.

Myös pääkaupunkiseudun seutulippujen osalta arvolippujen myynti kappalemäärässä on kasvanut.



Kuva 15. Espoon sisäisten lipputulojen (€) ja myyntimäärien (kpl) kehitys lippulajeittain 2007–2012.

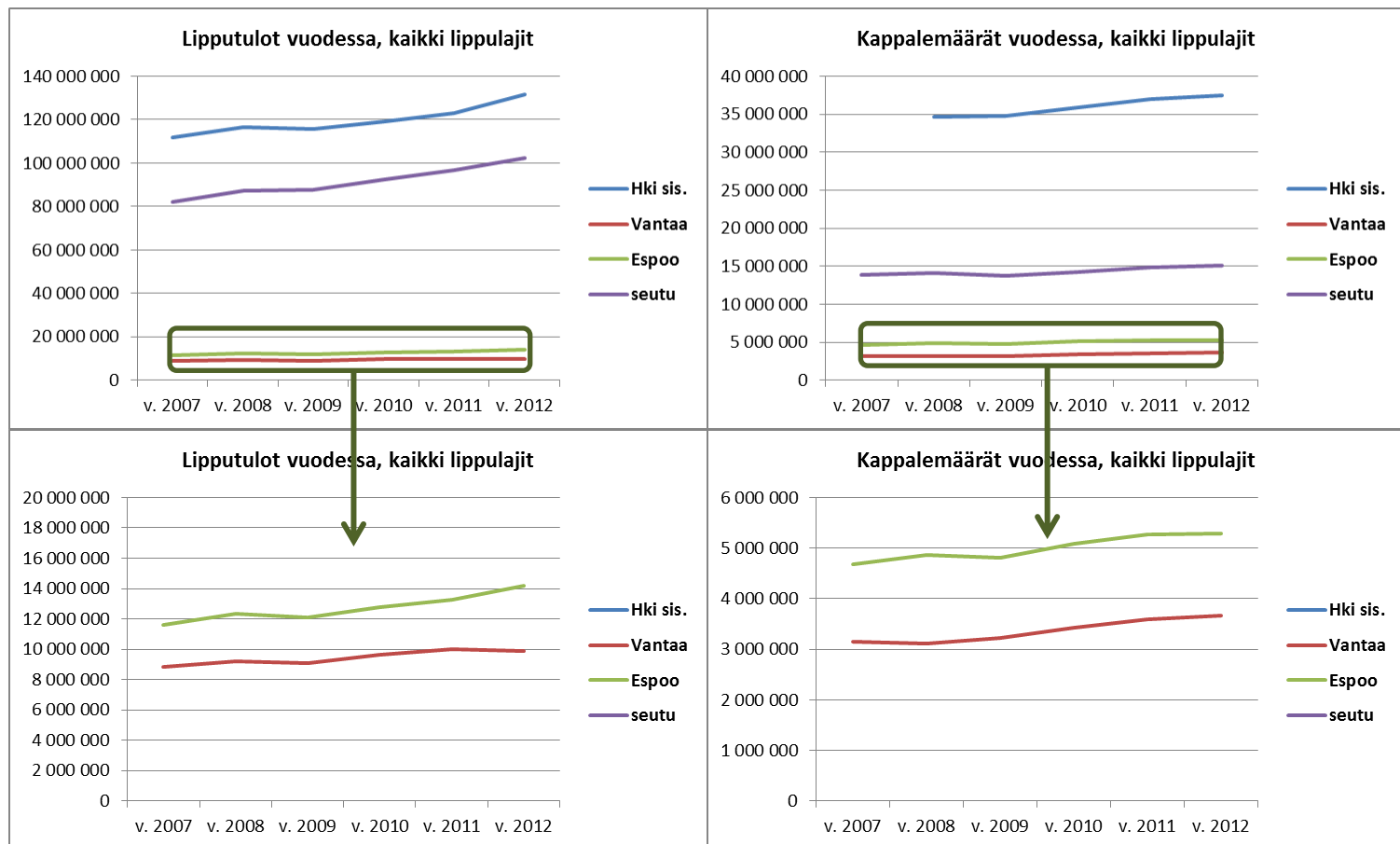
Espoon sisäisten arvolippujen myynti on kappalemäärissä kasvanut suhteessa voimakkaasti, ja samaan aikaan Espoon sisäisten kertalippujen myynti on vähentynyt.



Kuva 16. Vantaan sisäisten lipputulojen (€) ja myyntimäärien (kpl) kehitys lippulajeittain 2007–2012.

Vantaankin sisäisissä lipuissa arvolipun osuus on jonkin verran kasvanut, mutta vähemmän kuin Helsingin ja Espoon sisäisten lippujen osalta. Lisäksi Vantaan sisäisten kertalippujen myynti on pysynyt vakaampana kuin muilla vyöhykkeillä.

Seuraavassa kuvassa on esitetty vyöhykkeittäisten kokonaislipputulojen ja kappalemääräisen myynnin kehitys vuosina 2007–2012.



Kuva 17. Lipputulojen (€) ja myyntimäärien (kpl) kehitys vyöhykkeittäin vuosina 2007–2012.

Lipputulojen kehitys notkahti vuonna 2009 etenkin Espoon ja Vantaan sisäisten lippujen osalta. Eräs selittäjä laskulle on vuoden 2009 taloudellinen taantuma, joka vaikuttaa matkustajamääriin. Vuonna 2010 lipputulot ovat jälleen kasvussa.

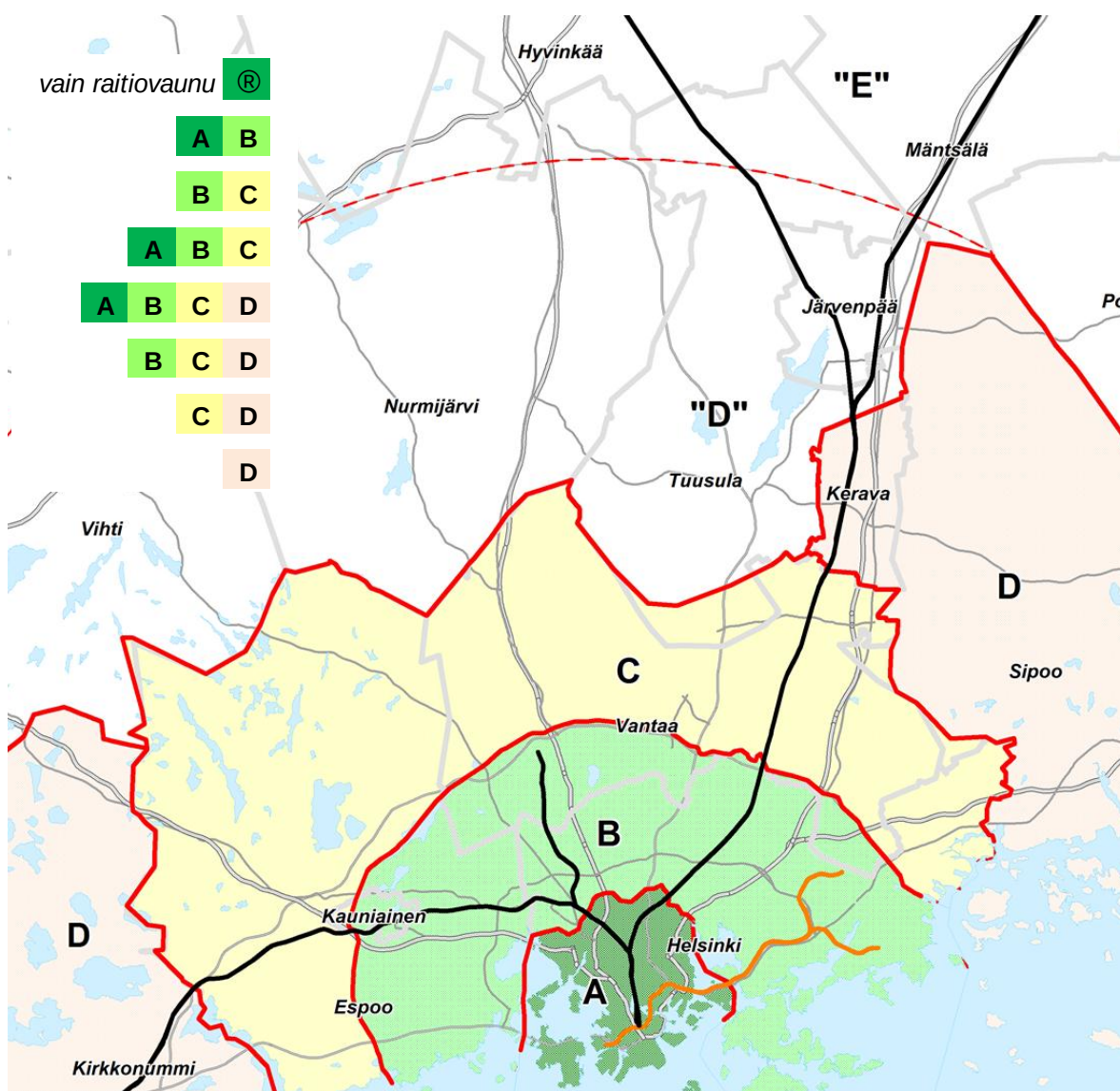
Aikasarjatarkasteluista ja lippujen välisistä hintasuhteista voidaan vetää muutamia johtopäätöksiä:

- Helsingin ja Espoon sisäisten lippulajien välisten hintasuhteiden muuttamisella vuonna 2009 (arvo- ja kausilippujen alennus, kertalippujen korotus) on saavutettu sillä tavoiteltuja vaikutuksia. Matkustus ja lipputulot ovat tarkastelujaksolla (vuodet 2009–2012) kasvaneet.
- HSL-alueella on ollut tavoitteena yhtenäistää sisäisten lippujen hintoja. Helsingin sisäisten lippujen myynti on niin suurta muihin sisäisiin lippuihin verrattuna, että käytännössä Helsingin hinnat määrittävät kaikkien sisäisten lippujen hinnat.
- Seudulliset kausi- ja arvoliput ovat kalliita suhteessa sisäisiin lipputuotteisiin. Seutulipun hinta on nykyään lippulajista riippuen 1,6–2,1 -kertainen sisäisen lipun (Helsinki ja Espoo) hintaan verrattuna.

3 Tuleva taksa- ja lippujärjestelmä

3.1 Taksa- ja lippujärjestelmän rajat

HSL:n hallitus päätti taksa- ja lippujärjestelmän rajoista 12.6.2012. Uuden järjestelmän rajat muodostuvat kaarimaisista maksuvyöhykkeistä. Rajojen lähtökohtana on etäisyys Helsingin keskustasta/keskustaan. Järjestelmä tulee käyttöön aikaisintaan vuonna 2016, kun nykyinen matkakorttijärjestelmä on ensin uusittu. Lippujen hinnoista päätetään vuonna 2015. Seuraavassa kuvassa on esitetty tulevan taksa- ja lippujärjestelmän vyöhykkeet ja niiden rajat sekä myynnissä olevat vyöhykeyhdistelmät.

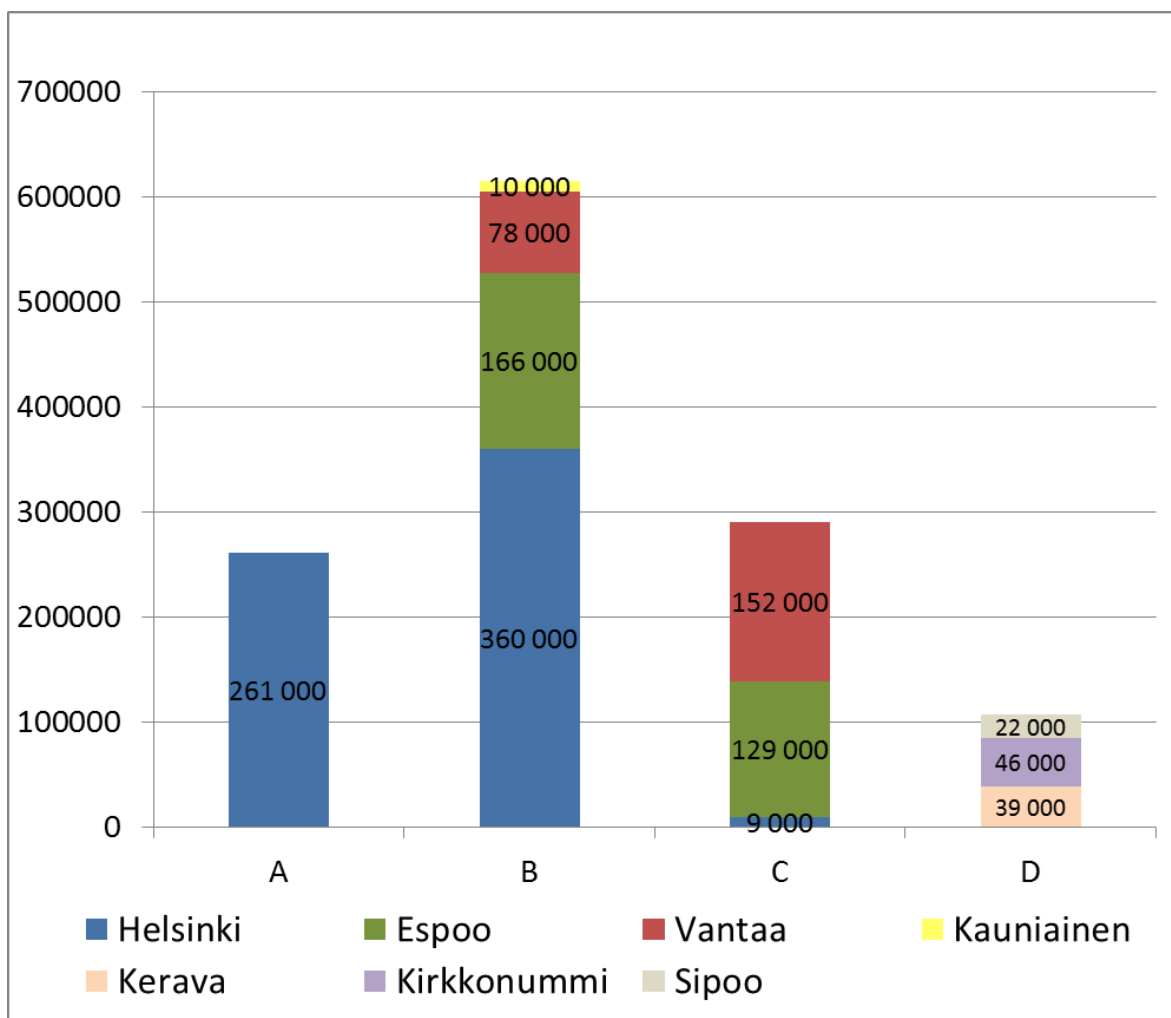


Kuva 18. Tulevan taksa- ja lippujärjestelmän vyöhykkeet ja rajat sekä myynnissä olevat vyöhykeyhdistelmät.

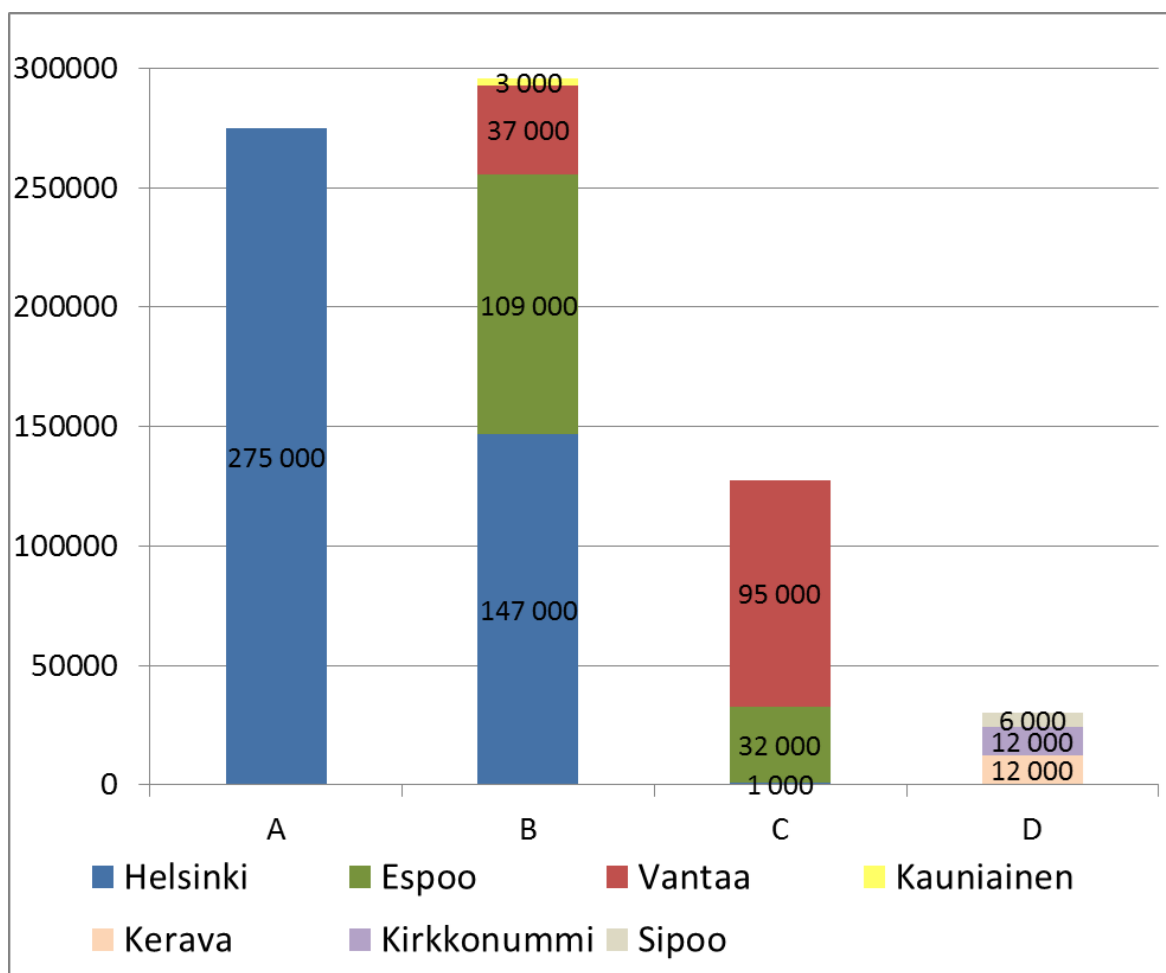
Tulevassa taksa- ja lippujärjestelmässä on pääkaupunkiseudulla kolme kaarta: A, B- ja C-kaaret. Kirkkonummi, Sipoo ja Kerava kuuluvat D-kaareen. Muilta osin rajat D- ja E-alueiden osalta tarkentuvat uusien kehyskuntien liittyessä HSL:n jäseniksi.

Rajoja koskevaa päätöksentekoa varten laadittiin ”Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän kaarimallin rajat ja lippujen hinnoitteluperiaatteet” -selvitys (HSL 3/2012), jossa tarkasteltiin kaarimallin vyöhykkeiden rajojen osalta erilaisia vaihtoehtoja, joissa erityisesti B-kaaren ulkorajan sijainti vaihteli.

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



Kuva 19. Asukkaat kunnittain eri vyöhykekaarilla vuonna 2020.



Kuva 20. 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.

3.2 Kaarimallissa määriteltävät hinnat

HSL:n hallitus linjasi 12.6.2012 lippujen hinnoitteluperiaatteista mm. seuraavaa:

Kahden kaaren minimiosto on periaatteena A-, B- ja C-kaarten alueella kaikissa päälipputyypeissä eli kausi-, arvo- ja kertalipuissa

Kausilipun käyttäjän lisävyöhykelipun hinta on sama kuin arvolipun hinta sillä vyöhykkeellä tai vyöhykkeiden yhdistelmällä, jolle matkustajan voimassa oleva kausilippu ei ulotu

Nykytyyppinen, vain raitiovaunuissa kelpaava arvolippu toteutetaan myös uudessa järjestelmässä

Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmästä on viime vuosina tehty useita selvityksiä hinnan määräytymisperiaatteisiin liittyen. Tammikuussa 2012 valmistuneessa selvityksessä ”Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän kaarimallin rajat ja lippujen hinnoitteluperiaatteet” (HSL 3/2012) on esitetty periaatteet matkalipun hinnan määräytymiselle vyöhykekaarien perusteella.

Tarkastelujen perusteella kaarimalliin siirtyminen tarkoittaa pääkaupunkiseudun kuntien osalta kasvavia joukkoliikenteen rahoitustarpeita, kun sisäisten liput korvautuvat matkustusalueeltaan laajemmilla AB- ja BC-lipuilla. Kaarimallissa on periaatteena kahden kaaren minimiostos pääkaupunkiseudun osalta, jossa tehokas keino kuntien maksuosuuksien säätelemiseen olisi B-kaaren laajuuden muuttaminen, sillä kaarien laajuudella on vaikutusta kuntien talouteen. Tulevassa taksa- ja lippujärjestelmässä B-kaari on kohtuullisen laaja, jolloin erityisesti Espoon ja Vantaan joukkoliikenteen rahoitustarpeet kasvavat nykyisestä. Edellä mainittuun selvitykseen liittyvissä HSL-jäsenkuntien lausunnoissa todettiin, että käyttöalueeltaan laajenevien lippujen hintoja voidaan kohtuullisesti korottaa nykyisestä.

Tässä työssä on tarkasteltu vaihtoehtoja tariffipoliittisista keinoista, joilla voitaisiin lieventää kuntien maksuosuuksien kasvua uudessa taksa- ja lippujärjestelmässä. Tulevan kaarimallin osalta on päätettävä esimerkiksi lippujen hintatasosta ja vyöhykkeiden välisistä hintaportaista. Kaarimallin AB- ja BC-alueiden lippujen hintoja voi olla perusteltua nostaa nykyisistä kuntien sisäisten lippujen hinnoista.

Lisäksi on päätettävä erilaisten lippujen välisistä hintasuhteista (kausi-, arvo- ja kertaliput) ja vaihtojaloista (arvo- ja kertaliput). Esimerkiksi kertalipun hintaa korottamalla voidaan saada lisää lipputuloja. Myös lisävyöhykelipun, ryhmälipun ja raitiovaunulipun toimintaperiaatteet ja hinnoittelu tulee määritellä.

Kaarimallin muuttaessa matkojen hinnoitteluperiaatteita ratkaisevasti on mahdollista myös tarkistaa alennusryhmäperiaatteita ja ryhmien saamia alennuksia.

Kaarimallin ominaisuuksista johtuen joukkoliikennematkustaminen halpenee lähtökohtaisesti monilla matkoilla paljon ja kallistuu joillain matkoilla hieman. Erityisesti lyhyet matkat kuntarajojen yli ja poikittaissuuntaan halpenevat. Lisävyöhykelippu alentaa voimassa olevan kausilipun haltijoiden kausilippualueen ulkopuolella tekemien matkojen hintaa ja useilla alennusryhmillä olisi nykyistä edullisemmat joukkoliikennematkat ilman alennustakin. Matkojen todellinen hinta riippuu eri lipputyyppien hinnoittelusta.

4 Vyöhykekaarten väliset hintasuhteet

4.1 Johdanto

Joukkoliikenteen yleistä hintatasoa muuttamalla voidaan vaikuttaa lipputulojen määrään ja tällä tavalla tarvittaessa pienentää kuntien rahoitustarpeiden kasvua kaarimallin käyttöön-otossa. Samalla joukkoliikenteen käyttö muuttuu, mikä vaikuttaa liikennöintikustannusten suuruuteen.

HSL:n hallitus käsitteli lippujen hinnoitteluperiaatteita ja hintasuhteita uudessa vyöhykemallissa (kaarimalli) kokouksessaan 26.3.2013. Hallitus teki periaatteista esityksen, joista se pyysi kuntien lausunnot 30.9.2013 mennessä. Hallituksella oli käytössä tässä työssä tehdyt selvitykset.

HSL:n hallitus teki vyöhykekaarten välisistä hintasuhteista kunnille seuraavan esityksen:

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 luvun 5 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

4.2 Tarkasteluja hinnoitteluvaihtoehtoja

HSL:n hallituksen esityksen lisäksi työssä tarkasteltiin seuraavia hinnoitteluvaihtoehtoja (hinnat ovat aikuisten lippujen hintoja):

- **Ve1a:** AB / BC / ABC kausiliput 50 / 50 / 100 €/kk ja arvoliput 2,0 / 2,0 / 4,0 €
- **Ve2a:** AB / BC / ABC kausiliput 50 / 60 / 100 €/kk ja arvoliput 2,0 / 2,4 / 4,0 €
- **Ve3:** AB / BC / ABC kausiliput 60 / 60 / 100 ja arvoliput 2,4 / 2,4 / 4,0 €

Lisäksi tarkasteltiin ABC-lipun hinnan alentamista 10 eurolla kuukaudessa (**Ve1b** AB/BC/ABC 50/50/90 €/kk ja **Ve2b** AB/BC/ABC 50/60/90 €/kk, joka on hallituksen esitys) sekä BC-lipun hinnan korottamista 10 eurolla kuukaudessa (**Ve4** AB/BC/ABC 50/70/100 €/kk).

Tarkastelluissa vaihtoehtoissa pääkaupunkiseudun kehyskuntia koskevaan 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).

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. Liikennemalliin on kuvattu eri hinnoitteluvaihtoehdot uusilla vyöhykerajoilla ja tuloksena saatu muutostietoja liikkumisesta ja joukkoliikennevälineiden kuormituksesta. Kuormitusmuutosten perusteella on edelleen arvioitu vaikutuksia joukkoliikenteen tarjontaan.

Liikennöintikustannusten, lipputulojen ja rahoitustarpeen muutoksia kunnittain eri vaihtoehtoissa on verrattu nykytyyppiseen hinnoitteluun vuoden 2020 tilanteessa, jolloin liikenneverkkoon kuuluvat myös Länsimetro Matinkylään ja Kehärata Vantaalla. Vaihtoehtojen väliset erot johtuvat vain hinnoittelun muuttumisesta.

Seuraavassa kuvassa on esitetty liikenne-ennusteen mukainen joukkoliikenteen kuormitus nykytyyppisessä, kuntarajoihin perustuvassa järjestelmässä aamuruuhkatunnissa vuonna 2020.

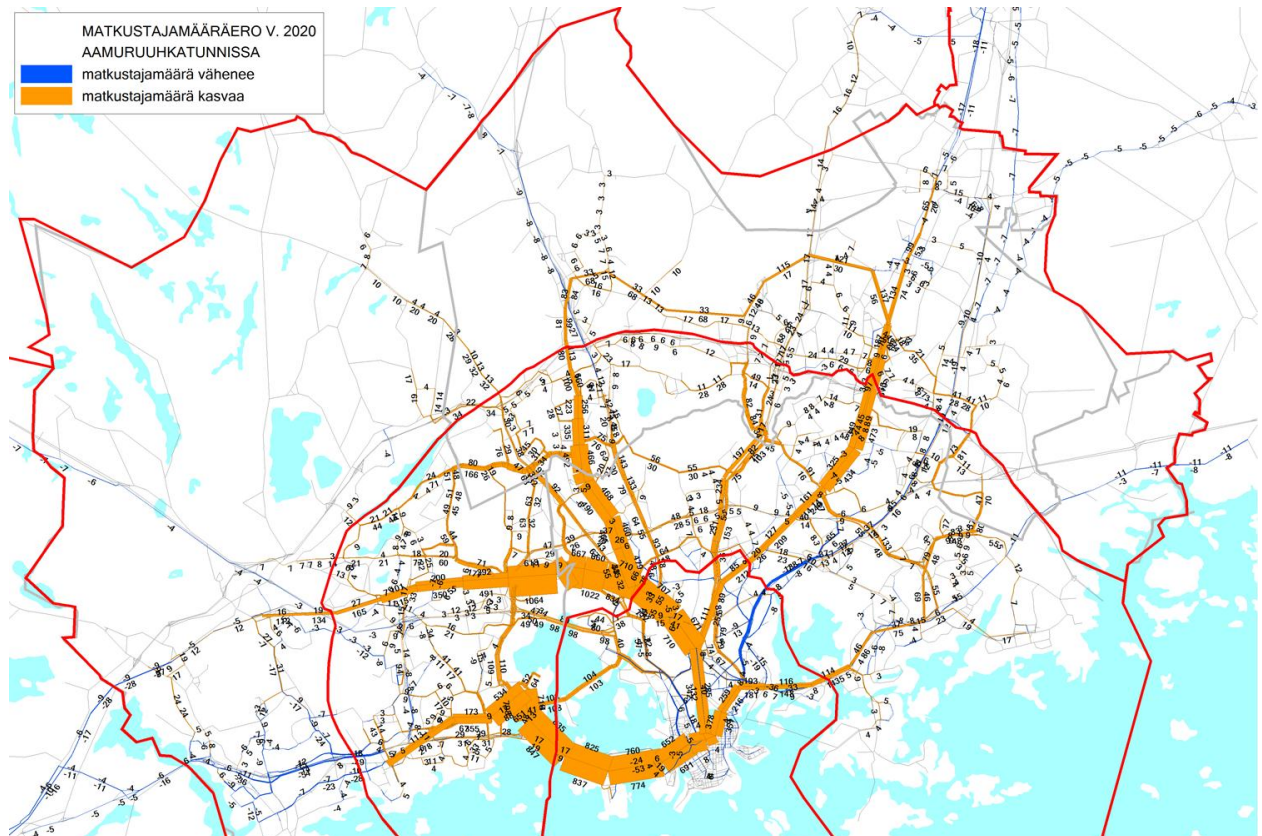


Kuva 22. Joukkoliikenteen kuormitus nykytyyppisessä järjestelmässä vuonna 2020.

Nykytyyppisessä järjestelmässä 2020 on joukkoliikenneverkon kuormitus suurinta raideliikenteessä erityisesti pääradalla ja rantaradalla sekä metrolla idässä.

[Vyöhykekaarten hinnoittelun vaikutus joukkoliikenteen käyttöön](#)

Seuraavissa kuvissa on esitetty liikenne-ennusteen mukaiset joukkoliikenteen kuormitusmuutokset eri vaihtoehtoissa verrattuna nykytyyppiseen järjestelmään vuoden 2020 aamuruuhkatunnissa. Tulevassa kaarimallisissa matkustus joukkoliikenteellä kuntarajojen yli kasvaa huomattavasti. Lisäksi malli tukee poikittaista joukkoliikennettä, jonka käytön voidaan olettaa lisääntyvän.

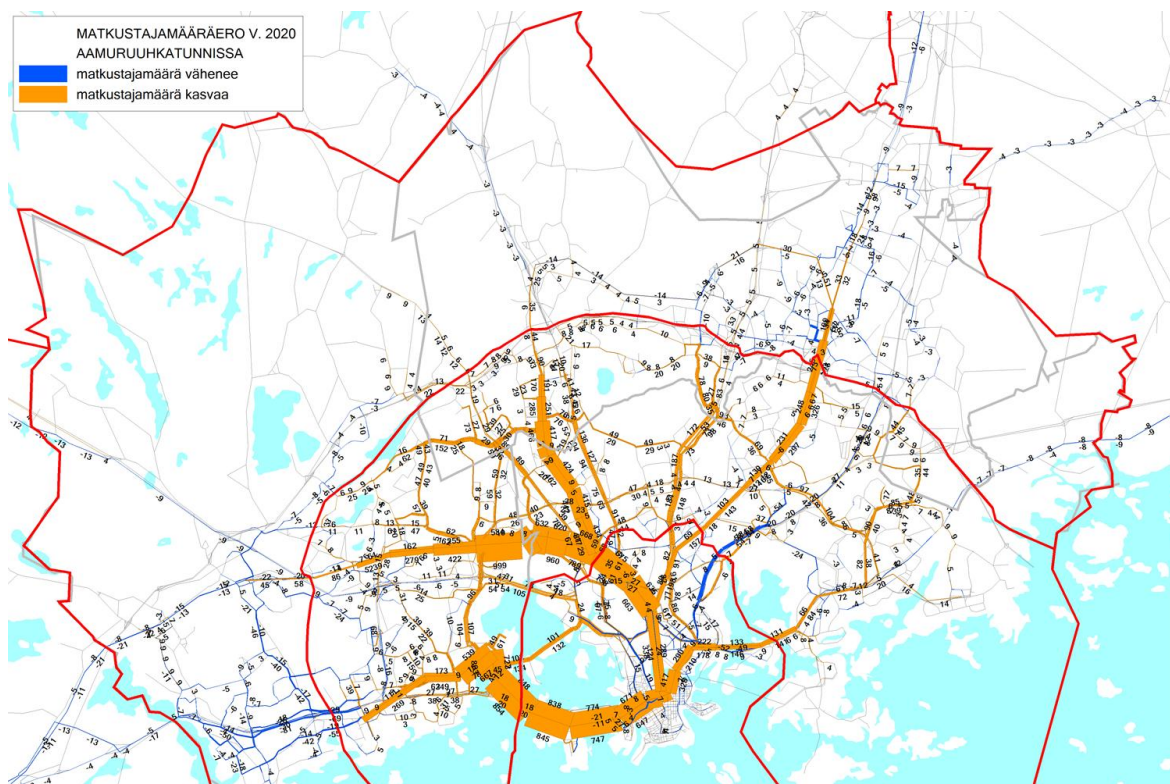


Kuva 23. Joukkoliikenneverkon kuormitusero v. 2020 Ve1a vrt. nykytyyppinen järjestelmä, malliennuste hinnoilla AB/BC/ABC 50/50/100 €/kk.

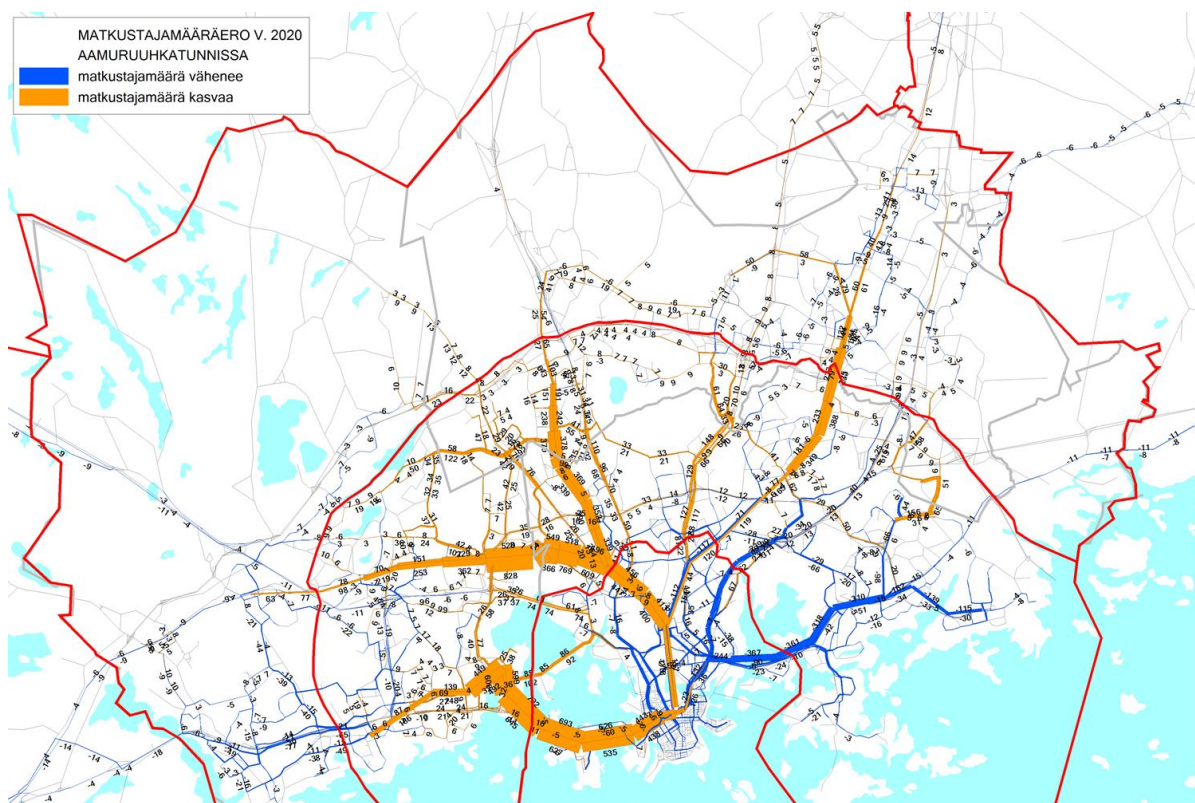
Hinnoitteluvaihtoehdossa 1a (kuva 23) joukkoliikenteen kuormitus kasvaa nykytyyppiseen järjestelmään verrattuna erityisesti metrossa Helsingin keskustan ja Tapiolan välillä molempiin suuntiin sekä junassa Leppävaaran ja Helsingin kantakaupungin sekä Myyrmäen ja kantakaupungin välillä molempiin suuntiin. Myös kuntarajojen läheisyydessä on kasvua.

Hinnoitteluvaihtoehdossa 2a (kuva 24) joukkoliikenteen kuormitusmuutokset ovat hyvin samantyyppisiä kuin vaihtoehdossa 1a, mutta hieman lievempiä. Joillain yksittäisillä yhteysväleillä joukkoliikenteen käyttö hieman pienenee nykytyyppiseen vyöhykemalliin ja sen hintoihin nähden.

Hinnoitteluvaihtoehdossa 3 (kuva 25) joukkoliikenteen kuormitus kasvaa nykytyyppiseen järjestelmään verrattuna metrossa Helsingin keskustan ja Tapiolan välillä sekä junassa Leppävaaran ja Myyrmäen sekä Helsingin kantakaupungin välillä, kuten myös Malmin ja Tikkurilan välillä. Joukkoliikenteen kuormitukset alenevat Itäkeskuksen ja Helsingin kantakaupungin välillä.



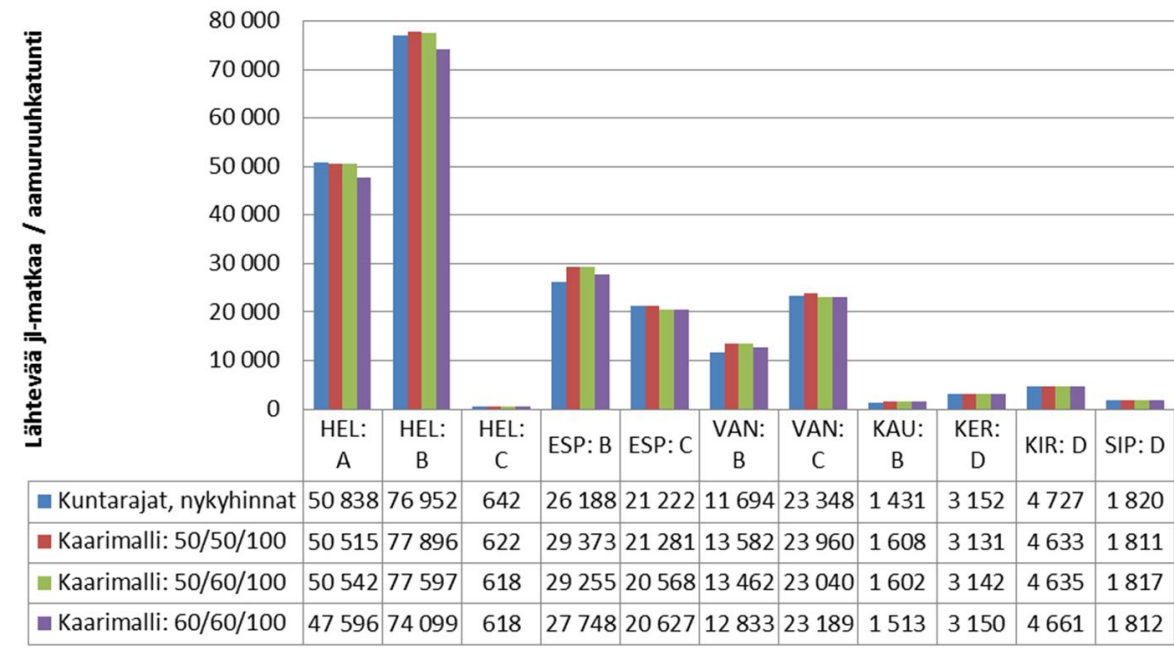
Kuva 24. Joukkoliikenneverkon kuormitusero v. 2020 Ve2a vrt. nykytyyppinen järjestelmä, malliennuste hinnoilla AB/BC/ABC 50/60/100 €/kk.



Kuva 25. Joukkoliikenneverkon kuormitusero v. 2020 Ve3 vrt. nykytyyppinen järjestelmä, malliennuste hinnoilla AB/BC/ABC 60/60/100 €/kk.

Vaihtoehtojen alueittaiset vaikutukset

Seuraavassa kuvassa on esitetty arviot lähtevien joukkoliikennematkojen määrästä alueittain aamuruuhkatuntina vuonna 2020 hinnoitteluvaihtoehdoissa 1a, 2a ja 3.



Kuva 26. Joukkoliikenteen matkamäärät aamuruuhkatunnissa v. 2020 eri hinnoitteluvaihtoehdoissa.

Nykytyyppiseen hinnoitteluun nähden matkamäärät kasvavat eniten Espoon ja Vantaan B-alueilla kaikissa hinnoitteluvaihtoehdoissa. Matkamäärien vähenemään nykyiseen nähden tapahtuu hinnoitteluvaihtoehdossa 3 Helsingin A- ja B-alueiden osalta.

4.3 Vyöhykekaarten hinnoittelun vaikutus kuntien rahoitusosuuteen

Kahden kaaren minimiostos ABC-alueella antaa mahdollisuuden hinnoitella kaarimallin lippuja nykyjärjestelmää mukaillen, mutta alentaa 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.

Seuraavassa taulukossa on esitetty yhteenveto hinnoitteluvaihtoehtojen vaikutuksesta kuntien rahoitustarpeeseen. Kausilippujen hinnoitteluvaihtoehdoilla on vaikutusta erityisesti Helsingin, Espoon ja Vantaan rahoitusosuuksiin. Muissa HSL-kunnissa muutokset ovat pieniä kaikissa tarkastelluissa vaihtoehdoissa.

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

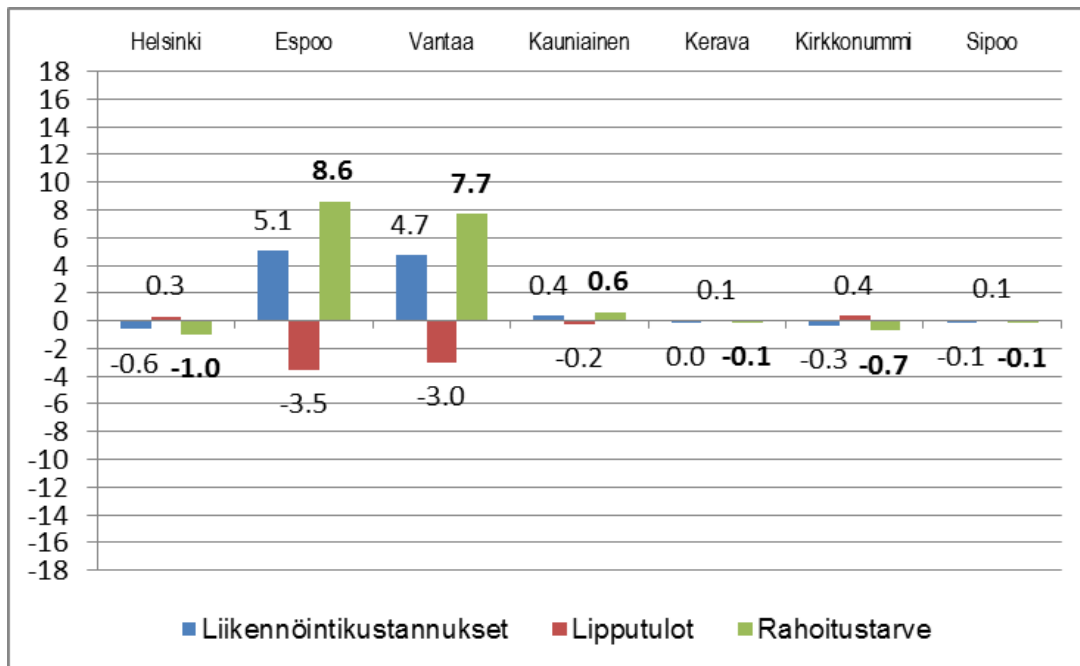
AB/BC/ABC-lippujen hinnat (€/kk)		Helsinki	Espoo	Vantaa	Kauniainen	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo
Ve 1a: 50/50/100	liikennöintikustannukset	-0,6	5,1	4,7	0,4	0,0	-0,3	-0,1
	lipputulot	0,3	-3,5	-3,0	-0,2	0,1	0,4	0,1
	rahoitustarve	-1,0	8,6	7,7	0,6	-0,1	-0,7	-0,1
Ve 1b: 50/50/90	rahoitustarve	-1,0	9,6-9,8	8,7-8,9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

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.

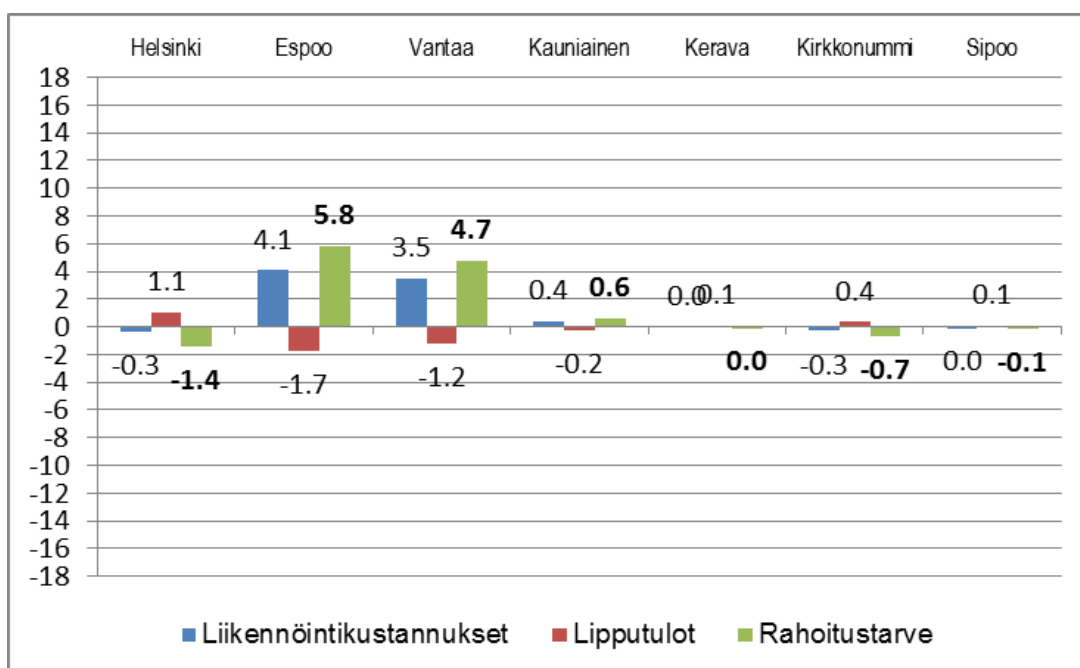
AB- ja BC-lippujen erisuuruinen hinnoittelu antaa mahdollisuuden säädellä varsinkin Espoon ja Vantaan rahoitusosuuksien kasvua. BC-lipun hinnan korottaminen 10 eurolla alentaa Espoon ja Vantaan kustannuksia noin 2,5 milj. euroa vuodessa kuntaa kohden.

Seuraavissa kuviissa on esitetty työssä tarkasteltuihin vaihtoehtoihin liittyen arvioita liikennöintikustannusten, lipputulojen ja rahoitustarpeen muutoksista kunnittain eri vaihtoehdoissa verrattuna nykytyyppiseen järjestelmään vuonna 2020.



Kuva 27. Liikennöinti- ja lipputulomuutosarvio v. 2020 Ve1a AB/BC/ABC 50/50/100 € vrt. nykytyyppinen järjestelmä.

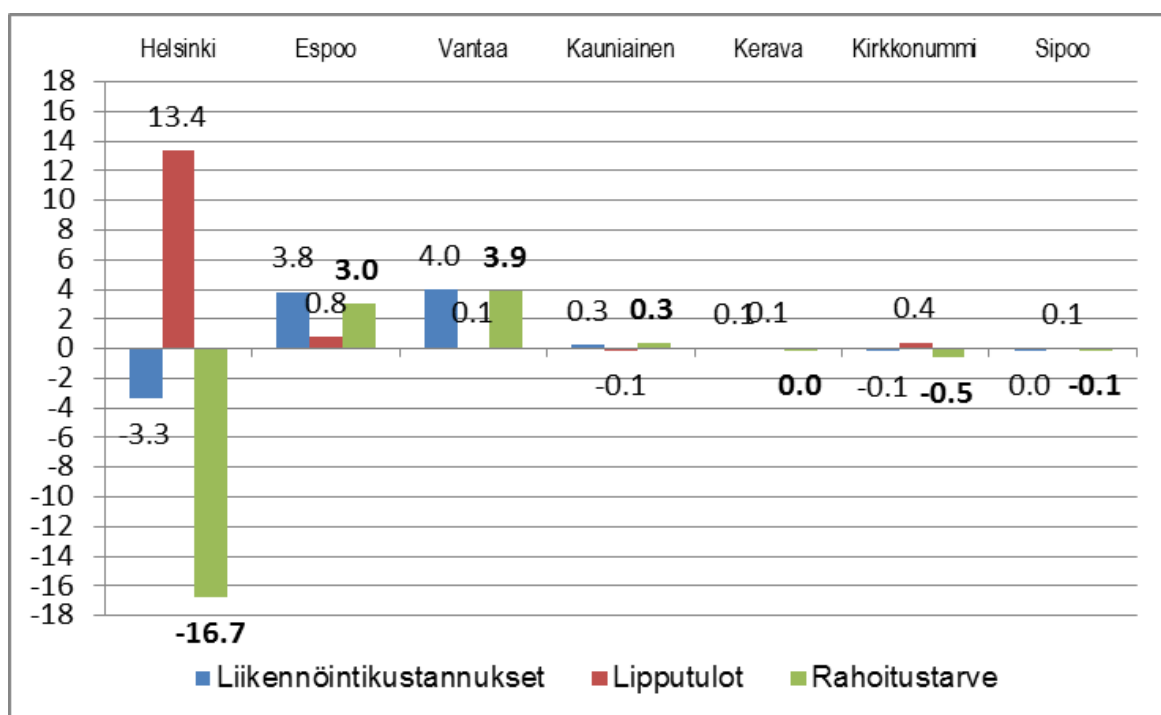
Hinnoitteluvaihtoehdossa 1a (AB/BC/ABC 50/50/100 €/kk) on Espoon rahoitustarve yli 8 M€ ja Vantaan yli 7 M€ suurempi nykytyyppiseen järjestelmään verrattuna. Helsingin rahoitustarve alenee hieman, koska AB-liput ovat hieman kalliimmat kuin nykyinen Helsingin sisäinen lippu. Kehyskuntien osalta rahoitustarve on lähellä nykytasoa.



Kuva 28. Liikennöinti- ja lipputulomuutosarvio v. 2020 Ve2a AB/BC/ABC 50/60/100 € vrt. nykytyyppinen järjestelmä.

Hinnoitteluvaihtoehdossa 2a (AB/BC/ABC 50/60/100 €/kk) BC-lipun hinta kohoaa verrattuna hinnoitteluvaihtoehtoon 1a. Muutos vaikuttaa erityisesti Espoon ja Vantaan rahoitusosuuksiin, joiden rahoitustarve pienenee n. 3 M€ vuodessa hinnoitteluvaihtoehtoon 1a verrattuna. Helsingin rahoitustarve pienenee vaihtoehdossa vajaa 0,5 M€ vuodessa.

Hinnoitteluvaihtoehto 2a ei vastaa ”Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän kaarimallin rajat ja lippujen hinnoitteluperiaatteet” (HSL 3/2012) selvityksessä tehtyjä hintasuhdesuosituksia (suositus: AB:n hinta olisi sama kuin BC:n hinta). Tämä voi vaikuttaa siten, että B-alueelta lähtevät matkat suuntautuvat todennäköisemmin A-alueelle kuin C-alueelle, koska A-alueelle matkustaminen on edullisempaa. AB- ja BC-lippujen erisuurukselle hinnoittelulle voi kuitenkin olla tarve Espoon ja Vantaan rahoitusosuuksien kasvun pitämiseksi maltillisena.



Kuva 29. Liikennöinti- ja lipputulomuutosarvio v. 2020 Ve3 AB/BC/ABC 60/60/100 € vrt. nykytyyppinen järjestelmä.

Hinnoitteluvaihtoehdossa 3 (AB/BC/ABC 60/60/100 €/kk) Helsinki saa merkittävästi lisää lipputuloja, koska AB-lipun hintaa nostetaan, ja Helsingin rahoitustarve pienenee. Kaarimallin minimihintaisten lippujen korkeampi hinta verrattuna nykyisiin kuntien sisäisiin lippuihin voi olla perusteltua lippujen kelpoisuusalueen laajenemisen vuoksi.

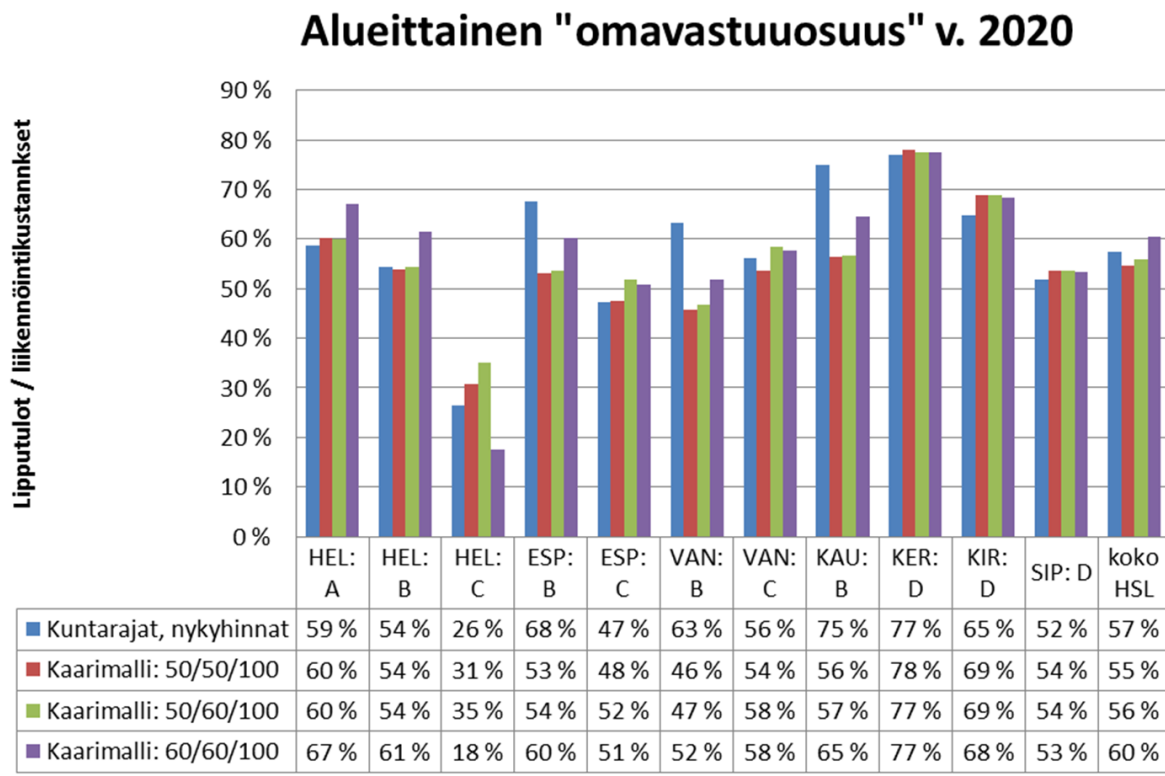
Vaihtoehdossa 3 on korotettu AB-kaaren hintaa, millä on eniten vaikutuksia Helsingille. AB-lipun hinnan korottaminen laskee Helsingin rahoitustarvetta huomattavasti nykyisestä ja voi vähentää matkustamista Helsingissä.

Lisäksi työssä on tarkasteltu ABC-lipun hinnan alentamista 10 eurolla kuukaudessa (Ve1b AB/BC/ABC 50/50/90 €/kk ja Ve 2b AB/BC/ABC 50/60/90 €/kk) sekä BC-lipun hinnan korottamista 10 eurolla kuukaudessa (Ve 4 AB/BC/ABC 50/70/100 €/kk).

ABC-kausilipun hinnan alentaminen 10 €/kk (Ve1b ja Ve2b) nostaa Espoon ja Vantaan rahoitustarpeita noin 1 M€/vuosi. BC-kausilipun hinnan korottaminen 10 €/kk (Ve4) pienentää Espoon ja Vantaan rahoitustarpeita noin 2,5 M€/vuosi. Vaihtoehdossa 4 edullisin lipputuote C-alueella asuville olisi 20 euroa kalliimpi kuin viereisillä B- ja D-kaarilla asuville.

Kuvassa 30 on esitetty alueittainen "omavastuuosuus" liikennöintikustannusten suhteen, eli alueen matkoista saatavien lipputulojen suhde alueen matkustajien kuljettamiseen tarvittaviin liikennöintikustannuksiin hinnoitteluvaihtoehdoissa 1a, 2a ja 3. Toisin sanoen on pyritty esittämään, kuinka suuren osan alueelta kertyvät lipputulot kattavat alueen matkustajien kuljettamiseen tarvittavan liikennöinnin hoitamisesta. Pieniä matkamääriä tuottavilla alueilla laskelma on vain suuntaa antava.

Kuvasta nähdään, että suurimpia matkamääriä tuottavista alueista nykytilanteessa Espoon B-alueella alueen matkustajilta saatavat lipputulot kattavat suurimman osan liikennöintikustannuksista. Kaarimallin hinnoitteluvaihtoehdot 1a ja 2a tasoittavat alueittaisia omavastuuosuuksia, jota voidaan pitää myönteisenä asiana tasa-arvoisuusnäkökulmasta.



Kuva 30. Alueittainen "omavastuuosuus" eri vaihtoehdoissa v. 2020.

5 Kausi-, arvo- ja kertalippujen hintasuhteet

5.1 Johdanto

Päälippulajit ovat kausilippu, arvolippu ja kertalippu. Kestävän tariffipolitiikan näkökulmasta on perusteltua, että lippulajien väliset hintasuhteet on määritelty.

HSL:n hallitus teki 26.3.2013 lippulajien välisistä hintasuhteista kunnille seuraavan esityksen:

***HSL:n hallituksen esitys lippulajien välisistä hintasuhteista: Hinnoittelun lähtökoh-
tana on aikuisten kausilippu/30 päivää. Arvo-lipun hinta saadaan jakamalla luvulla
25–26. Kertalipun hinta saadaan kertomalla arvolipun hinta luvulla 1,9–2,2.***

Päätöksentekoa varten on laadittu oheiset selvitykset.

5.2 Kansainväliset vertailut

Taulukossa 4 on esitetty kerta-, arvo- ja kausilippujen hintoja eri eurooppalaisissa kaupungeissa. Kansainväliset vertailut ovat osin suuntaa antavia, sillä suoraa vertailua eri kaupunkien välillä on vaikeaa tehdä, koska ei ole tarkkaa tietoa esim. joukkoliikenteen rahoituksesta eri maissa.

Taulukko 4. Matkalippujen hintoja eräissä eurooppalaisissa kaupungeissa (Riikonen/HSL).

	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
Arvolippu, aik 1	1,7	2,6	1,9	1,9	2,6	3,4
Arvolippu, aik 2	3,4	3,9	3,8	3,7	4,7	5,3
Arvolippu, aik 3	5,5	5,2	6,1	4,6	7,0	7,1
Kausilippu, aik 30 pv	43,6		42,9	49,8	76,4	145,9
Kausilippu, aik 30 pv	90,3	78,5	96,6	87,8		228,5
Kausilippu, aik 30 pv	128,9		158,2	113,5		324,6

Taulukosta voidaan havaita, että Helsingin seudulla on halvimmat kertaliput, ja muualla kertalippujen hinnat ovat varsin korkeita. Tukholmassa on erikoisuutena, että kausilippuja on tarjolla vain koko läänin kattavalle SL-alueelle. Kööpenhaminan hinnoittelu ei poikkea oleellisesti Helsingistä, pois lukien kertaliput. Lisäksi Göteborg, jossa sovelletaan kaari-mallia hinnoittelussa, on hyvin lähellä Helsinkiä. Oslissa ja Lontoossa yleishintataso on korkea ja joukkoliikenteen liputkin ovat kalliita.

Joissain kaupungeissa on tietoisesti nostettu kertalippujen hintoja matkalippujen kuljetta-jamyynnin vähentämiseksi ja joukkoliikenteen nopeuttamiseksi.

5.3 Kausiliput

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

5.4 Arvoliput

Arvolippujen hintojen ja myynnin osalta voidaan todeta seuraavaa:

Arvolipun hinta

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 tulee 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.

Tavoitteena on säilyttää kausilippu peruslipputuotteena ja pitää se kilpailukykyisenä jo varsin pienillä matkamäärillä. Toisin sanoen arvolipun hinta ei saisi alentua niin paljon, että se vähentäisi kausilippujen kysyntää. Arvolipun hinta voidaan määritellä 30 päivän kausilipun hinnasta jakamalla se luvulla 25–26. Hallituksen esitys arvolipun hinnan määrittelystä vastaa nykytasoa.

Kahden kaaren minimiostosperiaate (ABC-alue)

Kahden kaaren minimiostosperiaatteen mukaan asiakkaan on ostettava ABC-alueella lippu kahdelle kaarelle. Asiakas voi itse valita, mitkä kaaret ostaa. Järjestelmän toimintaperiaatteesta päätetään LIJ2014-hankkeessa.

Raitiovaunuarvolippu

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

Jos asiakas valitsee raitiovaunulipun, se myydään hänelle samaan hintaan asiakasryhmästä riippumatta. Näin asiakas saa aina valitsemansa lipun ja toiminta uudella käyttöliittymällä on mahdollisimman sujuvaa. Lapselle tai erityisryhmän asiakkaalle raitiovaunulipun hinta voi olla epäedullisempi kuin normaali AB-lippu. Asia nostetaan esille asiakasviestinnässä. Tulevaisuudessa raitiotielinjasto voi laajeta B-vyöhykkeelle.

Lisävyöhykelippu

Kausilipun omistava matkustaja voi ostaa lisävyöhykelipun matkustaessaan satunnaisen matkan kausilippualueensa ulkopuolelle. Esimerkiksi AB- tai BC-alueen kausilippua käytävällä on mahdollisuus käyttää lisävyöhykelippua koko ABC-alueen laajuisilla matkoilla.

Ryhmämaksaminen

Matkakortin arvolla voi ostaa oman arvolipun lisäksi lipun myös yhdelle tai useammalle kanssamatkustajalle. Suurten ryhmien maksamiseen soveltuu parhaiten lasten tai aikuisten haltijakohtainen kortti, jolle on ladattu arvoa (esim. koululaisryhmät).

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.

5.5 Kertalippu

Kertalippumatkustajat tekevät hieman alle 10 % Helsingin seudun joukkoliikennematkoista ja kertaliput muodostavat yli 20 % kaikista joukkoliikenteen lipputuloista (HSL 34/2010). Keravalla, Kirkkonummella ja Sipoossa on vielä käytössä myös VR:n, Matkahuollon tai bussiliikennöitsijöiden omia lippujärjestelmiä, joilla on vaikutuksia etenkin kertalippujen myyntikäytäntöihin.

Kertalippujen hintoja korottamalla voidaan satunnaisia joukkoliikennematkustajia kannustaa hankkimaan matkakortti ja käyttämään arvolippua sekä myös matkailijoita käyttämään vuorokausilippuja. Koska osa matkustajista käyttää kuitenkin edelleen kertalippua, voidaan kertalippujen hintoja nostamalla saada lisää lipputuloja. Etenkin kuljettajien myymien kertalippujen hintoja voidaan korottaa suhteessa kausi- ja arvolippuihin, jota tukevat kansainväliset esimerkit ja aiemmat selvitykset, mm. ”Matkalippujen myynti liikennevälineissä” (HSL 34/2010).

”Matkalippujen myynti liikennevälineissä” -selvityksessä 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.

Kertalipun hinta

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.

Esityksen mukaan kertalipun hinta arvolipun hinnasta määritellään kertomalla se luvulla 1,9–2,2. Kertalipun hinnan tulee olla sopiva kolikoilla maksettavaksi, minkä vuoksi hintasuhte muihin lippuihin ei voi olla kiinteä.

Kertalippujen hintojen korotus nostaa pääasiassa satunnaistan joukkoliikenteen käyttäjien ja matkailijoiden joukkoliikennematkustamisen hintaa. Kertalippujen hintojen ollessa korkeat, voi joukkoliikenne näyttäytyä satunnaisen matkustajan näkökulmasta kalliilta. Kertalippujen hintojen korotuksen myötä kertalippujen myynti liikennevälineissä luultavasti vähenee, mikä nopeuttaa matkantekoa.

Lähialueilla asuvista ja usein HSL-alueella matkustavista osa hankkinee matkakortin ja alkaa käyttää arvolippua, jolloin arvolipun käyttö lisääntyy. Toisaalta osa nykyisistä kertalipun käyttäjistä voi vähentää joukkoliikenteen käyttöä.

Taulukossa 5 on esitetty nykytariffin mukaiset aikuisten kertalippujen hinnat kaarimallin yhteysväleillä ja taulukossa 6 uuden järjestelmän mukaiset aikuisten kertalippujen hinnat kaarimallin yhteysväleillä.

Taulukko 5. 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	7.00
	B Hki	2.80	2.80	4.50	4.50	4.50	7.00
	B Esp	4.50	4.50	2.80	4.50	2.80	4.50
	B Van	4.50	4.50	4.50	2.80	4.50	2.80
	C Esp	4.50	4.50	2.80	4.50	2.80	4.50
	C Van	4.50	4.50	4.50	2.80	4.50	2.80
	D	7.00	7.00	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 6. 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 vieraileville tarjotaan jatkossakin kertalippua edullisempia vuorokausilippuja (1-7 vrk), jotka ladataan kertakortille ja joita käytetään liikennevälineissä matkakortin tapaan.

Kertalipun hinnankorotuksen vaikutus kuntien rahoitustarpeeseen

Kertalippujen hinnankorotus hallituksen esittämällä vyöhykekaarten välisellä hintasuhteella (Ve2b) 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 pienenisi 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.

Seuraavassa taulukossa on esitetty kertalipun hintojen korotusten vaikutukset lipputuloihin kolmessa hinnoitteluvaihtoehdossa (Ve1a: 50/50/100, Ve2a: 50/60/100 ja Ve3: 60/60/100). Kussakin hinnoitteluvaihtoehdossa on arvioitu hintajoustotarkasteluin kertalipun hinnan korotuksen vaikutuksia lipputuloihin kaupungeittain.

Taulukko 7. Tarkastellut kertalippuhintavaihtoehdot tulevassa taksa- ja lippujärjestelmässä.

Nykytyypiset hintasuhteet		Lipputuloero vrt. 2012	Korotetut kertaliput		Lipputuloero vrt. 2012	Korotuksen vaikutus	
€	kausi / 30 pv arvo kerta	M€/vuosi	€	kausi / 30 pv arvo kerta	M€/vuosi	M€/vuosi	M€/vuosi
A B	50 2.0 3.1	Helsinki 1.3	A B	50 2.0 3.5	Helsinki 4.8	3.5	
B C	50 2.0 3.1	Espoo+K. -6.5	B C	50 2.0 3.5	Espoo+K. -5.0	1.5	
A B C	100 4.0 4.9	Vantaa -3.4	A B C	100 4.0 7.0	Vantaa -2.1	1.3	
€	kausi / 30 pv arvo kerta	M€/vuosi	€	kausi / 30 pv arvo kerta	M€/vuosi	M€/vuosi	M€/vuosi
A B	50 2.0 3.1	Helsinki 1.8	A B	50 2.0 3.5	Helsinki 5.3	3.5	
B C	60 2.4 3.7	Espoo+K. -5.5	B C	60 2.4 4.0	Espoo+K. -4.1	1.4	
A B C	100 4.0 4.9	Vantaa -2.1	A B C	100 4.0 7.0	Vantaa -0.9	1.2	
€	kausi / 30 pv arvo kerta	M€/vuosi	€	kausi / 30 pv arvo kerta	M€/vuosi	M€/vuosi	M€/vuosi
A B	60 2.4 3.7	Helsinki 16.9	A B	60 2.4 4.0	Helsinki 19.2	2.2	
B C	60 2.4 3.7	Espoo+K. -2.7	B C	60 2.4 4.0	Espoo+K. -1.4	1.2	
A B C	100 4.0 4.9	Vantaa -0.7	A B C	100 4.0 7.0	Vantaa 0.4	1.1	

Joukkoliikenteen hintajoustoihin vaikuttavat mm. käyttäjäryhmä, liikkumistarve, joukkoliikenteen tarjonta ja tarkasteluajanjakson pituus. Mm. demografiset tekijät vaikuttavat hintajouston suuruuteen, jolloin osa kysynnästä on keskimääräistä joustavampaa ja osa joustaa vähemmän. Esimerkiksi joukkoliikenteen vakiokäyttäjien hintajousto on pieni, kun taas useita eri kulkumuotoja käyttävät ovat herkkiä hintamuutoksille. Pitkän aikavälin joustojen arvot ovat suuremmat kuin lyhyen aikavälin joustot, koska ajan kuluessa ihmisillä on enemmän mahdollisuuksia muuttaa käyttäytymistään.

6 Asiakasryhmät ja alennusprosentit

6.1 Johdanto

HSL-alueella asiakasryhmä ja asiakkaan kotikunta määrittelevät, millaisia lippuja asiakas voi ostaa. Suurimmat asiakasryhmät ovat aikuinen (17 vuotta täyttäneet) ja lapsi (7–16-vuotiaat) sekä alennuslippuihin oikeutetut opiskelijat. Lisäksi on muita alennus- tai vapaa-lippuihin tai maksuttomiin matkoihin oikeutettuja.

HSL:n hallitus teki 26.3.2013 kunnille seuraavan asiakasryhmiä koskevan esityksen:

HSL:n hallituksen esitys asiakasryhmiä koskevista muutoksista:

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

Päätöksentekoa varten on laadittu oheiset selvitykset.

6.2 HSL-alueen väestö ikäluokittain

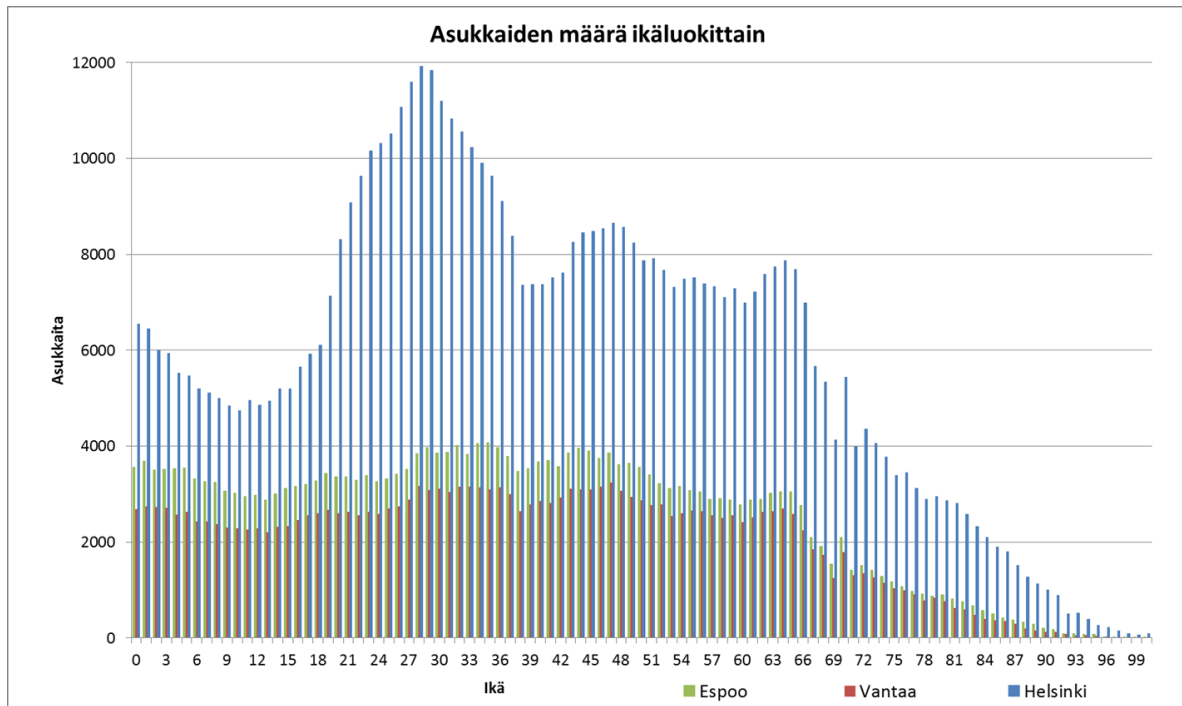
Asiakasryhmiä tarkasteltaessa on huomattava, että joukkoliikenteessä tarjottavat alennukset vaikuttavat eri HSL-kuntiin eri tavalla. Esimerkiksi ikäperusteisten alennusten vaikutus riippuu kunnan asukkaiden ikäjakaumasta eli siitä, kuinka suuri osuus kunnan asukkaista kuuluu ikäluokkaan, jolle alennus tarjotaan.

Seuraavassa taulukossa on esitetty HSL-alueen kuntien asukasmäärät yhteensä kunnittain. Tiedot perustuvat Tilastokeskuksen tietoihin vuodelta 2011.

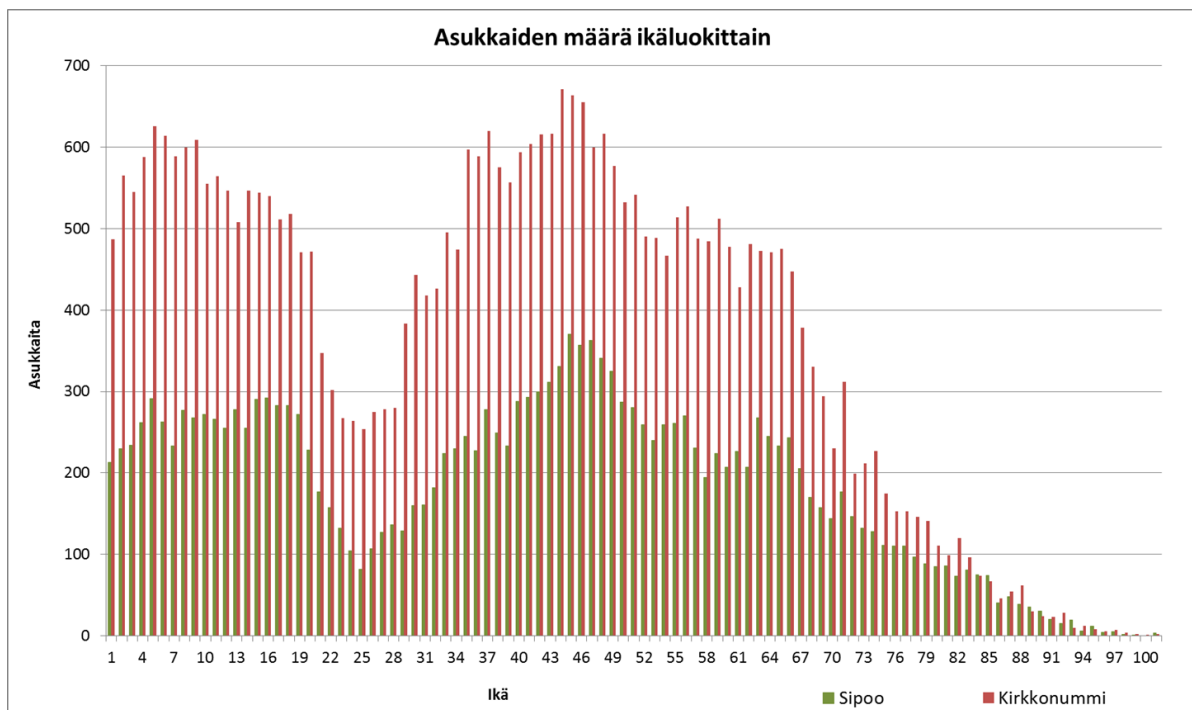
Taulukko 8. HSL-alueen asukkaat kunnittain.

	Asukkaita
Espoo	252 439
Vantaa	203 001
Helsinki	595 384
Kauniainen	8 807
Kerava	34 549
Sipoo	18 526
Kirkkonummi	37 192
YHTEENSÄ	1 149 898

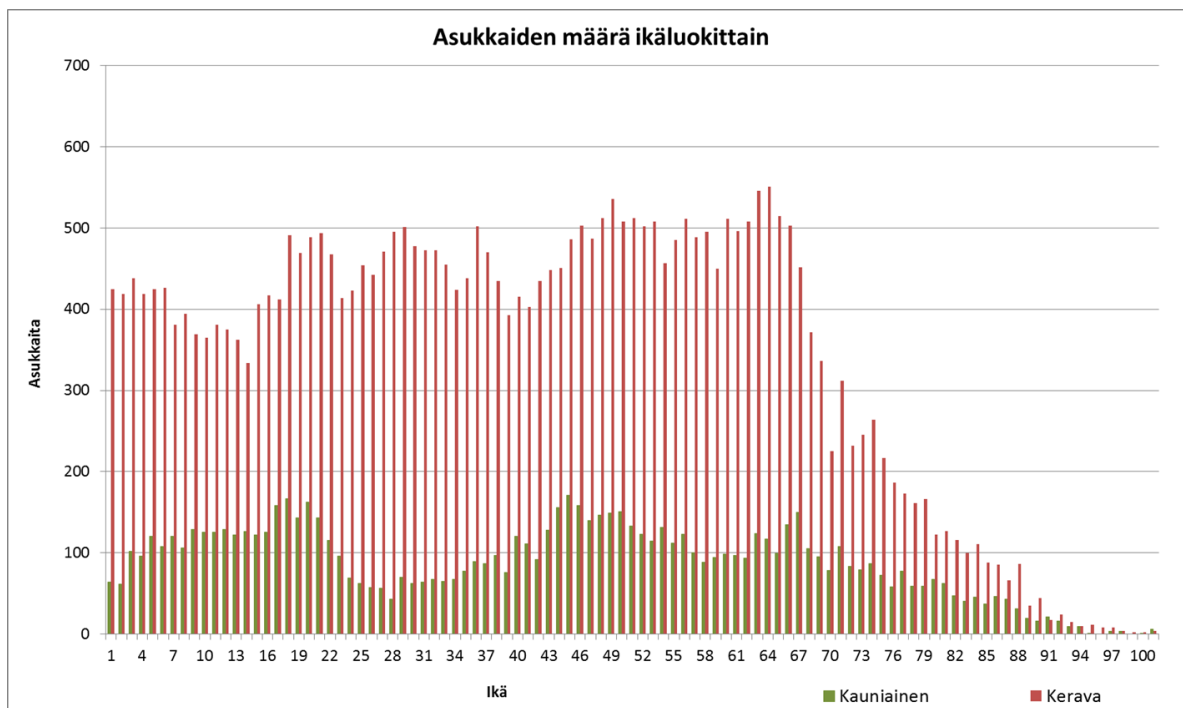
Väestön jakautuminen ikäluokkiin kunnittain on esitetty seuraavissa kuvissa.



Kuva 31. Asukkaiden määrä ikäluokittain Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla vuonna 2011.



Kuva 32. Asukkaiden määrä ikäluokittain Kirkkonummella ja Sipoossa vuonna 2011.



Kuva 33. Asukkaiden määrä ikäluokittain Keravalla ja Kauniaisissa vuonna 2011.

Helsingissä on paljon 20–30-vuotiaita aikuisia, mutta noin 30–45-vuotiaiden aikuisten osuus on huomattavasti pienempi. Myös peruskouluikäisiä lapsia on Helsingissä suhteellisen vähän, mikä johtunee heidän vanhempensa ikäluokkien pienuudesta Helsingissä.

Helsingissä suurina ikäluokkina oleva väestö on vähemmistössä Kirkkonummella ja Siipoossa, joissa taas on huomattavan paljon ikäluokkia, joita on vähän Helsingissä. Näyttäisi siis siltä, että Helsinki on nuorten aikuisten kaupunki. Myös alle kouluikäisiä lapsia on Helsingissä enemmän kuin peruskouluikäisiä. Yli 60-vuotiaiden osuus Helsingissä on suurempi kuin sitä nuorempien ikäluokkien.

Vantaalla ja Espoossa väestö jakautuu eri ikäluokkiin melko tasaisesti ja myös Keravalla ja Kauniaisissa melko tasaisesti. Edellä esitetyistä kuvista voidaan nähdä, että vaikka Keravalla ja Kirkkonummella on lähes saman verran asukkaita, jakautuvat asukkaat eri ikäluokkiin hyvin eri tavoin. Mikäli tietylle ikäluokalle annetaan alennuksia joukkoliikenteessä, ovat Kirkkonummelle ja Keravalle koituvat kustannusvaikutukset erilaisia.

6.3 Asiakasryhmät vuonna 2012

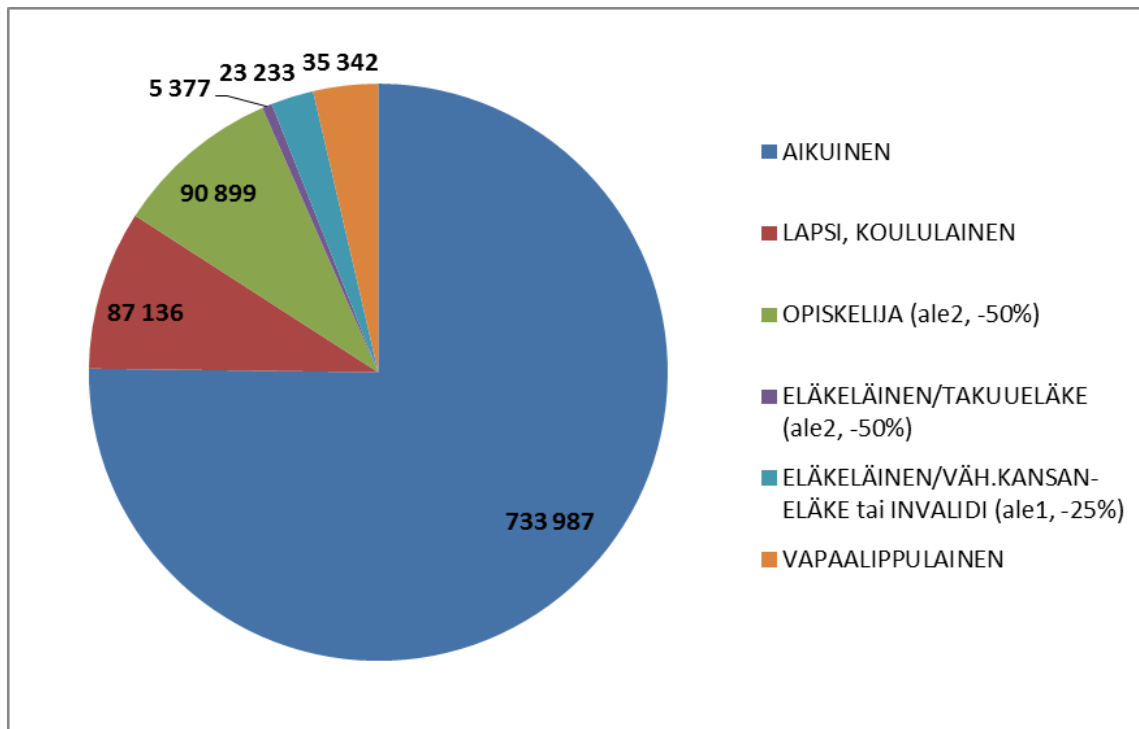
Asiakasryhmä ja asiakkaan kotikunta kertovat, millaisia lippuja asiakas voi ostaa. Asiakasryhmä tallennetaan henkilökohtaiselle matkakortille. Joukkoliikenteen tärkeimmät asiakasryhmät ovat aikuinen ja lapsi (7–16-vuotiaat). Näiden lisäksi on useita alennuksiin oikeutettuja asiakasryhmiä.

Aikuisten ja lasten subventoituja lippuja saavat ostaa HSL-kunnissa vakinaisesti tai tilapäisesti asuvat henkilöt. Alennus- ja vapaalippuja myönnetään vain HSL-kunnissa vakinaisesti asuville (poikkeuksena ulkomaalaiset vaihto-opiskelijat).

Alennusryhmään 1, joka saa 25 % alennuksen aikuisten kausi- ja arvolipuista kuuluvat vähennettyä kansaneläkettä saavat eläkeläiset ja invalidit. Valtaosa alennuksen saavista kuuluu alennusryhmään 2, jolle annetaan 50 % alennus suhteessa aikuisten kausi- ja arvolippuihin. Alennusryhmään 2 kuuluvat tietyin edellytyksin opiskelijat ja takuueläkettä saavat eläkeläiset. Alennusryhmiin oikeutettujen vakituisten kotikunnan tulee olla HSL-alueella.

HSL-alueella vakituisesti asuvat sokeat, sotainvalidit ja rintamaveteraanit ovat oikeutettuja seudulliseen tai lähiseutu3-vapaalippuun riippuen kotikunnasta. Esimerkiksi sokeille ja invalideille voidaan myöntää oikeus saattajaan, jolloin saattaja voi matkustaa ilman lippua.

Seuraavassa kuvassa on esitetty eri asiakasryhmien koko vuonna 2012.

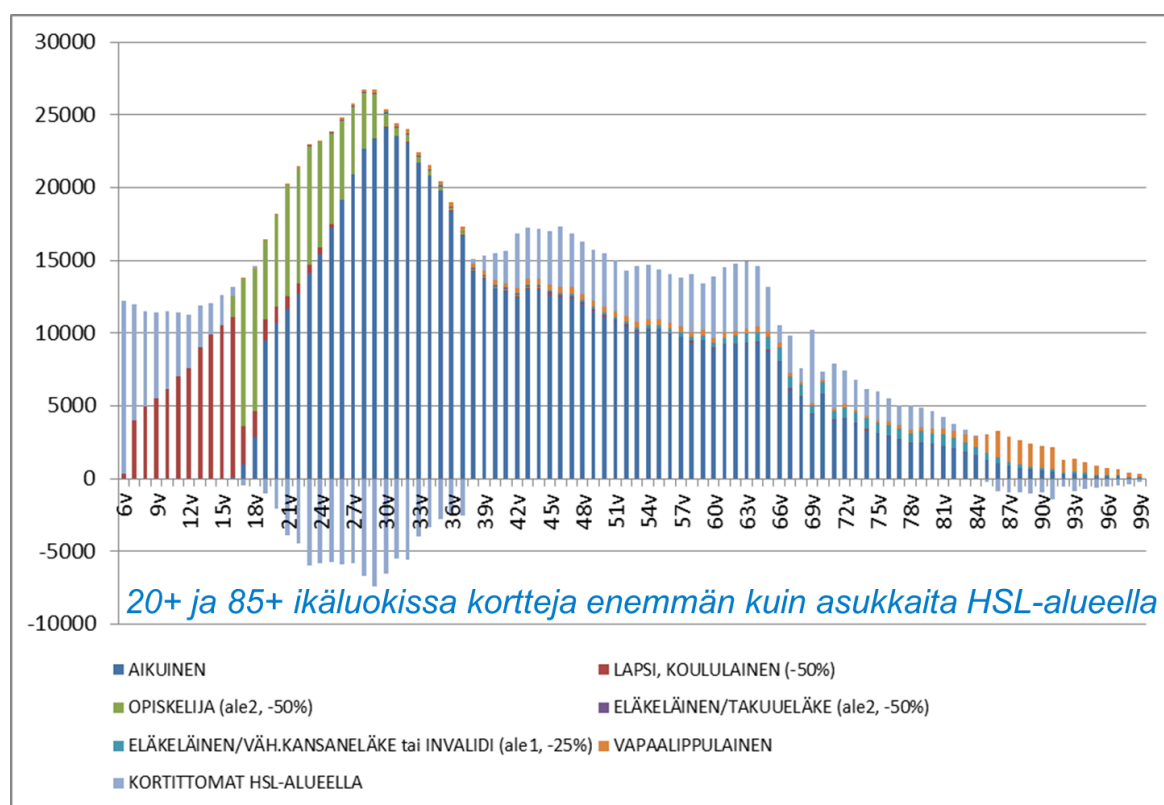


Kuva 34. Asiakasryhmien koko (korttien määrä) vuonna 2012.

Edellä esitetyn kuvan luvut eivät vastaa täysin todellisuutta, sillä esimerkiksi osa opiskelijastatuksista on vanhentuneita. Opiskelija-asiakasryhmä säilyy matkakortilla ja järjestelmässä, vaikka opiskelijalipun osto-oikeus olisi päättynyt. Opiskelijan kortilla voi silloin ostaa vain aikuisten lippuja.

Muuttaneiden kotikuntatiedot (esim. seudun sisällä tai seudulta pois muuttaneet) eivät automaattisesti päivity matkakorttijärjestelmään. Myöskään kuolleiden matkakortit eivät poistu järjestelmästä. Päivitykseen tulee muutos vuoden 2013 aikana, kun automaattinen päivitys VRK-tiedoista otetaan vaiheittain käyttöön. Samalla henkilöllä voi myös olla useita kortteja, esim. koulutoimen myöntämä matkakortti maksuttomiin koulumatkoihin ja oma matkakortti loma-ajan matkoihin.

Seuraavassa kuvassa on esitetty asiakasryhmien koko ikäluokittain. 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 35. Asiakasryhmien koko ikäluokittain (6–100 v) vuonna 2012.

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

Uudesta taksa- ja lippujärjestelmästä on tavoitteena tehdä yksinkertainen ja asiakkaalle helposti hahmotettava, jolloin nykyisten asiakasryhmien saamia alennuksia on mahdollisesti syytä yhtenäistää.

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 myöntäminen opintotukipäätös tai Kelan kuntoutusrahapäätös. (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 koululaislippuja maksuttomaan koulumatkaan oikeutetuille.

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

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

Eläkeläisiä, invalideja sekä vapaalippuun oikeutettuja käsitellään tarkemmin luvussa 6.7.

6.4 Kausilippujen omakustannushinnat

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- tai kehyskuntien asukkaille.

Omakustannushinnat on määritelty tätä selvitystä varten HSL:ssä. Seuraavassa taulukossa on esitetty 30 päivän kausilipun hintoja nykyjärjestelmässä. Yleiskausilippu on vastaavasti tuote, jota myydään kaikille ilman kuntalaisuuden tarkistamista, ja sen voidaan ajatella olevan tuote, jonka hintaa ei subventoida.

Taulukko 9. 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 %

Aikuisten kausilipun omakustannushinta Helsingin sisäisillä matkoilla on 130,0 €/30 pv, eli aikuisten kausilipun hintaa on todellisuudessa alennettu 66 %. Seutulipuissa vastaava alennus omakustannushintaan nähden on 43 %..

Alennusryhmä 1:n "25 %" alennettu kausilippu on todellisuudessa alennettu 75 %:lla ja alennusryhmä 2:n "50 %" alennus vastaa 83 % alennusta omakustannushintaisesta kausilipusta Helsingin sisäisten lippujen osalta.

6.5 Lapset ja nuoret

6.5.1 Tarkastellut vaihtoehdot

Lasten ja nuorten lippujen hinnoittelusta on tarkasteltu kahta vaihtoehtoista mallia.

VE1: Lastenlippu-opiskelijalippu

Vaihtoehto on nykytyyppinen, jossa lastenlipulla saavat matkustaa 7-17-vuotiaat ja opiskelijalipulla esim. 18–29-vuotiaat. Vaihtoehdossa lastenlipun ikäraja 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).

Opiskelijalipulla voisi olla yläikäraja, esimerkiksi 29 vuotta, jolloin vältettäisiin nykyisin yli 30 vuotta täyttäneiden opiskelijoiden osalta tehtävältä Kelan myönteisen opintotukipäätösten tai kuntoutusrahojen tarkastelulta. 30 vuotta täyttäneitä opiskelijoita arvioidaan olevan HSL-alueella noin 3 600–3 800 henkeä. Iäkkäimmät ovat syntyneet 1930-luvulla. Yläikärajan myötä opiskelijoilla olisi vähemmän syitä pitkittää valmistumistaan opiskelija-alennusten menettämisen takia.

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

HSL:n 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. Lastenlipun alennus olisi edelleen 50 % aikuisen lipun hinnasta. Lastenlipun jälkeen olisi käytössä nuorisolippu esim. 20 tai 21 ikävuoteen asti. Nuorisolipun alennus olisi pienempi kuin lastenlipussa, eli noin 30–40%. Nuorisolipun ikärajan ylittäneillä olisi tarjolla opiskelijalippu esim. 29-vuotiaaksi asti. Opiskelijalipun alennusprosentti olisi sama kuin nuorisolipussa.

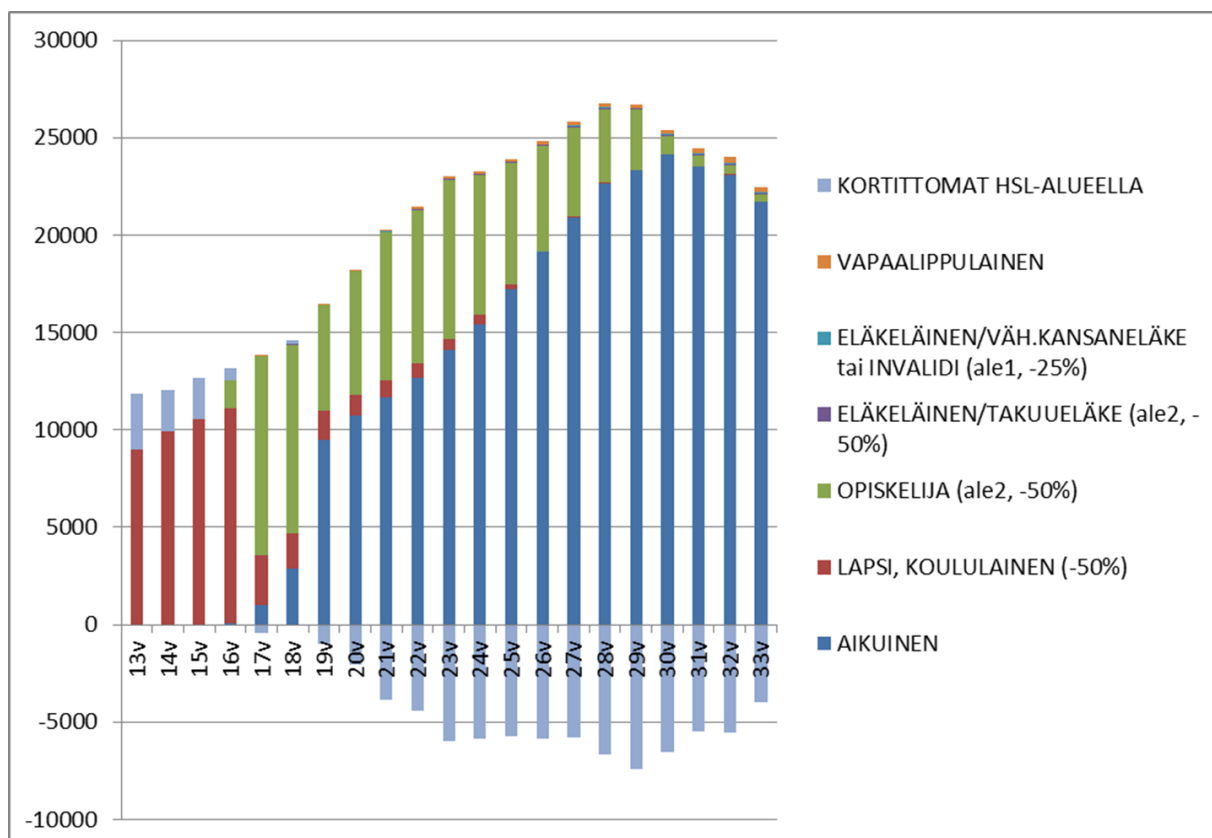
Nuorisolipun käyttöönottoa voidaan perustellaan sillä, että se tukisi yleisesti nuorten joukkoliikennematkvoja ja vähentäisi opiskelijoiden osto-oikeuksien tarkistustyötä. Monet nuoret pitävät välivuoden tai pari harkitessaan tulevaisuuttaan tai eivät saa hakemaansa opiskelupaikkaa. Alennuksella pyritäisiin 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.

6.5.2 Lasten ja nuorten lippujen ominaisuuksia

Lasten ja nuorten lippujen vertailua 2012

HSL:n nykyisessä taksa- ja lippujärjestelmässä nuorilla on käytössä kolmenlaisia lippuja. Lastenlipulla, jonka hinta on 50 % aikuisten lipusta, saavat matkustaa 7–16-vuotiaat. Opiskelijalipulla, joka on myös 50 % alennettu aikuisten lipusta, voivat matkustaa vakituisesti HSL-alueella asuvat 17 vuotta täyttäneet opiskelijat tietyin rajoituksin. Opiskelijalipusta ei anneta kertalipusta. Aikuisten lippu on muiden 17 vuotta täyttäneiden pääasiallinen lipputuote.

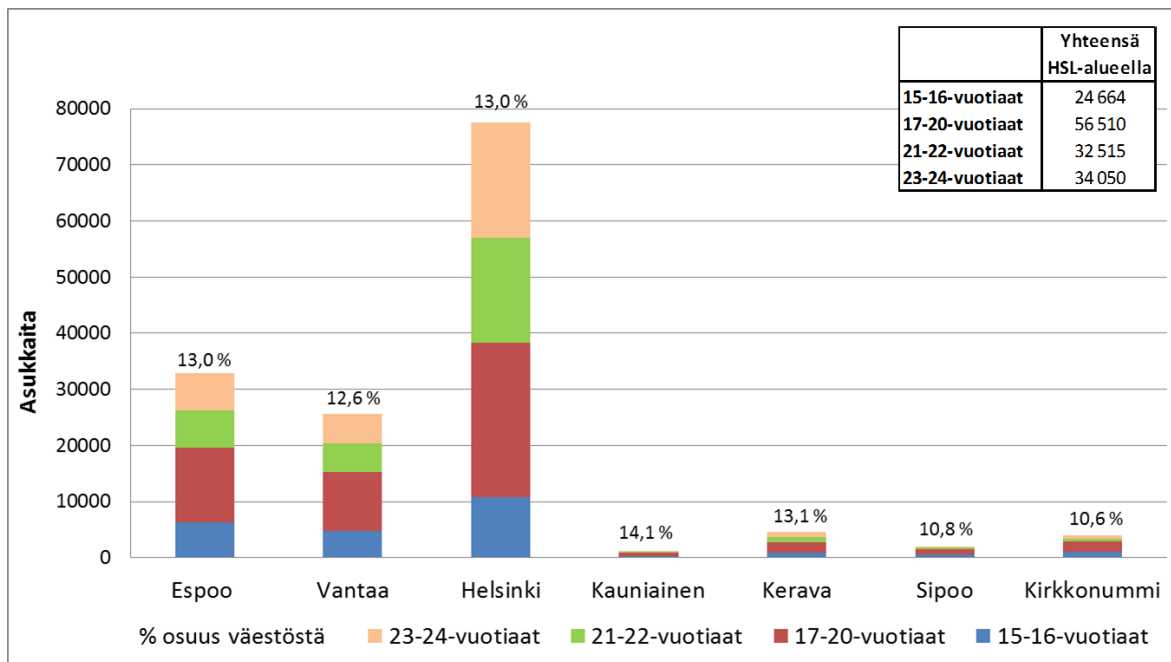
Seuraavassa kuvassa on esitetty HSL-alueen 13–33-vuotiaiden asiakasryhmät.



Kuva 36. 13–33-vuotiaiden joukkoliikenteen asiakasryhmät.

Yli 20-vuotiaiden ikäryhmissä matkakortteja on liikkeellä enemmän kuin HSL-alueella on asukkaita. Alueen 17–18-vuotiaiden ikäryhmässä olevista valtaosa on opiskelijoita. Opiskelijoiden määrä on merkittävä noin 26-vuotiaaksi asti.

Seuraavassa kuvassa on esitetty nuorten ikäryhmien osuudet yhteensä HSL-alueella. Prosenttiosuudet kertovat, kuinka suuri osuus 15–24-vuotiaat ovat kunnan väestöstä vuonna 2012. Nuorten 15–24-vuotiaiden osuus kunnan asukkaista on lähes saman suuruinen Espoossa, Vantaalla, Helsingissä ja Keravalla. Kauniaisissa se on vähän suurempi ja Sipoossa ja Kirkkonummella pienempi.



Kuva 37. Nuorten asukkaiden määrä kunnittain.

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

Taulukko 10. 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
HSL	7-16 v.		n. 50 %	n. 50 %	n. 50 %			
Tampere	7-11 v.	12-24 v.	50 %	50 %	60 %	31 %	27 %	
Turku	7-14 v.	15-19 v.	55 %	46 %	52 %	34 %	27 %	
VR	6-16 v.		50 %		50 %			
Matkahuolto	4-11 v.	12-16 v.			50 %			30 %
Tukholma	alle 20 v.		40%/55 %					
Göteborg	7-26 v.		25 %		23 %			
Oslo	4-16 v.	17-20 v.	50 %	50 %	50 %	50 %		

Opiskelijalippujen vertailua 2012

Opiskelijat ovat merkittävin ryhmä, joka saa HSL:n alueella joukkoliikenteessä alennuksia ja jonka saama alennus on suuri. Opiskelijat saavat nykyisin 50 % alennuksen aikuisten kausi- ja arvolipuista.

Seuraavassa taulukossa on esitetty opiskelijoiden saamia alennuksia joissain suomalaisissa ja pohjoismaalaisissa kaupungeissa sekä Matkahuollon ja VR:n liikenteessä.

Taulukko 11. Opiskelijoiden saamia alennuksia joukkoliikenteessä Suomessa sekä muutamassa pohjoismaisessa kaupungissa v. 2012.

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

Opiskelijoille tarjottujen alennusten kirjo on vaihteleva. Tukholmassa on käytössä monenlaisia alennusryhmiä ja alennettuja lippuja. Opiskelijoille annetaan noin 30 % alennus kausilipuista. Göteborgista ei löydy opiskelijalippua, mutta lastenlippu, jonka alennus on 25 %, tarjotaan 7–26-vuotiaille. Yli 26-vuotiaille opiskelijoille ei tarjota alennuksia. Oslolla alle 30-vuotiaat opiskelijat saavat 39 % alennusta kausilipuista. VR ja Matkahuolto eivät myönnä opiskelija-alennuksia kausilipuista.

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.

Opiskelijalippu kaarimallissa

Opiskelijalippujen hintamuutokset nykytilanteeseen verrattuna vaihtelevat lisäksi valittavan alennusprosentin mukaan. Kaarimalli alentaa lähtötasoa eli aikuisten lippujen hintoja monilla yhteysväleillä. Tällaisia ovat nykyiset seutumatkak, jotka muuttuvat AB- tai BC-alueen matkoiksi. Lisäksi lisävyöhykelippu pitää kuitenkin ABC-matkan edullisena AB/BC-kausilipun haltijoille. Kaarimallin myötä opiskelijoiden matkakustannukset tärkeisiin koulu-keskittymiin alenevat suurelta osin.

Taulukko 12 havainnollistaa, miten opiskelijalipun hinnat muuttuvat kaarimalliin siirryttäessä.

Taulukko 12. Opiskelijan kausilipun hinta (€/kk) nykyjärjestelmässä ja tulevassa järjestelmässä eri alennusprosentilla 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	69,4
	B Hki	23,0	23,0	47,9	47,9	47,9	69,4
	B Esp	47,9	47,9	23,0	47,9	23,0	47,9
	B Van	47,9	47,9	47,9	23,0	23,0	47,9
	C Esp	47,9	47,9	23,0	47,9	23,0	47,9
	C Van	47,9	47,9	47,9	23,0	23,0	47,9
	D	69,4	69,4	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	70
	B Hki	25	25	25	25	30	60
	B Esp	25	25	25	25	30	60
	B Van	25	25	25	25	30	60
	C Esp	45	30	30	30	30	45
	C Van	45	30	30	30	30	45
	D	70	60	60	60	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	98
	B Hki	35	35	35	35	42	84
	B Esp	35	35	35	35	42	84
	B Van	35	35	35	35	42	84
	C Esp	63	42	42	42	42	63
	C Van	63	42	42	42	42	63
	D	98	84	84	84	63	35

6.5.3 Vaihtoehtojen vaikutuksia

VE1 Kustannusvaikutukset (lastenlippu-opiskelijalippu)

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

Taulukossa 13 on esitetty lastenlipun yläikärajan korottamisen kustannusvaikutukset, jos opiskelijalipun alennusprosentti vaihtelee. Mikäli opiskelijalipun alennusta pienennetään, lipputuloa kertyy nykyistä enemmän lastenlippuun oikeutettujen määrän kasvusta huolimatta.

Taulukko 13. Lastenlipun yläikärajan korottamisen kustannusvaikutukset, kun opiskelijalipun alennusprosentti vaihtelee.

	Opiskelija- M€/v lippu -30%	Opiskelija- lippu -40%	Opiskelija- lippu -50% (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

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).

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 ylittävälle 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. Taulukossa 14 on esitetty nuorisolipun ja mahdollisen opiskelija-alennuksen (-30 % ja -40 %) muuttamisen yhteisvaikutus pääkaupunkiseudun kuntien kustannuksiin.

Taulukko 14. VE2 (lastenlippu-nuorisolippu-opiskelijalippu) kustannusvaikutuksia eri vaihtoehtoisissa.

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

Nuorisolipun muita vaikutuksia

Mikäli otetaan käyttöön kaikille nuorille tarjottava nuorisolippu, halpenee joukkoliikennematkustaminen nuorilla, jotka eivät opiskele. Hyvänä puolena on myös se, että joukkoliikennelipun hinnan nousu ei ajoitu aikaan, jolloin nuorella on mahdollisuus hankkia ajokortti. Opiskelijalipun myöntämiseen liittyvä osto-oikeuden tarkistamisbyrokratia helpottuu, kun nuorille opiskelijoille annetaan alennus ikäperusteisesti.

Vaikutukset opiskelijoille riippuvat nuorisolipun alennuksen suuruudesta ja siitä, tarjotaanko opiskelijalippu edelleen nuorisolipun yläikärajan ylittävälle opiskelijoille. Ainoastaan nuorisolipun yläikärajan ylittävien opiskelijoiden on tarpeen hankkia opiskelijalippu.

Mikäli nuorisolipusta kunnille koituvia kustannuksia kompensoidaan alentamalla lastenlipun yläikärajaa ja nuorisolipun hinta on suurempi kuin nykyisen lastenlipun hinta, joutuvat teini-ikäisten vanhemmat maksamaan lastensa matkoista nykyistä enemmän.

Nuorisolippualennusta ei annettaisi kertalipuista, jolloin kertalipulla matkustava lastenlipun yläikärajan ylittävä teini-ikäinen joutuisi maksamaan matkasta aikuisten hinnan, mikäli ei käytä matkakorttia. Myös koululaislippuun oikeutetut saisivat nykyistä suuremman hyödyn verrattuna ikätovereihinsa, jotka eivät saa koululaislippua.

Alentamalla lastenlipun yläikärajaa ei kannusteta teini-ikäisiä omaksumaan joukkoliikenteen käyttöä. Lastenlipun yläikärajan alentaminen voi siirtää perheen yhteisiä matkoja ja teini-ikäisten kuljettamista autolla tehtäviksi, lisätä kävelyä ja pyöräilyä sekä mahdollisesti teini-ikäisten ilman lippua matkustamista.

6.6 Ikäihmiset

6.6.1 Tarkastellut vaihtoehdot

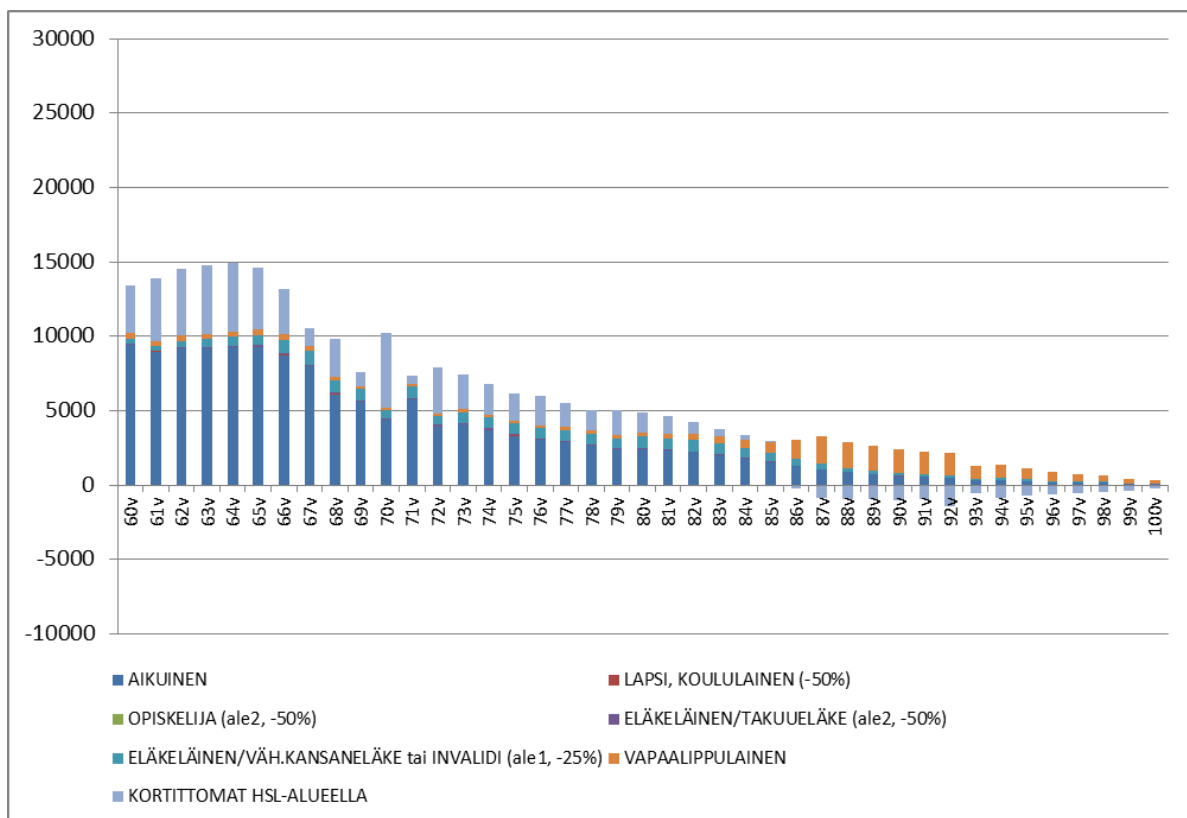
Ikäihmisten lippujen vertailua 2012

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

lääkkäät joukkoliikenteen käyttäjät käyttävät HSL:n liikenteessä aikuisten lippua, mikäli eivät ole oikeutettuja edellä mainittuihin alennuksiin/vapaalippuihin.

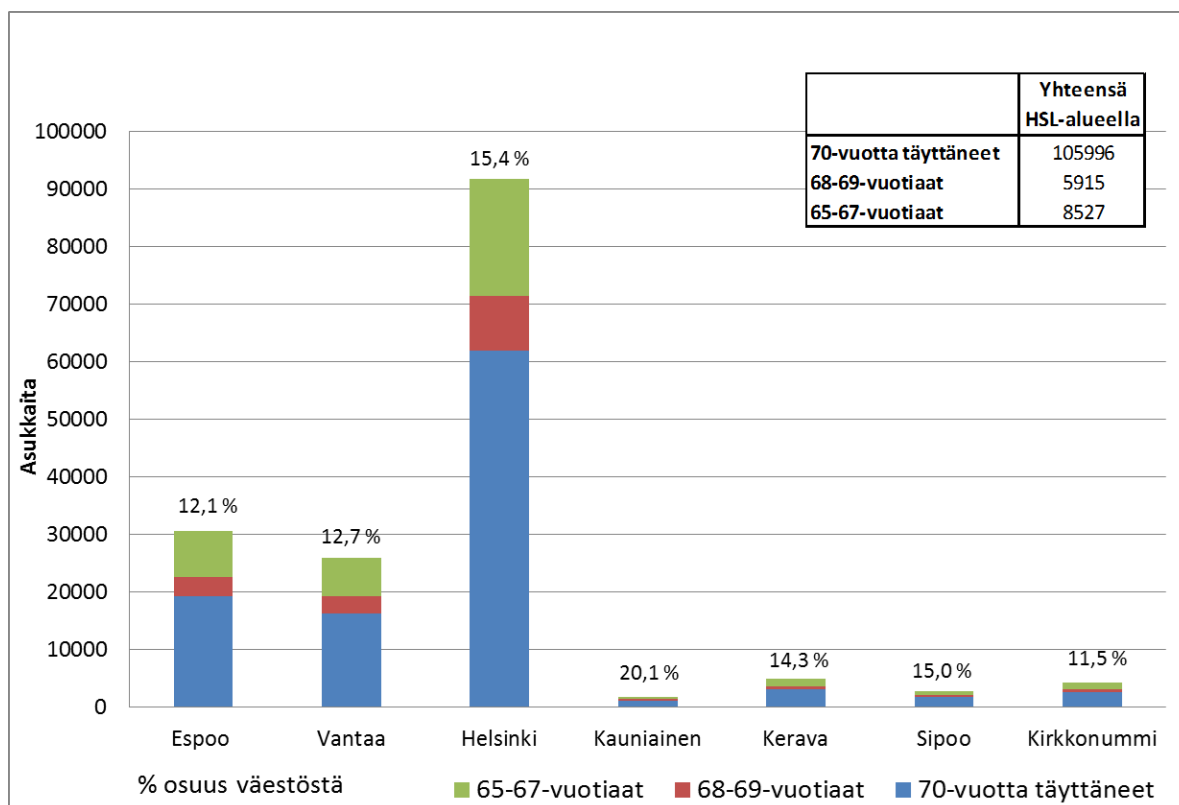
Kuvassa 39 on esitetty HSL-alueen 60–100-vuotiaiden joukkoliikenteen asiakasryhmät. Yli 85-vuotiaiden ikäryhmissä matkakortteja on liikkeellä enemmän kuin HSL-alueella on asukkaita.



Kuva 39. 60–100-vuotiaiden joukkoliikenteen asiakasryhmät vuonna 2012.

Kuvassa 40 on esitetty senioriasukkaiden määrä ja osuus ikäryhmittäin ja kunnittain. Prosenttiosuudet kertovat, kuinka suuri osuus yli 65-vuotiaat ovat kunnan väestöstä. Yli 65-

vuotiaiden osuus vaihtelee jonkin verran kunnittain. Esimerkiksi Kirkkonummella osuus on reilu 11 % ja Kauniaisissa jopa yli 20 % kunnan asukkaista.



Kuva 40. Senioriasukkaiden määrä ikäryhmittäin ja kunnittain vuonna 2012.

Seuraavassa taulukossa on esitetty iäkkäiden saamia alennuksia joissain suomalaisissa ja pohjoismaalaisissa kaupungeissa sekä Matkahuollon ja VR:n liikenteessä.

Taulukko 15. Ikään perustuvia alennuksia joukkoliikenteessä Suomessa sekä muutamassa pohjoismaisessa 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 %		

Senioreille annettavat ikäperusteiset alennukset ovat melko yleisiä suurilla kaupunkiseuduilla. Vertailun perusteella alennusta annetaan yleensä yli 65-vuotiaille, usein ruuhka-aikojen ulkopuolella. Esimerkiksi Tampereella, Turussa ja Göteborgissa alennus myönnetään vain päiväliikenteeseen.

Seniorilippu kaarimallissa

Eläkeläiset matkustavat työssäkäyviä satunnaisemmin. Ikäihmisten joukkoliikenteen käyttöä edistettäisiin ottamalla käyttöön aikarajattu seniorilippu arvolippuna. Matkakortin arvolle ostettava lippu kelpaisi ruuhka-aikojen ulkopuolella klo 9–14 välisenä aikana alkavilla matkoilla. Lipun alennus olisi 50 % aikuisten arvolipun hinnasta. Muina aikoina seniorin matkakortilta veloitettaisiin normaali aikuisten arvolipun hinta. Näin voitaisiin kannustaa iäkkäitä matkustamaan auton sijaan joukkoliikenteellä ja keskittämään matkansa päiväaikaan, jolloin joukkoliikenteessä on vapaata kapasiteettia.

Tässä on tarkasteltu vaihtoehtoja, joissa seniorilippu olisi tarjolla yli 65- tai yli 70-vuotiaille. Arvolipun vaihtoaika olisi sama kuin muillakin arvolipuilla oleva vaihtoaika. Vaikka seniorilippu haluttaisiin tarjota lähinnä eläkkeellä oleville, ei alennukseen oikeutetun ikäluokan määrittämisellä ole suurta vaikutusta, sillä työssäkäyvät iäkkäät eivät juuri hyödy klo 9–14 välillä tarjotusta alennuksesta arkisin. Viikonloppuisin tilanne on toinen.

6.6.2 Vaihtoehtojen vaikutuksia

Seniorilipun kustannukset

Ikäperusteinen subventio on melko helposti toteutettavissa niin teknisesti kuin tariffijärjestelmän kannalta. Toteutus ei lisää byrokratiaa toisin kuin erilaisia todistuksia edellyttävät myöntämisperusteet. Seniorien arvolipun kustannukset kunnille vaihtelevat sen mukaan, minkä ikäisille lipun osto-oikeus myönnettäisiin.

Seuraavassa taulukossa on esitetty arvioita yli 70-vuotiaiden tekemien joukkoliikennematkojen määrästä ja seniorilipun tarjoamiseen tarvittavasta lisäsubventiosta kunnittain, mikäli seniorilippu tarjotaan yli 70-vuotiaille aikarajattuna arvolippuna –50 % alennuksella. Laskelmissa on hyödynnetty Helsingin seudun liikennetutkimuksen tuloksia matkamäärästä.

Taulukko 16. 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
Helsinki	61 884	38 111	54 %	35 %	1,0 €	1,44
Espoo+Kaun.	20 394	6 960	47 %	63 %	1,5 €	0,62
Vantaa	16 222	3 227	67 %	49 %	1,5 €	0,32
Ker+Kir+Sip	7 496	579	43 %	30 %	2,0 €	0,03
Yhteensä	105 996	48 877				2,41

Seniorilipun subventiotarve olisi suurin Helsingissä, sillä Helsingissä iäkkäiden koko on suurin ja helsinkiläiset iäkkäät tekevät eniten joukkoliikennematkoja. Toisaalta helsinkiläiset tekevät enemmän lyhyitä matkoja, kun taas Espoossa ja Vantaalla tehdään hieman pidempiä ja siten kalliimpia matkoja esimerkiksi Helsingin keskustaan. Tämän takia lisäsubventiotarve yhtä senioriarvopäivilippua kohden on esimerkiksi Espoossa ja Vantaalla Helsingin subventiotarvetta suurempi.

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).

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 17. 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
Helsinki	91 685	61 313	52 %	35 %	1,0 €	2,23
Espoo+Kaun.	32 306	11 617	41 %	70 %	1,5 €	1,01
Vantaa	25 878	5 550	60 %	56 %	1,5 €	0,56
Ker+Kir+Sip	11 982	1 543	36 %	39 %	2,0 €	0,09
Yhteensä	161 851	80 023				3,89

Seuraavassa taulukossa on esitetty arviot kuntien rahoitustarpeen muutoksista tarjottaessa päiväajan senioriarvolippu yli 65-vuotiaille tai yli 70-vuotiaille.

Taulukko 18. Arvio kuntien rahoitustarpeen muutoksista tarjottaessa senioriarvolippu yli 65-vuotiaille tai yli 70-vuotiaille.

	65+ M€/v	70+ M€/v
Helsinki	-2.23	-1.44
Espoo	-0.96	-0.59
Kauniainen	-0.06	-0.04
Vantaa	-0.56	-0.32
Kerava	-0.04	-0.01
Sipoo	-0.02	-0.01
Kirkkonummi	-0.03	-0.01

Seniorilipun muita vaikutuksia

Ikäihmisten joukkoliikennematkojen tukemisella voidaan houkutella 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.

lääkkäiden joukkoliikennematkustaminen voi päiväaikaan lisääntyä ja muulloin vähentyä, jolloin iäkkäät eivät kuormita joukkoliikennettä esimerkiksi ruuhka-aikoina. lääkkäiden kausilipun käyttö voi vähentyä. Lippujen myöntämiseen liittyvä byrokratia helpottuu, kun alennus on ikäperusteinen.

6.7 Muut alennus- ja vapaaliput sekä oikeus matkustaa ilman lippua

HSL:n hallituksen esitys 26.3.2013:

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

Tällaisia ostopalveluita ovat jo nykyisin koululaisten lukukausiliput (kuntien opetus- ja sivistystoimet) sekä vammaispalvelulain piiriin kuuluville myönnetty 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. Seuraavassa kuvassa on esitetty nykyiset asiakasryhmät, ryhmien saamat alennukset, todelliset alennukset sekä pohdintaa periaatteista, joilla alennukset määräytyvät.

Taulukko 19. Asiakasryhmät ja oikeus matkustaa ilman lippua sekä pohdintaa periaatteista, joilla alennukset määräytyvät.

asiakasryhmä	peruste	ikä	"alennus"	todellinen alennus	liikenne- poliittinen	sosiaali- poliittinen
Aikuinen	ikä	17-	0 %	40-65 %	X	
Lapsi	ikä	7-16	50 %	70-85 %	X	x
Opiskelija	oppilaitos	17-29	50 %	70-85 %	x	X
	oppil.+KELA	30-	50 %	70-85 %		X
Eläkeläinen	KELA	17-	50 %	70-85 %		X
	KELA	17-	25 %	55-75 %		X
Invalidi	liikuntaeste		25 %	55-75 %	x	X
Sokea	näkövamma		100 %	100 %	x	X
Pyörätuoli	ei tarkastusmaksua, vaikka ei olisi maksanut, Vantaalla ilman lippua					
VPL	Helsinki ja Espoo		sosiaalitoimen osto			X
Sotainvalidi	poistuva ryhmä		100 %	100 %	x	X
Rintamaveter.	poistuva ryhmä		100 %	100 %	x	X
Pieni lapsi	ikä	-6	oikeus ilman lippua		X	
Pientä lasta vaunuissa kuljettava			oikeus ilman lippua		X	x
Poliisit	virkapuku / -merkki		oikeus ilman lippua		X	

X ensisijainen peruste

x toissijainen peruste

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).

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

Taulukko 20. 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
Helsinki	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
Espoo	takuueläke	401	1 200	251	411	324	2 587
	väh.kansanel.	43	2 259	2 094	2 352	1 927	8 675
Vantaa	takuueläke	354	1 197	246	438	259	2 494
	väh.kansanel.	35	2 386	2 021	2 393	1 864	8 699
Kauniainen	takuueläke	13	36	11	31	31	122
	väh.kansanel.	0	60	84	136	84	364
Kerava	takuueläke	65	241	31	56	37	430
	väh.kansanel.	10	478	377	480	417	1 762
Kirkkonummi	takuueläke	45	170	27	52	40	334
	väh.kansanel.	4	372	369	475	387	1 607
Sipoo	takuueläke	34	71	22	35	53	215
	väh.kansanel.	3	213	209	389	348	1 162
yhteensä	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.

Invalidit

Invalidien alennuslipuilla kohdennetaan kunnan tukea **HSL-kunnissa vakituisesti asuvile henkilöille, joilla on liikuntakykyä heikentävä pysyvä vamma tai pysyvä pitkäaikainen sairaus**. Vamman tai sairauden haittaluokat on määriteltä 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).

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 rintarepussa tai kantoliinassa kuljettaville. Laajennusta ei ole tehty, koska sitä ei voida perustella liikenneturvallisuudella.

7 Verotulomuutokset

Työssäkävijä saa tehdä verotuksessaan vähennyksiä työmatkakuluistaan halvimman käytävissä olevan kulkutavan mukaan. Pääkaupunkiseudulla tämä on yleensä joukkoliikenne. Jos joukkoliikenteen kausilipun hinta muuttuu verotuksen omavastuuosuuden yläpuolella, on sillä vaikutusta verovähennysten määriin ja sitä kautta kuntien ja valtion verotuloihin. Asia on merkityksellinen, koska myös henkilöautoa työmatkoillaan käyttävät työntekijät voivat tehdä vähennyksen yleensä vain joukkoliikenteen kausilipun hinnan mukaan. Näin heidän verovähennyksensä riippuu joukkoliikenteen hinnoittelusta.

Nykyisin HSL-alueen osalta kuntien sisäisen kausilipun kustannukset jäävät omavastuuta pienemmäksi ja vähennyksiä saavat vain kuntarajat ylittäviä työmatkoja tekevät veronmaksajat. Tällä hetkellä keskimääräinen työmatkalainen, joka voi tehdä vähennykset pääkaupunkiseudun seutulipun mukaan, saa vuodessa noin 163 euron veroedun, eli noin 15 euroa työssäkäyntikuukaudessa.

Kaarimallissa omavastuun yläpuolelle jäävien työmatkojen määrä vähenee. Tämä johtuu siitä, että edulliset matkustusalueet laajenevat. Ne pääkaupunkiseudun työmatkalaiset (myös autoilijat), jotka voivat uudessa tilanteessa käyttää työmatkoillaan seutukautilipun sijaan AB- tai BC-alueen kausilippua, menettävät verovähennyksiä.

Vastaavasti kunnallisverotulot kasvavat, verovähennyksiä myönnetään seutukauden sijaan AB- / BC-kauden mukaan. Helsingin, Espoon ja Vantaan osalta muutos nykytyypistä järjestelmästä kaarimalliin lisäisi verotuloja karkeasti arvioiden seuraavasti.

- Helsinki 3 – 5 M€ verotulojen lisäys / vuosi
- Espoo 1,5 – 3 M€ verotulojen lisäys / vuosi
- Vantaa 1 – 2,5 M€ verotulojen lisäys / vuosi

Kehyskuntien osalta kaarimallin kausilipun hinnoittelu on lähellä nykytyypistä, jolloin verovähennykset eivät muutu. Kunnallisverojen lisäksi myös valtion verotulot kasvavat n. 5 – 10 M€ / vuosi.

Verotuksen kannalta uusi vyöhykejärjestelmä on nykyistä tulkinnanvaraisempi. Työmatkavähennykset perustuvat pääsääntöisesti verovelvollisen asuin- ja työpaikan väliseen matkaan halvinta kulkumuotoa käyttäen. Jatkossa joissakin tapauksissa kahden kaaren lipun tarvitseva työmatkalainen voi ilmoittaa tarvitsevansa ABC-alueen kausilipun. Tällainen on esimerkiksi tilanne, jossa työmatkalainen ilmoittaa tekevänsä vaihdollisen junamatkan Pasilan kanssa BC-vyöhykkeillä kulkevan edullisemman poikittaismatkan sijaan. Lisäksi osa työmatkalaisista saa verovähennykset auton käytön mukaan, jolloin joukkoliikennelipun hinnan muutos ei vaikuta verovähennyksiin.

8 Yhteenveto

8.1 Yleistä

Tulevan taksa- ja lippujärjestelmän ominaisuudet sekä käyttöön tuleva lisävyöhykelippu alentavat monien joukkoliikennematkojen hintaa nykytilanteeseen verrattuna. Joukkoliikennematkustus kuntarajojen yli ja poikittaisliikenteessä kasvaa todennäköisesti merkittävästi. Joillain matkoilla matkustaminen kallistuu hieman. Tulevassa järjestelmässä useilla alennusryhmillä olisi nykyistä edullisemmat joukkoliikennematkat ilman alennustakin. Matkojen todellinen hinta tulee kuitenkin riippumaan eri lipputyypin hinnoittelusta.

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. Minimihintaisten maksualueiden lipunhintoja voitaisiin korottaa niiden voimassaoloalueiden laajentuessa.

Kertalippujen hintoja olisi perusteltua korottaa kuljettajamyynnin vähentämiseksi ja joukkoliikenteen nopeuttamiseksi sekä kuntien rahoitustarpeen kasvun pienentämiseksi uudessa järjestelmässä. Myös kansainvälinen vertailu puoltaa kertalippujen hintojen korottamista.

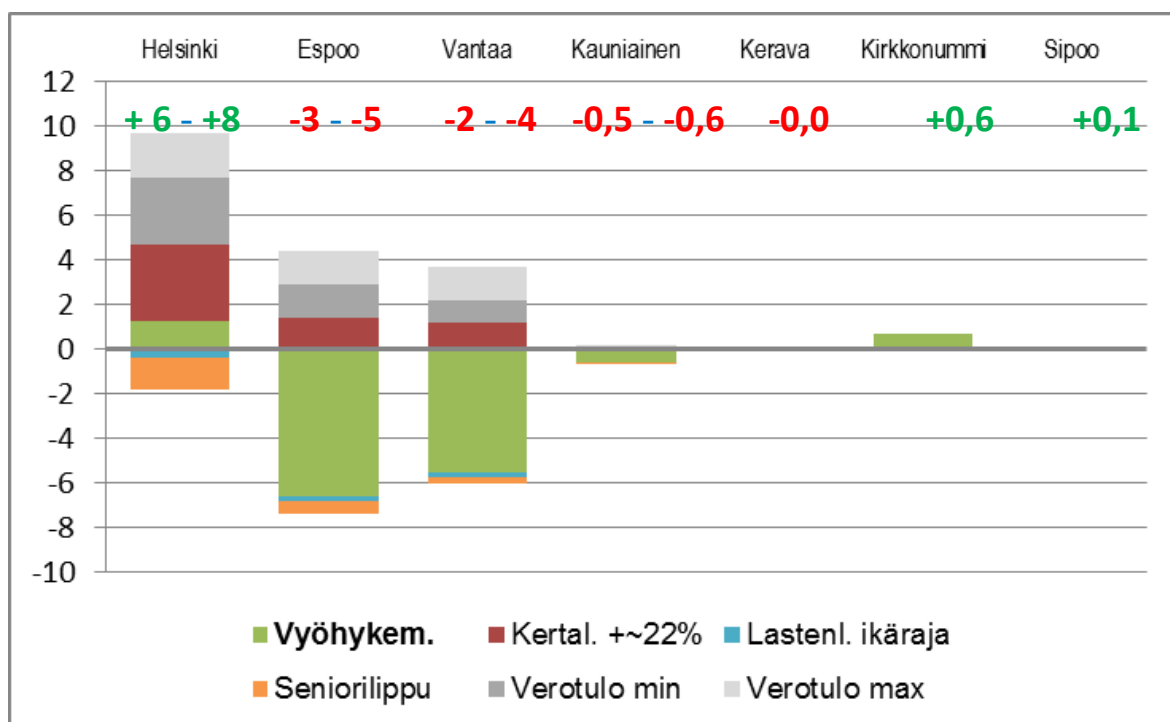
Nuorten saamia alennuksia on mahdollista muuttaa uudessa järjestelmässä. Lastenlipun yläikärajaa voidaan nostaa yhdellä ikävuodella ja tarjota lastenlippu -50 % 7–17-vuotiaille, tai vaihtoehtoisesti uudessa järjestelmässä on mahdollista ottaa käyttöön nuorisolippu -30 % esimerkiksi 15–20-vuotiaille. Nuorisolipun käyttöönotto tukisi niiden nuorten, jotka eivät opiskele, joukkoliikenteen käyttöä ajokortti-iässä ja vähentäisi opiskelijoiden osto-oikeuksien tarkistamistyötä.

Uudessa järjestelmässä on mahdollista ottaa käyttöön myös seniorilippu, joka tuottaa toteutustavasta riippuen lisäkustannuksia kunnille. Aikarajattu arvolippupohjainen seniorilippu tukisi iäkkäiden saamista pois auton kuljettajista ja ohjaisi ikäihmisten matkustamista ruuhka-ajan ulkopuolelle. Kansainväliset ja kansalliset esimerkit perustelisivat seniorilipun käyttöönottoa. Senioriarvolippu -50 % voitaisiin tarjota päivittäin klo 9–14 sovitun ikärajan ylittäneille (esim. 65 vuotta tai 70 vuotta täyttäneille). Nykyisten eläkeläislippujen siirtämistä ostopalvelusopimuksiksi voitaisiin selvittää. HSL ja kunnat voisivat käydä neuvotteluja ostopalvelusopimuksista ja niiden piiriin kuuluvista asiakasryhmistä.

Lippujen hintoja tarkistetaan vuosittain. Tavoitteellista olisi, että lippujen hinnoittelun sisäiset hintasuhteet säilyvät, ja kustannusten muutosten perusteella tehtävät hintojen muutokset tehdään kaikkiin lippulajeihin suunnilleen samalla perusteella. Tällöin hintasuhteet säilyvät samoina, ja hinnanmuutoksia tehdään kaikkiin lippulajeihin samoilla perusteilla.

8.2 Hinnoittelumallien yhteisvaikutuksia

HSL:n hallituksen esitys vaikuttaa kuntien rahoitusosuuksiin aiemmin kuvatulla tavalla. Seuraavassa kuvassa on esitetty muutostekijöiden yhteisvaikutus kuntatalouteen hallituksen esityksen mukaisessa vaihtoehdossa. Vaihtoehdossa 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 tarjontaan alennettu päiväarvolippu. Opiskelijalippu on nykytyyppinen (yläikäraja 29 v). Arviodut verotulomuutokset on otettu huomioon.



Kuva 41. Muutostekijöiden yhteisvaikutus kuntatalouteen hallituksen esitysten mukaisessa vaihtoehdossa (+ tarkoittaa talouden kannalta myönteistä vaikutusta ja – kielteistä vaikutusta).

Esityksen mukaisilla ratkaisuilla ja verotulomuutokset huomioon ottaen kuntien rahoitustarve 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 lisäystarpeista, 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 lipputulotulojen vähenemisestä ja liikennöintikustannusten kasvusta. Liikennöintikustannusten kasvu johtuu lähes kokonaan junaliikenteen lisäystarpeista. 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 nykytyypistä 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 lipputulotuloja, eikä toisaalta lastenlipun ikärajan korottamisesta tai seniorilipusta aiheudu suuria kustannuksia.

Yhteenvetona voidaan todeta, että rahoitustarpeen muutokset on Helsingin osalta helppo kompensoida pienilläkin lipunhintamuutoksilla. Espoon ja Vantaan osalta tehtävä on hankalampi, ja on tarpeen käyttää useita eri keinoja, mikäli rahoitustarpeiden kasvua tulevaisuudessa taksa- ja lippujärjestelmässä halutaan hillitä. Tulevalla taksa- ja lippujärjestelmällä on varsin vähän vaikutusta kehyskuntien talouteen: tässä tarkasteltujen eri osatekijöiden vaikutukset ovat lievästi myönteisiä.

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 kunta-kohtaisten matkustajakilometrien perusteella. Lisäksi vaikutustarkasteluissa esitettyihin työmatkakulujen verovähennysten realisoitumiseen liittyy epävarmuuksia.

Kaarimallin käyttöönotossa on varauduttava mahdollisiin riskeihin. Taksa- ja lippujärjestelmän käyttöönoton aikoihin otetaan käyttöön myös Kehärata ja Länsimetro, jotka vaikuttavat matkustukseen ja kuntien kustannuksiin erityisesti Vantaalla ja Espoossa. Kaarimallin käyttöönotto nostaa sekin osaltaan Espoon ja Vantaan rahoitusosuuksia.

Lähteitä

HKL B: 2/2008. Tariffipolitiikan vaikutukset liikkujaryhmiin Helsingissä. HKL:n julkaisu B: 2/2008.

HKL D: 2/2008. Joukkoliikenteen tariffipolitiikan vaihtoehtoja Helsingissä. HKL:n julkaisu D: 2/2008. 6.3.2008.

HSL 3/2012. Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän 2014 kaarimallin vyöhykerajat ja lippujen hinnoitteluperiaatteet. HSL:n julkaisu 3/2012, 24.1.2012.

HSL 31/2011. Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän 2014 vyöhykemallit ja hinnoittelu. HSL:n julkaisu 31/2011. 12.1.2011.

HSL 34/2010. Matkalippujen myynti liikennevälineissä. HSL:n julkaisu 34/2010. 29.12.2010.

YTV 4/2008. Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän kehittämissuunnitelma 2014. YTV:n julkaisu 4/2008. 31.1.2008.

HSL:n julkaisu 11/2013

ISSN 1798-6184

ISBN 978-952-253-193-3 (pdf)



HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6A, Helsinki

PL 100, 00077 HSL

puh. (09) 4766 4444

etunimi.sukunimi@hsl.fi



HRT Helsingforsregionens trafik

Semaforbron 6 A, Helsingfors

PB 100 • 00077 HRT

tfn (09) 4766 4444

fornamn.efternam@hsl.fi

www.hsl.fi