

Vastaanottaja
Suomen Paikallisliikenneliitto ry

Asiakirjatyyppi
Raporttiluonnos

Päivämäärä
1/2021

JOUKKOLIIKENTEEEN ALEN- NUSLIPPUJEN PERUSTEET JA VAIKUTUKSET



Vastaanottaja **Suomen Paikallisliikenneliitto ry**
Asiakirjatyyppi **Raporttiluonnos**
Versio **2.2**
Päivämäärä **29.1.2021**
Laatija **Jyrki Rinta-Piirto, Heikki Metsäranta**

SISÄLTÖ

1.	Työn tausta ja tavoitteet	2
2.	Hinnoittelun teoria, perusteet ja tavoitteet	3
2.1	Alennusliput osana joukkoliikenteen sääntelyä	3
2.2	Joukkoliikenteen lippujen hinnoittelun taloudellinen periaate	4
2.3	Sosiaalipoliittinen näkökulma: liikenneköyhyys	5
2.4	Alennuslippujen tavoitteet	5
2.5	Tyypilliset alennukset ja niiden mahdolliset perustelut	7
2.6	Alennuksen arviointi ja päätöspuu	8
3.	Alennuslippujen nykytilanne	10
3.1	Lähtötiedot	10
3.2	Pienten lasten matkustus	10
3.3	Lasten liput	10
3.4	Nuorten liput	11
3.5	Opiskelijoiden liput	11
3.6	Ikääntyneiden liput	11
3.7	Muut ryhmät	12
4.	Perustelu- ja vaikutustarkastelut	13
4.1	Lähtökohdat	13
4.2	Kulikutapaosuudet eri asiakasryhmissä	13
4.3	Nuoret ja opiskelijat	15
4.4	Pienituloiset	19
4.5	Ikääntyneet	22
5.	Päätelmiä	25
5.1	Johtopäätöksiä	25
5.2	Joukkoliikenteen lippujärjestelmän mahdollinen perusmalli	25
	Lähteet	26
	Liite 1 Nykyiset alennuslipputuotteet	27

1. TYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET

Joukkoliikenneviranomaiset saavat säännöllisesti ehdotuksia erilaisten joukkoliikenteen alennuslippukäytäntöjen laajentamisesta ja täydentämisestä. Ehdotuksia on perusteltu sekä liikenne- että sosiaalipoliittisilla näkökulmilla.

Tämän työn tavoitteena on ollut tuottaa tietoa alennuslippujen perusteluista ja vaikutuksista eri näkökulmista joukkoliikenneviranomaisten käytettäväksi alennuksiin kohdistuviin toiveisiin ja aloitteisiin vastaamisessa.

Työn toimeksiantajana on toiminut Suomen paikallisliikenneliitto ry. Rahoittajatahoina ja tarkastelualueina ovat toimineet Helsingin seudun liikenne HSL, Tampereen seudun joukkoliikenne Nysse, Turun seudun joukkoliikenne Föli, Oulun joukkoliikenne, Lahden seudun liikenne LSL, Jyväskylän seudun joukkoliikenne Linkki ja Kuopion seudun joukkoliikenne Vilkku.

2. HINNOITTELUN TEORIA, PERUSTEET JA TAVOITTEET

2.1 Alennusliput osana joukkoliikenteen sääntelyä

Joukkoliikenteen alennuslippuja tarkastellaan tässä työssä osana joukkoliikenteen sääntelyä. Sääntely tarkoittaa julkisen vallan puuttumista markkinoiden toimintaan. Sääntely koostuu mekanismeista, säännöistä ja niiden toimeenpanosta, joiden tarkoitus on taloudellisen toiminnan kontrollointi ja ohjaaminen haluttuun suuntaan yhteiskunnassa. Laajassa tarkoituksessa sääntelyä on kaikki yhteiskunnallinen ohjaus tärkeinä pidettyjen päämäärien saavuttamiseksi. Sääntelyn yleisiä tavoitteita ovat markkinahäiriöiden vähentäminen ja tulonjaon tasaaminen.

Joukkoliikenteen sääntelyn perusteina ovat:

1. joukkoliikennejärjestelmän myönteiset ulkoiset vaikutukset (alue- ja yhdyskuntarakenne, saavutettavuus ja sen jakauma, liikenteen ympäristövaikutukset, terveys)
2. joukkoliikennepalvelun laskevat rajakustannukset (ilman sääntelyä ei päästä yhteiskuntataloudellisesti järkevään resurssien käyttöön)
3. henkilöautoiluun kohdistuvat tuet (verotus, maksuttomat tai edulliset pysäköintipalvelut, väylien vapaa käyttö).

Joukkoliikennemarkkinoiden sääntelyn muodot vaihtelevat maittain ja ajan myötä. Säänneltävät tekijät voidaan ryhmitellä esimerkiksi seuraavasti (ks. esim. Anttila 1996, Berechman 1993):

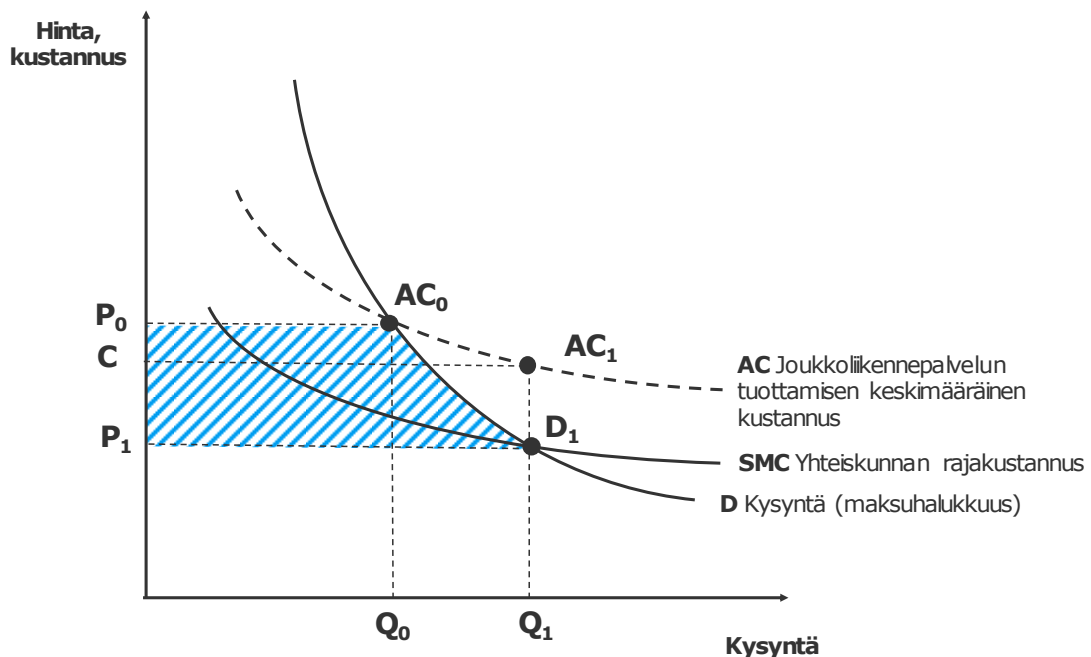
1. Liikennöinti
 - tarjonta
 - palvelutaso
 - informaatio
2. Investoinnit
 - infrainvestoinnit
 - järjestelmät
 - pääomitus
3. Talous
 - lippujen hinnat ja erilaistaminen
 - markkinoille pääsy ja poistuminen
 - subventiot
4. Omistus
 - liikenteen järjestämisen vallanjako
 - kaluston ja varikot
 - liikenneyhtiöt.

Alennukset kuuluvat joukkoliikenteen sääntelyn kehikossa talouden alle. Alennukset ovat poikkeuksia joukkoliikenteen yleiseen hinnoitteluun. Alennuksella kohdistetaan joukkoliikenteen subventiota tiettyyn käyttäjäryhmään enemmän kuin muihin. Alennusten yleisinä tavoitteina voidaan tunnistaa seuraavat:

1. Joukkoliikenteen taloudellinen tehokkuus ja tasapaino
 - yhteiskuntataloudellisen hyvinvoinnin maksimointi
 - lipputulosten ja subvention haluttu tasapaino
2. Joukkoliikenteen kysynnän kasvattaminen
 - matkojen määrän ja matkustussuoritteiden lisääminen
 - joukkoliikenteen markkinaosuuden suurentaminen
3. Joukkoliikennepalvelun oikeudenmukaisuus
 - kohtuulliset hinnat (saavutettavuus) suhteessa maksukykyyn
 - lippu- ja maksujärjestelmän helppous ja selkeys.

2.2 Joukkoliikenteen lippujen hinnoittelun taloudellinen periaate

Joukkoliikennepalvelun teoreettinen optimihinta löytyy eri tilanteissa pisteestä, jossa palveluiden kysyntä on yhtä suuri kuin yhteiskunnan rajakustannus kysynnän kasvusta. Kuvassa 3-1 hinta P_0 tuottaa joukkoliikennepalvelun tuotantokustannusta vastaavan lipputulon $Q_0 \cdot P_0$. Yhteiskuntataloudellisesti tehokas hinta P_1 tuottaisi lipputulon $Q_1 \cdot P_1$, joka kattaa osan tuotantokustannuksista $P_1 \cdot C$, ja osuus $Q_1 \cdot (C - P_1)$ jää katettavaksi subventiolla. Joukkoliikenteen subventointi on perusteltua, koska yhteiskunnan rajakustannus on ulkoisten hyötyjen takia pienempi kuin palvelun tuottamisen keskimääräinen kustannus.



Kuva 2-1 Joukkoliikenteen yhteiskuntataloudellisesti tehokkaan hinnoittelun periaate.

Teoreettisesti perustellun rajakustannushinnoittelun ominaisuuksiin kuuluu, että riittämättömän lipputulon lisäksi se ei ota huomioon maksajan maksukykyä (Ben-Akiva 2018). Joukkoliikenteen järjestämiseen kohdistuva tavoite kohtuuhintaisen palvelun tarjoamisesta kaikille väestöryhmille siirtää kysymyksen alennusten myöntämiseen tukea tarvitseville. Talusteorian näkökulmasta hinnoittelu on kuitenkin hyvä työkalu vain tehokkuuden tavoitteluun, mutta tulonjakovaikutuksiin se on tehoton. Ben-Akivan (2018) mukaan joukkoliikennepalvelut tulisi hinnoitella yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden perusteella, ja avustaa tukea tarvitsevia asiakkaita muilla tavoin.

2.3 Sosiaalipoliittinen näkökulma: liikenneköyhyys

Liikenteen sosiaalipoliittista näkökulmaa on viime aikoina jäsennellyt käsitteen *liikenneköyhyys* alla. Aiheesta tehdyn esiselvityksen (Tiikkaja ym. 2018) mukaan liikenneköyhyyttä kuvaavia ilmiöitä ovat liikenteen kohtuuhintaisuus (henkilöllä ei ole varaa maksaa liikkumisensa kustannuksia), liikkumisköyhyys (henkilöllä ei ole käytössään tarvittavaa kulkuneuvoa) ja saavutettavuusköyhyys (henkilön ei ole mahdollista liikkua vaikeuksitta ja kohtuullisessa ajassa työpaikalle, kouluihin, terveydenhuollon palveluihin ja muihin avaintoimintoihin). Henkilön liikenneköyhyys toteutuu, jos:

- Tarjolla ei ole yhtäkään liikennevälinettä, joka sopii liikkumiseen ottaen huomioon henkilön fyysinen toimintakyky ja taidot.
- Olemassa olevat liikenneratkaisut eivät tarjoa mahdollisuutta päästä niihin kohteisiin, joissa henkilö voi tyydyttää päivittäiset tarpeensa ylläpitääkseen kohtuullisen elämänlaadun.
- Pakollisten viikoittaisten liikkumiskustannusten jälkeen kotitalouden jäljelle jääneet tulot putoavat alle virallisen köyhyysrajan.
- Henkilön on käytettävä ylenmääräisesti aikaa liikkumiseen, mikä johtaa aikaköyhyyteen tai sosiaaliseen eristäytymiseen.
- Olemassa oleva liikenneympäristö on vaarallinen, turvaton tai epäterveellinen liikkujalle.

Erytisen alttiita väestöryhmiä liikenneköyhyydelle ovat Tiikkajan ym. (2018) mukaan pienituloiset ja autottomat kotitaloudet, ajokortittomat henkilöt, fyysisesti tai kognitiivisesti rajoitteiset henkilöt, vähemmistökotitaloudet ja maahanmuuttajat. Liikenneköyhyys on yleisintä opiskelijoiden, työttömien, yksineläjien ja yksinhuoltajien keskuudessa. Joukkoliikenteessä köyhyys voi ilmetä esimerkiksi siten, että edullisimman lipputuotteen (kausilipun) hankinta on liian suuri kertameno.

2.4 Alennuslippujen tavoitteet

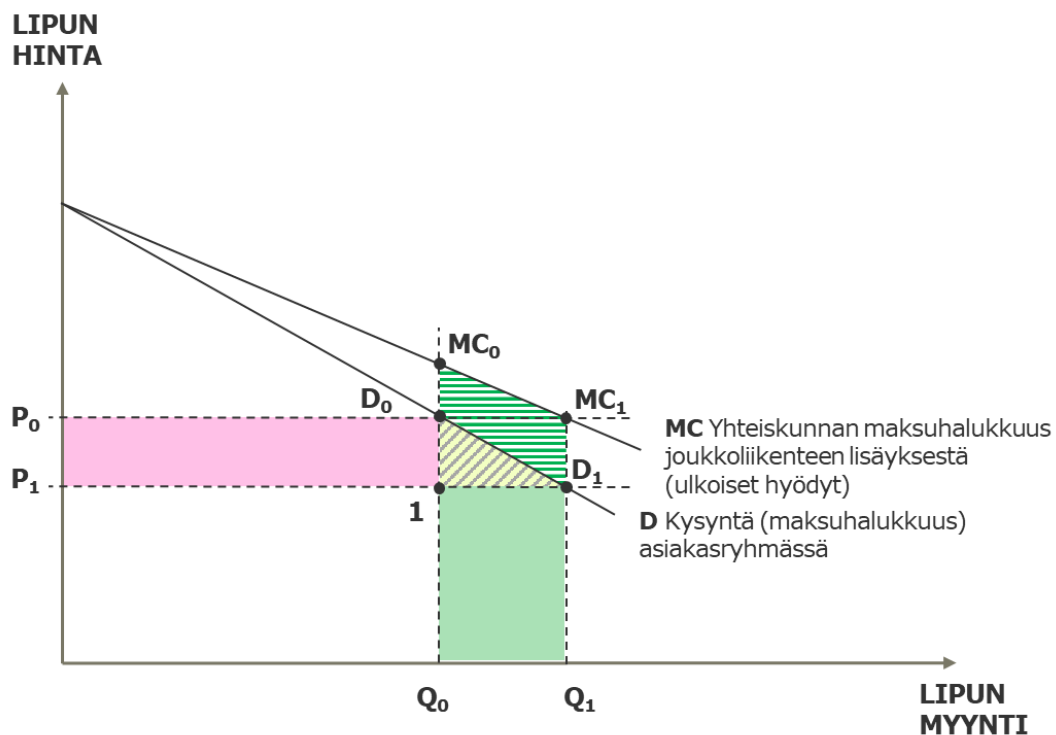
Lippujen hinnoittelu ja alennuskäytännöt ovat joukkoliikenneviranomaisen eli kuntien päätösvallassa. Valtiolla on periaatteessa mahdollisuus vaikuttaa hintoihin ja alennuksiin asettamalla niitä käsitteleviä ehtoja joukkoliikenteen valtiontuen käytölle. Tähän mennessä määräykset valtiontuen käytöstä ovat olleet yleisellä tasolla. Joukkoliikenteen vastuullisilla viranomaisilla ei ole sosiaalipoliittisia velvoitteita, mutta päätöksentekijöille joukkoliikenteen alennusliput ovat yksi kanava edistää omia tai puolueensa sosiaalipoliittisia tavoitteita.

Joukkoliikenteen järjestämisen ja edistämisen keskeiset tavoitteet voidaan määritellä seuraavasti:

- **Kysynnän lisääminen:** Hintaa on osa matkustajien yleistettyä matkakustannusta. Kysynnän hintajousto on negatiivinen eli hinnan pienentäminen lisää matkustusta (ja päinvastoin). Uusia matkustajia voidaan saada kohdentamalla alennukset tiettyyn asiakasryhmään. Kausilippu on tästä näkökulmasta merkittävä alennuslipputuote.
- **Kaupunkikehityksen tukeminen:** Hintaa on osa joukkoliikenteen alueellista palvelutasoa ja joukkoliikennesaavutettavuutta. Kysymys on lippu- ja maksujärjestelmästä kokonaisuutena, ja esimerkiksi hintavyöhykkeiden rajauksilla on suuri merkitys. Alennuslipuilla ei ole tässä selvää roolia.
- **Peruspalvelutason turvaaminen:** Vähävaraiselle matkustajalle alennus tekee joukkoliikenteestä saavutettavamman ja toisaalta lisää käytettävissä olevaa tuloa. Peruspalvelutason kannalta on tärkeintä se, onko yhteyksiä ylipäätään olemassa ja millaisia ne ovat. Eri väestöryhmille myönnettävät alennukset ovat peruspalvelutason kysymyksiä.

Kuvassa 2-2 on esitetty periaatekuva joukkoliikennelipun alennuksen yhteiskuntataloudellisesta perustelusta tietyssä asiakasryhmässä. Ennen alennusta lipun hinta asiakkaalle on P_0 , jolloin joukkoliikenteen käyttäjien määrä asiakasryhmässä on Q_0 . Alennus on liiketaloudellisesti kannattavaa, jos lipputulosten lisäys on suurempi kuin lipputulosten menetys: $(Q_1 - Q_0) * P_1 > (P_0 - P_1) * Q_0$.

Alennus on yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa, jos käyttäjähyödyt, ulkoiset hyödyt ja lipputulot yhteensä lisääntyvät enemmän kuin lipputulot vähenevät: $(P_0 - P_1) * Q_1 + 0,5 * (Q_1 - Q_0) * (P_0 - P_1) + 0,5 * (Q_1 - Q_0) * (MC_0 - P_0) > (P_0 - P_1) * Q_0$.



Kuva 2-2 Joukkoliikennelipun alennukset yhteiskuntataloudellinen periaate.

2.5 Tyypilliset alennukset ja niiden mahdolliset perustelut

Taulukossa 2-1 on listattu tyypillisiä joukkoliikenteen alennuslipputuotteita ja pohditaan, millaisia markkinaehtoisia, liikennepoliittisia ja sosiaalipoliittisia perusteluja alennusten taustalla voi olla:

- Mahdollisia markkinaehtoisia perusteluja ovat tietyn asiakasryhmän houkuttelevuus joukkoliikenteen käyttäjäksi, pysäkkiajan nopeuttaminen tai joukkoliikenteen myönteinen julkisuuskuva.
- Mahdollisia liikennepoliittisia perusteluja ovat joukkoliikenteen käytön lisääminen, liikku-
misen turvallisuus, saavutettavuus ja taloudellinen tehokkuus.
- Mahdollisia sosiaalipoliittisia perusteluja ovat lapsiperheiden ja pienituloisten taloudellinen tukeminen sekä korvaus maanpuolustuspalvelusta.

Taulukko 2-1 Tyypillisiä joukkoliikenteen alennuksia ja niiden mahdollisia perusteluja.

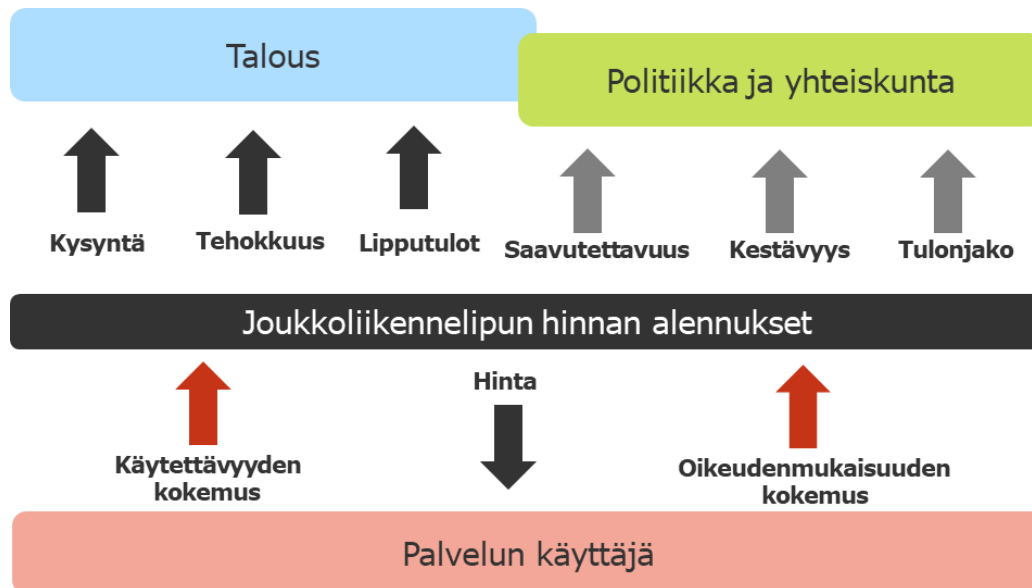
Alennus	Markkinaehtoinen perustelu	Liikennepoliittinen perustelu	Sosiaalipoliittinen perustelu
Alle 7 v lapset	Julkisuuskuva Merkittävän asiakasryhmän (lapsiperheet) houkuttelevuus	Lapsiperheiden joukkoliikenteen käytön lisääminen	Lapsiperheen tuki
Vaunut ja lastenrattaat	Maksutapahtuman vaikeus (viivytys) Julkisuuskuva	Turvallisuus	Lapsiperheen tuki
7–16 v lapset	Merkittävän asiakasryhmän houkuttelevuus	Nuorten joukkoliikenteen käytön lisääminen (liikennekasvatus; kestävä ja turvallinen liikkuminen)	Lapsiperheen tuki
17–24 v nuoret	Merkittävän asiakasryhmän houkuttelevuus	Kysynnän lisääminen ja joukkoliikenteen käyttöön totuttaminen	Pienituloisen tuki
Opiskelijat	Merkittävän asiakasryhmän houkuttelevuus	Kysynnän lisääminen, asiakaskunnan vakiinnuttaminen Peruspalvelutaso	Pienituloisen tuki
Takuu- ja kansaneläkeläiset	Julkisuuskuva	Peruspalvelutaso	Pienituloisen tuki
Työeläkeläiset	Merkittävän asiakasryhmän houkuttelevuus	Kysynnän lisääminen, asiakaskunnan vakiinnuttaminen	
Ikääntyneet (perinteisesti 65)	Merkittävän asiakasryhmän houkuttelevuus	Liikenneturvallisuus (pois autoista) Iäkkäiden liikkuminen (terveys)	
Sotaveteraanit ja -invalidit	Julkisuuskuva		Korvaus maanpuolustuspalvelusta
Liikuntarajoitteiset, vammaiset	Henkilökuljetusten säästöt/tehokkuus	Peruspalvelutaso, esteettömyys	
Päiväaika/ ruuhkajan ulkopuolinen		Joukkoliikenteen tehokkuuden parantaminen	

2.6 Alennuksen arviointi ja päätöspuu

Joukkoliikenteen alennuslippujen vaikutuksia on perusteltua arvioida samanlaisella kehikolla, kuin joukkoliikenteeseen kohdistuvia muutoksia yleensäkin. Flink (2019) määrittelee keskeisiksi hinnoittelumuutosten arvioinnissa huomioon otettavat näkökulmiksi asiakkaan, yhteiskunnan ja joukkoliikenteen talouden (kuva 2-3). Hinnanmuutos kohdistuu suoraan kohteena olevan asiakkaan hyödyksi. Arvioinnissa on kuitenkin myös otettava laajemmin otettava huomioon kaikki asiakasryhmät. Joukkoliikenteen talouden kannalta on kysymys selvistä rahamääräisistä vaikutuksista. Päätöksenteon kannalta on arvioitava sitä, miten muutos vaikuttaa liikennepoliittisten ja muiden tavoitteiden saavuttamiseen.

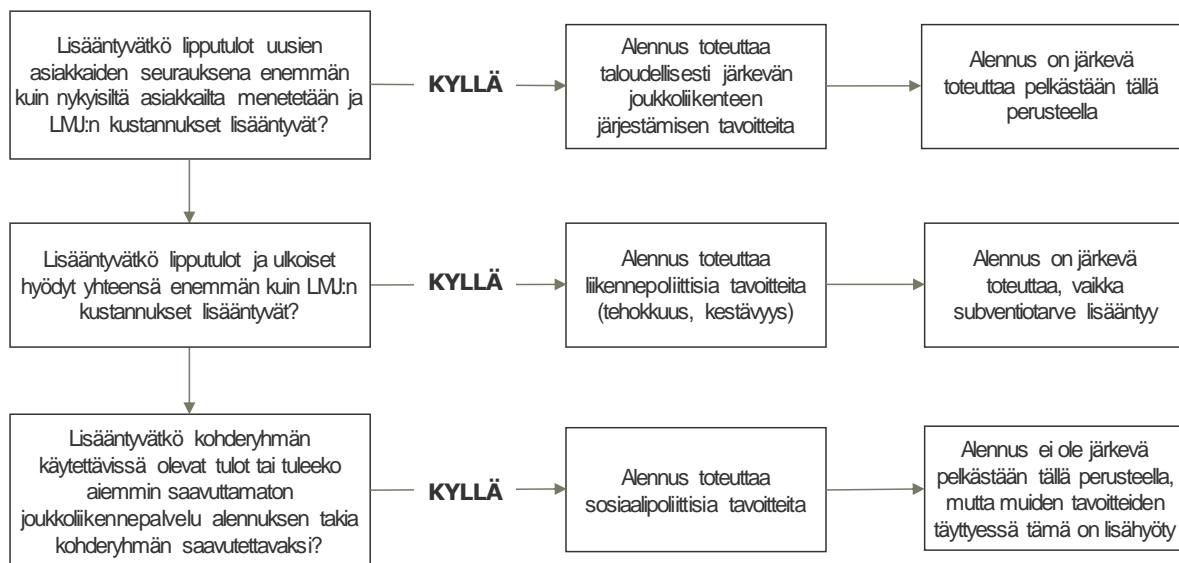
Alennuslipun vaikutusarvioinnissa käsiteltäviä kysymyksiä ovat:

- **Talous:** Miten alennus vaikuttaa lippujen kysyntään ja lipputuloihin? Onko muutos taloudellisesti tehokas?
- **Politiikka ja yhteiskunta:** Miten alennus muuttaa joukkoliikenteen saavutettavuutta? Miten alennus vaikuttaa kestävien kulkutapojen osuuteen? Miten alennus vaikuttaa eri asiakasryhmissä kansalaisten käytettävissä oleviin tuloihin?
- **Käyttäjät:** Kuinka suuri alennus on ja kenelle se kohdistuu? Miten alennus muuttaa lippu- ja maksujärjestelmän ymmärrettävyyttä ja helppokäyttöisyyttä? Koetaanko alennus oikeudenmukaiseksi eri asiakasryhmissä?



Kuva 2-3 Joukkoliikenteen alennusten vaikutusten arviointikehikko (sovellettu lähteestä Flink 2019).

Kuva 2-4 tiivistää uuden alennuksen käyttöönoton päätöksenteossa keskeiset kriteerit päätöspuiksi. Jos alennus lisää lipputulota enemmän kuin aiheuttaa kustannuksia ja tulonmenetyksiä, se on perusteltua ottaa käyttöön. Käyttöönotto on perusteltua myös siinä tapauksessa, että lipputulot yhdessä liikenteen ulkoisissa kustannuksissa saavutettavien hyötyjen kanssa ylittävät alennuksen aiheuttamat kustannukset ja tulonmenetykset. Sosiaalipoliittisena kriteerinä on se, vaikuttaako alennus kohteensa käytettävissä oleviin tuloihin tai poistaako se joukkoliikenteen käytön taloudellisen esteen. Tällaiset vaikutukset voivat olla alennuksen käyttöönottoa puoltavia lisäperusteluja, pelkät sosiaalipoliittiset perustelut eivät riitä.



Kuva 2-4 Joukkoliikennelipun alennuksen päätöspuu.

3. ALENNUSLIPPUJEN NYKYTILANNE

3.1 Lähtötiedot

Tiedot tarkastelussa olleiden kaupunkiseutujen joukkoliikennelippujen hinnoittelusta on kerätty kohdekaupunkien joukkoliikenteen internet-sivuilta. Tiedot on kerätty asiakasryhmittäin (aikuiset, lapset, opiskelijat, nuoret, ikääntyneet, muut asiakasryhmät, maksuttomaan matkustuksen oikeudet) ja lipputyypeittäin (kausilippu, kertalippu, sarjalippu, arvolippu, mobiililiput, muut joustavat liput, aikarajoitetut päivääjan liput jne.).

Nykytilanteen kartoituksen tuloksena alennuslippukäytännöt on tyypitelty niiden tiedettyjen tai oletettavien perusteiden mukaisesti. Nykyisissä alennusperusteisissa näkyvät eri alueilla perinteisesti myönnettyt alennukset.

Tiedot nykytilanteen alennuslipuista on esitetty yksityiskohtaisemmin liitteessä 1.

3.2 Pienten lasten matkustus

0–6-vuotiaat lapset matkustavat tyypillisesti liputta. Pienten lasten vapaa matkustusoikeus on perinteinen tapa toimia joukkoliikennealalla.

Pienten lasten ilmaisen matkustamisen liikennepoliittinen perustelu on lapsiperheiden joukkoliikenteen käytön lisääminen ja sosiaalipoliittinen perustelu lapsiperheiden taloudellinen tuki.

Myös vaunujen ja lastenrattaiden työntäjä kulkee tyypillisesti ilman lippua. Kuljetettavalla lapsella voi olla ikäraja. Tällä on alun perin ollut turvallisuus- ja sujuvuusperustelu, joka kuitenkin koetaan myös lapsiperheiden tueksi ja saavutetuksi eduksi. Lastenvaunujen kanssa matkustamisen käytännöt vaikuttavat vakiintuneen saman tyyppisiksi eri kaupunkiseuduilla.

Joukkoliikenneviranomaisen intressi alennukseen on myös pitkäjänteinen markkinointi eli lasten ja lapsiperheiden totuttaminen joukkoliikenteeseen.

3.3 Lasten liput

7–14/16/17-vuotiaiden lasten tyypillinen alennus on 50 %. Lasten lippu on perinteinen lipputuote, mutta yläikärajassa merkittävää vaihtelua eri kaupunkiseuduilla.

Lastenlipun alennuksen liikennepoliittinen perustelu on nuorten joukkoliikenteen käytön lisääminen (liikennekasvatus; kestävä ja turvallinen liikkuminen; nuoret joukkoliikenteen käyttäjinä ajokortti-ikä saavuttamisen jälkeenkin). Sosiaalipoliittisena perusteluna on lapsiperheiden taloudellinen tuki.

Tälle ryhmälle kunta kustantaa peruskoululaisten koulumatkoja. Joissain kaupungeissa koululaisryhmillä on mahdollisuus matkustaa ilman maksua.

3.4 Nuorten liput

15/17–19/24-vuotiaiden nuorten tyypillinen alennus on 30 %. Ikärajoissa on merkittävää vaihtelua eri kaupunkiseuduilla, ja esimerkiksi Helsingin seudun HSL-alueella lasten lippuja myydään täysi-ikäisyyteen saakka.

Nuorten lipun liikennepoliittinen perustelu on joukkoliikenteen kysynnän lisääminen ja nuorten totuttaminen joukkoliikenteen. Sosiaalipoliittisena perusteluna on pienituloisen nuoren taloudellinen tuki.

Tälle ryhmälle Kela kustantaa matkoja koulumatkatuen perusteella. Koulumatkatuki on kunnalle tuloa. Esimerkiksi Turun seudun Föli esittää selkeän toiveen kaikille oikeutetuille hakea tukea ja tarjoaa tähän erillisen kannusteen.

Oppivelvollisuusikää ollaan korottamassa 18 ikävuoteen. Oppivelvollisuuden laajentamisen myötä Kelan koulumatkatukea on ehdotettu muutettavaksi: *”Toisen asteen koulutuksen maksuttomuuden toteutuessa koulumatkatukeen oikeuttavan koulumatkan raja lasketaan 10 kilometristä 7 kilometriin. Lisäksi luovutaan 54 euron kuukausittaisia vähimmäismatkakustannuksia koskevasta rajasta.”*

3.5 Opiskelijoiden liput

Opiskelija-asiakasryhmään kuulumiselle on määritelty joukko ehtoja, joiden tulee täytyä. Tyypillinen opiskelija-alennus sama kuin nuorten lipuissa eli 30 %. Alennus on tarkoitettu nuorten lipun yläikärajan ylittäneille opiskelijoille. Alennus on toiminut myös houkuttelevuustekijänä sille, että opiskelijat ovat vaihtaneet opiskelupaikkakuntansa kotikunnakseen.

Opiskelija-alennuksen liikennepoliittinen perustelu on joukkoliikenteen kysynnän lisääminen ja asiakaskunnan vakiinnuttaminen. Kysymys on myös liikkumisen peruspalvelutason turvaamisesta. Sosiaalipoliittinen perustelu on pienituloisen opiskelijan taloudellinen tuki.

Opiskelijalippuun oikeutetun alennusperusteen todentaminen ei aina ole yksinkertaista. Opiskelija-alennukset voivat luoda epäselviä tilanteita ja kysymyksiä yhdenvertaisuudesta. Esimerkiksi Yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolautakunta todennut v. 2018 myönteisen opintotukipäätöksen vaatimisen sen todistamiseksi, että henkilö opiskelee täysipäiväisesti, olevan välillistä syrjintää.

3.6 Ikääntyneiden liput

Ikääntyneiksi on eri kaupunkiseuduilla määritelty tällä hetkellä tyypillisesti yli 65-vuotiaat, mutta Helsingin seudun HSL-alueella ikäraja on 70 vuotta. Tyypillinen alennus 30–50 %, ja lipputuote on useimmiten toteutettu aikarajoitetusti arvolipusta klo 9/10–13/14. HSL myöntää vuodesta 2021 alkaen 45 % alennuksen kausilipusta 70 vuotta täyttäneille.

Ikääntyneiden alennusten liikennepoliittisia perusteluita ovat liikenneturvallisuus (iäkkäiden autoilijoiden suurempi onnettomuusriski) ja iäkkäiden liikkuminen (liikkumisen terveysvaikutus). Päiväajan alennuksissa pääasiallinen peruste on kysynnän tasaaminen, jonka piiriin on otettu ikääntyneet. Selkeää sosiaalipoliittista perustelua ei ole.

Tällä hetkellä HSL myöntää Kelan kansan- tai takuueläkettä saaville 50 % alennuksen ilman aikarajoituksia. Nämä ovat pienituloisia, ja joukossa on myös iältään nuoria kansan- ja takuueläkeläisiä.

3.7 Muut ryhmät

Kaupunkiseutujen joukkoliikenteessä on joukko ryhmiä, joilla on oikeus matkustaa ilman lippua tai oikeus saada vapaalippu. Näitä ovat tyypillisesti mm.:

- Pyörätuolin käyttäjät eivät tarvitse matkalippua.
- Rollaattorin käyttäjät saavat joissain kaupungeissa kulkea klo 9/10–13/14 ilman lippua. Rollaattoreiden käyttäjien vapaa matkustusoikeus vaikuttaa laajentuneen, mutta vaatimukset rollaattorien käyttäjien matkalippuihin vaihtelevat kaupungeittain.
- Liikuntarajoitteiset ja vammaiset saavat joissain kaupungeissa alennuksia.
- Vammaisen matkustajan saattaja on tyypillisesti oikeutettu maksuttomaan matkaan.
- Rintamaveteraanit ja sotainvalidit: vapaa matkustusoikeus.

4. PERUSTELU- JA VAIKUTUSTARKASTELUT

4.1 Lähtökohdat

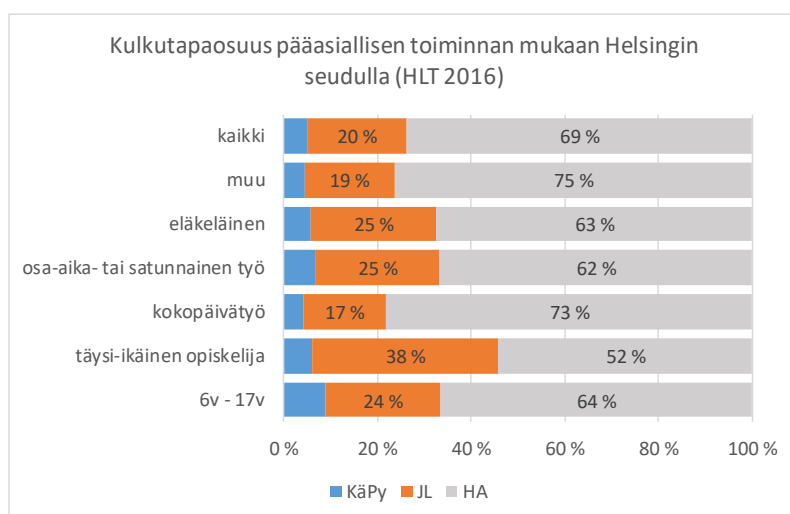
Nykytilanteen kartoituksen ja työn aikana esiin nousseiden uusien, esitettyjen alennusryhmien perusteella tunnistettiin joukko ryhmiä, joiden osalta on laadittu tarkempia perustelu- ja vaikutus-tarkastelua. Nämä ryhmät ovat:

1. **Nuoret ja opiskelijat.** Opiskelijalipun osto-oikeuden määräytymiseen liittyy kysymyksiä yhdenvertaisuudesta. Esimerkiksi mikäli opiskelijalippua on perusteltu sosiaalipoliittisilla näkökulmilla, herää kysymys, miksi muille pienituloisille ei anneta alennuksia. Kyseiseen asiakasryhmään vaikuttaa myös Kelan koulumatkatuen muuttuminen oppivelvollisuusiän korottamisen myötä.
2. **Pienituloiset tai sellaisiksi koetut.** Tämä on asiakasryhmä, jolle on esitetty myönnettävän alennuksia (esim. työttömät, eläkeläiset).
3. **Ikääntyneet.** Eläkeiän saavuttamisen on usein esitetty perustelu saada alennusoikeus.

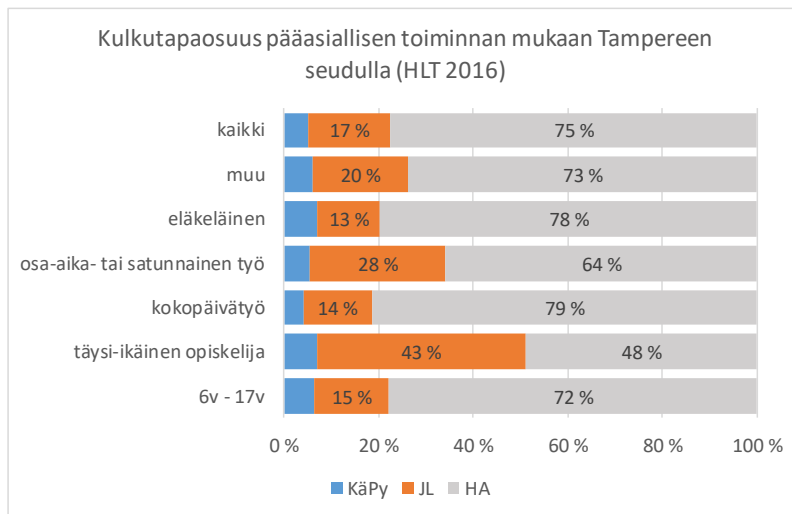
4.2 Kulkutapaosuudet eri asiakasryhmissä

Tässä työssä tarkastelluista kaupunkiseuduista Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seudut olivat mukana edellisen valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (HLT 2016) alueina, joista on saatavissa seutukohtaista tietoa asukkaiden liikkumisesta. Alennuksen kohteina olevista asiakasryhmistä saadaan eroteltua opiskelijat, alle 18-vuotiaat nuoret sekä eläkeläiset (johon joukkoon iäkkäät kuuluvat). Kulkutapaosuudet on esitetty kaupunkiseuduittain kuvissa 4-1, 4-2, 4-3 ja 4-4. Tarkasteltavista asiakasryhmistä voidaan tehdä seuraavat havainnot:

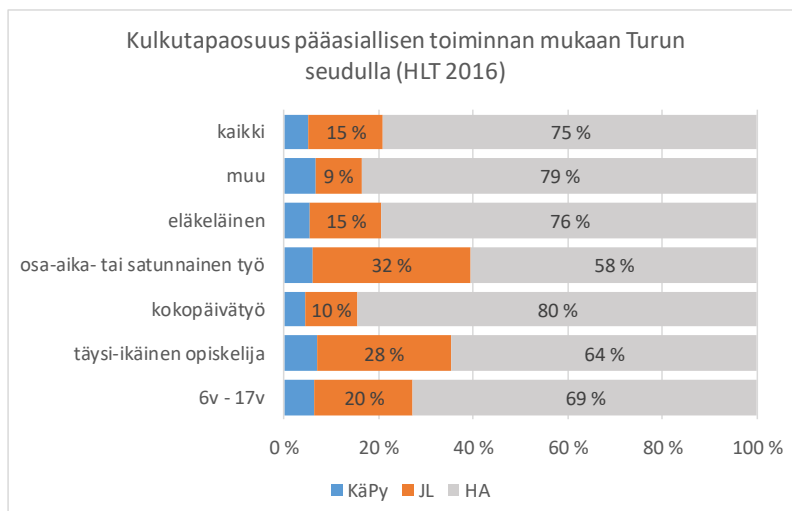
- Nuorilla joukkoliikenteen kulkutapaosuus on keskiarvoa suurempi Helsingin, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla. Tampereella nuoret pääsevät useammin henkilöauton kyydissä.
- Opiskelijoilla joukkoliikenteen kulkutapaosuus on selvästi keskiarvoa suurempi Helsingin, Tampereen ja Turun seuduilla. Oulussa joukkoliikenne ei ole suosittu täysi-ikäisten opiskelijoiden kulkutapa, vaan täysi-ikäisyyden myötä auton käyttö lisääntyy.
- Eläkeläisillä joukkoliikenteen kulkutapaosuus on keskiarvoa suurempi vain Helsingin seudulla ja Turussa keskiarvon suuruinen. Muualla eläkeläiset käyttävät joukkoliikennettä vähemmän kuin kaikki asukkaat yhteensä.



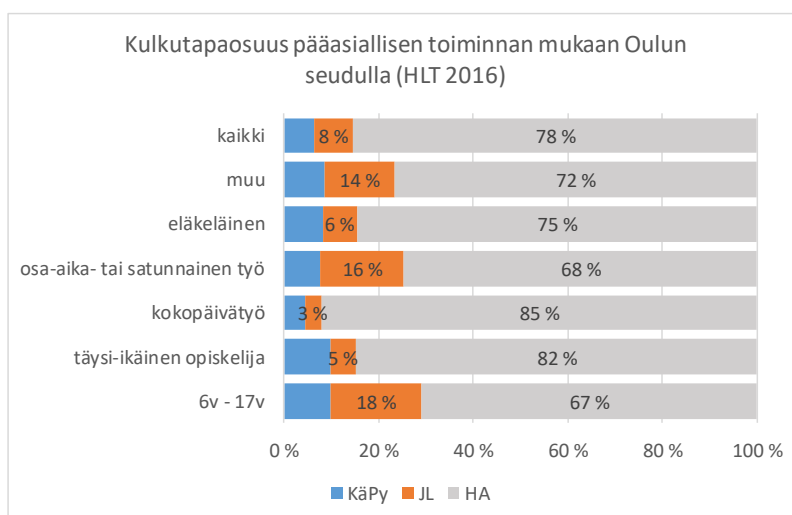
Kuva 4-1 Kulkutapaosuudet matkasuoritteesta Helsingin seudulla (HLT 2016).



Kuva 4-2 Kulikutapaosuudet matkasuoritteesta Tampereen seudulla (HLT 2016).



Kuva 4-3 Kulikutapaosuudet matkasuoritteesta Turun seudulla (HLT 2016).



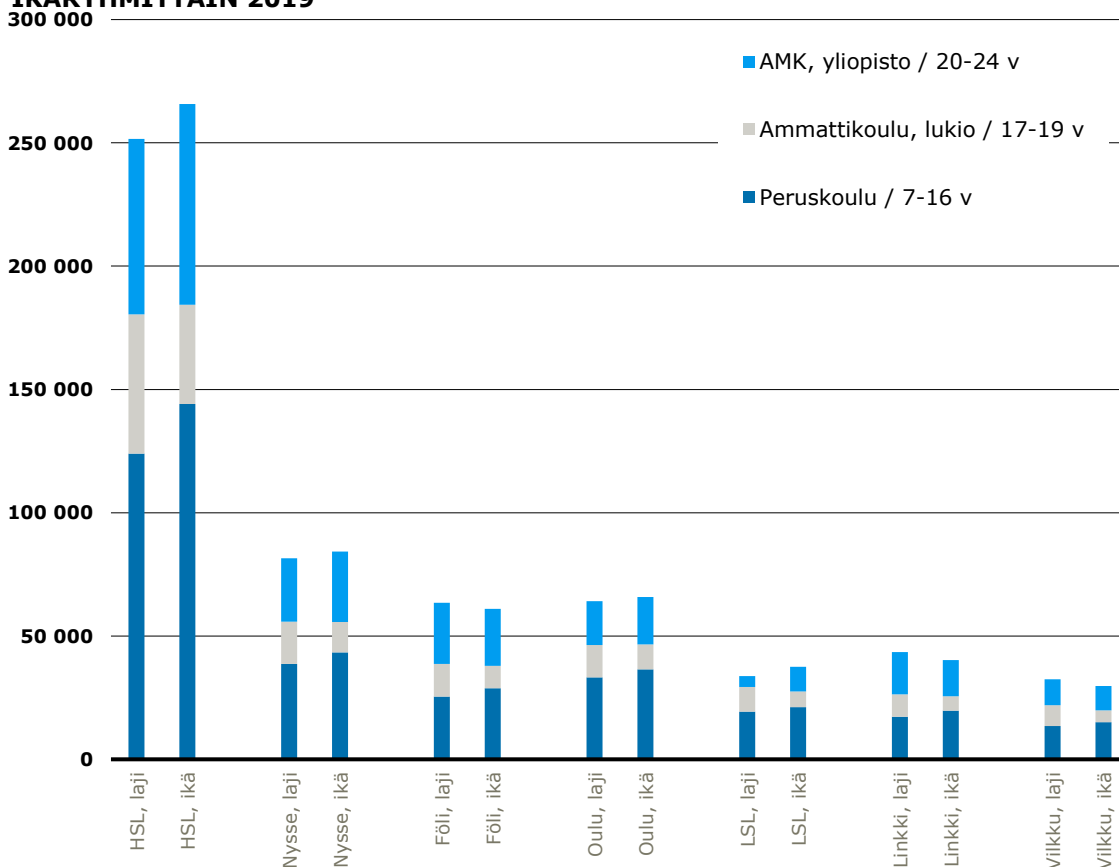
Kuva 4-4 Kulikutapaosuudet matkasuoritteesta Oulun seudulla (HLT 2016).

4.3 Nuoret ja opiskelijat

Kuvassa 4-5 on esitetty opiskelijat koulutuslajeittain luokittelulla peruskoulu / ammattikoulu, lukio / AMK, yliopisto sekä väestö ikäryhmittäin luokittelulla 7–16 / 17–19 / 20–24 v) toimivalta-alueittain.

Kyseiset ryhmät ovat noin 20 % toimivalta-alueiden koko väestöstä. Suurin osuus on Oulun ja Linkin (Jyväskylä) toimivalta-alueilla, joissa se on noin 25 %. Pienin osuus on Lahden seudun liikenteen LSL-alueella, jossa se on noin 18 %.

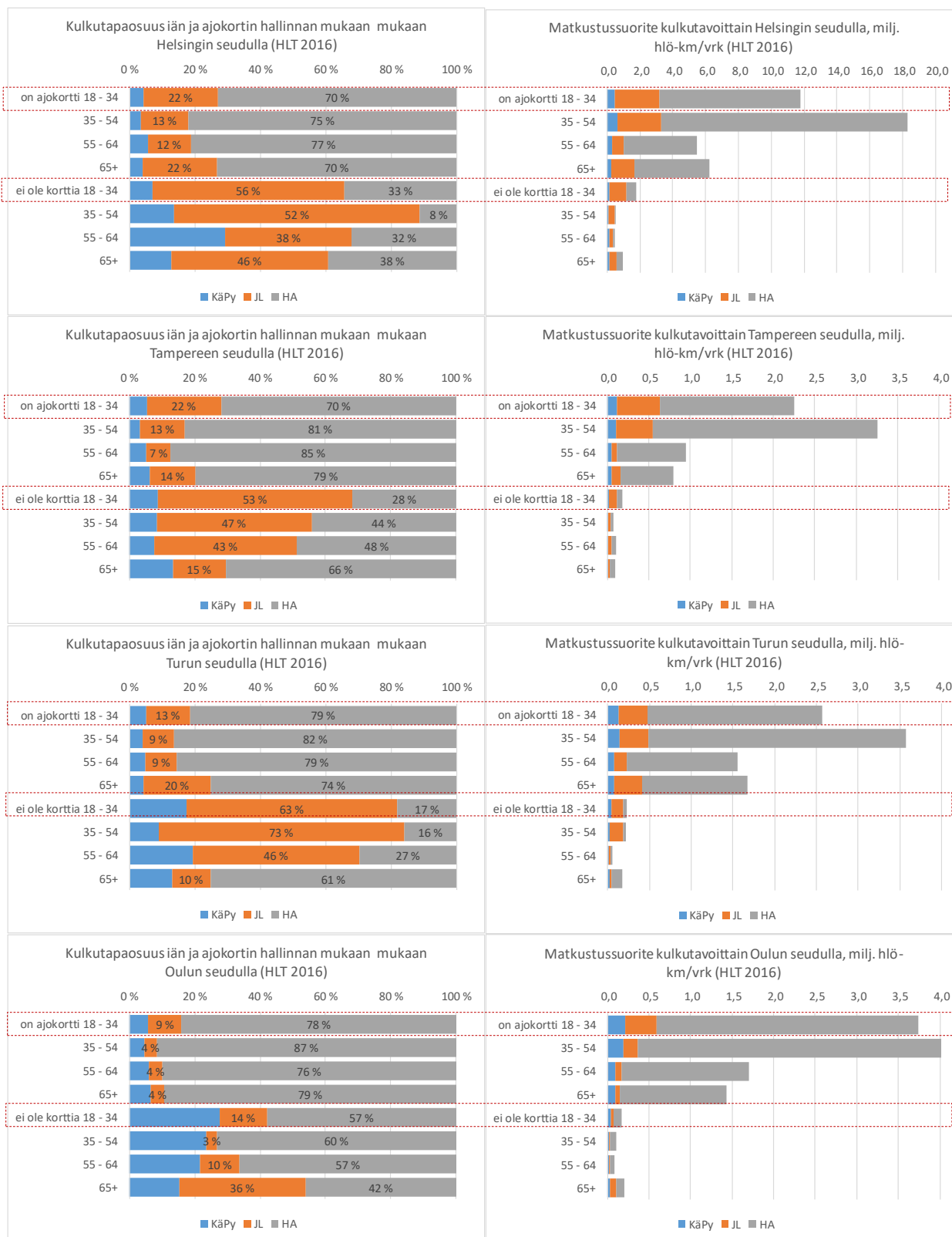
OPISKELIJAT KOULUTUSLAJEITTAIN 2017 JA VÄESTÖ IKÄRYHMITÄIN 2019



Kuva 4-5 Opiskelijat koulutuslajeittain 2017 ja väestö ikäryhmittäin 2019 toimivalta-alueittain (Tilastokeskus)

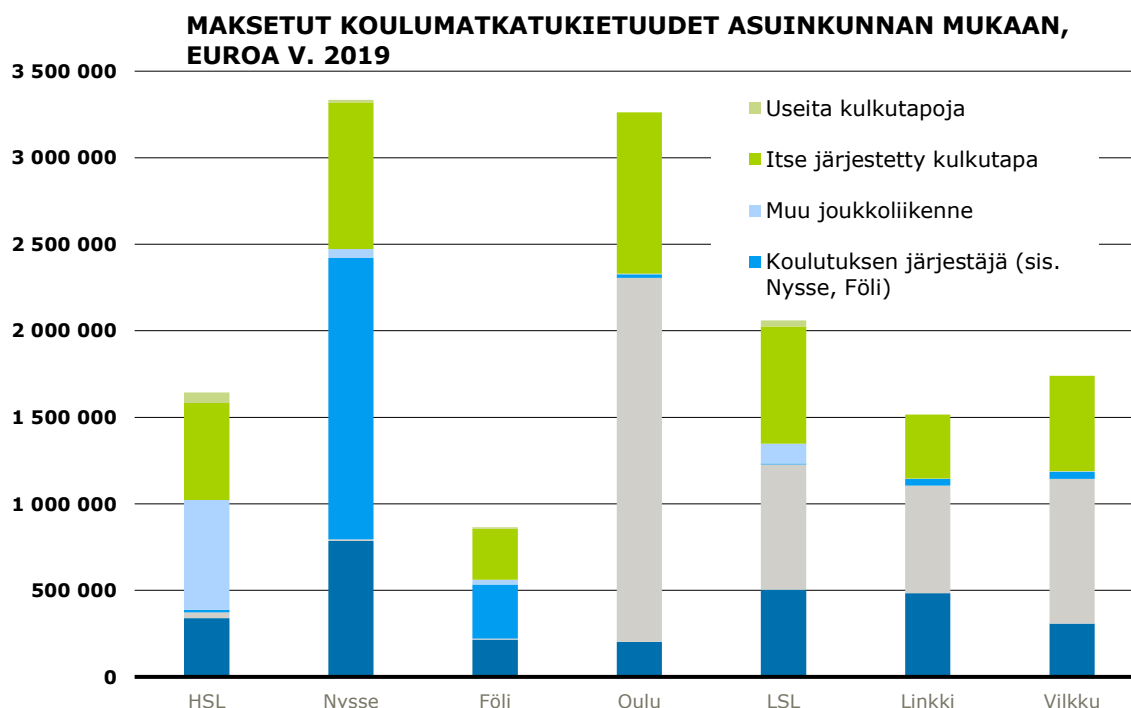
Eri koulutuslajeissa opiskelevat eivät ole täsmälleen samoja henkilöitä kuin ikäryhmittäin luokitellut henkilöt, mutta näiden ryhmien välillä on huomattavan suuri korrelaatio.

HLT 2016:ssa on eroteltavissa ikäryhmä 18–34-vuotiaat. Heidän joukkoliikenteen käyttönsä on pienempää kuin täysi-ikäisten opiskelijoiden keskuudessa (paitsi Oulussa se on suurempi). Ajokortittomien matkustussuoritteet ovat pienet.



Kuva 4-6 Kuljetapaosuus ja matkustussuorite iän ja ajokortin hallinnan mukaan Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla (HLT 2016).

Kuvassa 4-7 on esitetty Kelan maksamat koulumatkatukietuudet kulkutavoittain ja toimivalta-alueittain 2019. Kelan koulumatkatuen tavoite on ollut turvata toisen asteen opiskelijoiden kouluun pääsy. Ajan myötä on muodostunut erilaisia käytäntöjä ja alueellisia eroja tuen myöntämisen menettelyihin.



Kuva 4-7 Kelan maksamat koulumatkatukietuudet kulkutavoittain ja toimivalta-alueittain 2019 (Kela).

Joukkoliikenteeseen (Matkahuolto, seutuliikenne, koulutuksen järjestäjä tai muu joukkoliikenne) liittyvän toisen asteen opiskelijoille tarkoitetun Kelan koulumatkatuen määrä vaihtelee merkittävästi eri toimivalta-alueilla. Nysse (Tampere) ja Oulun alueilla tuen määrä on suurin. Koulumatkatukea saaneissa matkoissa autolla matkustaminen on lisääntymässä ja joukkoliikenteen käyttö pienentymässä.

Oppivelvollisuuden laajentamiseen liittyvän hallituksen esityksen mukaan koulumatkatuen lisämäärärahararve 2021–2024 olisi yhteensä 27,5 milj. euroa, josta 4,6 milj. euroa vuonna 2021, 13,7 milj. euroa vuonna 2022, 22,9 milj. euroa vuonna 2023 ja 27,5 milj. euroa vuonna 2024, kun koulumatkatukea maksettiin vuonna 2019 yhteensä 43,1 milj. euroa.

Opiskelijalipun perustelu ei voi olla pienituloisuus, sillä samalla perusteella pitäisi yhdenvertaisuuden vuoksi antaa alennuksia myös muille pienituloisille. Lisäksi kaikki opiskelijat eivät ole pienituloisia. Esimerkiksi Yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolautakunta todennut v. 2018 myönteisen opintotukipäätöksen vaatimisen sen todistamiseksi, että henkilö opiskelee täysipäiväisesti, olevan välillistä syrjintää.

Mikäli opiskelijalipun perustelu liikennepoliittisista syistä on joukkoliikenteen käyttöön totuttaminen, asiakaskunnan vakiinnuttaminen ja sitä kautta kysynnän lisääminen, ajaisi nuorisolippu samoja tavoitteita selkeämmin todennettavalla, ikärajaan perustuvalla tavalla.

Nuorista toisen asteen ammattikoulu- ja lukioikäiset ovat Kelan koulumatkatuen piirissä. Oppivelvollisuuden korottamisen myötä tuen määräytymisperusteita on esitetty muutettavan: *”Toisen asteen koulutuksen maksuttomuuden toteutuessa koulumatkatukeen oikeuttavan koulumatkan raja lasketaan 10 kilometristä 7 kilometriin. Lisäksi luovutaan 54 euron kuukausittaisia vähimmäismatkakustannuksia koskevasta rajasta.”*

Suositus: Nuorisolippu 17–25-vuotiaille, hinta noin 70–75 % aikuisten lipun hinnasta

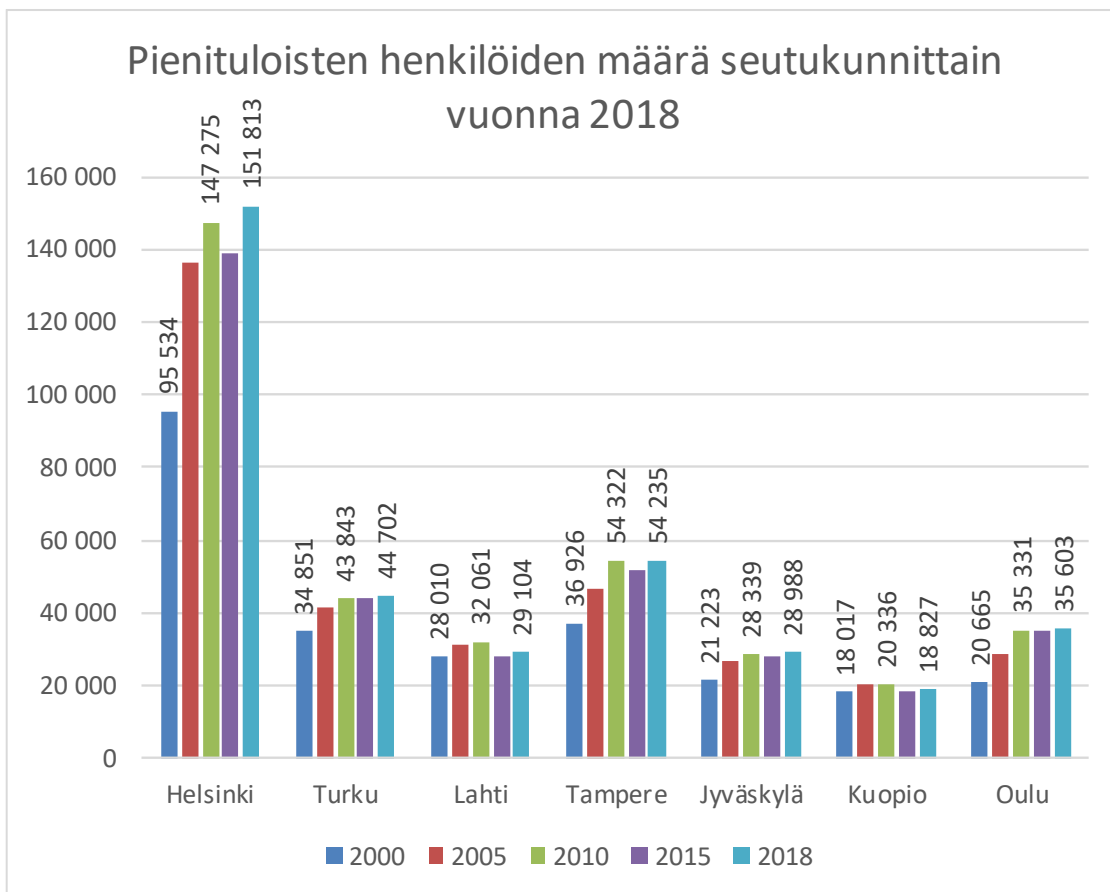
Opiskelijalipun käyttäjät ovat pääsääntöisesti alle 26-vuotiaita, joten nuorisolippu 17–25-vuotiaille kattaisi merkittävältä osin nykyisten opiskelijalippujen käyttäjien tarpeet.

Eri alueilla alennus kannattaa kohdistaa kausi- ja/tai arvo/sarjalippuihin kestävien liikkumismuotojen, kuten kävely ja pyöräily, rooli huomioiden. Suurissa kaupungeissa kausilipun rooli korostuu, keskisuurissa arvolipun merkitys on suuri.

Alennuksen suuruus vaikuttaa koulumatkatukeen: mikäli liput ovat jo lähtökohtaisesti edullisia, on Kelan tuen määrä pienempi. Kelan tuet menevät valtion määrärahoista ja joukkoliikennelipun alennuksien kuntien määrärahoista.

4.4 Pienituloiset

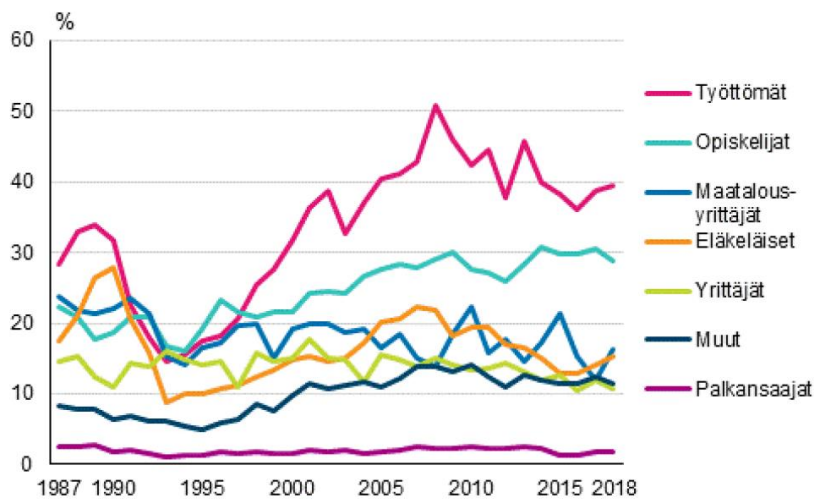
Kuvassa 4-8 on esitetty pienituloisten määrä eri seutukunnissa. Yleinen tilastoissa käytetty pienituloisuuden raja on 60 % mediaanituloista. Pienituloisten osuus väestöstä on Helsingin seudulla 10 % ja muilla tarkastelun seuduilla 14–16 %.



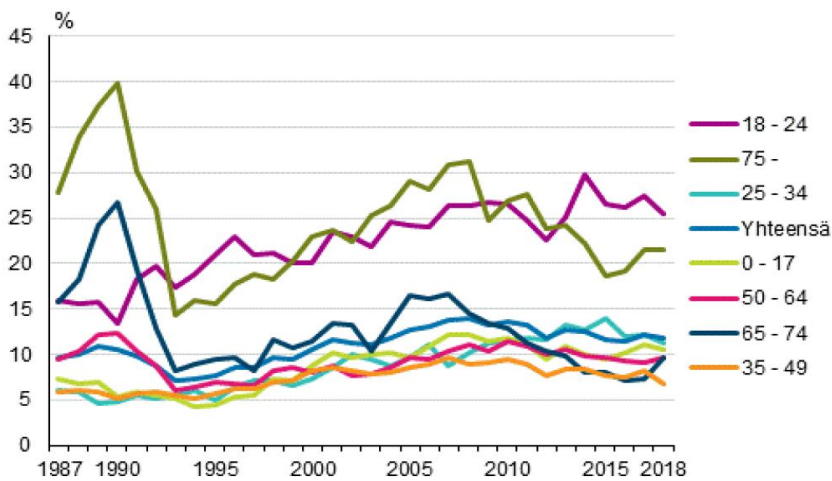
Kuva 4-8 Pienituloisten määrä seutukunnittain vuonna 2018 (Tilastokeskus).

Sosioekonomisen aseman mukaan määritelty alennus kohdistuisi keskimäärin huonosti pienituloisiin. Pienituloisuusaste on suurin työttömien ja opiskelijoiden joukossa, mutta näissäkin ryhmissä tuki kohdistuisi suurimmalta osin ei-pienituloisiin. Pienituloisuuden perusteella myönnettyyn alennukseen oikeutettuja olisi myös yrittäjissä, palkansaajissa ja muissa sosioekonomisissa ryhmissä.

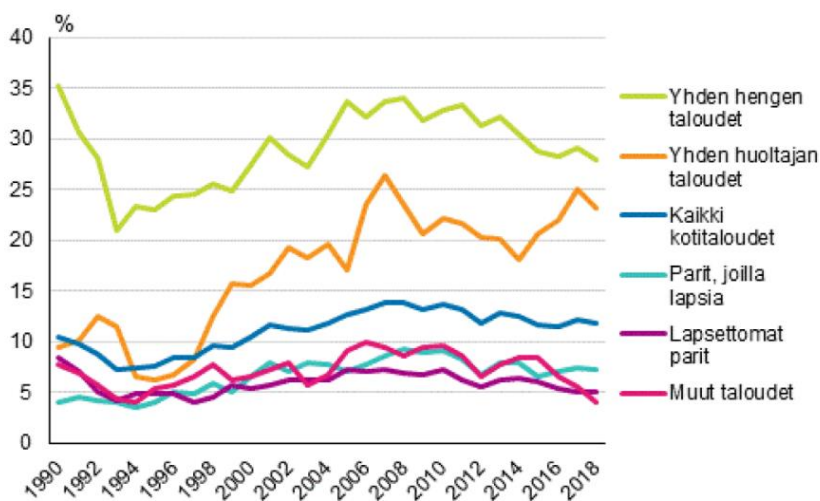
Kuvissa 4-9, 4-10 ja 4-11 on esitetty Tilastokeskuksen tulonjakotilaston mukaiset pienituloisuusasteet henkilön sosioekonomisen aseman, henkilön iän ja kotitalouden elinvaiheen mukaan aikasarjana 1987–2018. Pienituloisuus on sosioekonomisista ryhmistä yleisintä työttömien keskuudessa. Nuoret aikuiset ja 75 vuotta täyttäneet ovat muita useammin pienituloisia. Pienituloisuus on yleisintä yksinasuvilla ja yhden huoltajan talouksissa.



Kuva 4-9 Pienituloisuusasteet henkilön sosioekonomisen aseman mukaan vuosina 1987–2018 (Tilastokeskus).



Kuva 4-10 Pienituloisuusasteet henkilön iän mukaan vuosina 1987–2018 (Tilastokeskus).



Kuva 4-11 Pienituloisuusasteet henkilön kotitalouden elinvaiheen mukaan vuosina 1990–2018 (Tilastokeskus).

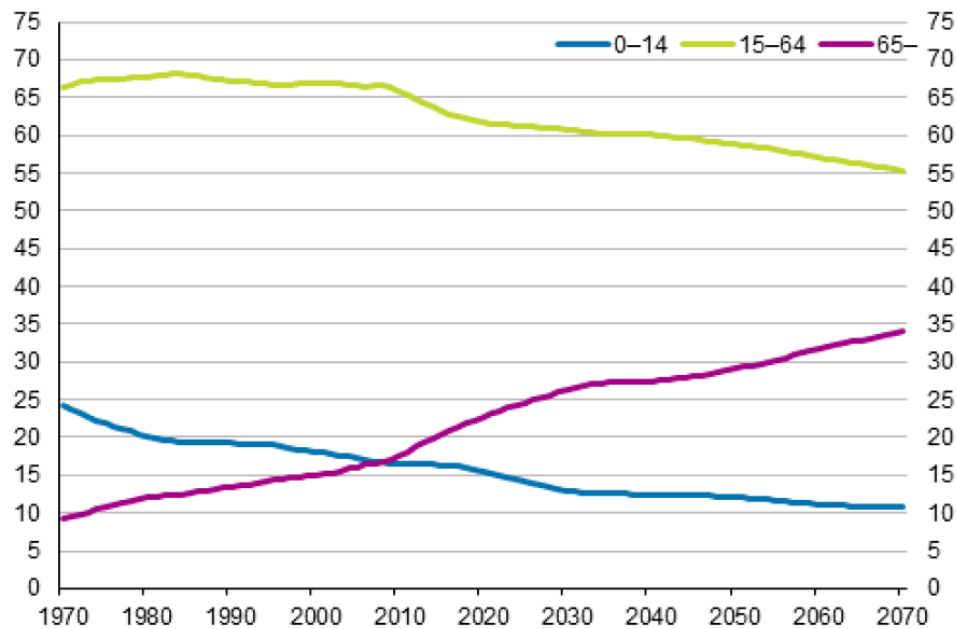
Suositus: Pienituloisten matkojen tukeminen on vaikuttavampaa ohjata sosiaalitoimen kautta.

Perusteluna on tuen saannin perustelun todentamisen helppous ja tuen tehokkaampi kohdistuminen niille, jotka sitä tarvitsevat. Lisäksi seuranta mahdollistuu ja kokonaiskuva tuen saajan kokonaistuesta säilyy. Vaikka joukkoliikenneviranomaisella on toimivalta päättää lippujen hinnoista ja alennusperusteista, sillä ei ole toimivaltaa eikä taitoakaan tarkistaa asiakkaan taloudellista tai terveydellistä tilaa, jos sellaiset ovat tuen perusteena.

Esimerkki: Aktiivipassi Tampereen kaupunki myöntää toimeentulotuen saajille 2 x 50 € arvoisen arvolipun (omavastuu 2 x 5 €)

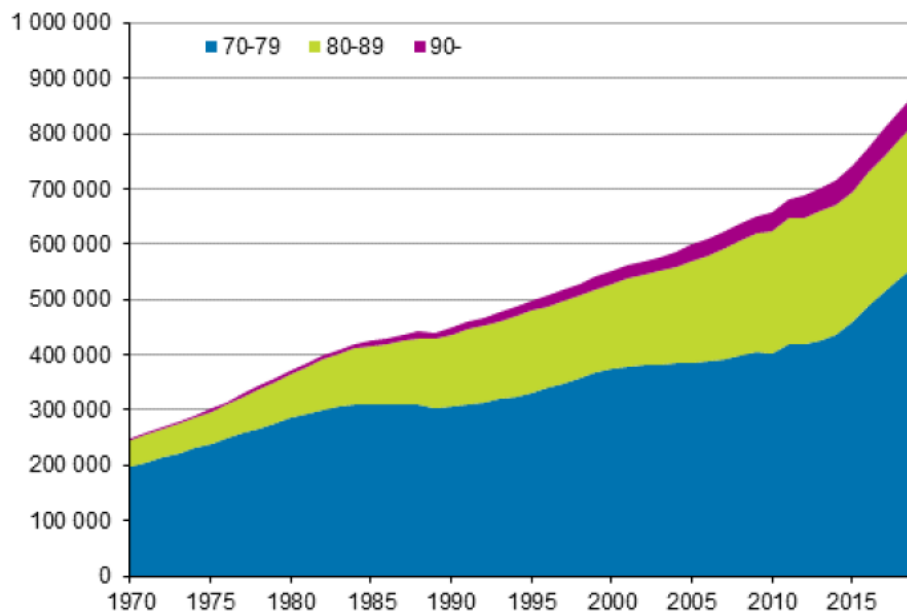
4.5 Ikääntyneet

Kuvassa 4-12 on esitetty eri ikäryhmien osuuksien kehitys sekä niiden ennustettu kehitys Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan. Yli 65-vuotiaiden osuuden väestöstä ennustetaan suurenevan lähivuosikymmeninä merkittävästi.



Kuva 4-12 Ikäryhmien osuus väestöstä 1970–2018 ja ennustettu osuus 2019–2070, % (Tilastokeskus).

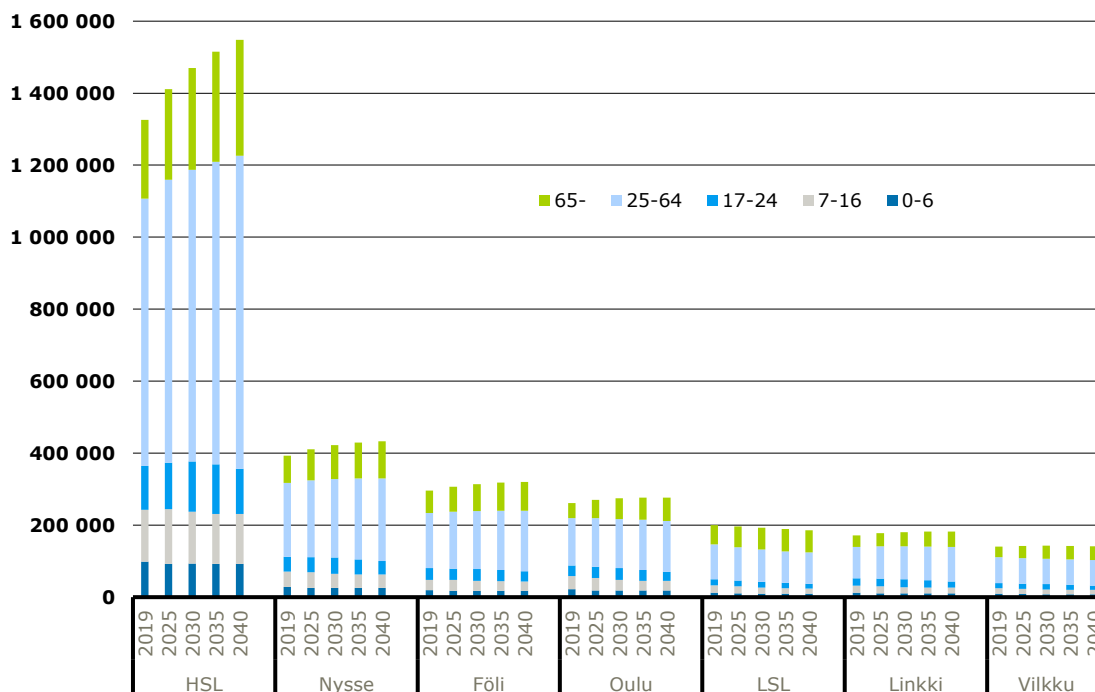
Kuva 4-13 havainnollistaa Suomen väestön ikärakenteen kehitystä Tilastokeskuksen tietojen mukaan. 70 vuotta täyttäneiden määrä on lisääntynyt kolmessa vuodessa 100 000 henkilöllä.



Kuva 4-13 70 vuotta täyttäneiden määrä Suomessa 1970–2019 (Tilastokeskus).

Kuvassa 4-14 on esitetty väestön määrä ikäryhmittäin ja toimivalta-alueittain Tilastokeskuksen ennusteen mukaan. Yli 65-vuotiaiden määrän ja osuuden väestöstä ennustetaan suurenevan lähi-vuosikymmeninä merkittävästi.

VÄESTÖ IKÄRYHMITÄIN TILASTOKESKUKSEN ENNUSTEEN MUKAAN



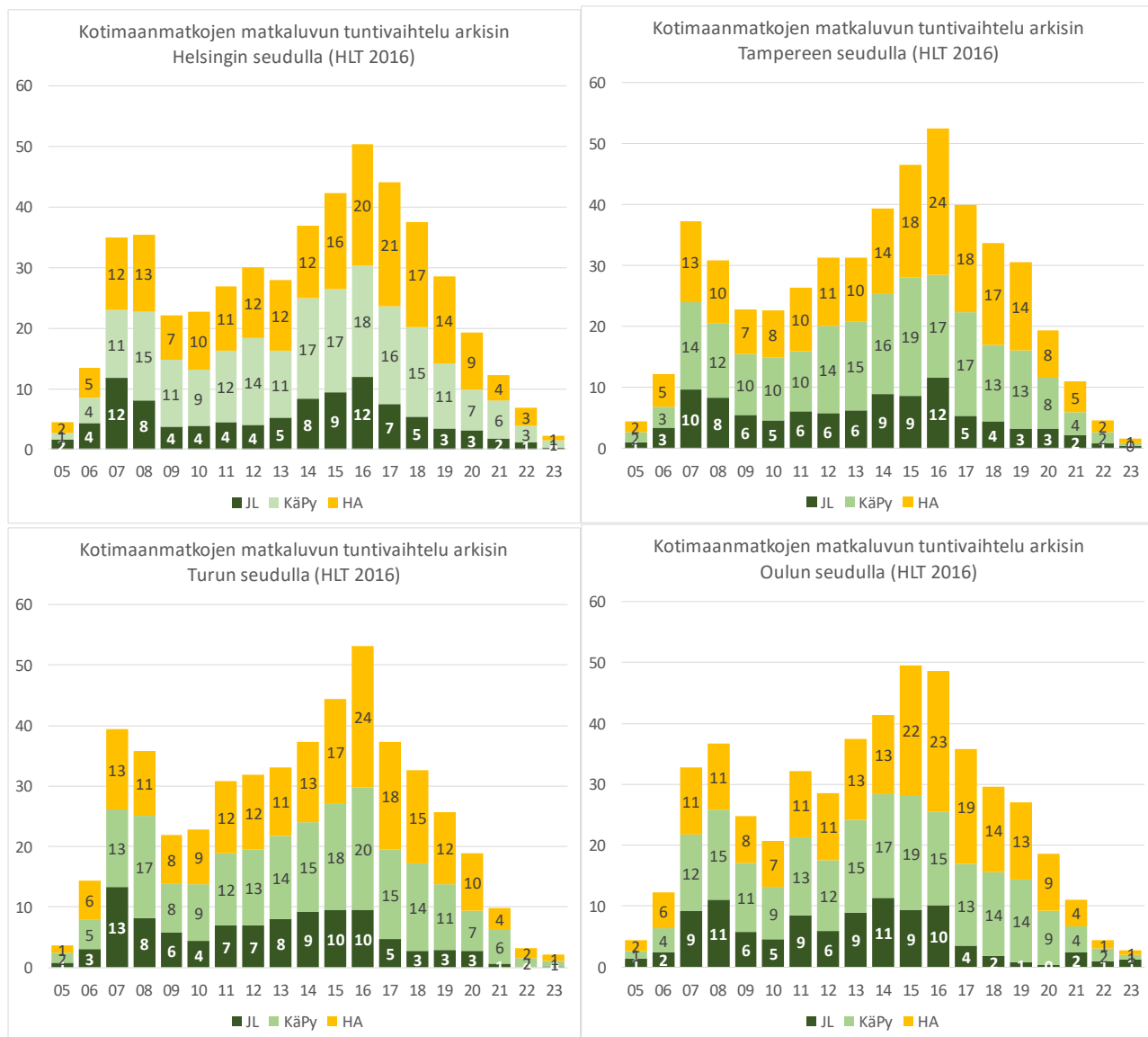
Kuva 4-14 Väestö ikäryhmittäin ja toimivalta-alueittain Tilastokeskuksen ennusteen mukaan (Tilastokeskus).

Ikääntyneiden alennus on tyypillisesti toteutettu ruuhka-ajan ulkopuolisilla matkoilla. Toisaalta voi löytyä myös markkinaehtoisia perusteluja, kuten liikenteen tehokkuuden parantaminen, sille, että matkustamista tulisi yleisemminkin lisätä aikoina, jolloin löytyy vapaata matkustajakapasiteettia.

Kuvassa 4-15 on esitetty kotimaan matkojen matkaluvun tuntivaihtelu Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seuduilla saatavissa olevan valtakunnallisen henkilöliikennetutkimus HLT 2016 mukaan.

Työssäkäyntiliikenteen ruuhkatunnit erottuvat kaikilla seuduilla. Joukkoliikenteen pienempi päiväajan kysyntä erottuu selkeimmin Helsingin seudulla, jossa se on klo 9–14. Tampereellakin erottuu pienen kysynnän ajanjakso klo 9–14, mutta ero ruuhka-aikaan on pienempi kuin Helsingin seudulla. Turussa ja Oulussa erottuvat ainoastaan aamupäivän pienen kysynnän tunnit klo 9–11. Turussa käytössä oleva päiväajan alennus on voinut vaikuttaa jakaumaan. Päiväajan matkat eivät erotu kulkutapajakaumassa erityisen selvästi millään seudulla.

Ikääntyneiden alennuslippuja on perusteltu myös liikenneturvallisuuden parantamisella (iäkkäiden autoilijoiden suurempi onnettomuusriski), iäkkäiden liikkumisella (terveys) ja mahdollisesti pienituloisuudella. Ikääntyneiden toimintakyky pysyy keskimäärin hyvänä pitkään (ikärajan tulisi tästä näkökulmasta nousta, liittyen myös ikääntyneiden määrän kasvuun), lisäksi vain osa ikääntyneistä on pienituloisia.



Kuva 4-15 Matkaluvun tuntivaihtelu Helsingin, Tampereen, turun ja Oulun seuduilla (HLT 2016).

Suositus: Etenkin suurimmissa kaupungeissa, ruuhka-aikojen ulkopuolisen ajan lipun hinta noin 50–75 % normaalihinnasta ilman ikärajoja.

Tärkeimpänä perusteluna pyrkimys lisätä matkoja vähäisen kysynnän aikana. Lisäksi vältetään keskustelu ikääntyneiden ”ohjaamisesta” pois ruuhka-ajasta, ja tilanne on yhdenvertainen eri matkustajien välillä.

Eräänä tuote-esimerkkinä myös ruuhka-aikojen ulkopuolisen ajan ryhmälippu, joka voisi tuoda uutta vapaa-ajan matkustusta joukkoliikenteeseen esimerkiksi perhekunnittain matkustavista.

5. PÄÄTELMIÄ

5.1 Johtopäätöksiä

Joukkoliikenneviranomaisen tehtävänä on tarjota esteetöntä ja kohtuuhintaista joukkoliikennettä kaikille asiakkaille. Kohtuuhintaisuus on helpommin hallittavissa, kun lippujärjestelmä on selkeä ja kuntien tuen kohdentumista voidaan seurata. Joukkoliikenteen helppokäyttöisyys on myös sitä, että lippuvalikoima on selkeä ja helposti hallittava. Lippujärjestelmän selkeys ja lippujen hintojen yleinen edullisuus mahdollistaa sen, että ei tarvita erityisiä lisäalennuksia.

Joukkoliikenteen matkaliput ovat vahvasti subventoituja eikä ole perusteltua, että joukkoliikennesektorin kautta annetaan lisäalennuksia sosiaalipoliittisin perustein. Julkisten palveluiden alennukset ovat tehokas keino vaikuttaa tulonjakoon. Tehokkaampi tapa on hinnoitella palvelut ilman sosiaalipoliittisia perusteita ja avustaa tukea tarvitsevia erikseen.

5.2 Joukkoliikenteen lippujärjestelmän mahdollinen perusmalli

Seuraavassa on esitetty mahdollinen perusmalli kaupunkiseudun joukkoliikenteen lippujärjestelmälle. Eri alennusryhmään kuulumisen validoinnin tulee jatkossa olla digitaalista.

- Perustuotteena aikuisten liput, joiden hinta määrittyy matkustamisen määrän ja säännöllisyyden mukaan. Joukkoliikenteen kanta-asiakkuuteen kannustava hinnoittelu on tärkeää liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi.
- 0–6-vuotiaille lapsilla on matkustusoikeus ilman lippua.
- 7–16-vuotiaille myönnetään lasten lippu, jonka hinta on 50 % aikuisten lipun hinnasta.
- Harkinnan mukaan ja Kelan koulumatkatuen muutokset ja sen aiheuttamat vaikutukset huomioiden myönnetään 17–25-vuotiaille nuorisolippu, jonka hinta on 70–75 % aikuisten lipun hinnasta.
- Paikallisten olosuhteiden mukaan: Ruuhka-ajan ulkopuolisen ajan lipun hinta on noin 50–75 % normaalihinnasta.
- Lisäksi pieni joukko erityisryhmiä vapaan matkustusoikeuden tai vapaalippujen piirissä, joiden perustelu liittyy mm. joukkoliikenteen käytännön toimivuuden ja sujuvuuden varmistamiseen.

LÄHTEET

Anttila, Tero (1996). Paikallisliikenteen sääntelyn purkaminen ja kilpailuttaminen. Suomen paikallisliikenneliitto ry. Helsinki.

Berechman, Joseph (1993). Public transit economics and deregulation policy. Studies in urban economics. Volume 23. North-Holland, Amsterdam.

Ben-Akiva, Moshe 2008. Pricing of Transportation Services: Theory and Practice I. 1.201 / 11.545 / ESD.210. Transportation Systems Analysis: Demand & Economics. Fall 2008.

Flink, Mari 2019. Analysis of flat public transport fare: Helsinki region case. Master Thesis. Department of Built Environment. School of Engineering. Espoo 6.8.2019.

HLT 2016. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2016, WSP Finland Oy.

Kela. Koulumatkatuen saajat ja maksetut tuet. Koulumatkatuen etuusjärjestelmästä muodostettu tilastointitiedosto (kokonaisaineisto).

Tiikkaja, Hanne; Pöllänen, Markus ja Liimatainen, Heikki 2018. Liikenneköyhyys Suomessa – näkökulmia liikkumisen sosiaaliseen kestävyteen. Esiselvitys. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. Tampere 2018.

Tilastokeskus, oppilaitosten opiskelijat ja tutkinnot. Suomen virallinen tilasto (SVT): Oppilaitosten opiskelijat ja tutkinnot [verkkajulkaisu]. ISSN=1798-7644. Helsinki: Tilastokeskus. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/opiskt/index.html>

Tilastokeskus, tulonjakotilasto. Suomen virallinen tilasto (SVT): Tulonjakotilasto [verkkajulkaisu]. ISSN=1795-8121. Helsinki: Tilastokeskus. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/tjt/index.html>

Tilastokeskus, väestörakenne. Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestörakenne [verkkajulkaisu]. ISSN=1797-5379. Helsinki: Tilastokeskus. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/vaerak/index.html>

Tilastokeskus, väestöennuste. Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestöennuste [verkkajulkaisu]. ISSN=1798-5137. Helsinki: Tilastokeskus. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/vaenn/index.html>

LIITE 1 NYKYISET ALENNUSLIPPUTUOTTEET

Keltainen = ei alennuslippuja, vihreän eri asteet = alennuksen merkittävyys suhteessa muihin tutkittuihin kuntiin

Karkea arvio alennuksen perusteesta **Lihavoitu** = liikennepoliittiset syyt, alleviivattu = sosiaalipoliittiset syyt, *kursivoitu* = käytännön toteutukselliset syyt

Etuudet haetaan lähtökohtaisesti seudullisen joukkoliikenneviranomaisen kautta. Muissa tapauksissa merkitty ^{Ku} = kotikunta, ^{Ko} = oma koulu.

	HSL	Tampere / Nysse	Turku / Föli	Oulu	Lahti / LSL	Jyväskylä / Linkki	Kuopio / Vilku
Lippujen normaalihinnat aikuisille (€)*	Kertalippu: 4,00 Arvolippu: 2,80 Vrk.l. 1/7 vrk: 8/32 30 vrk kausi: 59,70 90 vrk kausi: 164,70	Kertalippu: 3,50 Arvolippu: 2,70 Vuorokausil. 1 vrk: 7 30 vrk kausi: 55 90 vrk kausi: 137	Kertalippu: 3 Arvolippu: 2,2 Vuorokausil. 1 vrk: 8 30 vrk kausi: 55 90 vrk kausi: 148	Kertalippu: 3,30 Arvolippu: 2,05 Vrk.l. 1/7 vrk: 8/32 30 vrk kausi: 52,50 90 vrk kausi: 157,50	Kertalippu: 3,40 Arvolippu: 2,50 Vrk.l. 1/7 vrk: 8/38 30 vrk kausi: 58 90 vrk kausi: 174	Kertalippu: 3 Arvolippu: 2,1 Vuorokausil. 1 vrk: 8 30 vrk kausi: 54 90 vrk kausi: 154	Kertalippu: 3,30 Arvolippu: 2,48 Vrk.l. 1/7 vrk: 8/32 30 vrk kausi: 53 90 vrk kausi: 159
0-6-vuotiaat lapset; vaunut ja lastenrattaat	- <u>Lapset matkustavat liputta</u> - <u>Vaunujen työntäjä matkustaa liputta</u>	- <u>Maksavan matkustajan kanssa lapset matkustavat liputta</u> - <u>Vaunujen työntäjä matkustaa liputta</u>	- <u>Saattajan kanssa lapset matkustavat liputta</u> - <u>Vaunujen työntäjä matkustaa liputta</u>	- <u>Enintään 4 lasta matkustaa liputta aikuisen kanssa</u> - <u>Vaunujen työntäjä matkustaa liputta A- ja B-vyöhykkeillä</u>	- <u>Lapset matkustavat liputta (ei koske ryhmiä)</u> - <u>Vaunujen työntäjä matkustaa liputta</u>	- <u>1-2 lasta matkustaa liputta saattajan kanssa</u> - <u>Alle 4-vuotiasta lastenvaunuissa työntävä matkustaa liputta kello 9-14</u>	- <u>Lapset matkustavat liputta</u> - <u>Vaunujen työntäjä matkustaa liputta</u>
Yli 7-vuotiaat lapset (ja mahdollisen lukumäärärajan ylittävät nuoremmat)	- <u>7-17v: alennus 50 % kaikista lipuista</u>	- <u>7-16v: alennus n. 50 % kaikista lipuista (bussista ostetusta kertalipusta hieman enemmän)</u>	- <u>7-14v: alennus n. 50 % kaikista lipuista</u>	- <u>7-16v: alennus n. 50 % kerta-, arvo- ja vuorokausilipuista ja n. 30-35 % kausilipuista (vyöhykkeestä riippuen)</u>	- <u>7-16v: alennus n. 35 % arvolipusta, n. 40 % mobiilikertalipusta ja 50 % kerta- ja kausilipuista</u>	- <u>7-16v: alennus n. 50 % kaikista lipuista</u>	- <u>7-16v: alennus n. 50 % kaikista lipuista</u>
Nuoret	Ei erillistä nuortenlippua	- <u>17-24v: alennus n. 30 % mobiili-, arvo- ja kausilipuista</u>	- <u>15-19v: alennus n. 30 % kausilipuista ja n. 25 % arvolipuista</u> - <u>Ma-pe klo 9-13 arvolipuista 0,25 € lisäalennus (alennus yht. n. 35 %)</u>	- <u>17-24v: alennus n. 20 % kausilipusta</u>	- <u>17-19v: alennus n. 30 % kausilipusta ja n. 5-10 % arvolipusta (riippuen vyöhykkeistä)</u>	- <u>17-24v: alennus n. 30 % muista kuin kertalipuista</u>	- <u>17-19v: alennus n. 30 % arvo- ja kausilipuista</u>

Opiskelijat**	- Alennus 45 % VAIN KAUSILIPUISTA - Asuttava HSL-alueella	(Samat alennukset kuin nuorilla) Ks. kohta Huomioita - Alennus n. 30 % mobiili-, arvo- ja kausilipuista - Myönnetään myös jatko-opiskelijoille - Myönnetään vain alueella asuville - Yli 30-vuotiailla lisävaatimuksena, että saa Kelan opintotukea	(Samat alennukset kuin nuorilla) - Alennus n. 30 % kausilipuista ja n. 25 % arvolipuista - Ma-pe klo 9-13 arvolipuista 0,25 € lisäalennus (alennus yht. n. 35 %) - Kotikunta tai tilapäinen osoite Föli-alueella	- Alennus n. 20 % VAIN 30 vuorokauden kausilipusta (sama hinta kuin nuorilla) - Opiskeltava jossain alueen hyväksytyistä oppilaitoksista	(Samat alennukset kuin nuorilla) - Alennus n. 30 % kausilipusta ja n. 5-10 % arvolipusta (riippuen vyöhykkeistä) - Ei vaatimusta asumisesta tai opiskelusta alueella	(Samat alennukset kuin nuorilla) - Alennus n. 30 % muista kuin kentalipuista - Ehtona, että saa opinto- tai aikuiskoulutustukea - Ei vaatimusta asumisesta tai opiskelusta alueella	(Samat alennukset kuin nuorilla) - Alennus n. 30 % arvo- ja kausilipuista - Opiskelijan tulee olla kirjoilla Kuopiossa tai Siilinjärvellä. Oppilaitoksen pääpaikka tai toimipiste tulee sijaita edellä mainituissa kunnissa
Perus-koululaisten koulumatkat	^{Ku} - <u>Kotikunta voi myöntää kausilipun, joka on voimassa koulupäivinä 4.30-18.00</u>	^{Ku, Ko} - Kunta tai yksityinen koulu voi myöntää lipun, jolla voi tehdä 1-2 matkaa koulupäivinä klo 6.30-17.00	^{Ku} - <u>Kotikunta voi myöntää lipun, joka mahdollistaa 2 matkaa arkisin ja lauantaisin</u>	^{Ku, Ko} - <u>Kotikunta tai yksityinen koulu voi myöntää lipun, jolla voi tehdä koulupäivinä 2 matkaa</u>	^{Ku, Ko} - <u>Lahden perusopetus tai yksityinen koulu voi myöntää lipun, joka mahdollistaa 2 matkaa koulupäivinä välillä 6.00-18.00</u>	^{Ku, Ko} - Kunta tai koulu voi myöntää lipun, joka mahdollistaa koulupäivinä 2 matkaa välillä 6.00-17.30	^{Ko} - Peruskoululaiset saa kunnan/koulun puolesta lipun, joka oikeuttaa 2 matkaan koulupäivinä
Koulumatkattuettu lippu***	- Ei saatavilla	^{Ko} - Omavastuu alle 17-vuotiaille 21 €, 17-24-vuotiaille 26 €, yli 25-vuotiaille 42 €	^{Ko} - Omavastuu 38 €/kk <u>Tukeen oikeutetut saavat kannustimena yhden 30 päivän kausilipun vuodessa maksutta</u>	^{Ko} - Omavastuu 43 €/kk	^{Ko} - Omavastuu enintään 43 €/kk	^{Ko} - Omavastuu 40 €/kk	^{Ko} - Omavastuu 33/38 € / kk
Koululaisryhmät	- <u>Opettajille erillinen oppilasryhmien kantakortti, jolloin maksua ei peritä</u>	- <u>Koululle rekisteröidyille matkakortille saa 10-35 hengen ryhmille tarkoitetun lipun</u> - <u>Lisäksi esiopetusryhmille myönnetään 2 ryhmälippua / vuosi</u> Koululaisryhmien liput maksaa koulu	- Ei erillisiä alennuksia	- Ei erillisiä alennuksia	- <u>Varhaiskasvatukseen ja perusopetuksen ryhmät 30 henkilöön saakka matkustavat kello 9-15 maksutta (opettaja maksaa oman matkansa)</u>	- Ei erillisiä alennuksia	- Ei erillisiä alennuksia

Ikäihmiset	- <u>Eläkeläislippu:</u> <u>kansan- tai</u> <u>takuueläkettä saaville</u> <u>alennus 50 % kausi- ja</u> <u>arvolipuista</u> - HSL-alueella asuville yli 70-vuotiaille alennus 50 % arvolipuista klo 9-14	- Yli 65-vuotiaille alennus n. 50 % arvolipuista kello 9-14	(Samat alennukset kuin nuorilla ja opiskelijoilla) - Alennus n. 30 % kausilipuista ja n. 25 % arvolipuista - Ma-pe klo 9-13 arvolipuista 0,25 € lisäalennus (alennus yht. n. 35 %)	- Yli 65v: alennus n. 25 % arvolipusta arkisin kello 10-14	- Yli 65v: arkisin klo 9-14 sekä viikonloppuisin alennus n. 35 % arvolipuista	- Yli 65v: alennus n. 30 % kausilipuista sekä n. 50 % arvolipusta kello 9- 14	- Yli 65v: alennus n. 40 % arvolipuista kello 9-14 (ei koske uloimpia vyöhykkeitä)
Rintama- veteraanit, sotainvalidit ym.	- <u>Ilmainen</u> <u>matkustusoikeus koko</u> <u>alueelle</u> - Etuun oikeutettuja myös työvelvolliset	- <u>Ilmainen</u> <u>matkustusoikeus koko</u> <u>alueelle</u> - Kotikunnan tulee olla alueella	- <u>Ilmainen</u> <u>matkustusoikeus koko</u> <u>alueelle</u> - Kotikunnan tulee olla alueella	- <u>Ilmainen</u> <u>matkustusoikeus</u> <u>koko alueelle</u>	- <u>Ilmainen</u> <u>matkustusoikeus</u> <u>koko alueelle</u>	- <u>Ilmainen</u> <u>matkustusoikeus</u> <u>koko alueelle</u>	- <u>Ilmainen</u> <u>matkustusoikeus</u> <u>koko alueelle</u>
Vammaiset ja liikunta- rajoitteiset	- <u>HSL-alueella asuville</u> 50 % alennus arvo- ja kausilipuista, mikäli liikkumista haittaavan vamman tai sairauden haittaluokka vähintään 11 - Näkövammaisille, joiden haitta-aste väh. 50 %, ilmainen matkakortti koko alueelle - Pyörätuolin käyttäjä ei tarvitse lippua	- <u>Pyörätuolin käyttäjä</u> <u>ei tarvitse lippua</u>	- <u>Pyörätuolin käyttäjä ei</u> <u>tarvitse lippua</u> (Samat alennukset kuin yli 65-vuotiaille) - Alennus kausilipuista n. 30 %, arvolipuista n. 25 % - Ma-pe klo 9-13 arvolipuista 0,25 € lisäalennus (alennus yht. n. 35 %) - Työssäkäyvä vammainen, jonka haittaluokka väh. 12, matkustaa ilmaiseksi - Rollaattorin käyttäjä ei tarvitse lippua arkisin klo 9-13	- <u>Pyörätuolin</u> <u>käyttäjä ei tarvitse</u> <u>lippua</u> - Rollaattorin käyttäjä ei tarvitse lippua arkisin klo 10-14	- <u>Pyörätuolin tai</u> <u>rollaattorin</u> <u>käyttäjä ei tarvitse</u> <u>lippua</u>	- <u>Pyörätuolin</u> <u>käyttäjä ei tarvitse</u> <u>lippua</u>	- <u>Pyörätuolin</u> <u>käyttäjä ei tarvitse</u> <u>lippua</u> - Rollaattorin käyttäjä ei tarvitse lippua klo 9-14
Vammaisen matkustajan saattajat	- <u>Ei tarvitse lippua,</u> <u>mikäli matkustajan</u> <u>mukana Oikeus</u> <u>saattajaan -kantakortti</u>	- <u>Pyörätuolia</u> <u>käyttävän saattaja ei</u> <u>tarvitse lippua</u> - Muu saattaja ei tarvitse lippua, mikäli matkustajalla jokin vaadituista korteista	- <u>Matkakortille voi</u> <u>saada oikeuden</u> <u>maksutta matkustavaan</u> <u>saattajaan, mikäli</u> <u>haittaluokka väh. 8</u>	- <u>Pyörätuolia</u> <u>käyttävän saattaja</u> <u>ei tarvitse lippua</u> - Muu saattaja ei tarvitse lippua, mikäli matkustajalla A- merkitty EU:n vammaiskortti	- <u>Pyörätuolia</u> <u>käyttävän TOSI-</u> <u>ASIALLINEN</u> <u>avustaja, näkö-</u> <u>vammaisen</u> <u>saattaja sekä A-</u> <u>merkityn EU:n</u> <u>vammaiskortin</u> <u>haltijan avustaja</u> <u>matkustavat liputta</u>	- <u>Pyörätuolia</u> <u>käyttävän avustaja</u> <u>ei tarvitse lippua</u> - Vammaispalvelui- den myöntämän asiakirjan tai EU:n A-merkityn vammaiskortin haltijan saattaja ei tarvitse lippua	- <u>Pyörätuolia</u> <u>käyttävän saattaja</u> <u>ei tarvitse lippua</u> - Muun vammaisen saattaja ei tarvitse lippua, mikäli matkustajalla jokin vaadituista korteista

Muut esiin tulleet alennukset, etuudet ja ilmaismatkat		<u>Ku - Aktiivipassi: Tampereen kaupunki myöntää toimeentulotuen saajille 2 x 50 € arvoisen arvolipun (omavastuu 2 x 5 €)</u>	- Varus- ja siviilipalvelusmiehet matkustavat lastenlipulla - Joidenkin teatterien liput sekä TPS:n kausikortit toimivat myös matkalippuina	- Työtehtävissä liikkuvat poliisit ja pysäköinninvalvojat matkustavat ilman lippua			- KalPan kotiotteluihin voi ostaa lastenlipun hintaisen mobiililipun
Huomioita		- Opiskelijoille on tällä hetkellä mobiilissa pilotti eri ehdoin, johon ollaan siirtymässä vuoden 2021 alussa	- Kausilipuista halvempi hinta ladatessa verkkopalvelun kautta - Alennusryhmille myydään vain 30 päivän kausilippuja, joihin voi ostaa alennettuun hintaan lisäpäiviä, mikä on pitkällä tähtäimellä hieman halvempaa kuin pitkä aikuisten kausilippu	- Myytävänä erillinen A-city-vyöhyke, joka kattaa kolme keskusta-alueella kulkevaa lyhyttä linjaa	- Mobiilikertalippu on hinnoiteltu arvo- ja kertalipun väliin (norm. hinta 2,85) - Ilmeisesti pidemmästä kausilipusta ei alennusta?	- Mobiilikertalippu on hinnoiteltu arvo- ja kertalipun väliin (norm. hinta 2,70) - Opiskelijat eivät voi ostaa 180 tai 360 päivän kausilippuja	- Pidemmästä kausilipusta ei alennusta

*Kertalippu tarkoittaa tässä kuljettajalta ostettua lippua, arvolippu matkakortilta tai mobiilisovelluksesta ostettua. Hinnat koskevat sisintä ja pienintä tavanomaista vyöhykettä, jolle on mahdollista ostaa lippu. Hinnat ovat päiväsaikaan. Jyväskylässä ja Lahdessa on lisäksi käytössä erillinen mobiilikertalippu, jonka hinta on matkakortilla ostetun arvolipun ja tavanomaisen kertalipun välissä.

**Tyypilliset ehdot opiskelijoille; poikkeukset mainittu taulukossa:

- Opiskelun oltava päätoimista ja tutkintoon tähtäävää
- Lukuvuoden pituus oltava vähintään 8/9 kk ja opintojen kestettävä vähintään yksi lukuvuosi
- Joko asuttava tai opiskeltava kyseisellä seudulla
- Ei myönnetä esim. jatko-opiskelijoille, tutkintoa täydentäville tai oppisopimuskoulutuksessa oleville

***Kelan koulumatkatuki (suunnattu lähinnä 2. asteen opiskelijoille)

- Kela maksaa lähtökohtaisesti tukea opiskelijoille, joiden koulumatka yhteen suuntaan on vähintään 10 km ja matkan kustannukset vähintään 54 €/kk
- Tukea on mahdollista saada myös tätä halvempiin koulumatkoihin joissain tilanteissa – erityisesti, jos matka suoritetaan Walmi-liikenteellä (sis. Oulu, Jyväskylä, Lahti, Kuopio) tai koulukuljetuksella (Tampereen ja Turun joukkoliikenne lasketaan poikkeuksellisesti koulukuljetukseksi)
- Näissä tilanteissa koulumatkatuki ohjautuu suoraan liikenteen järjestäjälle, joka tarjoaa kuljetuksen opiskelijalle (yleensä erillisenä lipputuotteena) ja laskuttaa tältä lisäksi enintään 43 € omavastuun
- Koulumatkatuki on kunnalle tuloa, Föli esittää selkeän toiveen kaikille oikeutetuille hakea tukea ja tarjoaa tähän erillisen kannusteen

	Hki-Porvoo bussit (Porvoon Liikenne; Onnibus; Savonlinja)	Hki-Lohja bussit (Pohjolan Liikenne; J. Vainion Liikenne)	VR:n lähijunaliikenne	VR:n kaukojunaliikenne
Lippujen normaalihinnat aikuisille (€), KOKO MATKA Hki-Porvoo/Lohja	OB: Vain kertalippuja; hinta vaihtelee PL: Kertalippu: 9 7 vrk kausi: 48 30 vrk kausi: 168 20 matkaa: 118 SL: Kertalippu 8 30 vrk kausi: 80	PL: Kertalippu: 12,90 Kertalippu netistä: 11,70 Sarjalippu 5/10/30 matkaa: 57/112/315 30 vrk kausi: 228 90 vrk kausi: 639 JVL: - Kertalippu: 11,50 - Sarjalippu 20/40 matkaa: 147/254 - 30 vrk kausi: 217	Saatavilla olevat lipputuotteet: - Kertalippu - Sarjalippu 10 matkaa - Kausilippu 14-365 vrk	Saatavilla olevat lipputuotteet: - Kertalippu (säästölippu ja peruslippu) - Sarjalippu 10/30 matkaa - Kausilippu 14-365 vrk - Ryhmälippu yli 10 hengelle
Lapset	OB: ei alennusta PL: - Alle 3v lapset matkustavat liputta - 4-11v: alennus 50 % kertalipuista SL: - 0-6v: alennus 50 %	PL: - Enintään kaksi alle 6v lasta ilmaiseksi aikuisen seurassa - 6-16v: alennus n. 50 % kerta- ja sarjalipuista kaikilla matkoilla JVL: - Enintään kaksi alle 4v lasta ilmaiseksi aikuisen seurassa - Alle 12v: alennus 50 % kertalipuista	- Alle 7-vuotiaat matkustavat maksutta - Alle 7-vuotiaista vaunuissa työntävä matkustaa maksutta - 7-16v: alennus 50 % kerta-, kausi- ja sarjalipuista	- Alle 4-vuotiaat matkustavat maksutta - 4-16v: alennus 40 % kerta-, sarja- ja kausilipuista
Nuoret	OB: ei alennusta PL: - 12-16v: alennus n. 35 % kertalipuista SL: - 7-16v: alennus 20 %	PL: ei alennusta (alle 17v lapsia) JVL: - 12-16v: alennus 50 % kertalipuista	Ei erillistä alennusta (alle 17v lapsia)	Ei erillistä alennusta (alle 17v lapsia)
Opiskelijat**	OB: ei alennusta PL: - Alennus n. 35 % kertalipuista SL: - Alennus 10 %	PL: - Alennus n. 50 % kerta- ja sarjalipuista JVL: - Alennus 50 % kertalipuista	- Alennus 50 % kerta- ja sarjalipuista - Erityiset ehdot: saatava opintotukea, ei palkka- tai vastaavia tuloja, ei jatko-opiskelijoille	- Alennus 30 % kertalipuista sekä 10 ja 30 matkan sarjalipuista - Erityiset ehdot: saatava opintotukea, ei palkka- tai vastaavia tuloja, ei jatko-opiskelijoille
Ikäihmiset	OB: - Yli 65-vuotiaille alennus 20 % PL: - Eläkeläiset: alennus n. 35 % kertalipuista SL: - Eläkeläiset: alennus 10 %	PL & JVL: - Eläkeläiset ja yli 65v: alennus 50 % kertalipuista	- Eläkeläiset ja yli 65v: alennus 50 % kerta- ja sarjalipuista	- Eläkeläiset ja yli 65v: alennus kerta- ja sarjalipuista 20 %

Vammaisen matkustajan saattajat	OB: - Ilmainen lippu etukäteen varatessa PL: ei alennusta SL: ei alennusta	Ei alennusta	- Matkustaa liputta	- Ilmainen saattajalippu
Koulumatkautettu lippu***	- Ei saatavilla erikseen	- Ei saatavilla erikseen	- Ei saatavilla erikseen	- Ei saatavilla erikseen
Muut esiintulleet alennukset, etuudet ja ilmaismatkat	PL: - Varusmiehille alennus n. 35 % kertalipuista - Meno-paluu 15 € (n. 15 % alennus täydestä hinnasta)	PL: - Varus- ja siviilipalvelusmiehille alennus n. 50 % kerta- ja sarjalipuista - Meno-paluu alennus n. 25 % - Lehdistöalennus n. 50 % autosta ostetusta kertalipusta JVL: - Varus- ja siviilipalvelusmiehille alennus n. 50 % kerta- ja sarjalipuista - Meno-paluu alennus 10 % - Ryhmälippu 3+ hengen ryhmille	- Varusmiehet: Puolustusvoimien lomapuvussa matkustus ilmaiseksi - Siviilipalvelusmies matkustaa ilmaiseksi palveluspaikan varaamalla lipulla - Muutoin alennus 50 % kertalipuista	- Varusmiehet: Puolustusvoimien lomapuvussa matkustus ilmaiseksi - Siviilipalvelusmies matkustaa ilmaiseksi palveluspaikan varaamalla lipulla - Muutoin alennus 30 % kertalipuista
Huomioita	Porvoon Liikenne Oy (Koiviston Auto) liikennöi selvän enemmistön vuoroista.	Oy Pohjolan Liikenne Ab liikennöi enemmistön vuoroista. Hinnat ja alennukset ilmoitettu koko välille Lohja-Kamppi; lyhemmillä matkoilla alennus-% on joko pienempi tai alennusta ei myönnetä. Raja täyteen alennukseen on molemmilla liikennöitsijöillä pääasiassa 60 km, mutta lapsialennus koskee kaiken pituisia matkoja ja Vainion Liikenteen eläkeläisalennus yli 30 km matkoja.		