

Lahden kaupunki, Lahden seudun joukkoliikennelautakunta, 15.02.2022

§ 13

## Lippujen hinnoittelu ja asiakasryhmät vyöhykeuudistuksessa

1493/08.01.00.00/2021

### Asian valmistelija / lisätietojen antaja

Joukkoliikennepäällikkö Katja Suhonen, p. 044 4164658

### Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin kohtien 1, 2, 4 ja 5 osalta.

Päätösehdotuksen kohta 3 hyväksyttiin muutosehdotuksen mukaan seuraavasti: "Otetaan vyöhykeuudistuksen käyttöönoton yhteydessä käyttöön hiljaisen ajan alennus -30% aikuisten arvo- ja mobiililippuun.

Hiljaiset ajat, jolloin käyttäjät saavat alennuksen arvo- ja mobiililipusta on arkisin klo 9-14 sekä viikonloppuisin."

### Esittelijä

Kaupungininsinööri Lastikka Mika

### Päätösehdotus

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta päättää, että uudessa vyöhykemallissa noudatetaan seuraavia hintoja, asiakasryhmiä ja vaihtoaikoja:

1) Aikuisen liput:

a. 2 vyöhykkeen kausilippu 58 €, arvo/mobiililippu 2,5 €, kertalippu 3,4 €

b. 3 vyöhykkeen kausilippu 80 €, arvo/mobiililippu 5 €, kertalippu 6,5 €

c. 4 vyöhykkeen kausilippu 90 €, arvo/mobiililippu 5,9 €, kertalippu 7,4 €

2) Muut asiakasryhmät:

- a. Lapsi, kerta-, arvo- ja kausilipusta -50%
- b. Nuori, arvo- ja kausilipusta -30%
- c. Opiskelija, arvo- ja kausilipusta -30%

3) Ei oteta vyöhykeuudistuksen käyttöönoton yhteydessä hiljaisen ajan alennusta, vaan pidetään seniorialennus arvolipusta -30% arkisin klo 9-14 ja viikonloppuisin.

4) Ei oteta käyttöön työttömien asiakasryhmää.

5) Vaihtoajat:

- a. yhden ja kahden vyöhykkeen matkoissa 70 minuuttia
- b. kolmen ja neljän vyöhykkeen matkoissa 120 minuuttia

## Käsittely

Lautakunta piti kokoustaun klo 17.48–17.53.

Asian käsittelyn yhteydessä jäsen Riina Puusaari teki seuraavan muutosehdotuksen päätösehdotukseen kohdan 3 osalta: "Korvataan nyt kohdassa oleva lause uudella lauseella: 'Otetaan vyöhykeuudistuksen yhteydessä käyttöön hiljaisen ajan alennus aikuisen arvo- ja mobiililipusta -30% arkisin klo 9-14.'" Puusaaren muutosehdotus raukesi kannattamattomana.

Asian käsittelyn yhteydessä puheenjohtaja Siru Heromaa-Karjalainen teki seuraavan muutosehdotuksen päätösehdotukseen kohdan 3 osalta: "Otetaan vyöhykeuudistuksen käyttöönoton yhteydessä käyttöön hiljaisen ajan alennus -30% aikuisten arvo- ja mobiililippuun. Hiljaiset ajat, jolloin

käyttäjät saavat alennuksen arvo- ja mobiililipusta on arkisin klo 9-14 sekä viikonloppuisin." Jäsen Juho Salonen kannatti tehtyä muutosehdotusta.

Puheenjohtaja totesi, että oli tehty kannatettu esittelijän päätösehdotuksesta kohdan kolme osalta poikkeava ehdotus, minkä johdosta tulee äänestää. Selostus hyväksyttiin.

Puheenjohtaja esitti, että äänestys suoritetaan nimenhuutoäänestyksenä ja äänestysjärjestyksenä seuraavaa:

Ne, jotka kannattavat esittelijän päätösehdotusta, äänestävät JAA ja ne, jotka kannattavat puheenjohtaja Siru Heromaa-Karjalaisen muutosehdotusta, äänestävät EI. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Suoritettussa nimenhuutoäänestyksessä annettiin 3 JAA-ääntä (Hanna-Kaisa Kyyrönen, Pasi Jalonen, Mikko Raulahti) ja 11 EI-ääntä (Pekka Sillanmäki, Mona Pyykkönen, Simon Ekpa, Jukka Pietiläinen, Riina Puusaari, Tuija Pessinen, Ada Seppälä, Juho Salonen, Juha Vierumäki, Ville Neoff, Siru Heromaa-Karjalainen). Äänestyslista on pöytäkirjan liitteenä.

Puheenjohtaja totesi esittelijän päätösehdotuksen tulleen hyväksytyksi kohtien 1, 2, 4 ja 5 osalta.

Puheenjohtaja totesi, että kohdan 3 osalta hyväksyttiin puheenjohtaja Siru Heromaa-Karjalaisen muutosehdotus, joka voitti äänin 3-11.

## Perusteluosa

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta 19.10.2021 § 44: Lautakunta päätti palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi seuraavin saatesanoin: "Pyydetään selvittämään kustannusvaikutukset sille, että hiljaisten aikojen lippualennus ulotettaisiin suosituksen mukaisesti kaikkiin ikäryhmiin arvolipussa Pyydetään lisäselvitys siitä, miten työttömien vähävaraisten alennuslippua voitaisiin LSL toiminnassa toteuttaa? Selvitetään, mikä on

nykyinen käytäntö sosiaalitoimistojen maksusitoumusten kanssa, myöntämisperusteet jne. Selvitetään Tampereen aktiivipassimallia.” Tämän pohjalta perusteluosaa on täydennetty työttömien alennuksen sekä hiljaisten aikojen lippualennuksen osalta.

Joukkoliikennelautakunta päätti kokouksessaan 4.5.2021 § 21 uudistaa vyöhykkeitä neljän vyöhykkeen mallin mukaisesti. Vyöhykeuudistuksen tarkoituksena on selkeyttää joukkoliikenteen lippujärjestelmää ja kasvattaa matkustajamääriä.

Uudessa mallissa sisimmälle vyöhykkeelle sisältyy Lahden keskusta ja sen lähialueet noin kolmen kilometrin säteellä keskustasta. Toiselle vyöhykkeelle kuuluu loput Lahdesta mukaan lukien Nastolan alue, Pennala, Salpakangas, Hollolan kirkonkylä ja Vesikansa. Kolmannelle vyöhykkeelle sijoittuu Orimattilan keskustaajama, Kärkölä, Hämeenkoski, Vääkysy ja Vierumäki. Neljännelle vyöhykkeelle jäisi Heinola Myllyojalta pohjoiseen, Padasjoki, Sysmä, Hartola sekä Asikkala Vääkysystä pohjoiseen.

Lippujen hinnat on pyritty pitämään mahdollisimman lähellä nykyisiä hintoja, jotta kenellekkään matkustajalle ei tulisi merkittävää lipun hinnan korotusta tai kuntien nettokustannukset nousisi kohtuuttomasti. Lisäksi on pyritty selkeyttämään asiakasryhmiä ja niiden alennuksia.

Kunnilta pyydettiin lausuntoa vyöhykeuudistukseen liittyen. Osa kunnista otti kantaa myös lippujen hinnoitteluun ja asiakasryhmiin.

**Heinolan kaupunki** lausui, että lippujen asiakashintoja Heinolassa ei saa korottaa ja että hinnoittelua tulee tarkastella siten, että kuntamaksuosuuksiin ei muodostu vyöhykemuutoksen valmisteluaineiston mukaisia kohtuuttomia korotuksia.

**Hollolan kunnan** lausunnossa ehdotetaan, että jos vyöhyke- ja lippu-uudistuksen hinnoittelua ei voida esitetystä yhtään nostaa ydinmatkustusvyöhykkeillä 1 ja 2, tulee lipputulomenetysten haittoja pystyä ainakin osittain kattamaan seudullisesti linjoja ja/tai vuorotarjontaa karsimalla sekä muutenkin huomioimaan paremmin korona-ajan vähentyneen matkustuskysynnän.

**Lahden kaupunki lausui**, että joukkoliikenteen lipputuotteiden hinnoittelun selkeyden lisäämiseksi pitkän tähtäimen tavoitteena tulee olla päätettyjen alennusperusteiden ulottaminen kaikkiin lipputuotteisiin yksittäisten lipputuotteiden sijaan. Tarkasteluun tulee ottaa seniorilipputuotteiden ulottaminen kaikkiin lipputuotteisiin sekä lisäksi mahdollinen työttömien henkilöiden asiakasryhmälennus.

## Lippujen hinnat

Aikuisten lippujen uudeksi hinnoitteluksi ehdotetaan seuraavaa:

Lippu	2 vyöhykettä	3 vyöhykettä	4 vyöhykettä
Kausi	58 €	80 €	90 €
Arvo/Mobiili	2,5 €	5,0 €	5,9 €
Kerta	3,4 €	6,5 €	7,4 €

Siten hinta Heinolasta Lahteen säilyisi nykyisellä tasolla, hinta Vierumäeltä Lahteen hieman kallistuisi ja Heinolan sisäisen matkan hinta halpenisi.

Hinnoitteluehdotus perustuu selvitykseen vyöhykeuudistuksesta.

Tavoitteena on kasvattaa joukkoliikenteen matkustajamääriä ja siten

asettaa mahdollisimman edulliset lippujen hinnat minimoiden kuitenkin uudistuksen kustannusvaikutukset kunnille.

Lisäksi ehdotetaan, että mobiililipun hinta laskettaisiin samalle tasolle kuin arvolipun hinta. Tällöin hinnasto olisi nykyistä selkeämpi, mikä lisäisi edelleen joukkoliikenteen käytön helppoutta ja houkuttelevuutta. Tällä hetkellä mobiililipun hinta sijoittuu arvo- ja kertalipun väliin. Mobiilimaksu on myös matkustajan kannalta vaivaton, sillä matkustajan ei tarvitse hankkia erillistä matkakorttia alennusta varten. Mobiililippu ostetaan älypuhelimien tai tablettiin ladatun sovelluksen kautta. DNA:n teettämän tutkimuksen (2020) mukaan 96 prosentilla 16-74-vuotiaista on käytössä älypuhelin.

Mobiilin kertalipussa säilyisi kuitenkin samat asiakasryhmät kuin kertalipussa, eli lapsi ja aikuinen. Kausilippu on mobiilissa tarjolla lapsille, nuorille, opiskelijoille ja aikuisille. Jatkossa mahdolliset muiden asiakasryhmien alennukset mobiililipussa vaativat erillistä selvitystä ja vaikutusten arviointia.

### **Asiakasryhmät**

Keväällä on valmistunut Paikallisliikenneliiton selvitys joukkoliikenteen alennuslippujen perusteista ja vaikutuksista. Selvitys on päätösehdotuksen liitteenä ja ehdotetut alennusperusteet perustuvat siihen sekä selvitykseen vyöhykeuudistuksesta. Tavoitteena on pitää myös asiakasryhmät ja niiden alennukset selkeinä asiakkaille.

Aikuisen lisäksi muut asiakasryhmät olisivat lapsi, nuori, opiskelija ja seniori, kuten nykyäänkin, sillä nämä ovat vakiintuneita asiakasryhmiä. Eri asiakasryhmien alennusprosentteja selkeytettäisiin.

Lapset saisivat alennusta kerta-, arvo- ja kausilipusta 50% aikuisen kerta-, arvo- ja kausilippuun nähden. Nuoret ja opiskelijat saisivat alennusta arvo- ja kausilipusta 30% aikuisen arvo- ja kausilippuun nähden. Tämä yksinkertaistaisi alennusprosentteja nykyisestä ja tekisi arvolipusta entistä houkuttelevamman vaihtoehdon kertalippuun nähden hinnan hieman laskiessa näille asiakasryhmille.

Selvityksen mukaan seniorialennuksen ulottaminen kertalippuihin heikentää arvo- ja kausilippujen houkuttelevuutta. Joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjien matkustuksen lisäämisen kannalta olisi hyödyllistä, että matkakortille ladattavien lipputuotteiden houkuttelevuutta lisätään, eli vaikutus on ei-toivottu. Kertalippujen alennuksella voidaan kuitenkin houkutella uusia satunnaisia joukkoliikenteen käyttäjiä, mikä on toivottu vaikutus. Seniorien kertalippu vähentäisi lipputuloja noin 120 000 euroa vuodessa.

Kausilippuun ei ole mahdollista tehdä aikarajoitusta, vaan kausilipulla pääsee matkustamaan rajattomasti sen voimassaoloaikana.

Seniorialennuksen ulottaminen kausilippuihin vähentää lipputuloja noin 32 000 eurolla vuodessa. Jos senioreille myönnettäisiin 30 % alennus kausilipusta, todennäköisesti matkustus lisääntyisi ja kohdistuisi myös ruuhkasiin ajankohtiin. Kausilippualennus heikentää arvolippujen houkuttelevuutta ja on ristiriidassa arvolippualennuksen myöntämisen periaatteen kanssa. Arvolippualennus tarkoituksena on ollut ohjata kysyntää ajankohtaan, jolloin joukkoliikenteen kapasiteetti on vajaakäytössä. Kausilippualennus todennäköisesti lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja siirtäisi matkustusta nykyisestä senioreiden arvolippujen alennusajasta (klo 9-14) myös ruuhkasiin ajankohtiin. Lisäkuormitus jo ruuhkaisilla vuoroilla voi aiheuttaa tarpeen lisäkapasiteetille, jonka kustannuksia ei voi arvioida.

Ehdotus on, että seniorialennusta ei laajenneta kerta- tai kausilippuihin.

Lahden kaupunki ehdotti lausunnossaan myös työttömien henkilöiden asiakasryhmälennusta. Peruste työttömien alennukseen on mahdollisesti se, että työttömät ovat pienituloisia. Työtön ei kuitenkaan välttämättä ole pienituloinen ja pienituloisiin kuuluu muitakin sosioekonomisia ryhmiä työttömien lisäksi. Selvityksen alennuslippujen perusteista ja vaikutuksista mukaan pienituloisten matkojen tukeminen on vaikuttavampaa ohjata sosiaalitoimen kautta. Sosiaalitoimessa on helpompaa todeta tuen saannin perusteet ja kohdistaa tuki tehokkaammin niille, jotka sitä tarvitsevat. Lisäksi seuranta mahdollistuu ja kokonaiskuva tuen saajan kokonaistuesta säilyy. Työttömyyden tai pienituloisuuden todentaminen joukkoliikenteen asiakaspalvelupisteessä olisi haastavaa. Työttömyyden päättymisestä ilmoittaminen olisi asiakkaan vastuulla, sillä LSL:llä ei ole pääsyä tällaisiin tietokantoihin.

### **Selvitys työttömien alennuslipusta**

Työttömien alennuksia on lisäselvitetty uudelleen valmisteluun palauttamisen myötä. Paikallisliikenneliiton tilaamassa valtakunnallisessa "Joukkoliikenteen alennuslippujen perusteet ja vaikutukset" -työssä (Ramboll 01/2021) todetaan mm. seuraavaa:

- "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."



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

Sosiaalipoliittisin perustein myönnetyt alennukset eivät valtakunnallisen selvityksen mukaan ole joukkoliikenneviranomaisen toimialaa.

Pienituloisten työttömien liikkumistarpeiden tukeminen ja tuen tarpeen todentaminen on ensisijaisesti sosiaalipalveluiden tehtävä, jolloin tuki kohdistuu sitä todella tarvitseville. Tästä hyvänä esimerkkinä on Tampereella käytössä oleva aktiivipassimalli sekä Lahden seudulla nykyisellään käytössä oleva maksusitoumuskäytäntö.

Tampereen aktiivipassimalli

Tampereella käytössä oleva aktiivipassi on Tampereen kaupungin sosiaalipalvelujen myöntämä 2 x 50 euron arvoinen arvolippu, josta passin

haltija maksaa 2 x 5 euron omavastuuosuuden. Aktiivipassia voi hakea 18 vuotta täyttänyt tamperelainen, joka on ollut toimeentulotukiasiakkaana 12 kuukautta ja jona aikana hän on saanut vähintään kymmenen kuukautta toimeentulotukea.

Aktiivipassi ladataan Tampereen seudun joukkoliikenteen matkakorttiin. Sillä voi kulkea kaupungin joukkoliikenteen busseilla (vyöhyke A-B) ja maksaa käynnit kaupungin uimahalleissa ja kuntosaleilla. Lisäksi kortilla pääsee ilmaiseksi kaupungin taidemuseoihin. Aktiivipassin voi vaihtoehtoisesti käyttää myös joukkoliikenteen kausilipun lataukseen, jolloin sitä voi käyttää vain matkakorttina.

#### Maksusitoumukset

Nykyisin Lahden seudun joukkoliikenteessä on käytössä erilaisten toimijoiden maksusitoumuksia, esim. Päijät-Hämeen hyvinvointiyhtymä, Lahden Diakonialaitos (Dila) tai seurakunta. Maksusitoumus on toimijan myöntämä asiakirja, jolla kyseinen toimija sitoutuu maksamaan asiakkaan Waltti-matkakortille ladattavan joukkoliikenteen lipputuotteen. Matkakortin lataus on asiakkaalle maksutonta ja maksusitoumukseen on merkitty, minkä tuotteen kortille voi ladata (arvoa x euroa tai kausilippu x päivää x-x vyöhykkeille).

Maksusitoumuksia myönnetään esimerkiksi PHHYKY:ssä mm. vammaispalveluiden, lastensuojelun ja työllistämistä tukevien palveluiden sekä kuntouttavan työtoiminnan, psykososiaalisten ja perhe- ja sosiaalipalvelujen asiakkaille. Dila ja seurakunnat voivat myös myöntää maksusitoumuksia vähävaraisten matkustamiseen. Käytännössä asiakas asioi maksusitoumuksen kanssa joukkoliikenteen palvelupisteellä ja LSL laskuttaa maksusitoumukset jälkikäteen kyseiseltä toimijalta. Maksusitoumuksia käytetään noin 500 kappaletta kuukaudessa.

### Työttömien lippualennuksen mahdollinen toteutus

Tampereella aktiivipassin myöntämisen perusteena on asiakkaan kuuluminen toimeentulotuen piiriin. Aktiivipassin myöntäminen ja sen kustannukset olisivat tämän perusteella sosiaali- ja terveyspalveluiden vastuulla, jolloin mahdollisen aktiivipassimallin jatkoselvitys on tehtävä sote-palveluiden puolella.

Työttömien lippualennuksen kohdentaminen aidosti tukea tarvitseville pienituloisille työttömille on joukkoliikennesektorin toimesta nykyisellä järjestelmällä käytännössä mahdotonta. Työttömän statuksen todistaminen joukkoliikenteen palvelupisteessä olisi vaikeaa, sillä esimerkiksi yleistä työttömyyskorttia ei ole olemassa eikä ole olemassa käytäntöä siitä, mikä riittää työttömyyden todisteeksi. Joukkoliikenteen palvelupisteessä ei myöskään ole mahdollisuutta todentaa työttömän taloudellista tilannetta ja pienituloisuutta, joka olisi työttömien alennuslipun perusteena.

Rahoitus mahdolliseen työttömien lippualennukseen tulisi tulla työttömien etuisuuksia hoitavilta tahoilta. Lahden seudun liikenteen budjettiin ei ole varattu rahaa, jotta työttömien lippualennus voitaisiin toteuttaa eikä joukkoliikenneviranomaisella ole mahdollisuutta varautua työttömien lippualennuksesta aiheutuviin lisäkustannuksiin. Vaikka arvioitaisiin, että joukkoliikenteen käyttäjämäärä työttömien alennuksen myötä kasvaisi, se ei todennäköisesti riittäisi täysin korvaamaan alennuslipuista aiheutuneita lipputulonmenetyksiä. Työttömien lippualennus edellyttäisi, että kunnat ovat halukkaita maksamaan työttömien lippualennuksesta aiheutuvat kustannukset.

Työttömien matkustamista on tarkoituksenmukaista tukea sosiaalipalveluiden kautta eikä erillisellä työttömien lippualennuksella.

Esimerkiksi Lahden seudulla työttömien tukeminen on jatkossakin järkevä toteuttaa maksusitoumuksien avulla, jolloin asiakkaan tuen tarve voidaan todentaa sosiaalipalvelujen toimesta ja myös tuen rahoituksesta vastaa oikea taho.

Joukkoliikenteessä työttömien alennuslippua tehokkaampaa olisi tarjota esimerkiksi hiljaisten aikojen lippualennusta kaikille matkustajille. Myös hiljaisten aikojen alennus vaatii kuitenkin lisäkustannuksiin sekä lipputulonmenetyksiin varautumista. Vyöhykeuudistuksen yhteydessä lippujärjestelmää selkeytetään ja lippujen hinnoittelun avulla on myös mahdollista vaikuttaa siihen, että uusia alennusryhmiä tai -perusteita ei ole tarpeen lisätä.

### **Hiljaisten aikojen alennus**

Myös hiljaisten aikojen alennusta selvitettiin valmisteluun palauttamisen myötä. Selvityksen on laatinut Sitowise Oy. Selvitys on esityslistan liitteenä. Hiljaisen ajan alennuksien suhteen tunnistettiin neljä vaihtoehtoista toimintamallia:

1. Ei alennuksia hiljaisena aikana
2. Seniorialennus voimassa arvolippuun vain hiljaisena aikana (nykytila)
3. Kaikkien alennusryhmien halvempi hinta arvolipulla voimassa vain hiljaisena aikana
4. Kaikille (lisä-) alennus arvolipulla hiljaisena aikana

Selvityksen perusteella toimintamallit 2 ja 4 nähtiin mahdollisina. Toimintamallia 1 ei suositella, sillä senioreiden matkoja siirtyisi ruuhka-aikoihin. Toimintamallia 3 ei suositella, sillä muissa alennusryhmissä mahdollisuus siirtää matkustusta ruuhka-ajalta hiljaiseen aikaan on pieni.

**Toimintamallilla 4,** eli myöntämällä kaikille alennus arvolipusta hiljaisena aikana, voidaan houkutella uusia joukkoliikennematkoja ajankohtaan, jossa on vapaata kapasiteettia, jolloin nousujen määrä ja lipputulot kasvavat, ja/tai siirtää matkoja ruuhka-ajoilta hiljaiseen aikaan. Tämä parantaa ruuhka-ajan palvelutasoa (matkustusmukavuus) tai mahdollistaa uusia joukkoliikennematkoja ruuhka-aikana (vapautunut matkustajakapasiteetti). Vaikutus koskee vain matkoja, joiden ajankohdan asiakas voi päättää.

Jo nyt matkustusväljyys houkuttelee matkustamaan ruuhka-ajan ulkopuolella, mutta matkalipun hinta vahvistaisi ohjausvaikutusta. Tällöin lipputulot kuitenkin alenevat lyhyellä aikavälillä, mutta pitkällä aikavälillä nousujen määrä ja lipputulot todennäköisesti kasvaisivat.

Tulevaisuudessa mahdollisen hiljaisten aikojen alennuksen avulla nykyisiä sekä uusia joukkoliikennematkoja voidaan ohjata ajalle, jossa on käyttämätöntä kapasiteettia. Uusille matkoille ei synny rajakustannusta, koska ne eivät edellytä välittömästi uusia vuoroja.

Ns. joukkoliikenteen vakikäyttäjät tekevät suurimman osan joukkoliikennematkoista. Ryhmän osuus väestöstä on kuitenkin pieni. Hiljaisen ajan alennus ei vaikuta tähän asiakasryhmään, koska kausilippu on jatkossakin heille edullisin lipputuote.

Harvemmin joukkoliikennettä käyttävät kuitenkin hyötyvät alennuksesta. Hiljaisen ajan alennus houkuttelee asiakasryhmää lisäämään joukkoliikennematkoja. Tämä asiakasryhmä muodostaa suurimman osan väestöstä, ja joukkoliikenteen matkamäärän ja kulkutapaosuuden kasvattamisen potentiaali on suuri tässä asiakasryhmässä.

Mikäli hiljaisen ajan alennus otetaan käyttöön, tulee erillisestä seniorialennuksesta luopua.

Hiljaisen ajan alennuksesta ei pystytä arvioimaan tässä kohtaa vaikutuksia lipputuloihin ja kuntaosuuksiin riittävällä tarkkuudella.

Selvityksessä kuitenkin suositellaan, että vyöhykeuudistuksen yhteydessä jatketaan **toimintamallilla 2**, eli että hiljaisen ajan alennus säilytetään nykyisen mukaisesti vain seniori-asiakasryhmälle. Hiljaisen ajan alennus voidaan mahdollisesti laajentaa koskemaan kaikkia asiakasryhmiä myöhemmin, kun vyöhykeuudistuksen vaikutukset ovat vakiintuneet ja kun vyöhykeuudistuksen alennusten vaikutusta on pystytty paremmin arvioimaan. Tällöin on helpompi tarkastella erilaisia alennusprosentteja ja niiden vaikutuksia lipputuloihin ja sitä kautta kuntien maksuosuuksiin. Jo itsessään vyöhykeuudistuksella on merkittävät vaikutukset lipputuloihin ja kuntien maksuosuuksiin, ja vaikutukset tarkentuvat vasta kun uudistus on otettu käyttöön.

Alennuksilla tavoitellaan ensisijaisesti joukkoliikenteen matkojen määrän ja kulkutapaosuuden kasvua. Vyöhykeuudistuksessa matkalipun hinta alenee joka tapauksessa useissa matkaryhmissä (mm. nykyiset neljän tai useamman vyöhykkeen arvo- ja kertaliput, suuri osa kausilipuista, seniori-, lapset-, nuoret- ja opiskelijat-asiakasryhmiin kuuluvat useita eri lipputuotteita käyttävät matkustajat). Suurin vaikutus matkamäärien kasvuun saadaan eriyttämällä mahdolliset alennukset toisistaan ajallisesti usealla vuodella. Kysynnän hintajousto on tällöin suurempi.

Matkustajien on helpompi sisäistää vyöhykeuudistuksen vaikutukset omaan matkustamiseen, kun uudistus rajoitetaan koskemaan vyöhykerajoja ja lipputyyppejä. Hiljaisen ajan alennus tekee lippujärjestelmästä aiempaa monimutkaisemman ja omaan matkustukseen edullisimman lipputyypin valinta vaikeutuu. Vyöhykeuudistuksen

tarkoituksena on kuitenkin selkeyttää ja yksinkertaistaa lippujen hinnoittelua.

Hiljaisen ajan alennus voi aiheuttaa myös epätasa-arvon kokemusta niille henkilöille, joilla ei ole mahdollista muuttaa matkustamisen ajankohtaa.

Ehdotus on, että vyöhykeuudistuksen yhteydessä jatketaan vain seniorien alennusta hiljaisena aikana, ja hiljaisen ajan alennusta kaikille asiakasryhmille selvitetään tarkemmin, kun vyöhykeuudistus on otettu käyttöön ja sen todellisista vaikutuksista mm. kuntien kustannuksiin, lipputuloihin ja matkustajamääriin on saatu riittävästi tietoa.

## **Vaihtoaika**

Lippujen vaihtoajat perustuvat vyöhykkeiden määrään. Nykyään kahden vyöhykkeen matkoissa vaihtoaika on 60 minuuttia, 3-7 vyöhykkeen matkoissa 75 minuuttia ja 8-9 vyöhykkeen matkoissa 90 minuuttia.

Vaihtoaikoja on syytä pidentää, kun vyöhykkeet laajenevat, jotta vaihdon onnistuminen ja vaihtoajan riittävyys varmistuu. Ehdotuksena on, että yhden tai kahden vyöhykkeen matkoilla vaihtoaika on 70 minuuttia ja kolmen tai neljän vyöhykkeen matkoilla 120 minuuttia.

## **Muutoksenhaku**

Oikaisuvaatimus

## **Toimenpiteet**

Ote: toimivalta-alueen kunnat