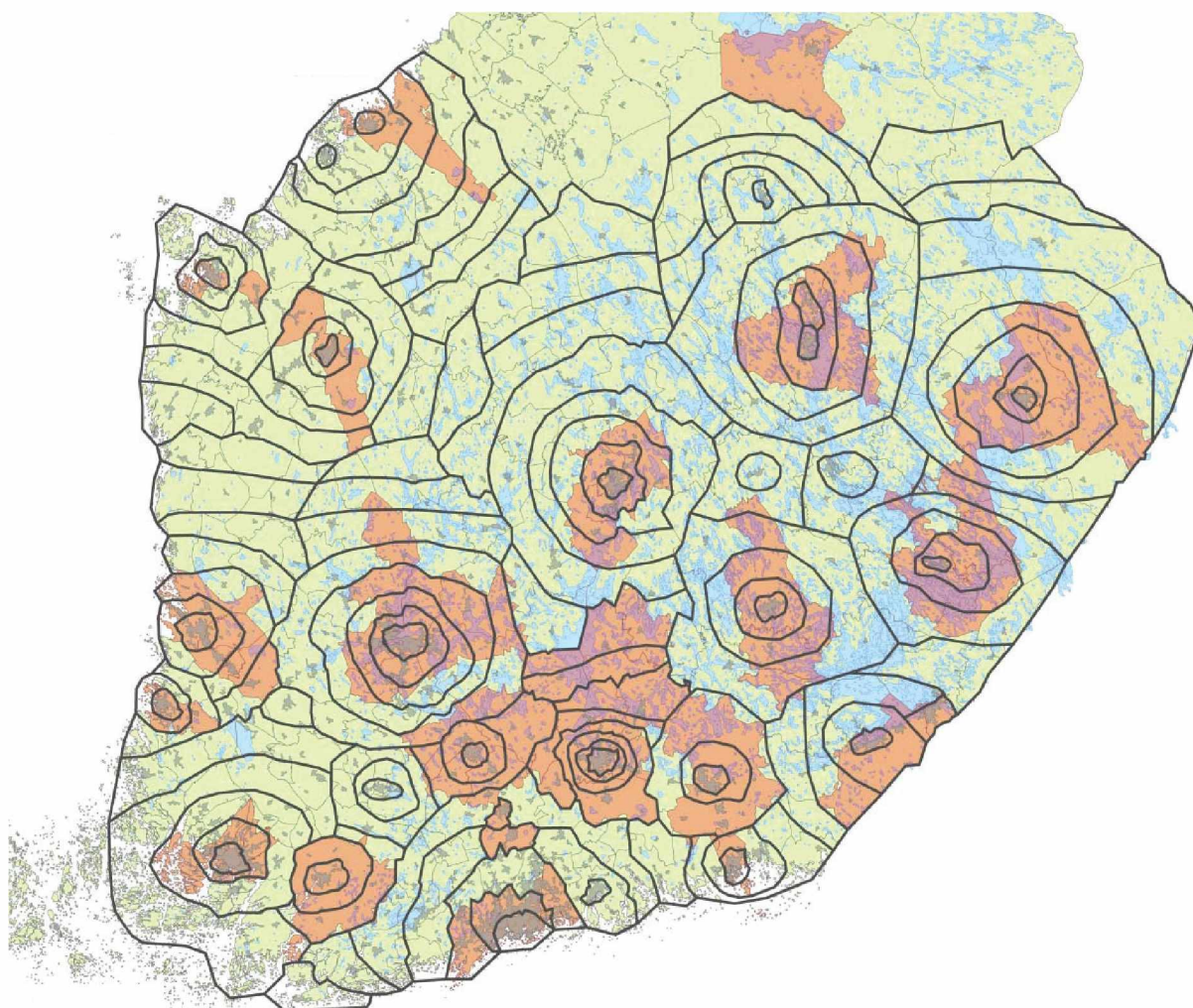


HANNA KALENOJA
RUUT RISSANEN

Joukkoliikenteen valtakunnalliset taksavyöhykkeet

JOUKKOLIIKENTEEN TAKSAVYÖHYKKEET ELY-KESKUSTEN
TOIMIVALTAISTEN VIRANOMAISTEN ALUEELLA



Hanna Kalenoja, Ruut Rissanen

Joukkoliikenteen valtakunnalliset taksavyöhykkeet

Joukkoliikenteen taksavyöhykkeet ELY-keskusten
toimivaltaisen viranomaisen alueella

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 9/2014

Liikennevirasto

Helsinki 2014

Kannen kuva: Yhden vyöhykkeen mallin mukaiset vyöhykkeet kartalla

Verkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-420-8

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 029 534 3000

Hanna Kalenoja, Ruut Rissanen: Joukkoliikenteen valtakunnalliset taksavyöhykkeet – Joukkoliikenteen taksavyöhykkeet ELY-keskusten toimivaltaisen viranomaisen alueella. Liikennevirasto, joukkoliikenteen palvelut -yksikkö. Helsinki 2014. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 9/2014. 67 sivua ja 4 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-420-8.

Avainsanat: taksavyöhykkeet, maksujärjestelmä, lippujärjestelmä, lippujen hinnoittelu

Tiivistelmä

Joukkoliikenteen lakimuutoksen myötä kaupunkiseutuja ympäröivissä kunnissa joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat ELY-keskukset, jotka toimivat myös kaupunkien alueella kulkevan hallintorajat ylittävän seudullisen liikenteen toimivaltaisena viranomaisena. PILETTI-järjestelmä muodostaa perustan valtakunnalliselle maksujärjestelmien yhteiskäyttöisyydelle, jossa tavoitteena on saada eri joukkoliikennemuotojen ja toimivaltaisten viranomaisten lippujärjestelmät samaan järjestelmään.

Tässä selvityksessä on laadittu luonnosvaiheen taksavyöhykkeet ELY-keskusten toimivaltaisten viranomaisten alueelle valtakunnallisina lukuun ottamatta Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun sekä Lapin ELY-keskuksen alueita. Keski-Suomen ELY-keskuksen alueelle on tämän työn rinnalla laadittu taksavyöhykkeet erillisessä selvityksessä. Lisäksi työssä on laadittu vyöhykekohtaisten taksojen hinnoitteluperiaatteet ja luonnos lippujen hinnoittelusta kerta-, arvo- ja kausilipuille.

Matkustajan kannalta on tärkeää, että maksujärjestelmään ei muodostuisi käyttöä hankaloittavia tai estäviä maksuportaita, jotka johtuvat toimivaltaisen viranomaisen vaihtumisesta matkustajan käyttämän reitin varrella. Uudessa lippujärjestelmässä suositeltava vaihtoehto on kahden vyöhykkeen malli, jossa matkustaja ostaa aina matkustusosoikeuden vähintään kaksi vyöhykettä kattavalle alueelle. Vyöhykemallissa matkustaja saa nykyisiin seutulippuihin verrattuna joustavasti valita matkustusalueensa, sillä vyöhykkeiden välillä voi matkustaa samoin hinnoitteluperiaattein kaikkiin matkustussuuntiin ja valittujen vyöhykkeiden sisäinen liikenne kuuluu aina matkustuksen hintaan, jolloin matkustajalla on vaihto-oikeus linjalta toiselle niillä vyöhykkeillä, jotka kattavan lipun matkustaja on hankkinut.

Vyöhykkeet on muodostettu kaupunkien ja kaupunkiseutujen toimivaltaisten viranomaisten vyöhykkeiden ympärille 6–20 kilometrin levyisinä etäisyysvyöhykkeinä. Vyöhykkeet ottavat huomioon sekä yhdyskuntarakenteen että alueelliset liikkumistarpeet. Lähtötietoina ovat olleet muun muassa toimivaltaisten viranomaisten alueet, seutulipputiedot, taajamarajat, asukas- ja työpaikkatiedot, vesistöt sekä Suomen ympäristökeskuksen määrittämä toiminnallinen aluejako, joka kuvaa kaupunkiseutujen ja pienempien keskusten vaikutusalueita perustuen työssäkäynti- ja asiointitietoihin. Taksavyöhykkeet on suunniteltu lähtökohtaisesti brutto- ja käyttöoikeussopimukseen soveltuviksi, ja markkinaehtoinen liikenne voi liittyä järjestelmään silloin, kun sitä käytetään täydentämään palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä.

Yhden kaupunkiseudun vyöhykkeeltä voi matkustaa muille saman kaupunkiseudun vyöhykkeille, mutta myös toisen kaupunkiseudun vyöhykkeille, joissa toimivaltainen viranomainen on eri kuin lähtövyöhykkeellä. Vyöhykerajan ylitysten hinta on muutoin valtakunnallisesti sama, mutta hinnoittelu on tehty erikseen kaupunkiseutujen ydin-

vyöhykkeille ja niitä reunustaville ns. seutuvyöhykkeille, jotka ovat maantieteellisesti laajempia kuin tiheästi rakennetuille alueille sijoitetut ydinvyöhykkeet.

ELY-vyöhykkeet voivat kaupunkiseuduilla poiketa kaupunkien toimivaltaisten viranomaisten vyöhykkeistä. Tämä on perusteltua silloin, kun kaupunkiseuduilla on valittu kuntarajapohjainen hinnoittelumalli tai tasataksamalli, joissa vyöhykkeiden leveys ja vyöhykkeillä matkustuksen hinnoittelu poikkeavat selvästi ELY-vyöhykkeistä. Tällöin ELY-keskusten toimivaltaisen viranomaisen alueelta kaupunkiseudulle matkustettaessa lipun hinta määräytyy kaupunkiseudulle laadittujen ELY-vyöhykkeiden mukaan, vaikka niitä ei noudatettaisikaan kaupunkiseudun sisäisessä liikenteessä kaupungin toimivaltaisen viranomaisen alueella.

Vyöhykkeisiin perustuvassa taksamallissa matkustuksen hinnoitteluperiaatteet muuttuvat huomattavasti nykyiseen lippujärjestelmään verrattuna. Nykyisin ELY-keskusten toimivaltaisen viranomaisen alueella lippuvaihtoehtoina ovat kilometriperusteinen kertalippu sekä 22 ja 44 matkan sarjalippu sekä suurimmassa osissa kuntia 30 vuorokauden seutulippu. Lisäksi osassa kunnista on käytössä sarjalipun tapaisia ns. työmatkalippuja kahden kunnan väliseen matkustukseen. Kerta- ja sarjalippujen kilometripohjainen taksa on valtakunnallisesti samansuuruinen, mutta seutulipun hinnoittelu vaihtelee alueittain huomattavasti.

Tulevassa maksujärjestelmässä on varauduttu ottamaan käyttöön erilaisia alennusryhmiä, joihin kuuluvat voivat matkustaa perushintaa edullisemmin joukkoliikenteessä. Alennusryhmiä ovat lapset (7–16-vuotiaat), nuoret (17–24-vuotiaat) ja iäkkäät (65 vuotta täyttäneet). Lapsille tarjottava alennus on suunniteltu 50 prosentin suuruiseksi ja nuorille ja iäkkäille suunnattu alennus 30 prosentin suuruiseksi aikuisten perushinnasta. Tässä työssä on selvitetty maksujärjestelmän vaikutuksia tilanteessa, jossa käyttöön tulevat vain lasten alennukset arvo- ja kertalipuissa, sekä tilanteessa, jossa kaikki alennusryhmät ovat voimassa.

Tulosten perusteella pelkkä vyöhykemalliin siirtyminen ei vaikuta merkittävästi joukkoliikenteen lippujen hintatasoon ja matkustajamäärään tilanteessa, jossa lippujen hinnat pyritään hinnoittelemaan mahdollisimman lähelle nykyistä hintatasoa ja uusia alennusryhmiä ei oteta käyttöön. Vyöhykemallin mukainen lippujärjestelmä alentaa lyhyiden kausilipulla tehtävien matkojen hintaa ja lisää siten oman kunnan sisäisten matkojen määrää. Jos vyöhykemalliin yhdistetään lasten kerta- ja arvolippujen alennus, matkustajamäärä kasvaisi enimmillään 3–4 prosenttia, mikä aiheutuu osin alennetuista lasten lipun hinnoista ja osin vyöhykkeiden tuomista aiempaa edullisemmista matkustussuunnista. Samanaikaisesti lipputulojen on arvioitu vähenevän 2–5 prosenttia, mikä johtuu pääosin lasten alennusryhmän laajenuksesta. Nuorten ja iäkkäiden alennettujen hintojen käyttöönotto lisäisi joukkoliikenteen matkustajia ELY-keskusten toimivaltaisen viranomaisen liikenteissä enimmillään 4–5 prosenttia, mutta vähentäisi samaan aikaan lipputuloja 7–8 prosenttia.

Vyöhykemallin ero ELY-vyöhykkeiden alueella nykyiseen sarja- ja seutulippujärjestelmään verrattuna on suuri erityisesti lyhyillä matkoilla, sillä nykyisessä seutulippujärjestelmässä matkustajalle on useimmiten ainoana kausilippuna tarjolla koko seutulipun matkustusalueen kattava lippu. Vyöhykemallissa matkustaja voi valita vapaasti matkustusalueeseensa kuuluvat vyöhykkeet, mikä lisää hinnoittelun oikeudenmukaisuutta ja sitoo matkustuksen hinnan aiempaa selvemmin matkan pituuteen.

Hanna Kalenoja, Ruut Rissanen: Riksomfattande taxazoner i kollektivtrafiken – Taxazoner för kollektivtrafiken på ELY-centralernas behöriga myndighets område. Trafikverket, kollektivtrafiktjänster. Helsingfors 2014. Trafikverkets undersökningar och utredningar 9/2014. 67 sidor och 4 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-420-8.

Nyckelord: taxazon, betalningssystem, biljettsystem, prissättning för biljetter

Sammanfattning

I och med lagändringen om kollektivtrafiken är ELY-centralerna de behöriga myndigheterna för kollektivtrafiken i kommuner som omger stadsregioner, och verkar även som behörig myndighet för regional trafik som överskrider förvaltningsgränser på städernas område. PILETTI-systemet utgör grunden för gemensam användning av ett riksomfattande betalningssystem, med syfte att inkludera olika kollektivtrafikformers och behöriga myndigheters biljettsystem i samma system.

I denna utredning har utkast till taxazoner utarbetats för ELY-centralernas behöriga myndigheters område som riksomfattande, med undantag för ELY-centralen i Norra Österbottens och i Kajanalands samt Lapplands områden. För ELY-centralen i Mellersta Finlands område har en taxazon utarbetats parallellt med detta arbete i en annan utredning. Dessutom har man utarbetat principer för prissättning enligt zon för taxorna och ett utkast för prissättning för enkel-, värde- och säsongsbiljetter.

Med tanke på passageraren är det viktigt att betalningssystemet inte ska innebära betalningssteg som försvårar eller hindrar användningen och som uppkommer av att den behöriga myndigheten växlar under den rutt som passageraren använder. Ett alternativ som är att föredra i det nya biljettsystemet är en bågformad modell med två zoner, där passageraren alltid köper reserätt för ett område som omfattar minst två zoner. I modellen med bågzonerna kan passageraren jämfört med dagens regionbiljetter flexibelt välja sitt reseområde, eftersom det är möjligt att resa mellan zonerna med samma prissättningsprinciper i samtliga reseriktningar, och trafiken inom de valda zonerna alltid inkluderas i priset för resan varvid passageraren har bytesrätt från en linje till en annan inom de zoner som omfattas av biljetten passageraren köpt.

Zonerna har bildats runt städernas och stadsregionernas behöriga myndigheters zoner som 6-20 kilometer breda distanszoner. Zonerna beaktar såväl samhällsstrukturen som de regionala mobilitetsbehoven. I arbetet har man utgått från information om bland annat de behöriga myndigheternas områden, regionbiljetter, regiongränser, invånare och arbetsplatser, vattendrag samt den av Finlands miljöcentral utförda funktionella regionindelningen, som beskriver influensområdena i stadsregioner och mindre centrum utgående från uppgifter om sysselsättning och service. Taxazonerna är planerade med utgångspunkten för att de ska kunna anpassas till brutto- och användarrättsavtal, och den marknadsdrivna trafiken kan anslutas till systemet då den används för att komplettera trafiken enligt serviceavtalsförordning.

Det är möjligt att resa från en zon i stadsregion till en annan i samma stadsregion, men även till en zon i en annan stadsregion med en annan behörig myndighet. Priset för att överskrida zongränsen är i övrigt det samma på riksnivå, men prissättningen har utarbetats separat för stadsregionernas kärnzoner och de s.k. regionzonerna som omger dem, och som geografiskt sett är större än kärnzonerna placerade på tätbebyggda områden.

ELY-zonen kan i stadsregionerna avvika från städernas behöriga myndigheters zoner. Detta är motiverat i fall då man i stadsregioner valt en kommungränsbaserad prissättningsmodell eller en modell med plattaxa, där zonernas bredd och priserna för resor inom zonerna klart avviker från ELY-zonerna. I dessa fall fastställs biljettens pris vid resa från ELY-centralernas behöriga myndighets område till stadsregion enligt de ELY-zoner som fastställts för stadsregionen, trots att dessa eventuellt inte observeras i den inre trafiken i stadsregionen på stadens behöriga myndighets område.

I taxamodellen som utgår från zoner förändras prissättningsprinciperna för resor betydligt jämfört med det nuvarande biljettsystemet. Idag är biljettalternativen på ELY-centralernas behöriga myndighets område kilometerbaserad enkelbiljett samt seriebiljett à 22 och 44 resor samt i största delen av kommunerna regionbiljett (30 dygn). Dessutom används i en del kommuner s.k. arbetsresebiljetter, liknande seriebiljett, för resor mellan två kommuner. Den kilometerbaserade taxan för enkel- och seriebiljetter är lika hög på riksnivå men prissättningen för regionbiljetten varierar betydligt mellan olika områden.

I det kommande betalningssystemet har man beredskap för att beakta olika rabattgrupper, som kan resa till ett mer förmånligt pris än baspriset i kollektivtrafiken. Grupper som kan få rabatt är barn (7–16 år), unga (17–24 år) och äldre (personer som fyllt 65). Rabatten som erbjuds barn är planerad att uppgå till 50 procent, och rabatten för unga och äldre till 30 procent av baspriset för vuxna. I denna utredning har betalningssystemets effekter utretts i en situation då endast barn erhåller rabatt för värde- och enkelbiljetter, samt i en situation då samtliga rabattgrupper gäller.

Utgående från resultaten påverkar enbart en övergång till zonmodell inte märkbart prisnivån för biljetterna eller passagerarantalet i kollektivtrafiken i en situation då man strävar efter att prissätta biljetterna så nära den rådande prisnivån som möjligt, och inte tar i bruk nya rabattgrupper. Ett biljettsystem i enlighet med zonmodellen sänker priset på korta resor med säsongsbiljett och ökar således de interna resorna inom den egna kommunen. Om zonmodellen kombineras med rabatt för barns enkel- och värdebiljetter, skulle passagerarantalet växa med högst 3–4 procent, delvis beroende på de lägre priserna för barnbiljetter och delvis beroende på de förmånligare reseriktningarna som zonerna innebär. Samtidigt har biljettintäkterna uppskattats minska med 2–5 procent, främst beroende på utvidgningen av barnens rabattgrupp. Ibrukttagandet av rabatterade priser för unga och äldre skulle öka antalet passagerare i kollektivtrafiken i ELY-centralernas behöriga myndighets trafik med högst 4–5 procent, men samtidigt minska biljettintäkterna med 7–8 procent.

Skillnaden mellan zonmodellen på ELY-zonernas område och dagens system med serie- och regionbiljetter är särskilt stor vid korta resor, eftersom passageraren i dagens regionbiljettsystem vanligen endast erbjuds en säsongsbiljett som täcker hela regionbiljettens reseområde. I zonmodellen kan passageraren fritt välja vilka zoner som ingår i reseområdet, vilket gör prissättningen mer rättvis och sammanlänkar resans pris med dess längd på ett tydligare vis än tidigare.

Hanna Kalenoja, Ruut Rissanen: Nationwide public transport tariff zones – Public transport tariff zones within the areas of Centres for Economic Development, Transport and the Environment (ELY Centre) as the competent authority. Finnish Transport Agency, Public Transport Services. Helsinki 2014. Research reports of the Finnish Transport Agency 9/2014. 67 pages and 4 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-420-8.

Keywords: tariff zones, ticketing system, payment system, ticket pricing

Summary

The legal reform of public transport in Finland made ELY Centres the competent authorities governing public transport services in municipalities outside urban regions. They are also the competent authority of regional transport across administrative boundaries within city limits. The future nationwide payment system aims to integrate the ticketing systems of different forms of public transport and competent authorities into one system.

This report contains a proposal for tariff zones in the areas of ELY Centres as the competent authority, nationwide, excluding the regions of North Ostrobothnia, Kainuu and Lapland. For the region of Central Finland, tariff zones have been prepared in a separate report parallel to this one. In addition, the report contains pricing principles for tariffs of each zone and a proposal for the pricing of single tickets, value cards and season tickets.

For passengers, it is vital that the payment system does not include payment thresholds that would hamper or prevent use in case the route travels in the areas of two or more competent authorities on the way. The recommended option in the new ticketing system is a two-zone model, with travellers always purchasing the right to travel in an area covering at least two zones. This zone-based model offers travellers flexible choice of the area they travel in, in comparison with the current regional ticket system, because the same pricing principles apply to travel between zones to all directions and public transport inside the chosen zones is always included in the price of travel, which entitles travellers to change from one line to another within the zones to which the ticket applies.

Zones are formed around the zones of city and urban region competent authorities as distance zones that vary between 6 and 20 kilometres in width. These zones take both community structure and regional transport needs into consideration. Initial data has included the regions governed by each competent authority, regional ticket data, borders of densely populated areas, data on residents and workplaces, water bodies and a function-based regional division defined by the Finnish Environment Institute, describing the catchment areas of urban regions and sub-centres on the basis of data on commuting and personal business. Tariff zones are basically planned to suit the two types of agreements for operating public transport (gross contract and service concessions contract), and transport operating on market terms can join the system when it is used to complement transport in accordance with the EU Regulation on public passenger transport services.

Travellers can travel from the zone of one urban region into other zones in the same urban region but also to zones in another urban region, where the competent authority is not the same as in the zone from where the traveller departed. The price

for crossing zones is the same nationwide, except that different pricing applies in the core zones of urban regions and the so-called regional zones around them, that are geographically larger than core zones located in densely built-up areas.

In urban regions, ELY zones may differ from the zones of competent authorities of cities. This is justified in cases where the selected pricing model in urban regions is based on boundaries of municipalities or it is model based on one fare where the width of zones and pricing of travel within zones deviate clearly from ELY zones. In this case, ticket prices for travelling from the area of an ELY Centre as competent authority into an urban region are determined in accordance with ELY zones specified for the urban region, even if these are not complied with in transport inside the urban region within the area of city competent authority.

In the zone-based tariff model, the pricing principles for travel will change considerably in comparison with the current ticketing system. At present, ticket options in the area of ELY Centres as the competent authority include a kilometre-based single ticket, a multi-ride ticket of 22 and 44 rides, and in most municipalities, a 30-day regional ticket. In addition, some municipalities are using multi-ride ticket type so-called commuting tickets for travelling between two municipalities. The kilometre-based tariff of single and multi-ride tickets is the same nationwide, but the pricing of regional tickets varies considerably by region.

The future payment system is prepared to introduce discounts for different special groups, entitling them to ticket prices below the basic price in public transport. Discount groups include children (7–16 years of age), juveniles (17–24 years of age) and seniors (over 65 years of age). The discount for children is planned to be 50 per cent, and that for juveniles and seniors, 30 per cent of the basic price for adults. This report examines the impacts of the payment system in cases where only children's discounts for value cards and single tickets are introduced, and in cases where all discounts for special groups apply.

The results indicate that the mere introduction of the zone-based model will not have a significant impact on the price levels of public transport tickets and passenger numbers in situations where the aim is to define ticket prices as close to the current price levels as possible, and new discounts for special groups are not introduced. The zone-based ticketing system will reduce the price of short journeys made using seasonal tickets, thus increasing the number of journeys within each municipality. If the zone-based model is combined with the discount for single tickets and value cards for children, the number of passengers would grow by 3–4 per cent at most, partly due to reduced ticket prices for children and partly due to more advantageous travel directions introduced by zones. At the same time, ticket income is estimated to decrease by 2 to 5 per cent, because the discount group for children is larger. Introduction of reduced prices for juveniles and seniors would increase the number of public transport journeys in services governed by ELY centres by 4–5 per cent at most, but would simultaneously decrease ticket income by 7 to 8 per cent.

The zone-based model differs from the current system of multi-ride and regional tickets greatly in particular with regard to short journeys, because in the current regional ticket system, the only seasonal ticket on offer for travellers is, in most cases, a ticket that covers the entire travel region of a regional ticket. In the zone-based model, travellers are free to choose the zones included in their travel area, which makes pricing fairer and links the price of travel more clearly to the distance travelled.

Esipuhe

Työn tavoitteena on ollut tuottaa joukkoliikenteen valtakunnallisen lippu- ja maksujärjestelmän taustaselvityksenä luonnosvaiheen taksavyöhykkeet Varsinais-Suomeen, Satakuntaan, Pirkanmaalle, Kaakkois-Suomeen, Pohjois- ja Etelä-Savoon, Etelä- ja Keski-Pohjanmaalle ja Pohjanmaalle ELY-keskuksen toimivaltaisen viranomaisen alueelle. Lisäksi työssä on tarkasteltu Lahden ja Hämeenlinnan kaupunkiseutujen toimivaltaisen viranomaisen reuna-alueen Uudenmaan ELY-keskuksen toimivaltaisen viranomaisen alueeseen kuuluvia kuntia.

Työssä on muodostettu seudulliseen liikkumiseen soveltuvia yhdyskunta- ja aluerakenteeseen perustuvia etäisyyspohjaisia taksavyöhykkeitä siten, että ne kytkeytyvät alueilla sijaitsevien kaupunkiseutujen toimivaltaiten viranomaisten alueille suunniteltuihin taksavyöhykkeisiin. Tavoitteena on samalla ollut luoda yhteiset yleisesti hyväksytyt periaatteet kaupunkiseutujen reunalle jäävien alueiden joukkoliikenteen taksavyöhykkeiden ja niiden hinnoitteluperiaatteiden muodostamiseen.

Tässä raportissa esitetyt taksavyöhykkeet ja niiden hinnoittelumallit edustavat luonnosvaiheen vyöhykkeitä, joita tarkennetaan ELY-keskuksissa liikenteen järjestämistapoja koskevien suunnitelmien edetessä yhteistyössä toimivaltaisen viranomaisen oman alueen kuntien sekä läheisten kaupunkien ja kaupunkiseutujen muodostamien toimivaltaiten viranomaisten kanssa.

Työtä ovat ohjanneet Laura Langer ja Marja Rosenberg Liikennevirastosta, Soile Koskela ja Pertti Postinen Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta, Satu Huttunen ja Seppo Huttunen Pohjois-Savon ELY-keskuksesta, Tuomas Talka ja Merja Kärkinen Kaakkois-Suomen ELY-keskuksesta, Jari Lehtonen ja Seija Siitonen Pirkanmaan ELY-keskuksesta, Anders Pulkkis ja Rauno Matintupa Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksesta sekä Juhani Hallenberg, Tom Heino ja Seppo Nikkanen Uudenmaan ELY-keskuksesta.

Työn ovat tehneet Hanna Kalenoja ja Ruut Rissanen Tampereen teknillisen yliopiston liikenteen tutkimuskeskus Vernestä.

Helsingissä helmikuussa 2014

Liikennevirasto
Joukkoliikenteen palvelut -yksikkö

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	11
1.1	Taustaa	11
1.2	Työn tavoitteet ja sisältö	11
2	NYKYTILANNEANALYYSI	13
2.1	Joukkoliikenteen järjestämistapa	13
2.2	Joukkoliikenteen matkustuskysynnän taustatekijät	14
2.2.1	Väestö ja taajamarakenne	14
2.2.2	Työssäkäynti ja toiminnalliset alueet	15
2.3	Nykyinen taksa- ja lippujärjestelmä	19
2.3.1	Lippuvalikoima ja tariffit	19
2.3.2	Seutulippualueet ja seutulipulla tehtyjen matkojen määrä	19
2.3.3	Työmatkaliput	31
2.3.4	Koulumatkatukea saavien opiskelijoiden määrä	32
3	TAKSAVYÖHYKKEET	33
3.1	Vyöhykkeiden laatimisperiaatteet	33
3.2	Kaupunkiseutujen toimivaltaisten viranomaisten taksavyöhykemallit	34
3.2.1	Toimivaltaiset viranomaiset	34
3.2.2	Uudenmaan ELY-keskus	36
3.2.3	Varsinais-Suomen ELY-keskus	37
3.2.4	Pirkanmaan ELY-keskus	37
3.2.5	Kaakkois-Suomen ELY-keskus	37
3.2.6	Pohjois-Savon ELY-keskus	37
3.2.7	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus	38
3.3	Valtakunnalliset taksavyöhykkeet	39
3.3.1	Vyöhykemallien periaatteet	39
3.3.2	Yhden vyöhykkeen malli	40
3.3.3	Kahden vyöhykkeen malli	41
3.3.4	Vyöhykkeet alueittain	42
3.3.5	Rajapinnat kaupunkien ja kaupunkiseutujen toimivaltaisten viranomaisten taksavyöhykkeisiin	50
3.4	Lippujärjestelmä ja lippujen hinnoitteluperiaatteet	50
3.5	Luonnos lippujen hinnoittelusta	55
3.5.1	Yhden vyöhykkeen malli	57
3.5.2	Kahden vyöhykkeen malli	58
4	TAKSAVYÖHYKKEIDEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	60
4.1	Matkustuskysynnän arviointimenetelmä	60
4.2	Matkustajamäärä	62
4.3	Lipputulot	63
5	SUOSITUKSET JA PÄÄTELMÄT	64
	LÄHTEET	67
LIITTEET		
Liite 1	Vyöhykekartat	
Liite 2	Yksityiskohtaiset vyöhykekartat ja asukkaiden ja työpaikkojen määrä vyöhykkeittäin	
Liite 3	Kausilippujen hintavertailu nykyisin käytössä oleviin seutulippuihin	
Liite 4	Laskennalliset matkatuotokset	

1 Johdanto

1.1 Taustaa

Suomessa julkisen liikenteen hankintoja säätelee vuonna 2009 voimaan astunut palvelusopimusasetus (PSA), jonka tavoitteena on ollut ohjata joukkoliikennepalvelujen tarkastelua aiempaa laajempina alueellisina kokonaisuuksina erityisesti kaupunkiseuduilla. Lakimuutos on suurin joukkoliikenteen toiminta-alueella tapahtunut muutos vuosikymmeniin, joka toisaalta avaa monia mahdollisuuksia, mutta edellyttää vaikiintuneiden toimintatapojen muutoksia. Joukkoliikennelain mukaisesti suurimmat kaupungit ovat toimivaltaisia viranomaisia kaupunkiseuduilla. Kaupunkiseutuja ympäröivissä kunnissa toimivaltaisia viranomaisia ovat ELY-keskukset ja myös kaupunkien alueella kulkevan hallintorajat ylittävän seudullisen liikenteen toimivaltaisena viranomaisena on ELY-keskus. Toimivaltaisen viranomaisen tehtävänä on määritellä toimialueensa joukkoliikenteen palvelutaso ja päättää joukkoliikenteen järjestämisestä.

Lähtökohdaksi tulevalle maksujärjestelmälle on asetettu yhteisen valtakunnallisen lippu- ja maksujärjestelmän luominen, jossa tilaaja määrittelee lipputyypit ja hinnat. Tavoitteena on, että tuleva valtakunnallinen maksujärjestelmä on yhteiskäyttöinen, jossa aikaa myöten kaikkien joukkoliikennemuotojen ja eri toimivaltaisten viranomaisten lippujärjestelmät saadaan samaan järjestelmään. Lähtökohtaisesti taksavyöhykkeet on suunniteltu brutto- ja käyttöoikeussopimukseen soveltuviksi, ja markkinaehtoinen liikenne voi liittyä järjestelmään silloin, kun sitä käytetään täydentämään kaupunkiseudun PSA-liikennettä. Matkustajan kannalta on olennaisen tärkeää, että maksujärjestelmään tai -vyöhykkeisiin ei muodostuisi käyttöä hankaloittavia tai estäviä maksuportaita, jotka johtuvat toimivaltaisen viranomaisen vaihtumisesta matkustajan käyttämän reitin varrella.

1.2 Työn tavoitteet ja sisältö

Työn tavoitteena on ollut tuottaa luonnosvaiheen taksavyöhykkeet Varsinais-Suomeen, Satakuntaan, Pirkanmaalle, Kaakkois-Suomeen, Pohjois- ja Etelä-Savoon, Etelä- ja Keski-Pohjanmaalle ja Pohjanmaalle ELY-keskuksen toimivaltaisen viranomaisen alueelle. Lisäksi työssä tarkastellaan Lahden ja Hämeenlinnan kaupunkiseutujen toimivaltaisen viranomaisen reuna-alueen kuntia, jotka kuuluvat Uudenmaan ELY-keskuksen toimivaltaisen viranomaisen alueeseen.

Työssä muodostetaan seudulliseen liikkumiseen soveltuvia yhdyskunta- ja aluerakenteeseen perustuvia etäisyyspohjaisia taksavyöhykkeitä ELY-keskusten toimivaltaisten viranomaisten alueille siten, että ne kytkeytyvät alueilla sijaitsevien kaupunkiseutujen toimivaltaisten viranomaisten alueille suunniteltuihin taksavyöhykkeisiin. Työn tavoitteena on samalla luoda yhteiset yleisesti hyväksytyt periaatteet kaupunkiseutujen reunalle jäävien alueiden joukkoliikenteen taksavyöhykkeiden muodostamiseen.

Selvitystyö on jakautunut seuraaviin osavaiheisiin:

- tutkimusalueella olevien kaupunkiseutujen alueelle suunniteltujen taksavyöhykkeiden ja joukkoliikenteen järjestämistapojen inventointi
 - taksavyöhykevaihtoehtojen muodostaminen
 - lipputuotteet ja niiden hinnoitteluperiaatteet
 - taksavyöhykkeet (matkustus vyöhykkeen sisällä ja vyöhykkeiden välillä)
- vaihtoehtojen vaikutusten arviointi
 - matkustuskysyntä ja lipputulot
 - kustannusten allokointi
 - soveltuvuus erilaisiin järjestämistapoihin
- yleisten valtakunnallisesti yhtenäisten suositusten laatiminen taksavyöhykkeiden muodostamiseksi kaupunkiseutujen reuna-alueilla.

Tariffirakenteen ja vyöhykkeiden määrittelyn pohjana on valtakunnallisessa lippu- ja maksujärjestelmässä määritelty vyöhyketariffi, joka sisältää enimmillään 9 vyöhykettä. Lipputyypit sisältävät kertalipun, kausilipun sekä arvolipun. Lisäksi järjestelmässä varaudutaan ottamaan käyttöön myös muita lipputyyppejä, kuten joustokausilippu (30 matkustuspäivää 90 päivän aikana) ja best price -lippu (toimii arvolippuna 30 päivän lipun hintaan asti, jonka jälkeen muuttuu 30 päivän kausilipuksi). Lipputyypien ikäryhmät ovat lapsi (alle 16 v.), nuori (17–19 v. tai 17–24 v.) ja aikuinen (yli 19 v. tai yli 24 v.). Asiakashintojen lisäksi työssä selvitetään periaatteita, joilla voidaan määrittää liikennöitsijälle maksettavan lipputulon suuruudesta kausilipulla matkustavien osalta.

Vyöhykkeiden muodostamisen periaatteena ovat yhdyskuntarakenteeseen ja liikku- mistarpeisiin perustuvat etäisyysvyöhykkeet, joilla hinta voidaan porrastaa matkan pituuteen. Vyöhykkeet muodostetaan siten, että ne ovat suhteellisen leveitä, jolloin lyhyillä matkoilla hinta säilyy melko edullisena. Vyöhykkeiden muodostamisessa on tärkeää, että ne ovat matkustajalle helppoja ja oikeudenmukaisia ja niillä on samantyyppiset kriteerit eri alueilla. Lisäksi niiden tulisi ennakoida mahdollisimman hyvin yhdyskuntarakenteen muutoksia, jolloin uusien vyöhykkeiden ja vyöhykkeiden raja- muutosten tarvetta voidaan minimoida.

Vyöhykkeiden määrittämisessä on käytetty mm. seuraavia lähtötietoja:

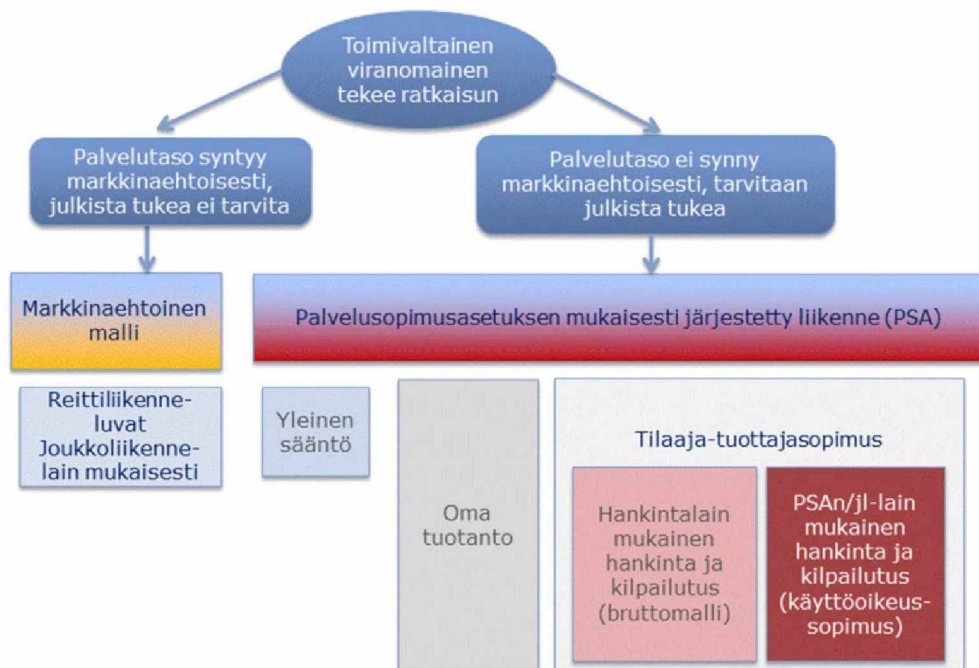
- taajama- ja kylärajaukset
- nykyiset seutulippualueet
- työssäkäyntitilastot ja toiminnalliset aluejaot
- kunnittaiset tiedot KELAn koulumatkatuesta
- asukkaiden ja työpaikkojen määrää ja työssäkäyntiä kuvaavat tiedot (YKR-aineisto)
- käytettävissä olevat nykyiset matkustajamäärät ja lipputilastot
- VALLU-rekisterissä olevat joukkoliikenteen tarjontaa ja kysyntää koskevat tiedot

2 Nykytilanneanalyysi

2.1 Joukkoliikenteen järjestämistapa

Joukkoliikenteen järjestämistavasta säädetään Suomen joukkoliikennelaissa sekä EU:n palvelusopimusasetuksessa. Ne astuivat voimaan vuoden 2009 lopussa, jota seuraa 10 vuoden pituinen siirtymäaika. Siirtymäajan puitteissa vanhoista linjaliikenneluvista siirrytään uuden järjestämistavan mukaisiin sopimuksiin vuodesta 2014 alkaen. Sopimuksia hallinnoivat toimivaltaiset viranomaiset, joita ovat 9 ELY-keskusta sekä joukko kunnallisia ja seudullisia toimijoita.

Joukkoliikenne voidaan järjestää markkinaehtoisesti tai kilpailuttamalla. Markkinaehtoisuus tarkoittaa käytännössä avointa kilpailua, jolle viranomainen ei aseta velvoitteita eikä siihen ohjata julkista tukea. Tarjonnasta ja lippujen hinnoista päättää liikennöitsijä. Monissa tapauksissa avoin kilpailu ei kuitenkaan tuota toivottua joukkoliikennettä joko määrältään, laadultaan tai hinnaltaan. Tällöin voidaan palvelusopimusasetuksen osoittamalla tavalla järjestää liikenne kilpailutetuilla sopimuksilla, joissa toimivaltainen viranomainen määrittelee ehdot liikennöinnille sekä lipputuotteille. Järjestämistapamalleja selvennetään kuvassa 2.1.

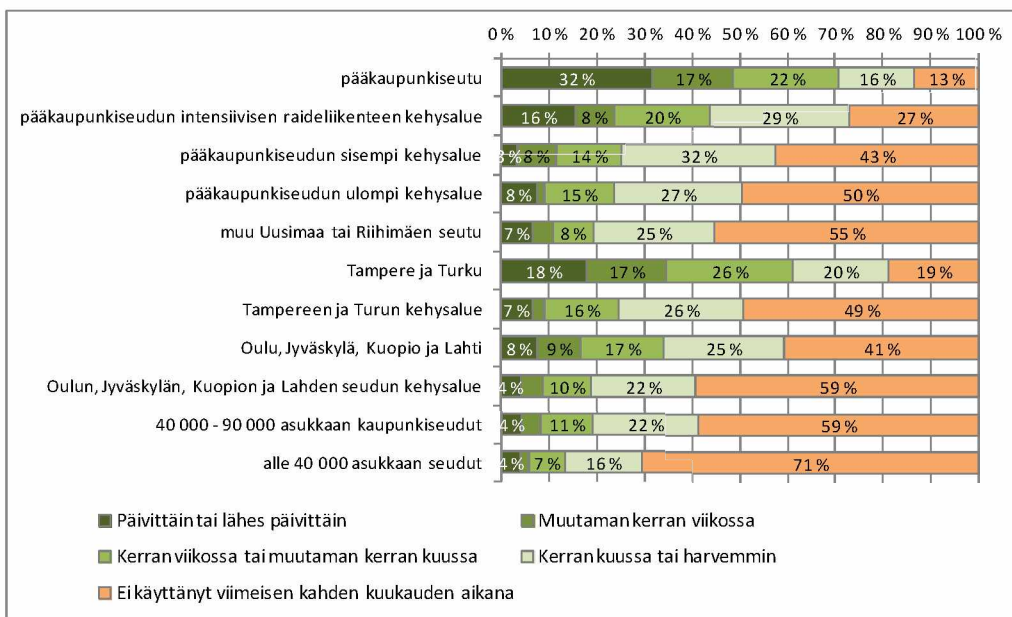


Kuva 2.1. Joukkoliikenteen järjestämistapamallit. (LVM julkaisuja 12/2012)

2.2 Joukkoliikenteen matkustusksynnän taustatekijät

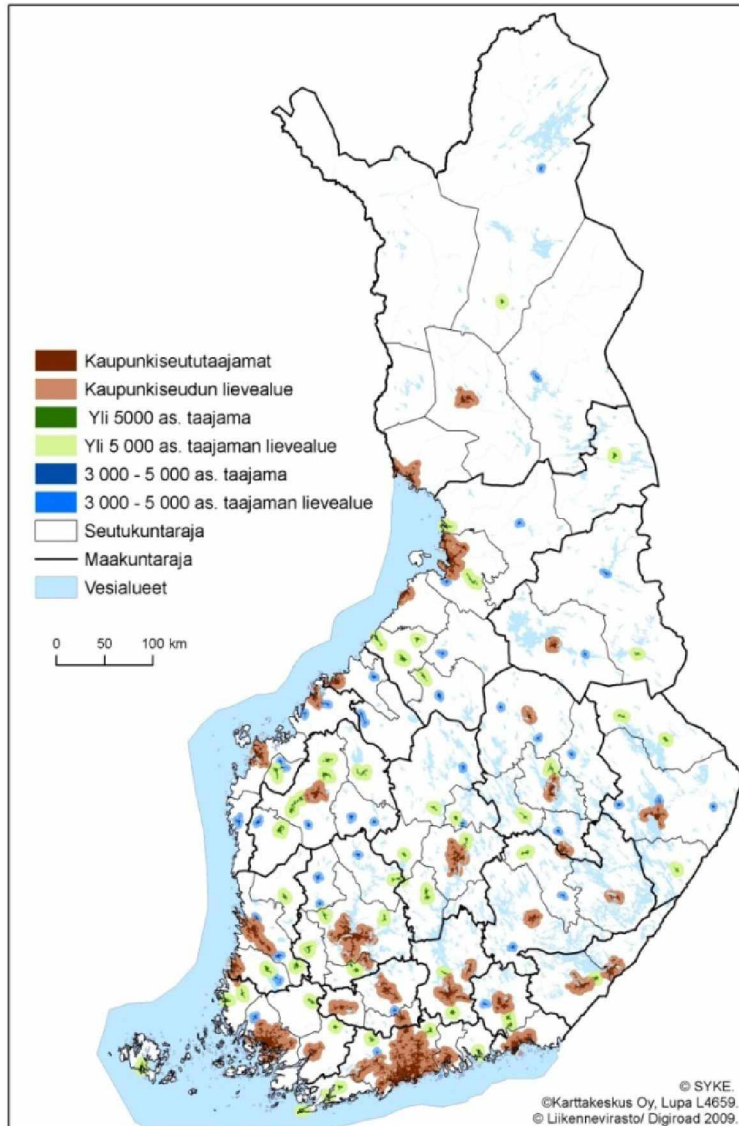
2.2.1 Väestö ja taajamarakenne

Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat suurimpia suurimmissa kaupungeissa, joissa suurin osa asukkaista matkustaa joukkoliikenteellä vähintään kerran kuukaudessa (kuva 2.2). Kaupunkiseutujen kehysalueilla joukkoliikennettä käytetään selvästi vähemmän. Alle 90 000 asukkaan kaupunkiseuduilla joukkoliikennettä säännöllisesti käyttävien osuus jää alle viidennekseen väestöstä. Alle 40 000 asukkaan seuduilla joukkoliikennettä säännöllisesti käyttäviä on hieman yli 10 % väestöstä.



Kuva 2.2. Joukkoliikenteen käytön toistuvuus erityyppisillä asuinseuduilla asuvien keskuudessa (Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2010–2011).

Yhdyskuntarakenteella on suuri merkitys joukkoliikennematkustuksen kannalta. Suurissa taajamissa joukkoliikenteen merkitys on asukkaiden liikkumisen kannalta suuri erityisesti työ-, koulu- ja opiskelumatkoilla ja vapaa-ajan matkoilla. Pienissä taajamissa joukkoliikennettä käytetään sen sijaan ensisijaisesti koulu- ja opiskelumatkoilla. Kuvassa 2.3 on esitetty valtakunnallinen taajamarakenne sekä kaupunkiseutu-taajamia ympäröivät lievealueet.

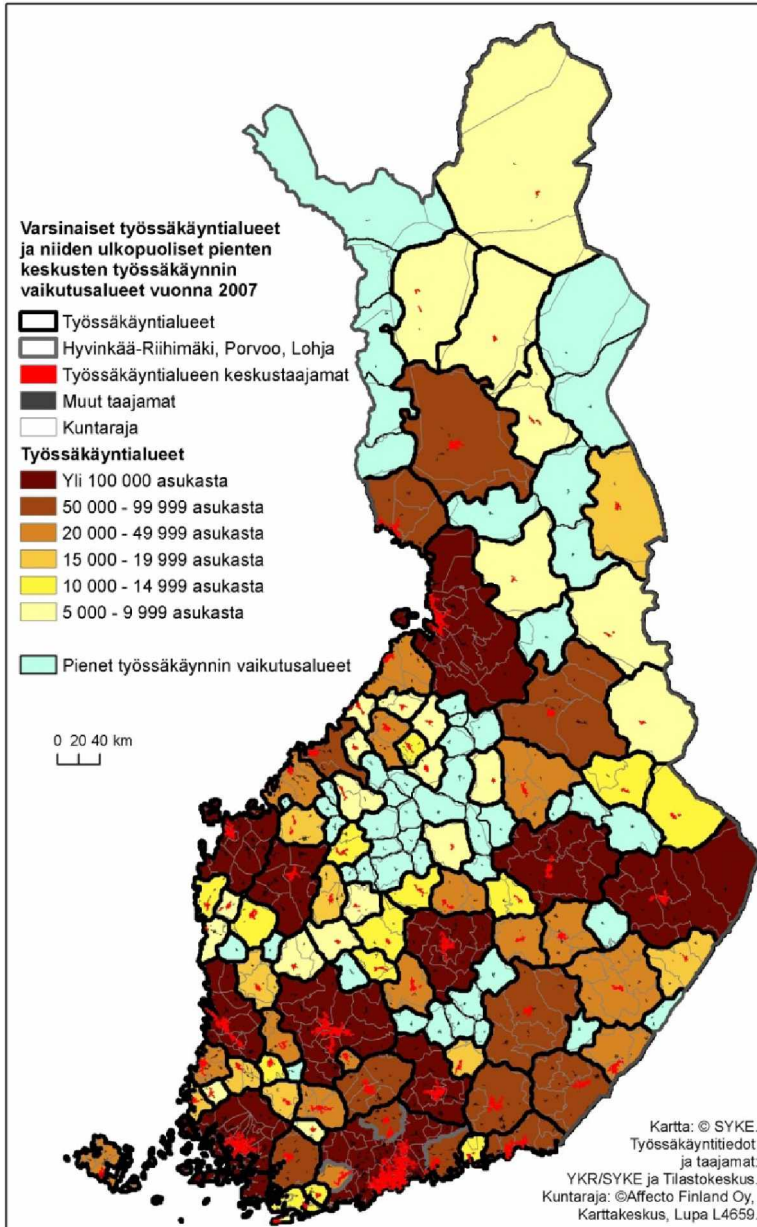


Kuva 2.3. Yli 3 000 asukkaan taajamat lievealueineen vuonna 2010 (ALLI-kartasto 2013).

Suurin osa asukkaiden tekemistä matkoista tehdään omassa elinpiirissä, joka ulottuu tyypillisesti asuinseudun muodostaman kaupunkiseudun sisälle. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2010–2011) mukaan vain 2,5 % matkoista on yli 100 kilometrin mittaisia. Vaikka pitkiä matkoja tehdään vain vähän, niistä muodostuu yli puolet liikutuista kilometreistä. Linja-autoliikenteen osuus on suurimmillaan 5–20 kilometrin pituisilla matkoilla sekä pitkillä 150–200 kilometrin mittaisilla matkoilla.

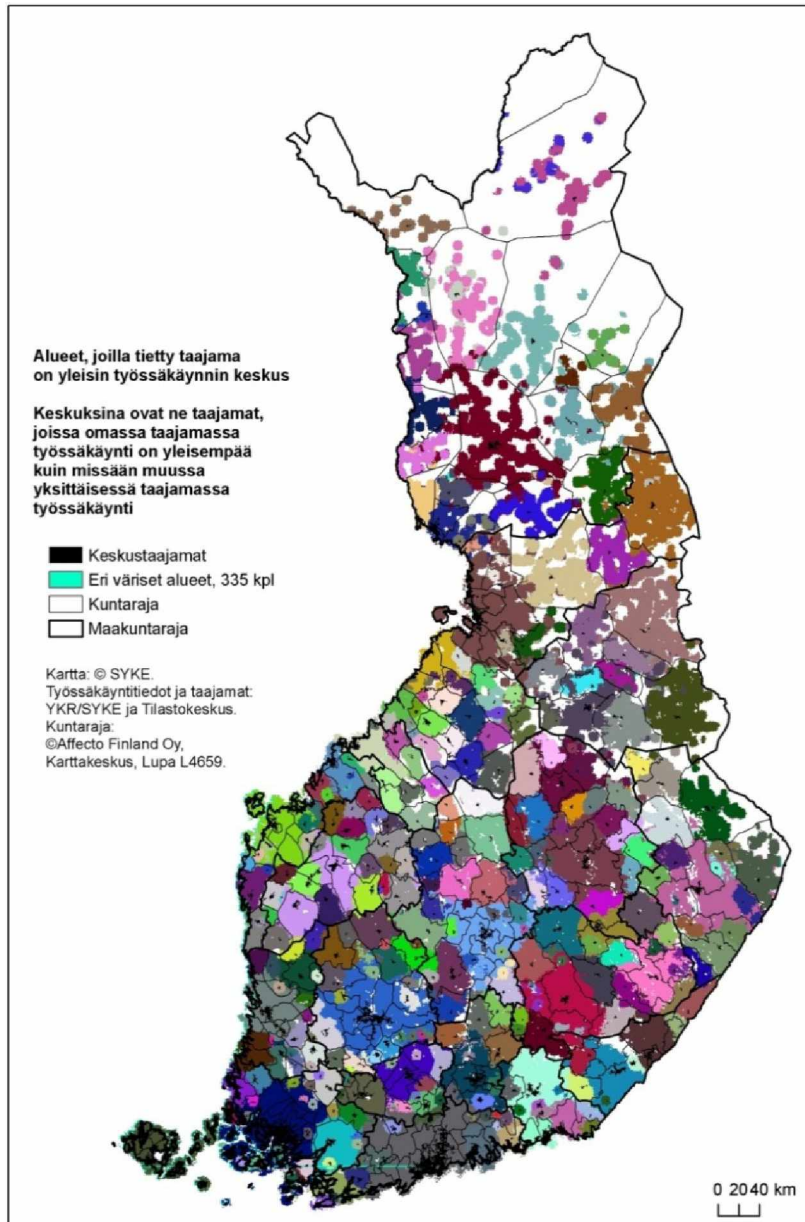
2.2.2 Työssäkäynti ja toiminnalliset alueet

Kaupunkiseutujen toiminnalliset alueet määräytyvät työssäkäynti- ja asiointiliikenteen suuntautumisen perusteella. Työssäkäyntialueet ovat viime vuosikymmenten aikana laajentuneet huomattavasti. Työssäkäyntialueet ovat tärkeä joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden ja lippujärjestelmän taustatekijä, sillä joukkoliikenteen merkitys työmatkoilla on suuri. Kuvassa 2.4 on esitetty eri kaupunkiseuduille muodostuneet työssäkäyntialueet ja niiden ulkopuolisten pienten keskusten työssäkäynnin vaikutusalueet. Suurimmilla kaupunkiseuduilla työssäkäyntialueet ovat lähes maakunnan laajuisia. (Suomen Ympäristökeskus 2012)



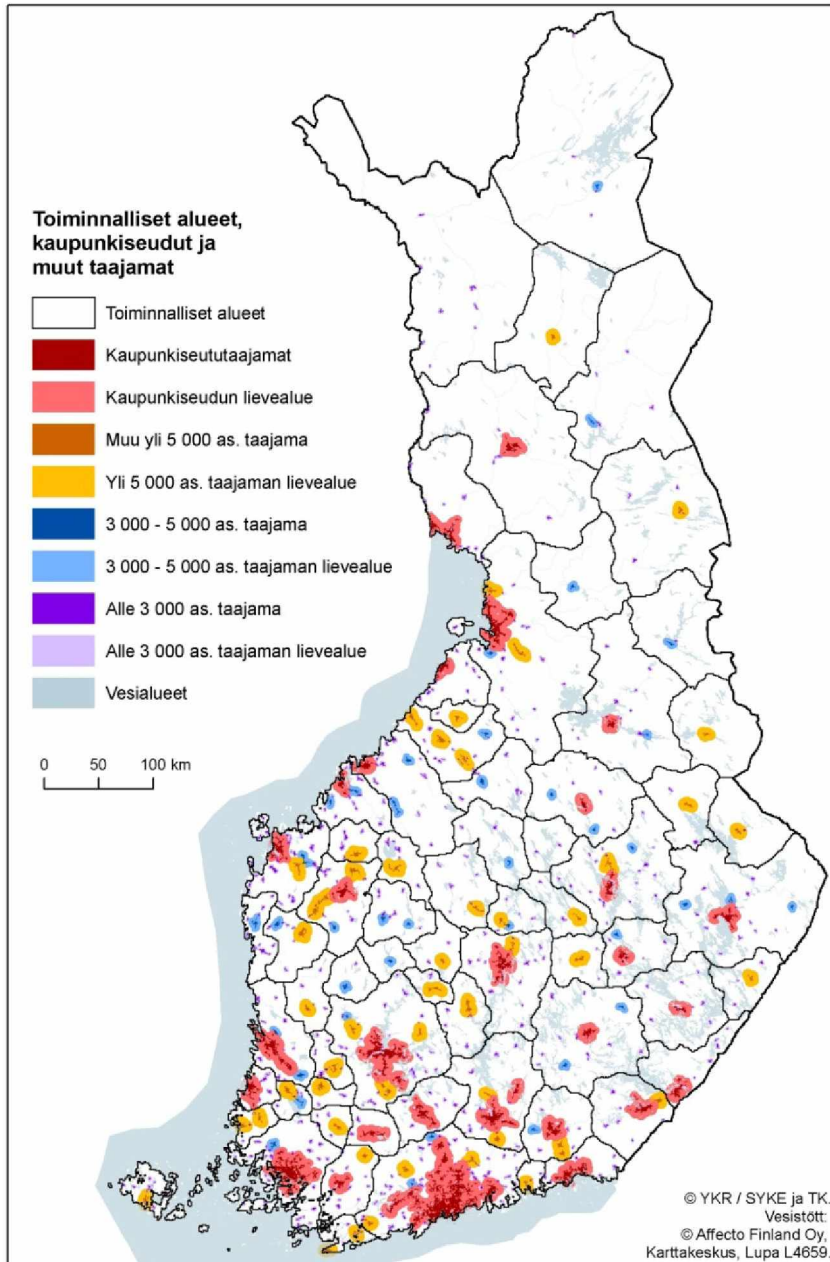
Kuva 2.4. Suomen Ympäristökeskuksen rajaamat työssäkäyntialueet asukasmäärän mukaan (ALLI-kartasto 2013).

Kuvassa 2.5 on esitetty yleisin työssäkäynnin kohteena oleva taajama eri alueilla. Yleisin taajama kuvaa työssäkäynnin suuntautumista taajamittain. Tarkasteltaviksi taajamiksi on valittu ne, joissa omassa taajamassa käydään useammin töissä kuin jossain muussa yksittäisessä taajamassa. Monilla taajamilla alue, jossa oma taajama on yleisin työssäkäynnin kohde, jää hyvin pieneksi. Lisäksi työssäkäynti suurempaan keskukseen on yleistä monilla pienillä alueilla. (Suomen Ympäristökeskus 2012)



Kuva 2.5. Yleisin työssäkäynnin kohteena oleva taajama eri alueilla. (Suomen Ympäristökeskus 2012).

Toiminnallisten alueiden rajat on muodostettu yhdistämällä työssäkäyntiä koskeviin tietoihin asiointia koskevia tietoja. Asiointikohteisiin on tässä yhteydessä laskettu kaupan kohteet sekä erilaiset palvelut, kuten vapaa-ajan toiminnot ja julkis palvelut. Toiminnallisia alueita muodostuu noin 70 (kuva 2.6). Toiminnalliset alueet ovat laajimpia metropolialueella, Oulun seudulla, Tampereen seudulla, Joensuun seudulla sekä Turun, Mikkelin ja Lahden seuduilla. Etäällä suurista kaupunkiseuduista tai useamman suuren kaupunkiseudun lähellä sijaitsevat alueet muodostavat suhteellisen pieniä toiminnallisia alueita, kuten Varsinais-Suomen koillisosissa tai Keski-Suomen ja Etelä-Pohjanmaan välisellä alueella. (Suomen Ympäristökeskus 2012).



Kuva 2.6. Yhdyskuntarakenteen toiminnalliset alueet, kaupunkiseudut ja muut taajamat kokoluokittain. (ALLI-kartasto 2013).

2.3 Nykyinen taksa- ja lippujärjestelmä

2.3.1 Lippuvalikoima ja tariffit

Kuntarajat ylittävässä seudullisessa matkustuksessa lippuvalikoima koostuu nykyisin Matkahuollon taksojen mukaisista kertalipuista, sarjalipuista sekä seutulipuista, jotka oikeuttavat matkustamaan rajattoman määrän matkoja seutulippualueen sisällä 30 vuorokauden aikana. Lisäksi seutu- ja sarjalippujen rinnalle on joissakin kunnissa tarjolla työmatkalippuja, jotka on tarkoitettu kahden kunnan väliseen matkustukseen. Työmatkaliput ovat tyypillisimmin 44 tai 22 matkan sarjalippuja ja joissain tapauksissa 30 päivän kausilippuja.

Kerta- ja arvolipuissa matkan asiakashinta määräytyy kilometripohjaisena ja hinnan enimmäismäärä on määritelty LVM:n asetuksessa. Poikkeuksena on HSL-alue, jossa kuntarajat ylittävässä matkustuksessa tarjolla on myös kertalippua edullisempi arvolippu ja useita eripituisia kausilipputuotteita.

Matkahuollon lippujärjestelmässä 4–11-vuotiaat lapset saavat 50 %:n alennuksen aikuisten hinnoista. Lisäksi opiskelijat ja varusmiehet saavat alennuksen yli 40 kilometrin matkoista siten, että 40–80 kilometrin matkalla alennus kasvaa portaittain 0:sta 50 prosenttiin ja on yli 80 kilometrin matkoilla 50 %. Yli 80 kilometrin matkoilla myös eläkeläiset saavat 50 %:n alennuksen ja 12–16-vuotiaat nuoret 30 %:n alennuksen aikuisen matkalipun hinnasta.

44 matkan vuoden voimassa olevalla sarjalipulla matkustettaessa matkan hinta on 25 % ja 22 matkan sarjalipulla matkustettaessa 15 % kertalipulla matkustamista halvempaa. Voimassa olevan asetuksen mukaan linjaliikenteessä on myytävä sarjalippu ja koululaisliikenteeseen 25 prosentin alennuksella arvonlisäverollisesta perushinnasta.

2.3.2 Seutulippualueet ja seutulipulla tehtyjen matkojen määrä

Seutulippu on henkilökohtainen lipputuote, jolla saa sen voimassaoloaikana matkustaa rajattomasti siihen kuuluvalla seutulippualueella. Seutulippu sisältää 30 vuorokauden matkustusoikeuden ja aktiivisesti joukkoliikennettä käyttävä voi saavuttaa sen avulla suurenkin edun verrattuna kertalippujen käyttämiseen. Seutulippu on kuntien tukema lipputuote, joten sen hinta voi samalla seutulippualueella vaihdella riippuen ostajan asuinkunnasta. Seutulippualueita on useita kymmeniä läpi koko Suomen.

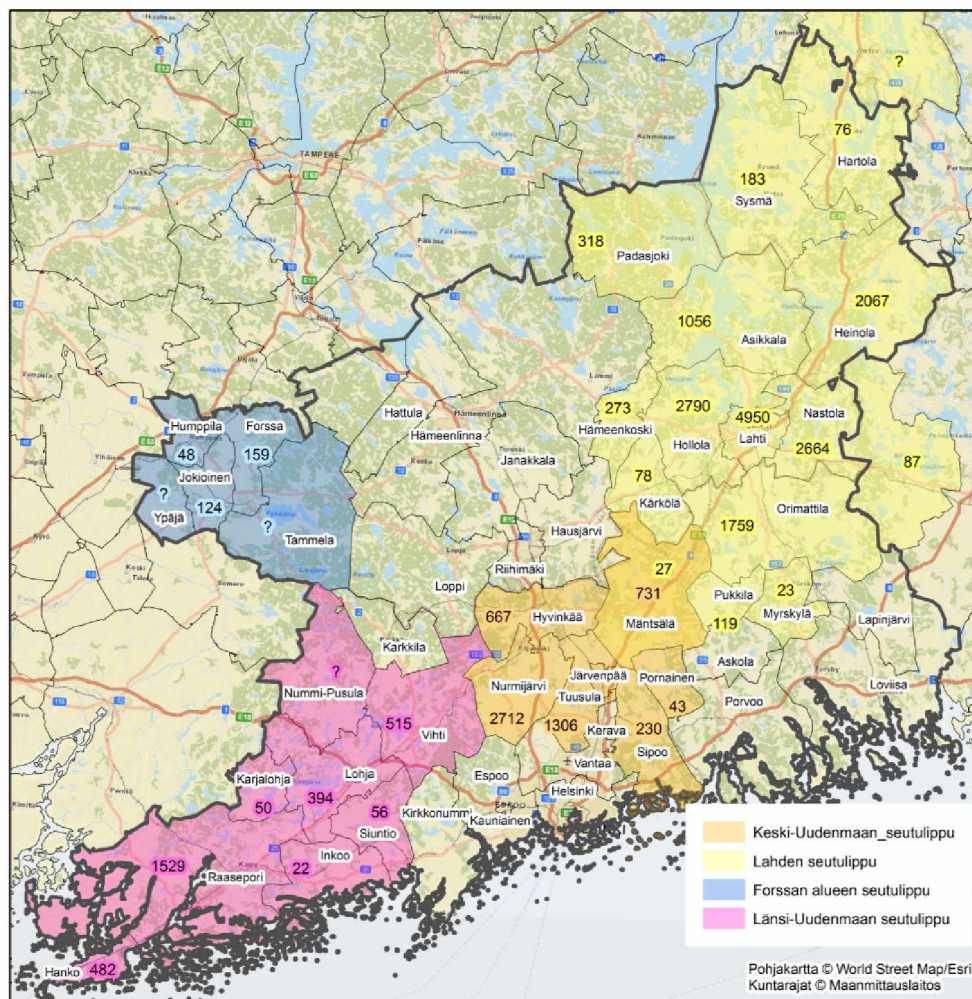
Koko Suomen seutulipputilastoista selviää, että seutulipuilla kuljetaan yleisimmin noin 32 matkaa kuukaudessa eli noin yksi matka jokaista lipun voimassaolopäivää kohden. Suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla kuten Turku, Tampere, Kuopio, Jyväskylä tai Lahti, on matkamäärä keskimääräisesti selvästi tätä suurempi ja pienillä kaupunkiseuduilla sekä harvemmin asutuilla alueilla pienempi, sillä joukkoliikenteen palvelutaso on suurilla kaupunkiseuduilla selvästi pienempiä kaupunkiseutuja parempi. Lippujen käytössä on yksittäisen seutulippualueenkin sisällä suurta kunnittaisvaihtelua.

Alla olevien karttojen ja taulukoiden lipputiedot on poimittu VALLU-järjestelmästä (valtakunnallinen liikennelupajärjestelmä) toukokuussa 2012.

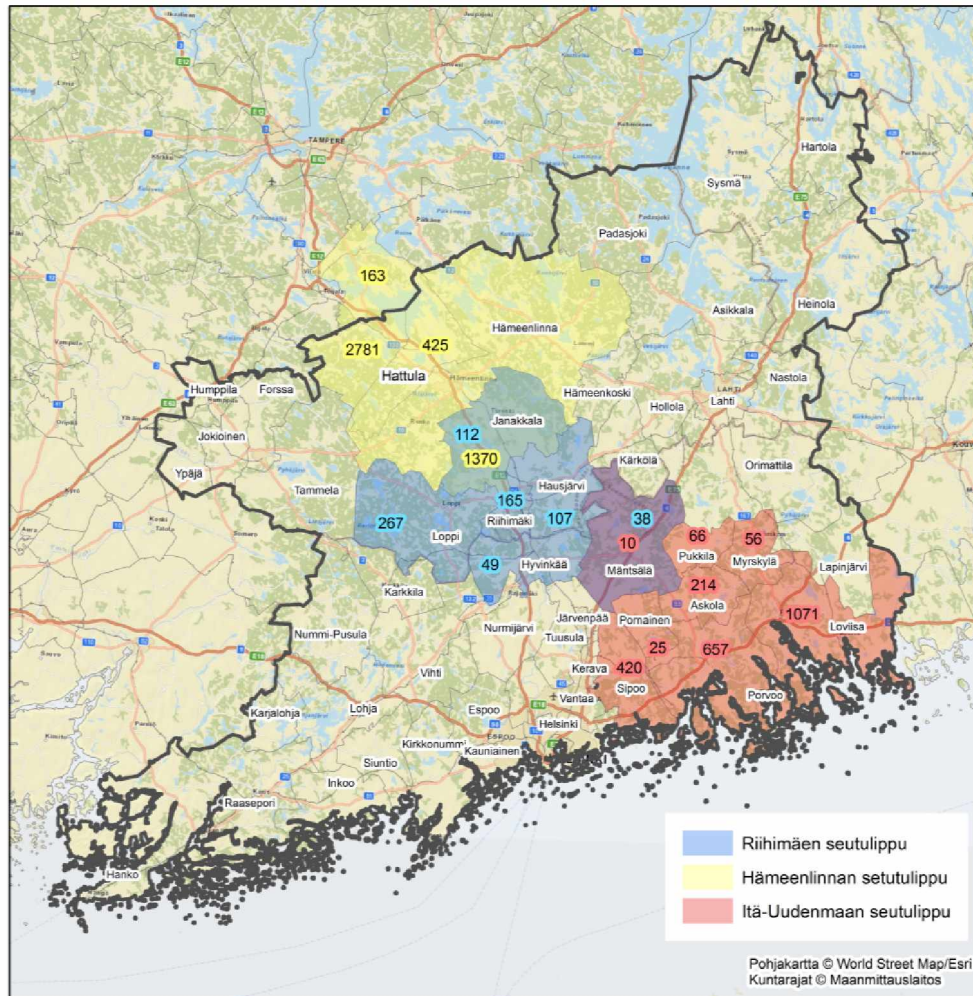
Uudenmaan ELY-keskuksen toimivaltaisen viranomaisen alueella on käytössä useita seutulippuja, joista Lahden ja Hämeenlinnan lähialueille ulottuvat kaikki paitsi Länsi-Uudenmaan seutulippu. Kuvissa 2.7 ja 2.8 esitetään kartalla seutulippualueet ja eri kunnissa myytyjen lippujen määrä vuonna 2011. Taulukossa 2.1 näkyy seutulipuilla tehtyjen matkojen määrä kunnittain samana vuonna.

Taulukko 2.1. Uudenmaan ELY:n toimivaltaisen viranomaisen alueella myydyt seutuliput ja niillä tehdyt matkamäärät kunnittain vuonna 2011.

KESKI-UUDENMAAN SEUTULIPPU			LAHDEN SEUTULIPPUALUE			LÄNSI-UUDENMAAN SEUTULIPPU			ITÄ-UUDENMAAN SEUTULIPPU		
Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)
Hyvinkää	667	21684	Asikkala	1056	37225	Hanko	482	13451	Askola	214	7959
Järvenpää	702	18608	Hartola	76	2426	Inkoo	22	666	Lovisa	1071	35621
Mäntsälä	731	18578	Heinola	2067	77484	Karjalohja	50	1336	Myrskylä	56	2336
Nummijärvi	2712	86523	Hollola	2790	128994	Lohja	394	14144	Mäntsälä	10	304
Pomainen	43	1218	Hämeenkoski	273	9298	Raasepori	1529	44581	Pomainen	25	1137
Sipoo	230	6347	Ilitti	87	2891	Siuntio	56	1588	Porvoo	657	24753
Tuusula	1306	39948	Kärkölä	78	2829	Vihti	515	17642	Pukkila	66	1960
Yhteensä	6391	192906	Lahti	4950	251977	Yhteensä	3048	93408	Sipoo	420	13682
			Myrskylä	23	1027				Yhteensä	2519	87752
			Mäntsälä	27	743						
RIIHIMÄEN SEUTULIPPUALUE			HÄMEENLINNAN SEUTULIPPUALUE			FORSSAN SEUTULIPPUALUE					
Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)
Hausjärvi	107	3088	Nastola	2664	116014	Valkeakoski	163	5288	Forssa	159	4390
Hyvinkää	49	1769	Orimattila	1759	59817	Hattula	425	15177	Humpilla	48	1199
Janakkala	112	3102	Padasjoki	318	11329	Hämeenlinna	2781	104715	Jokioinen	124	3251
Loppi	267	7988	Pukkila	119	3585	Janakkala	1370	45295	Yhteensä	331	8840
Mäntsälä	38	1301	Yhteensä	16470	711869	Yhteensä	4739	170475			
Riihimäki	165	5761									
Yhteensä	738	23009									



Kuva 2.7. Uudenmaan ELY:n toimivalta-alueella myydyt seutuliput kunnittain vuonna 2011. Jatkuu kuvassa 2.8.



Kuva 2.8. Uudenmaan ELY:n toimivalta-alueella myydyt seutuliput kunnittain vuonna 2011. Jatkoa kuvasta 2.7.

Lahden seutulippu on käyttäjämäärältään merkittävä, mutta lähempi tarkastelu osoittaa, että sen suosio Lahden toimivaltaisen viranomaisen alueen ulkopuolella (Myrskylä, Mäntsälä ja Pukkila) on varsin pieni. Myrskylä ja Pukkila kuuluvat myös Itä-Uudenmaan seutulipun alueelle, mutta sitäkin on käyttänyt vain kourallinen ihmisiä. Mäntsälä kuuluu usean seutulipun alueelle, joista merkittävin on Keski-Uudenmaan seutulippu. Tämä selittyy lipun suuntautumisella pääkaupunkiseudulle. Forssan alueella on oma pieni seutulippunsa, eivätkä siihen kuuluvat kunnat kuulu muihin Uudenmaan seutulippualueisiin. Loppi puolestaan kuuluu Riihimäen seutulippualueeseen ollen kyseisellä seutulippualueella käyttäjämäärältään suurin kunta. Karkkila ja Lapinjärvi eivät kuulu minkään seutulipun alueelle.

HSL:n vaikutus Uudenmaan joukkoliikenteessä on suuri ja oletettavasti moni HSL:n toiminta-alueeseen rajautuvan seutulipun käyttäjä ostaakin itselleen myös pääkaupunkialueen joukkoliikenteen matkakortin. Pääkaupunkiseudulla myös tuetulla työmatkalipulla on muuta Suomea suurempi käyttäjäkunta. Joissakin kunnissa tämä lipputyyppe on ollut mahdollista yhdistää myös VR:n lippuihin.

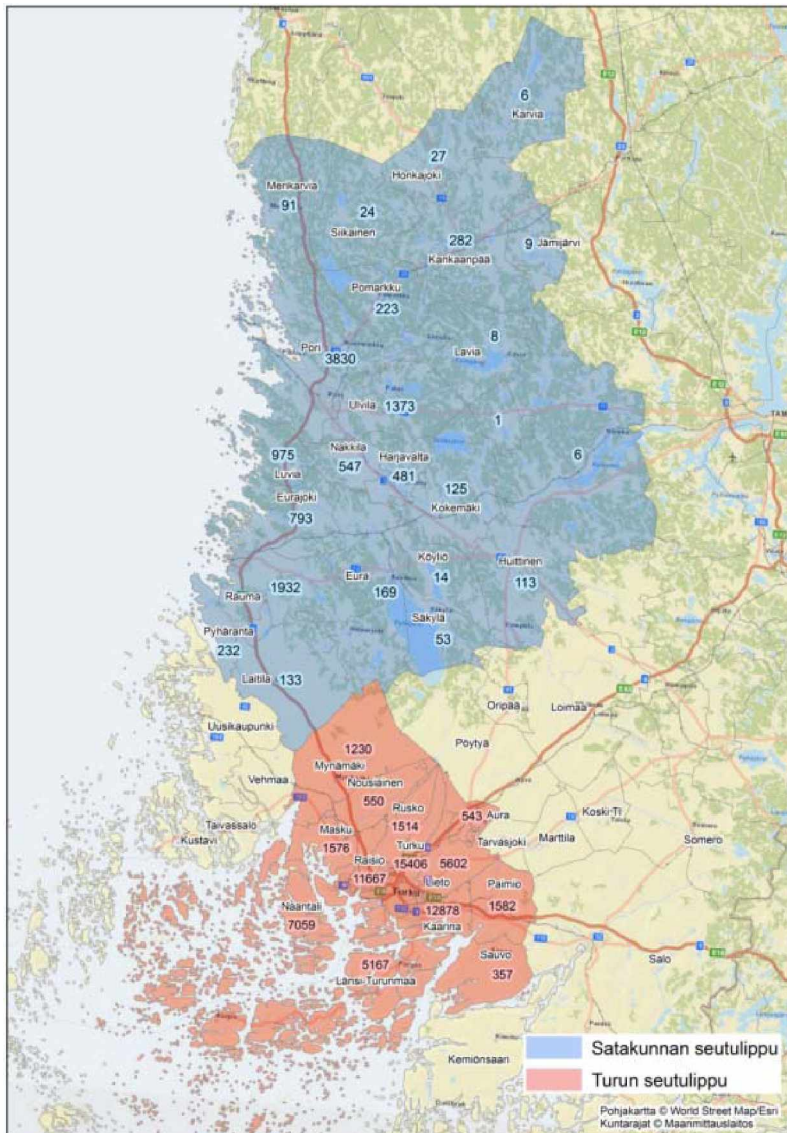
Varsinais-Suomessa on kaksi isoa seutulippualueutta (Satakunnan ja Turun seutuliput) sekä 4 pienempää seutulippualueutta (Loimaan, Salon, Vakka-Suomen ja Pohjois-Satakunnan seutuliput). Nämä kaikki ulottuvat myös ELY:n toimivaltaisen viranomaisen alueelle. Taulukossa 2.2 näkyy seutulipuilla tehtyjen matkojen määrä kunnittain vuonna 2011. Kuvissa 2.9 ja 2.10 esitetään kartalla seutulippualueet ja eri kunnissa myytyjen lippujen määrä samana vuonna.

Taulukko 2.2. Varsinais-Suomen ELY:n toimivaltaisen viranomaisen alueella myydyt seutuliput ja niillä tehdyt matkamäärät kunnittain vuonna 2011.

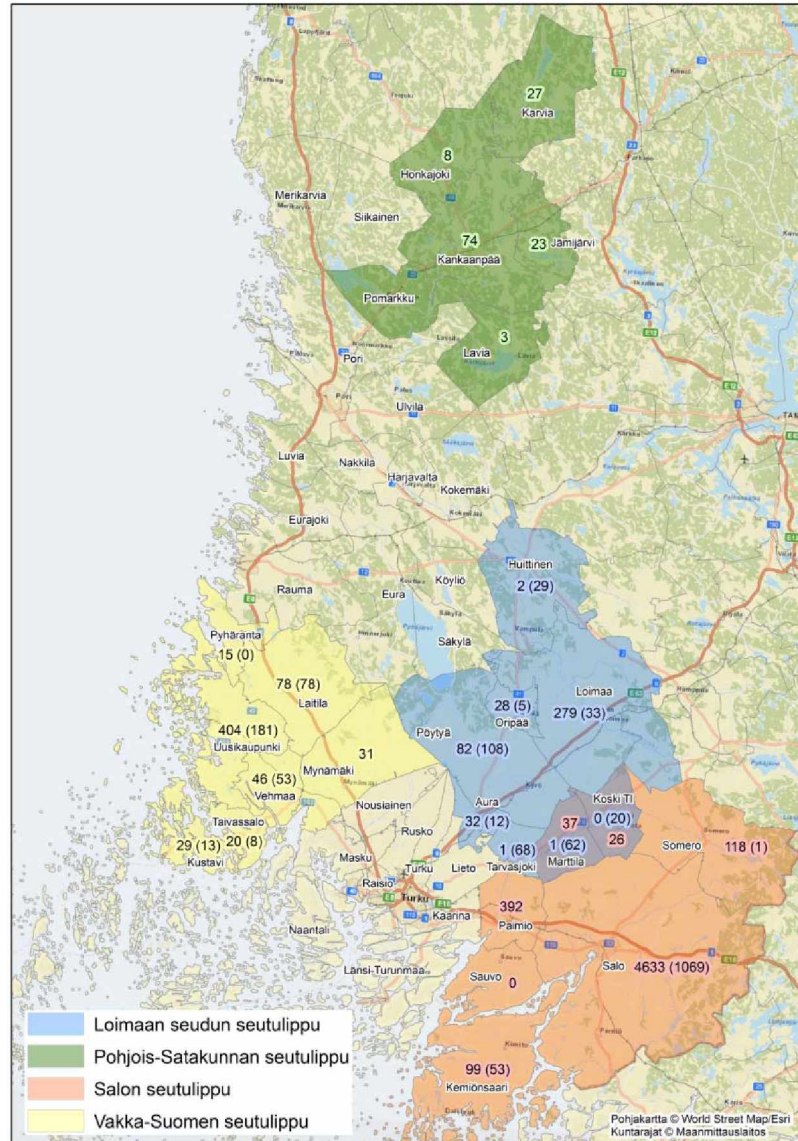
SATAKUNNAN SEUTULIPPUALUE			LOIMAAN SEUTULIPPUALUE (+TURKU)			TURUN SEUTULIPPUALUE			VAKKA-SUOMEN SEUTULIPPUALUE (+TURKU)		
Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)
Eura	169	5679	Aura	32 (12)	872 (379)	Aura	543	22409	Kustavi	29 (13)	1149 (782)
Eurajoki	793	22329	Huittinen	2 (29)	52 (747)	Kaarina	12878	540392	Laitila	78 (78)	2082 (2568)
Harjavalta	481	15001	Koski Tl	0 (20)	0 (568)	Lieto	5602	238837	Mynämäki	31	748
Honkajoki	27	803	Loimaa	279 (33)	6536 (1252)	Parainen	5167	180118	Pyhäranta	15 (0)	482 (0)
Huittinen	113	3220	Marttila	1 (62)	45 (2192)	Masku	1576	62235	Tavassalo	20 (8)	776 (252)
Jämijärvi	9	139	Oripää	28 (5)	706 (158)	Mynämäki	1230	49256	Uusikaupunki	404 (181)	11275 (6022)
Kankaanpää	282	8056	Pöytyä	82 (108)	2877 (3896)	Naantali	7059	300782	Vehmaa	46 (53)	1229 (1956)
Karvia	6	203	Tarvasjoki	1 (68)	4 (2212)	Nousiainen	550	22422	Yhteensä	623 (333)	17740 (11580)
Kiikoinen	1	30	Yhteensä	425 (337)	11092 (11404)	Paimio	1582	60017			
Kokemäki	125	4111				Raisio	11667	543913			
Köyliö	14	420				Rusko	1514	67275			
Laitila	133	3886				Sauvo	357	13409			
Lava	8	268				Turku	15406	921913			
Luvia	975	31026				Yhteensä	65131	3022978			
Merikavia	91	2873									
Nakkila	547	14510									
Pomarkku	223	6902									
Pori	3830	124361									
Pyhäranta	232	5390									
Rauma	1932	59214									
Sastamala	6	347									
Siikainen	24	1399									
Säkylä	53	1548									
Ulvila	1373	44257									
Yhteensä	11447	355972									

SALON SEUTULIPPUALUE (+TURKU)		
Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)
Kemiönsaari	99 (53)	3055 (2057)
Koski Tl	26	1168
Marttila	37	1199
Paimio	392	12848
Salo	4633 (1069)	156079 (41410)
Sauvo	0	0
Somero	118 (1)	3613 (64)
Yhteensä	5305 (1123)	177962

POHJOIS-SATAKUNNAN SEUTULIPPUALUE		
Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)
Honkajoki	8	194
Jämijärvi	23	525
Kankaanpää	74	1741
Karvia	27	665
Lava	3	83
Siikainen	4	109
Yhteensä	139	3317



Kuva 2.9. Varsinais-Suomen ELY:n toimivalta-alueella myydyt seutuliput kunnittain vuonna 2011. Jatkuu kuvassa 2.10.



Kuva 2.10. Varsinais-Suomen ELY:n toimivalta-alueella myydyt seutuliput kunnittain vuonna 2011. Jatkoa kuvasta 2.9. Suluissa niiden lippujen lukumäärä, jotka ostettiin vaihto-oikeudella Turkuun.

Varsinais-Suomessa Turun ja Porin vaikutusalueet näkyvät selvästi seutulippujen myynnissä: mitä kauemmaksi näistä keskuksista mennään, sitä pienempi seutulippujen suosio on. Turun lähikunnat muodostavat vahvan alueen, jossa seutulipun suosio on korkea. Nämä kunnat kuuluvat Turun seudullisen toimivaltaisen viranomaisen piiriin. Myös Turun ja Salon välinen liikkuminen näkyy lippumäärissä vuonna 2011, joskin nämä luvut muuttunevat alueen elinkeinorakenteen muutosten myötä. Loimaan, Salon ja Vakka-Suomen seutulippuihin on ollut mahdollista liittää matkustusosoikeus myös Turussa, mikä onkin ollut varsin suosittu lipputyyppejä.

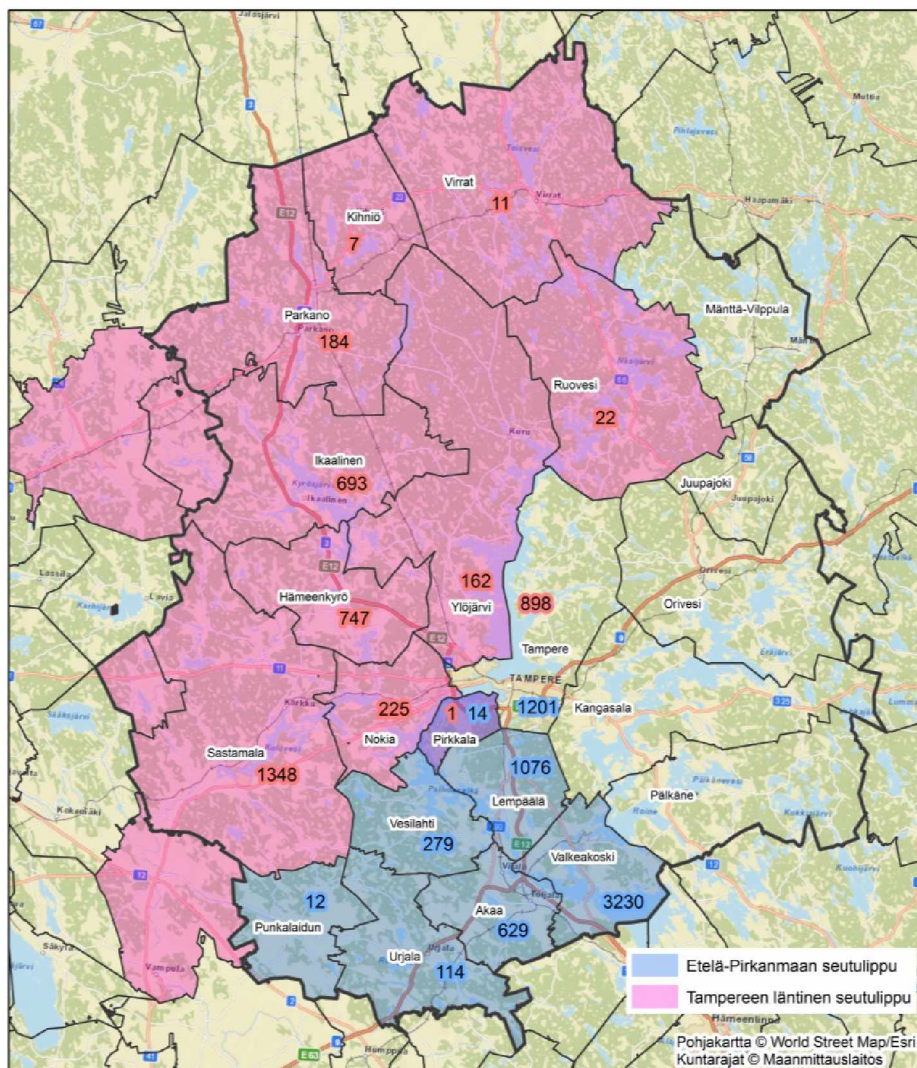
Huittisten suosituin lippu on ollut Huittinen-Sastamala-alueen seutulippu (tunnettu myös Vammalan seutulippuna). Myös Tampereen läntisellä seutulipulla on ollut käyttäjiä Huittisista.

Pirkanmaalla on käytössä 5 seutulippua, joista Tampereen läntinen ja itäinen seutulippu ulottuvat myös Pirkanmaan rajojen yli. Tampereen kaupunkiseudun seutulippualue jää kokonaan Tampereen seudullisen toimivaltaisen viranomaisen alueelle. Kuvissa 2.11 ja 2.12 esitetään kartalla seutulippualueet ja eri kunnissa myytyjen lippujen määrä vuonna 2011 ja taulukossa 2.3 seutulipuilla tehtyjen matkojen määrä kunnittain samana vuonna.

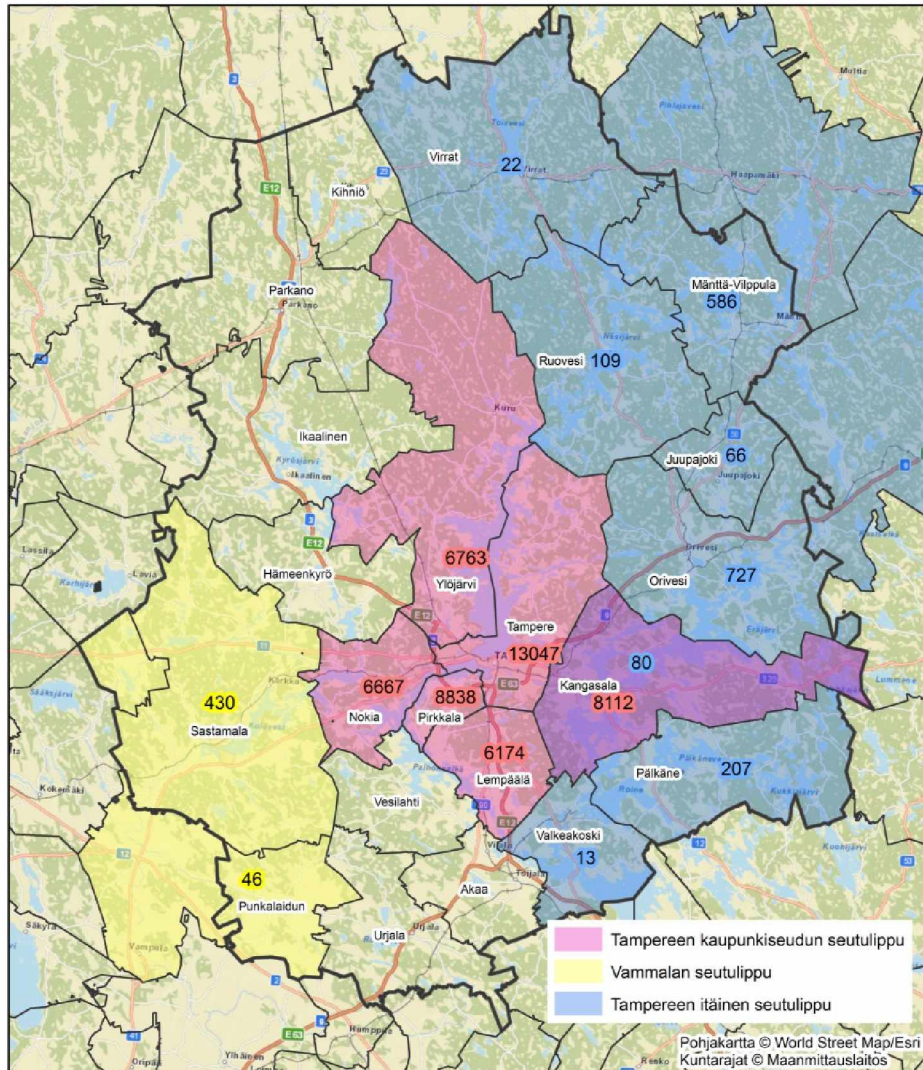
Taulukko 2.3. Pirkanmaan ELY:n toimivaltaisen viranomaisen alueella myydyt seutuliput ja niillä tehdyt matkamäärät kunnittain vuonna 2011.

TAMPEREEN KAUPUNKISEUDUN SEUTULIPPU			TAMPEREEN ITÄINEN SEUTULIPPUALUE			TAMPEREEN LÄNTINEN SEUTULIPPUALUE			ETELÄ-PIRKANMAAN SEUTULIPPUALUE		
Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)
Kangasala	8 112	353 436	Juupajoki	66	2 154	Huittinen	94	3 357	Akaa	629	21 501
Lempäälä	6 174	295 860	Kangasala	80	5 034	Hämeenkyrö	747	25 864	Lempäälä	1 076	38 310
Nokia	6 667	303 220	Mänttä-Vilppula	596	17 265	Ikaalinen	693	24 587	Pirkkala	14	950
Pirkkala	8 938	384 297	Orivesi	727	29 280	Jämijärvi	15	408	Punkalaidun	12	660
Tampere	13 047	744 734	Pälkäne	207	8 635	Kankaanpää	35	681	Tampere	1 201	56 362
Ylöjärvi	6 763	310 572	Ruovesi	109	3 801	Kihniö	7	162	Urjala	114	4 491
Yhteensä	49 601	2 392 119	Tampere	186	8 001	Nokia	225	6 963	Valkeakoski	3 230	126 332
			Valkeakoski	13	641	Parkano	184	5 363	Vesilahti	279	10 195
			Yhteensä	22	609	Pirkkala	1	30	Yhteensä	6 555	258 801
						Ruovesi	22	605			
						Sastamala	1 348	48 819			
						Tampere	898	36 649			
						Virrat	11	359			
						Ylöjärvi	162	5 617			
						Yhteensä	4 442	159 464			

HUITTINEN - SASTAMALA SEUTULIPPUALUE		
Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)
Huittinen	153	4 755
Punkalaidun	46	1 323
Sastamala	430	10 161
Yhteensä	629	16 239



Kuva 2.11. Pirkanmaan ELY:n toimivalta-alueella myydyt seutuliput kunnittain vuonna 2011. Jatkuu kuvassa 2.12.



Kuva 2.12. Pirkanmaan ELY:n toimivalta-alueella myydyt seutuliput kunnittain vuonna 2011. Jatkoa kuvasta 2.11.

Sekä Etelä-Pirkanmaan että Tampereen itäisen ja läntisen seutulipun saa lisähinnasta kattamaan myös matkat Tampereelle ja Tampereelta. Lisämaksusta voi samaan lippuun myös ladata oikeuden käyttää Tampereen sisäisiä linjoja. Etelä-Pirkanmaan seutulippu on ollut erityisen suosittu Valkeakoskella, joka kuuluu myös Hämeenlinnan seutulippualueeseen, joskin sen käyttäjämäärä on melko vähäinen. Tampereen läntisen seutulipun suosio on ollut suurinta Sastamalassa sekä sen pohjoispuolella Ikaalisissa ja Hämeenkyrössä. Tampereen itäisen seutulipun myynti on ollut kokonaisuutena melko vähäistä, mutta sen käyttäjämäärä Orivedellä ja Mänttä-Vilppulassa on hyvä.

Kaakkois-Suomen ELYn toimivaltaisen viranomaisen alueella on 3 seutulippualueita, jotka kaikki kattavat myös ELY:n hallinnoimia alueita. Kuvassa 2.13 esitetään kartalla seutulippualueet ja eri kunnissa myytyjen lippujen määrä vuonna 2011 ja taulukossa 2.4 seutulipuilla tehtyjen matkojen määrä kunnittain samana vuonna.

Taulukko 2.4. Kaakkois-Suomen ELY:n toimivaltaisen viranomaisen alueella myydyt seutuliput ja niillä tehdyt matkamäärät kunnittain vuonna 2011.

ETELÄ-KARJALAN SEUTULIPPUALUE			KOTKAN SEUTULIPPUALUE			KOUVOLAN SEUTULIPPUALUE		
Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)
Imatra	1490	52722	Hamina	2877	85341	liitti	292	8640
Lappeenranta	1883	80884	Kotka	2342	93648	Kouvola	143	3798
Lemi	158	4916	Miehikkälä	152	3734	Luumäki	38	1357
Luumäki	556	16341	Pyhtää	720	21558	Yhteensä	473	13795
Parikkala	29	787	Virolahti	357	9456			
Rautjärvi	56	1909	Yhteensä	6448	213737			
Ruokolahti	115	3531						
Savitaipale	126	3446						
Taipalsaari	508	19771						
Yhteensä	4921	184307						



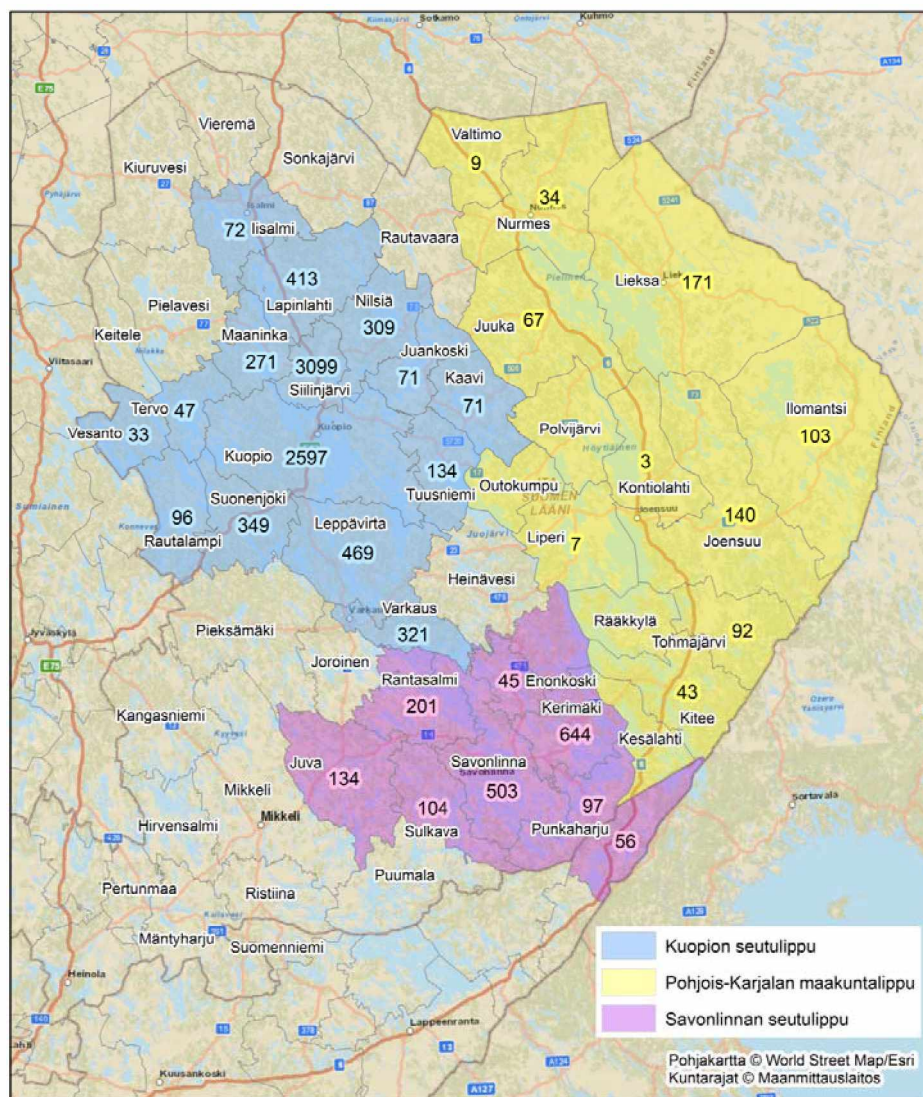
Kuva 2.13. Kaakkois-Suomen ELY:n toimivalta-alueella myydyt seutuliput kunnittain vuonna 2011.

Kotka ja Hamina erottuvat seutulippujen käytössä nostaen Kotkan seutulipun Kaakkois-Suomen suosituimmaksi seutulipuksi. Kouvolan seutulipun vähäistä myyntiä selittänee osaltaan Kouvolan kaupunkilippu.

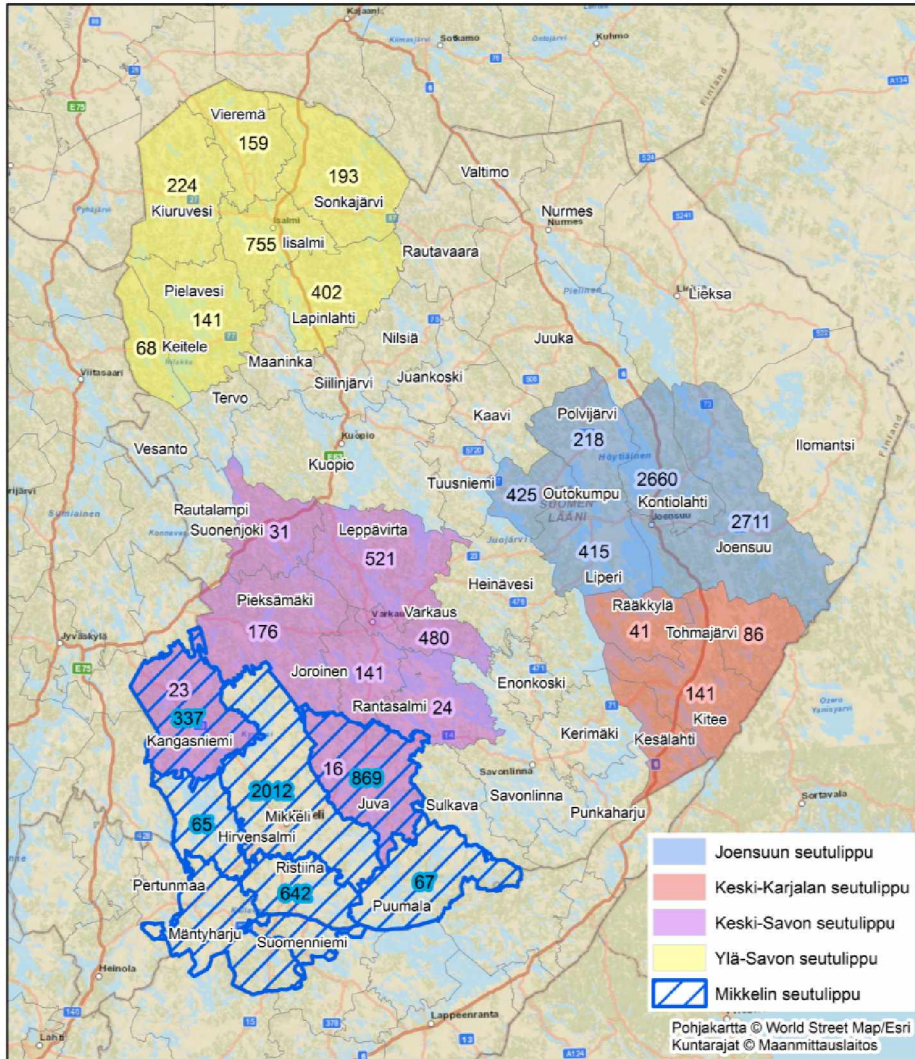
Pohjois-Savon ELY:n toimivaltaisen viranomaisen alueella on käytössä 8 seutulippua, joista osa kattaa maantieteellisesti varsin suuren alueen. Kaikki alueen seutuliput ulottuvat myös ELY:n toimivalta-alueelle. Alueen kunnista Heinävesi, Pertunmaa ja Rautavaara eivät kuulu yhteenkään seutulippualueeseen. Kuvissa 2.14 ja 2.15 esitetään kartalla seutulippualueet sekä eri kunnissa myytyjen lippujen määrä vuonna 2011 ja taulukossa 2.5 seutulipuilla tehtyjen matkojen määrä kunnittain samana vuonna.

Taulukko 2.5. Pohjois-Savon ELY:n toimivaltaisen viranomaisen alueella myydyt seutuliput ja niillä tehdyt matkamäärät kunnittain vuonna 2011.

KUOPIOIN SEUTULIPPU			POHJOIS-KARJALAN MAAKUNTALIPPU			YLÄ-SAVON SEUTULIPPU			KESKI-SAVON SEUTULIPPU		
Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)
Ilisalmi	72	2075	Ilomantsi	103	2516	Ilisalmi	755	21577	Joroinen	141	3281
Juankoski	71	3153	Joensuu	140	4517	Keitele	68	1667	Juva	16	559
Kaavi	71	2178	Juuka	67	1845	Kiuruvesi	224	5884	Kangasniemi	23	444
Kuopio	2597	105353	Kitee	43	1485	Lapinlahti	402	11056	Leppävirta	521	15243
Lapinlahti	413	14580	Kontiolahti	3	90	Pielavesi	141	3905	Pieksämäki	176	5152
Leppävirta	469	15383	Lieksa	171	4840	Sonkajarvi	193	5771	Rantasalmi	24	860
Maaninka	271	8890	Liperi	7	271	Vieremä	159	4294	Suonenjoki	31	937
Nilsjä (Kuopio)	309	11501	Nurmes	34	931	Yhteensä	1942	54154	Varkaus	480	15589
Rautalampi	96	2604	Tohmajärvi	92	2973				Yhteensä	1412	42065
Siinjärvi	3099	125069	Valtimo	9	175						
Suonenjoki	349	14103	Yhteensä	669	19643	SAVOLINNAN SEUTULIPPU			JOENSUUN SEUDUN SEUTULIPPU		
Tervo	47	2012				Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)
Tuusniemi	134	4997				Enonkoski	45	1606	Joensuu	2711	97096
Varkaus	321	11553	MIKKELIN SEUTULIPPU			Juva	134	3893	Kontiolahti	2660	99345
Vesanto	33	921	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kerimäki	644	20777	Liperi	1415	48465
Yhteensä	8352	324372	Hirvensalmi	65	1841	Parikkala	56	1926	Outokumpu	425	14316
			Juua	869	25958	Punkaharju	97	3021	Polvijärvi	218	8058
			Kangasniemi	337	9498	Rantasalmi	201	8160	Yhteensä	7429	267280
			Mikkeli	2012	68159	Savonlinna	503	18572			
			Puumala	67	1600	Sulkava	104	3449			
			Ristiina	642	22132	Yhteensä	1784	61404			
			Yhteensä	3992	129188						
KESKI-KARJALAN SEUTULIPPU											
Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)									
Kitee	141	3469									
Rääkkylä	41	1189									
Tohmajärvi	86	2262									
Yhteensä	268	6920									



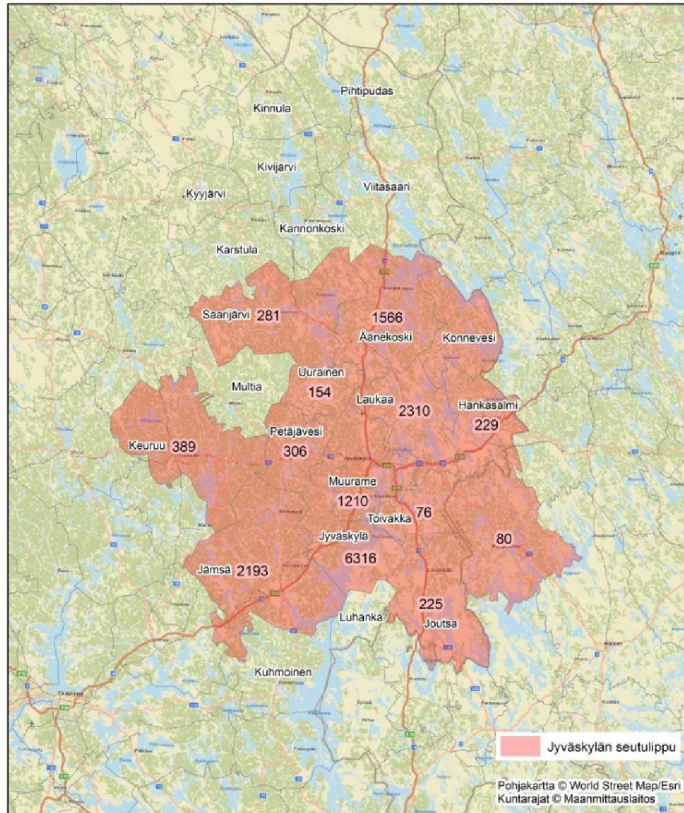
Kuva 2.14. Pohjois-Savon ELY:n toimivalta-alueella myydyt seutuliput kunnittain vuonna 2011. Jatkuu kuvassa 2.15.



Kuva 2.15. Pohjois-Savon ELY:n toimivalta-alueella myydyt seutuliput kunnittain vuonna 2011. Jatkoa kuvasta 2.14.

Käytetyin seutulippu Pohjois-Savon alueella on Kuopion seutulippu, joka on erityisen suosittu Siilinjärvellä. Pohjois-Karjalan maakuntalippu on maantieteelliseltä kattavuudeltaan suuri, mutta sen käyttäjämäärä on vähäinen. Joensuun seutulipun käyttäjiä tulee paljon Joensuun lisäksi Kontiolahdelta ja Liperistä, kun taas Savonlinnan seutulipun suurin käyttäjäkunta on Kerimäellä.

Keski-Suomessa on vain yksi seutulippualue, joka on muodostunut Jyväskylän ympärille. Kuvassa 2.16 esitetään kartalla seutulippualueet sekä eri kunnissa myytyjen lippujen määrä ja niiden matkamäärät vuonna 2011.



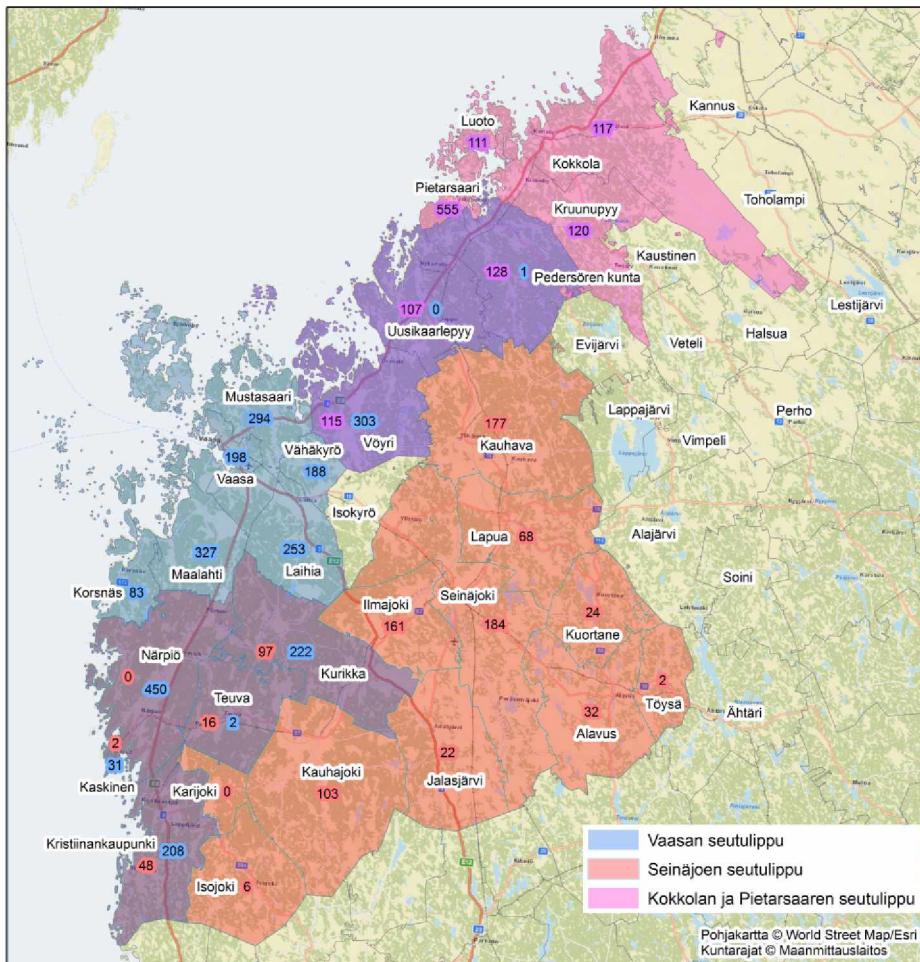
JYVÄSKYLÄN SEUTULIPPUALUE		
Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)
Hankasalmi	229	7616
Joutsa	225	7681
Jyväskylä	6316	284464
Jämsä	2193	68499
Kangasniemi	80	2456
Keuruu	389	12988
Laukaa	2310	93096
Muurame	1210	50256
Petäjävesi	306	11272
Saarijärvi	281	9827
Toivakka	76	2273
Uurainen	154	5831
Äänekoski	1566	53186
Yhteensä	15335	609445

Kuva 2.16. Keski-Suomen ELY:n toimivalta-alueella myydyt seutuliput kunnittain vuonna 2011 ja niiden matkamäärät.

Etelä-Pohjanmaan ELY:n toimivaltaisen viranomaisen alueella on käytössä 3 seutulippua. Seinäjoen seutulippu on maantieteellisesti kattava mutta käyttäjämäärältään pieni. Vaasan seutulippualue on käyttäjämäärältään suurin Etelä-Pohjanmaan alueella, mutta silti varsin pieni verrattuna moniin seutulippuihin muualla Suomessa. Suosituin se on Närpiössä ja Maalahdella. Kokkolan seutulipun käyttäjistä lähes puolet tulee Pietarsaaresta. Kuvassa 2.17 esitetään kartalla seutulippualueet sekä eri kunnissa myytyjen lippujen määrä vuonna 2011 ja taulukossa 2.6 lippujen matkamäärät samana vuonna.

Taulukko 2.6. Etelä-Pohjanmaan ELY:n toimivaltaisen viranomaisen alueella myydyt seutuliput ja niillä tehdyt matkamäärät kunnittain vuonna 2011.

VAASAN SEUTULIPPUALUE			SEINÄJOEN SEUTULIPPUALUE			KOKKOLAN SEUTULIPPUALUE		
Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)	Kunta	Myynti (kpl)	Matkat (kpl)
Kaskinen	31	1098	Alavus	32	1117	Kokkola	117	3342
Korsnäs	83	2509	Ilmajoki	161	4724	Kruunupyö	120	2943
Kristiinakaupunki	208	4875	Isojoki	6	169	Luoto	111	2997
Kurikka	222	6600	Jalasjärvi	22	581	Pedersöre	128	3703
Laihia	253	7123	Karjoki	0	0	Pietarsaari	555	15302
Maalahti	327	9248	Kaskinen	2	33	Uusikaarlepyy	107	3099
Mustasaari	294	8176	Kauhajoki	103	2755	Vöyri	115	2783
Närpiö	450	14456	Kauhava	177	4674	Yhteensä	1253	34169
Pedersöre	1	28	Kristiinakaupunki	48	1563			
Teuva	2	41	Kuortane	24	730			
Uusikaarlepyy	0	0	Kurikka	97	3259			
Vaasa	198	4608	Lapua	68	1799			
Vähäkyrö	188	5091	Närpiö	0	0			
Vöyn	303	10059	Seinäjoki	184	5307			
Yhteensä	2560	73912	Teuva	16	444			
			Toysä	2	77			
			Yhteensä	942	27232			



Kuva 2.17. Etelä-Pohjanmaan ELY:n toimivalta-alueella myydyt seutuliput kunnittain vuonna 2011.

2.3.3 Työmatkaliput

Erityisesti pääkaupunkiseudulla työmatkalipuilla on seutulipun ohella merkittävä rooli seudullisessa matkustuksessa. Esimerkiksi Tuusulassa ja Nurmijärvellä työmatkalipun käyttäjämäärä ylittää reilusti seutulipun suosion. Uudenmaan ELYn lisäksi myös Varsinais-Suomen ELYn alueella on käytössä erilaisia Matkahuollon markkinoimia työmatkalippuja. Työmatkaliput esitetään taulukossa 2.7.

Taulukko 2.7. Työmatkaliput, niiden myynti vuonna 2011 VALLU-rekisterin mukaan ja lipputyypit Matkahuollon tietoihin perustuen.

Työmatkalippu	Kunta	Myynti 2011 (VALLU)	Lipputyypit (Matkahuolto)
Forssa - Helsinki	Forssa	209	22 matkaa / 60 vrk
Hyvinkää - Helsinki	Hyvinkää	1905	44 matkaa / 60 vrk
Hyvinkää VR/HKL	Hyvinkää	1622	-
Inkoo - Helsinki	Inkoo	278	44 matkaa / 60 vrk
Inkoo VR	Inkoo	5	-
Järvenpää - Helsinki	Järvenpää	199	44 matkaa / 90 vrk
Järvenpää VR/Järvenpää liityntä	Järvenpää	1445	-
Karkkila - Helsinki	Karkkila	661	44 matkaa / 60 vrk
Lohja - pk-seutu	Lohja	3138	30 vrk
Mäntsälä - Helsinki	Mäntsälä	785	44 matkaa / 60 vrk
Mäntsälä sisäinen liityntä	Mäntsälä	66	44 matkaa / 60 vrk
Nurmijärvi - Helsinki	Nurmijärvi	8166	30 vrk
Pornainen - Helsinki	Pornainen	237	44 matkaa / 60 vrk
Porvoo - Helsinki	Porvoo	3102	44 matkaa / 60 vrk
Raasepori - Helsinki	Raasepori	39	44 matkaa / 60 vrk
Riihimäki - pk-seutu	Riihimäki	161	44 matkaa / 60 vrk
Riihimäki liityntä	Riihimäki	1779	-
Siuntio - Helsinki	Siuntio	18	44 matkaa / 60 vrk
Tuusulalippu	Tuusula	7087	30 vrk
Tuusula VR/ Tuusula liityntä	Tuusula	263	-
Tuusula VR/HKL liityntä	Tuusula	860	-
Vihtilippu	Vihti	2216	30 vrk
VALLUn tietojen ulkopuolelle jäävät Matkahuollon työmatkaliput			
Työmatkalippu	Kunta	Lipputyypit (Matkahuolto)	
Lahti-Helsinki	Lahti	22 matkaa / 183 vrk	
Lammi - Lahti	Lammi	30 vrk	
Loimaan seudun työmatkalippu	Aura, Huittinen, Koski TL, Loimaa, Marttila, Oripää, Pöytyä, Tarvasjoki	30 vrk	
Rauman työmatkakortti	Rauma	40 matkaa / 60 vrk	
SaTuSa-lippu	Kemiönsaari, Marttila, Salo, Somero	30 vrk	
Vakka-Suomen työmatkalippu	Kustavi, Laitila, Pyhäranta, Taivassalo, Uusikaupunki, Vehmaa	30 vrk	

2.3.4 Koulumatkatukea saavien opiskelijoiden määrä

KELA:n koulumatkatuki korvaa ammatillisessa oppilaitoksessa ja lukiossa opiskelevien koulumatkojen kustannuksia, kun matkan pituus on vähintään 10 kilometriä ja kuukausikustannukset ylittävät 54 euroa. Koulumatkatukea sai vuonna 2012 yhteensä noin 77 000 opiskelijaa, joista noin 70 % sai tukea joukkoliikennelippujen hankintaan. ELY-keskuskohtaiset määrät esitetään taulukossa 2.8. Nämä luvut sisältävät koko ELY-alueen kaikkien kuntien tuensaajatiedot. Tuen kokonaismäärä oli vuonna 2012 noin 48 miljoonaa euroa, josta noin 35 miljoonaa kohdentui joukkoliikenteeseen.

Taulukko 2.8. Koulumatkatukea saaneiden opiskelijoiden määrä eri ELY-alueilla vuonna 2012. (Tietojen lähde: Kelasto 2013)

ELY-keskus	Joukkoliikenne		Itse järjestetty kulutapa		Koulutuksen järjestäjä	
	Saajia	Maksetut tuet (€)	Saajia	Maksetut tuet (€)	Saajia	Maksetut tuet (€)
Etelä-Pohjanmaa	2 226	1 265 851	1 722	883 991	314	180 398
Etelä-Savo	1 363	817 996	724	410 058	209	143 907
Häme	4 906	3 317 340	1 760	837 392	62	31 523
Kaakkois-Suomi	1 801	1 113 832	1 207	595 468	67	48 909
Kainuu	545	371 350	341	173 870	103	86 243
Keski-Suomi	3 773	2 964 753	1 168	603 402	311	164 662
Lappi	1 266	745 080	733	363 085	299	266 936
Pirkanmaa	6 019	5 019 711	2 041	882 799	235	137 056
Pohjanmaa	2 706	1 629 428	1 125	501 027	611	450 206
Pohjois-Karjala	2 072	1 342 758	921	490 101	56	39 052
Pohjois-Pohjanmaa	5 371	3 638 804	2 443	1 396 950	289	201 914
Pohjois-Savo	3 312	2 594 698	1 135	685 744	407	269 265
Satakunta	1 806	1 368 640	884	462 002	553	387 912
Uusimaa	10 137	5 454 832	2 670	1 353 957	73	31 119
Varsinais-Suomi	5 512	3 564 264	2 034	857 312	62	20 388
yhteensä	52 815	35 209 337	20 908	10 497 158	3 651	2 459 490

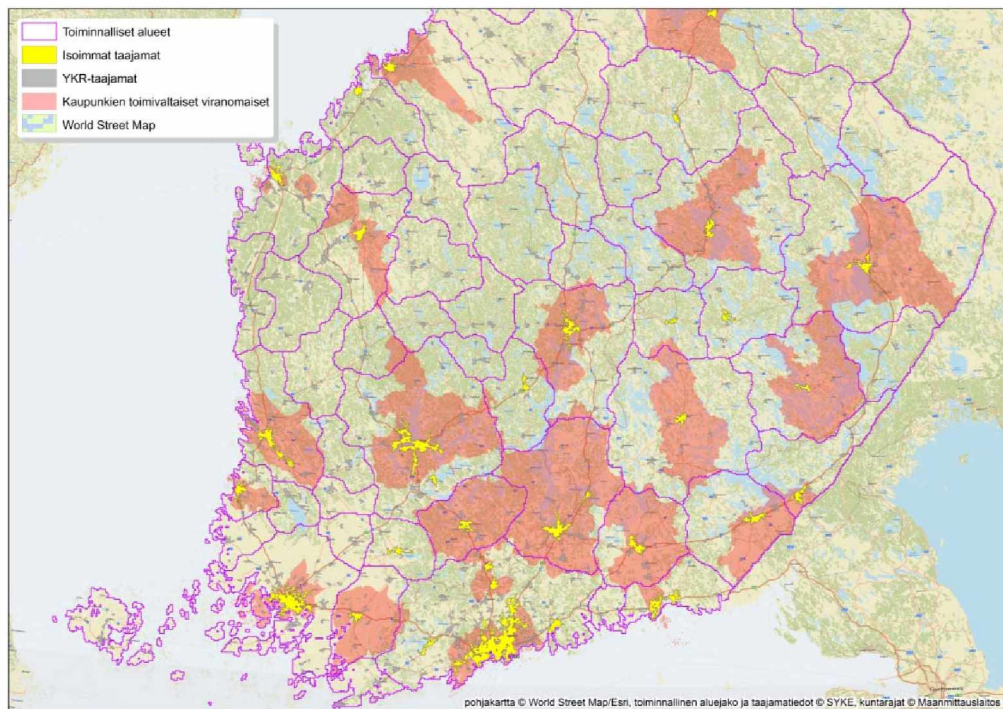
Kunnan väkilukuun suhteutettuna eniten koulumatkatuen saajia on ELYjen toimivaltaisten viranomaisten alueella seuraavissa kunnissa (Kelasto 2013):

- Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus: Isojoki, Luoto, Karijoki, Töysä, Vähäkyrö
- Kaakkois-Suomen ELY-keskus: Taipalsaari, Lemi, Pyhtää, Miehikkälä
- Keski-Suomen ELY-keskus: Kivijärvi, Uurainen, Laukaa, Petäjävesi
- Pirkanmaan ELY-keskus: Juupajoki, Lempäälä, Hämeenkyrö, Vesilahti
- Pohjois-Savon ELY-keskus: Liperi, Siilinjärvi, Kaavi, Kiuruvesi, Sonkajärvi
- Uudenmaan ELY-keskus: Pornainen, Pukkila, Myrskylä, Siuntio
- Varsinais-Suomen ELY-keskus: Tarvasjoki, Aura, Sauvo, Köyliö, Rusko

3 Taksavyöhykkeet

3.1 Vyöhykkeiden laatimisperiaatteet

Vyöhykkeet on muodostettu etäisyysperusteisesti siten, että ne ottavat huomioon sekä yhdyskuntarakenteen että alueelliset liikkumistarpeet. Pohjana ovat olleet muun muassa toimivaltaisten viranomaisten alueet, seutulipputiedot, taajamarajat, asukassa työpaikkatiedot YKR-aineistosta, vesistöt sekä Suomen ympäristökeskuksen määrittämä toiminnallinen aluejako, joka esittää kaupunkiseutujen ja pienempien keskusten vaikutusalueet perustuen työssäkäynti- ja asiointitietoihin. Vyöhykkeiden muodostamisessa on myös mahdollisuuksien mukaan otettu huomioon kaupunkien toimivaltaisten viranomaisten vyöhykesuunnitelmat. Kuvassa 3.1 esitetään kartalla joitakin edellä mainittuja lähtötietoja.



Kuva 3.1. Vyöhykkeiden muodostamisessa apuna käytettyjä lähtötietoja kartalla.

Kartalla keltaisella näkyvät taajama-alueet on saatu valitsemalla YKR-aineistosta Suomen 40 suurinta yhtenäistä taajama-aluetta. Nämä taajamat toimivat vyöhykejärjestelmän keskipisteinä.

Vyöhykkeet ovat suhteellisen leveitä, jolloin lyhyillä matkoilla voidaan taata edullinen lipun hinta. Vyöhykkeet ovat kapeimmillaan kaupunkikeskustojen lähellä, missä kuljettavat välimatkat ovat tyypillisesti maaseutumaisia alueita lyhyempiä. Ulommilla vyöhykkeillä palvelujen saavuttamiseksi joudutaan usein matkustamaan pidempi matka, mikä on pyritty ottamaan huomioon vyöhykkeiden leveydessä. Vyöhykkeet ovat matkustajalle hinnoittelun näkökulmasta oikeudenmukaisia, sillä samoja suunnitteluperiaatteita on sovellettu kaikilla selvityksessä mukana olevilla alueilla.

Esitetyt vyöhykkeet pyrkivät ennakoimaan tulevia yhdyskuntarakenteen muutoksia. Niiden on tarkoitus olla käyttökelpoisia myös pitkällä aikavälillä, minkä vuoksi vyöhykkeet eivät ensisijaisesti myötäile hallinnollisia aluerajoja kuten kunta- tai ELY-rajajoja. Kuntarakenne muuttunee tulevien vuosikymmenien aikana ja on todennäköistä, että myös joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten rajauksissa tapahtuu muutoksia.

3.2 Kaupunkiseutujen toimivaltaisten viranomaisten taksavyöhykemallit

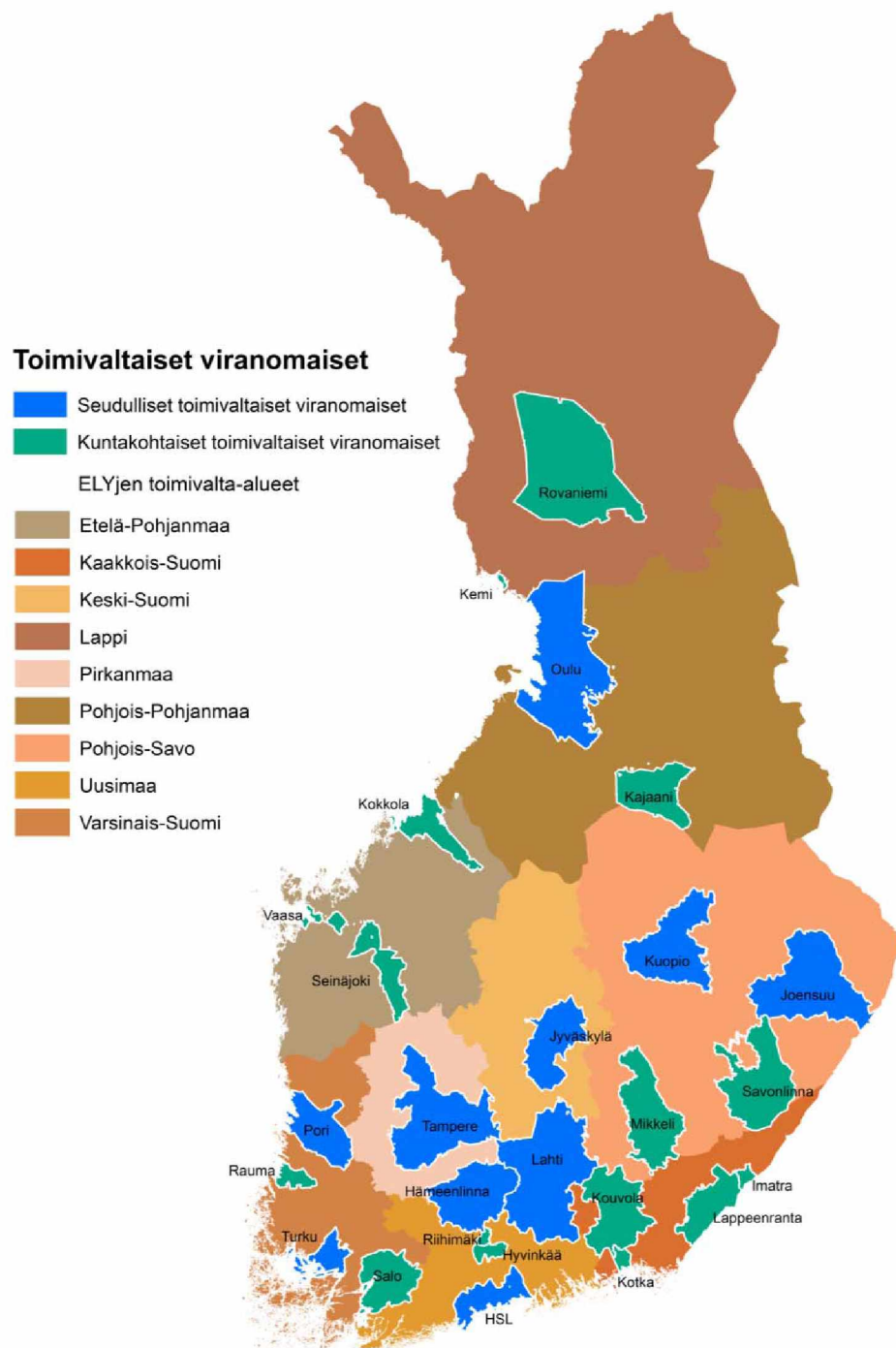
3.2.1 Toimivaltaiset viranomaiset

Joukkoliikennelain 12. §:n mukaan reittiliikenneluvan myöntää toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jonka toimivalta-alueella reitti on. Jos reitti ulottuu useamman kuin yhden toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toimivalta-alueelle, luvan myöntää keskus, jonka alueella on pisin osa reitistä. Kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen alueen ulkopuolelle. Tämä koskee sekä toimivaltaisia kunnallisia viranomaisia että ns. tavallisia kuntia.

Kunnan toimivaltainen viranomainen vastaa Hyvinkään, Imatran, Kajaanin, Kemian, Kokkolan, Kotkan, Kouvolan, Lappeenrannan, Mikkelin, Rauman, Riihimäen, Rovaniemen, Salon, Savonlinnan, Seinäjoen ja Vaasan alueella harjoitettavan reittiliikenteen luvista. Seudulliset kunnalliset viranomaiset vastaavat lupien myöntämisestä seuraavasti:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä: Espoo, Helsinki, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo ja Vantaa
- Hämeenlinnan kaupunki: Hattula, Hämeenlinna ja Janakkala
- Joensuun kaupunki: Joensuu, Kontiolahti ja Liperi
- Jyväskylän kaupunki: Jyväskylä, Laukaa ja Muurame
- Kuopion kaupunki: Kuopio, Siilinjärvi ja Nilsia
- Lahden kaupunki: Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä, Lahti, Nastola, Orimattila, Padasjoki ja Sysmä
- Oulun kaupunki: Ii, Kempele, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu ja Tyrnävä
- Porin kaupunki: Harjavalta, Kokemäki, Nakkila, Pori ja Ulvila
- Tampereen kaupunki: Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi
- Turun kaupunki: Kaarina, Lieto, Naantali, Raisio, Rusko ja Turku

Kuvassa 3.2 esitetään toimivaltaiset viranomaiset kartalla.

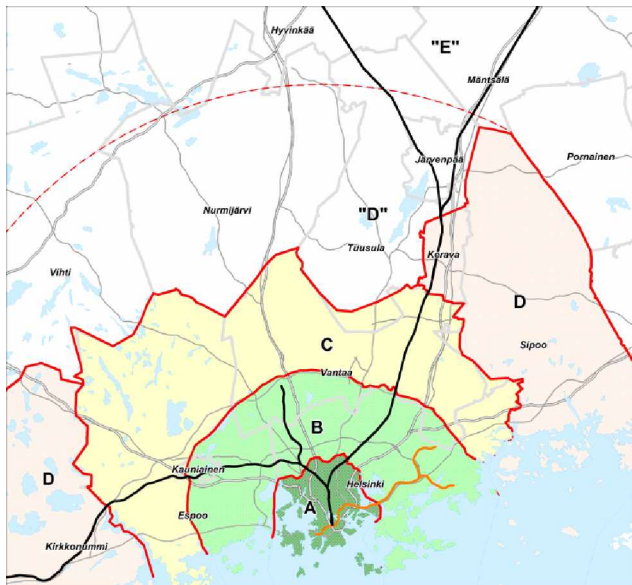


Kuva 3.2. Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset Suomessa.

3.2.2 Uudenmaan ELY-keskus

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella kunnallisia toimivaltaisia viranomaisia ovat Riihimäki ja Hyvinkää ja seudullisia Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, Lahden kaupunki ja Hämeenlinnan kaupunki.

HSL:n hallitus on kokouksessaan 12.6.2013 linjannut, että tulevan taksa- ja lippujärjestelmän vyöhykekaarien rajat määritellään kuvan 3.3 mukaisesti. Ulommat rajat tarkennetaan uusien kehyskuntien liittyessä HSL:n jäseneksi. Uusi taksa- ja lippujärjestelmä otetaan käyttöön aikaisintaan vuoden 2016 alussa.



Kuva 3.3. HSL:n suunnitellut vyöhykerajat. (HSL 2013)

Taksa- ja lippujärjestelmä tulee olemaan ns. kaarimallin mukainen (Rinta-Piirto ja Saarinen 2012). Tämä tarkoittaa, että vyöhykkeillä A, B ja C on periaatteena kahden kaaren minimilippu kaikissa päälipputyypeissä (kausi-, arvo- ja kertalippu). Joulukuussa 2013 HSL:n hallituksessa tehdyn hinnoittelupäätöksen mukaisesti sisimmällä AB-kaarella aikuisten 30 päivän lipun hinta olisi 50 euroa ja BC-kaarella 60 euroa (HSL 2013). ABC-kaaren 30 päivän lippu maksaa uudessa mallissa 90 euroa ja koko nykyisen HSL-alueen kattavan lipun saisi 140 eurolla.

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta on päättänyt, että Lahden sisäinen liikenne kilpailutetaan ns. bruttomallilla ja muu seudullinen liikenne ns. nettomallilla. Padasjoen kunnan osalta järjestämispäätös tehdään myöhemmin. Taksa- ja vyöhykemallista ei ole vielä tehty lopullisia päätöksiä, mutta kuntakommenttien pohjalta suunnittelu edennee kahden vyöhykkeen mallin mukaisesti.

Hämeenlinnassa ei ole vielä tehty päätöstä taksajärjestelmästä tai vyöhykkeistä. Hyvinkää ja Riihimäki puolestaan eivät ole liittymässä valtakunnalliseen lippu- ja maksujärjestelmään ainakaan sen alkuvaiheessa.

3.2.3 Varsinais-Suomen ELY-keskus

19.6.2013 pidetyssä kokouksessa Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta päätti, että kaupunkiseudun joukkoliikenne aloitetaan teknisistä syistä tasataksamallilla ja että mahdollisesta tariffivyöhykejärjestelmästä päätetään myöhemmin. Koko Turun kaupunkiseutu siirtyy tasataksamalliin heinäkuussa 2014.

Porissa tavoitellaan vyöhykepohjaista taksajärjestelmää. Selvitystyö vyöhykejärjestelmästä valmistuu vuoden 2013 aikana.

Salossa ja Raumalla ei ole vielä tehty päätöksiä taksamalleista.

3.2.4 Pirkanmaan ELY-keskus

Tampereen seudun toimivaltainen viranomaisen liikkuu portaittain kohti kuuden vyöhykkeen kehämallia. Vuosien 2014–2016 aikana eri alueet siirtyvät sopimusten purkautuessa mukaan vyöhykejärjestelmään. Joukkoliikenne tullaan järjestämään bruttomallin mukaan.

3.2.5 Kaakkois-Suomen ELY-keskus

Lappeenrannassa tullaan siirtymään kahden vyöhykkeen malliin, jossa ns. paikallisliikennevyöhyke muodostaa taksavyöhykkeen I ja muu Lappeenranta taksavyöhykkeen II. Päätös vyöhykejaosta on tehty teknisen lautakunnan kokouksessa 28.11.2012.

Kouvolaan on tarkoitus muodostaa kaksi vyöhykettä siten, että I-vyöhykkeen muodostavat Kanta-Kouvolan, Kuusankosken, Voikkaan, Korian ja Valkealan kirkonkylän taajamat ja II-vyöhyke kattaa muun Kouvolan.

Imatralla pysyttäneen nykyisenkaltaisessa koko kunnan kattavassa tasataksamallissa. Seudullinen liikkuminen Lappeenrantaan on merkittävässä roolissa.

Kotka, Hamina ja Kaakkois-Suomen ELY-keskus ovat teettäneet yhdessä Etelä-Kymenlaakson joukkoliikenteen hankinnan etenemispolku 2012–2019-selvityksen, jossa suositellaan seudullisen henkilöliikenneyksikön perustamista. Tämä tarkoittaisi Kotkan toimivalta-alueen laajentamista seudulliseksi ja liikenteen kilpailuttamista alueellisina kokonaisuuksina bruttomallilla. Vyöhykejako tulee riippumaan siitä, laajeneeko toimivaltaisen viranomaisen alue vai ei.

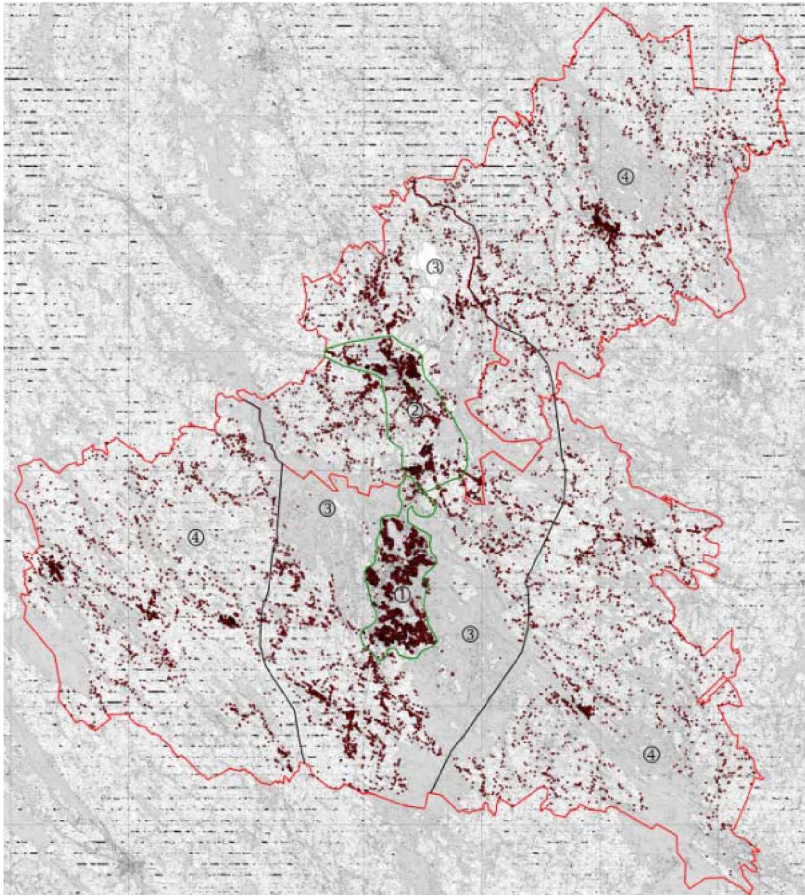
3.2.6 Pohjois-Savon ELY-keskus

Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta on kokouksessaan 2.5.2013 valinnut kuvan 3.4 mukaisen vyöhykejaon jatkosuunnittelun pohjaksi. Lautakunta on valinnut Kuopion ja Siilinjärven kaupunkiliikenteen ja haja-asutusalueiden joukkoliikenteen järjestämistavaksi alueelliset käyttöoikeussopimukset.

Joensuussa periaatteena vyöhykehinnottelulle on toimivalta-alueelle muodostettavat neljä vyöhykettä. Tulokseen on päädytty yhdessä Kuopion kaupungin ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen kanssa.

Savonlinnassa paikallisliikenteen hankinta tullaan toteuttamaan bruttosopimusmallilla ja muu liikenne järjestetään reittipohjaisella käyttöoikeussopimuksella. Vyöhykemallista ei ole vielä tehty päätöksiä.

Mikkeli ei ole vielä tehnyt päätöstä lopullisesta vyöhykemallista. Mikkelin kaupunkilipussa on nykyään käytössä kaksi vyöhykettä.



Kuva 3.4. Kuopion seudulle suunniteltu vyöhykejako.

3.2.7 Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

Vaasassa ei ole tehty lopullisia päätöksiä taksa- tai vyöhykemallista, mutta tarkoitus on edetä käyttöoikeussopimusten pohjalta. Vaasa jakautuu vanhan Vaasan ja myöhemmin Vaasaan liittyneen Vähäkyrön alueeseen, jotka muodostavat luontevasti kaksi vyöhykettä.

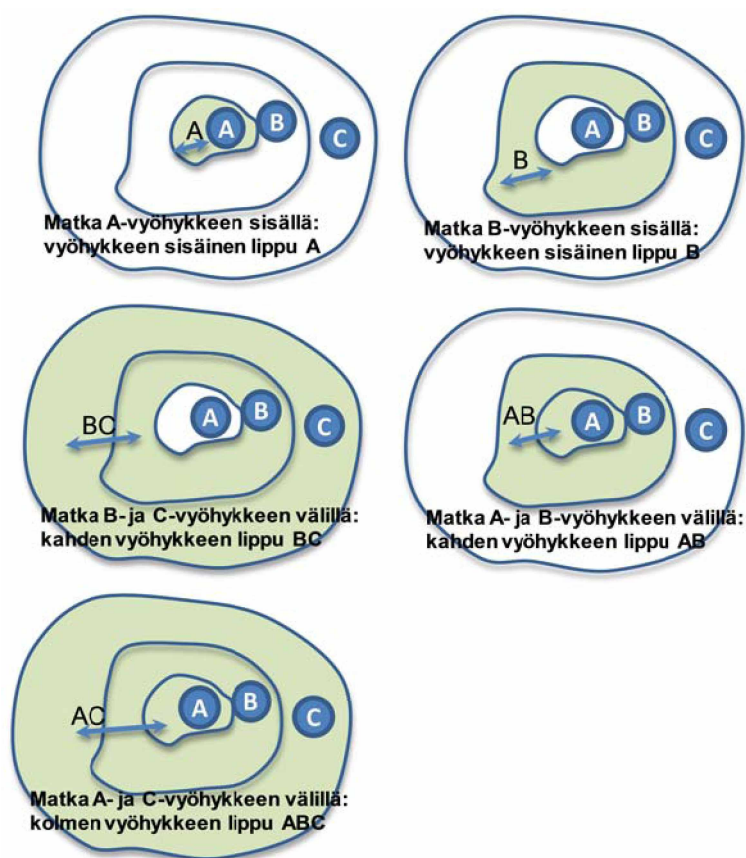
Seinäjoelle on valmistumassa joukkoliikennesuunnitelma, jonka pohjalta taksavyöhykkeiden suunnittelussa edetään. Alustavasti suunnitelmissa on ottaa käyttöön 4 vyöhykettä. Järjestämistavaksi pitkällä aikavälillä on suunnitteilla alueellinen käyttöoikeussopimus.

Kokkolassa järjestämistapana tulee olemaan reittipohjainen käyttöoikeussopimus. Nykyään käytössä on etäisyysperusteinen vyöhykelippu ja samankaltaiseen ratkaisuun päädyttäneen myös jatkossa. Vyöhykkeitä ei ole vielä yksityiskohtaisesti suunniteltu.

3.3 Valtakunnalliset taksavyöhykkeet

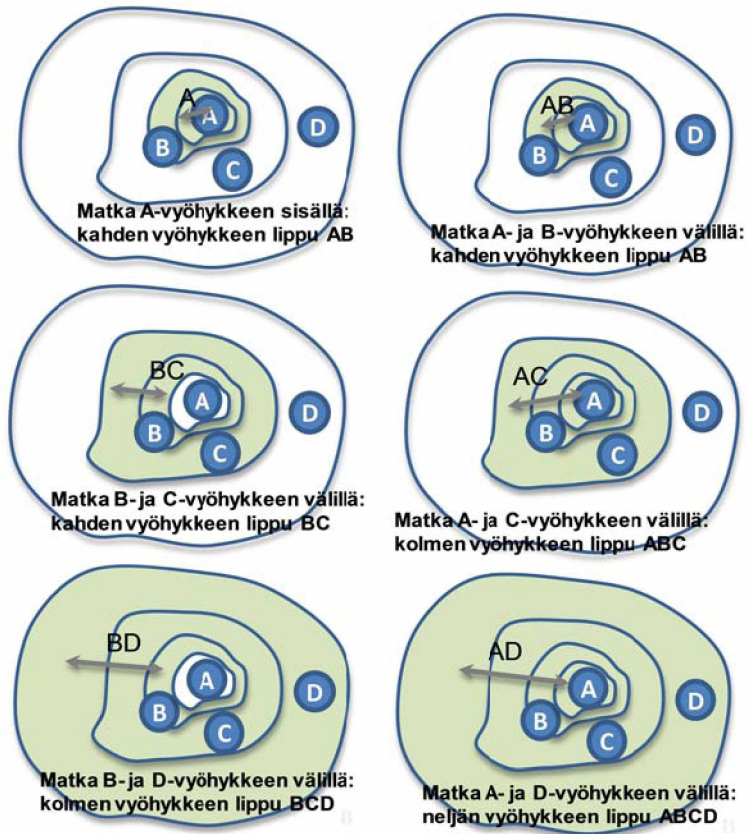
3.3.1 Vyöhykemallien periaatteet

Työssä on selvitetty kahta erilaista vyöhykemallia, joista toisessa matkan hinta määräytyy suoraan matkalla ylittävien vyöhykkeiden määrän mukaan ns. yhden vyöhykkeen mallina (kuva 3.5). Toisessa ns. kahden vyöhykkeen mallissa matkalippu ostetaan aina vähintään kahden vyöhykkeen laajuisena (kuva 3.6). Molemmissa malleissa hinnoittelun lähtökohtana ovat olleet nykyiset matkalippujen hinnat, jotka perustuvat kilometritaksaan.



Kuva 3.5. Periaate lipun matkustusaluevaihtoehdoista yhden vyöhykkeen mallissa.

Yhden vyöhykkeen mallissa etuna on, että lipun hinta riippuu ylittävien vyöhykerajojen määrästä kuitenkin siten, että kukin vyöhykerajan ylitys lasketaan vain kertaalleen. Vyöhykkeen sisäinen matka ei sisällä yhtään vyöhykerajanylitystä, kuten kuvan 3.5 esimerkissä matka A- tai B-vyöhykkeen sisällä. Kahden vyöhykkeen välinen matka sisältää yhden vyöhykerajan ylityksen ja vastaavasti matka vyöhykkeeltä A vyöhykkeelle C edellyttää kolmen vyöhykkeen lippua, sillä vyöhykeraja ylitetään kahdesti. Matka keskustan läpi vyöhykkeellä B (B-A-B) sisältää yhden vyöhykerajan ylityksen kun kukin ylitys lasketaan vain kertaalleen, mikä edellyttää kahden vyöhykkeen lippua. Yhden vyöhykkeen mallissa etuna on vyöhykkeiden selkeys matkustajan näkökulmasta, sillä vyöhykerajojen ylitys on melko yksinkertaista määrittää.

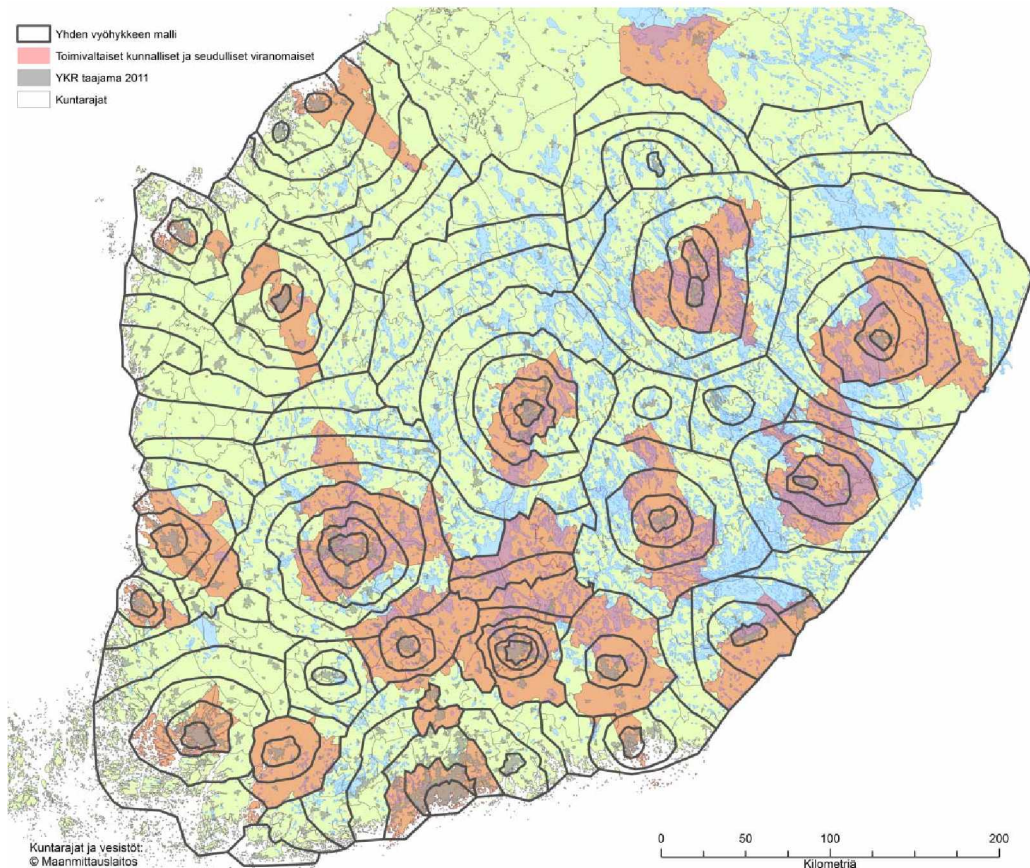


Kuva 3.6. Periaate lipun matkustusaluevaihtoehdoista kahden vyöhykkeen mallissa.

Kahden vyöhykkeen mallissa lippu ostetaan aina vähintään kahden vyöhykkeen laajuuisena, jolloin vyöhykkeet ovat teknisesti kaksi kertaa leveämpiä kuin yhden vyöhykkeen mallissa. Näin ollen matka esimerkiksi vyöhykkeen A sisällä edellyttää AB-lippua, jolla voi matkustaa näiden kahden vyöhykkeen alueella. Kahden vyöhykkeen mallin etuna on, että se tarjoaa samaan hintaan matkustumahdollisuuden useammassa eri suunnassa, jolloin se palvelee perinteistä yhden vyöhykkeen mallia paremmin muualle kuin kaupunkikeskukseen suuntautuvilla matkoilla. Koska suurin osa matkoista jää kahden vyöhykkeen sisälle, vyöhykerajan sijainnilla ei ole yhtä suurta merkitystä kuin yhden vyöhykkeen mallissa, jossa jo yksi vyöhyke muodostaa taksarajan matkustuksessa. Toisaalta matkustusalue muodostuu kahden vyöhykkeen mallissa suuremmaksi, jolloin lyhyiden vyöhykkeiden sisällä tehtävien matkojen hinta on korkeampi kuin perinteisessä etäisyysvyöhykemallissa.

3.3.2 Yhden vyöhykkeen malli

Yhden vyöhykkeen mallin vyöhykkeiden laadinnassa on tarkasteltu ensisijaisesti kaupunkiseutujen toiminnallisia alueita ja yhdyskuntarakennetta. Kaupunkiseutujen keskusten lähellä vyöhykkeet ovat kapeampia ja ne levenevät taajamarakenteen harvennuksessa. Kuvassa 3.7 on esitys eteläisen Suomen vyöhykejaosta. Suurimmat keskustaajamat muodostavat ydinvyöhykkeet, joita ympäröivät toiminnallista aluejakoa (Suomen ympäristökeskus 2012) mukailten pääsääntöisesti rengasmaiset seudulliset vyöhykkeet. Tarkempi vyöhykejaon karttakuva on esitetty kappaleessa 3.3.4 ja liitteessä 1.

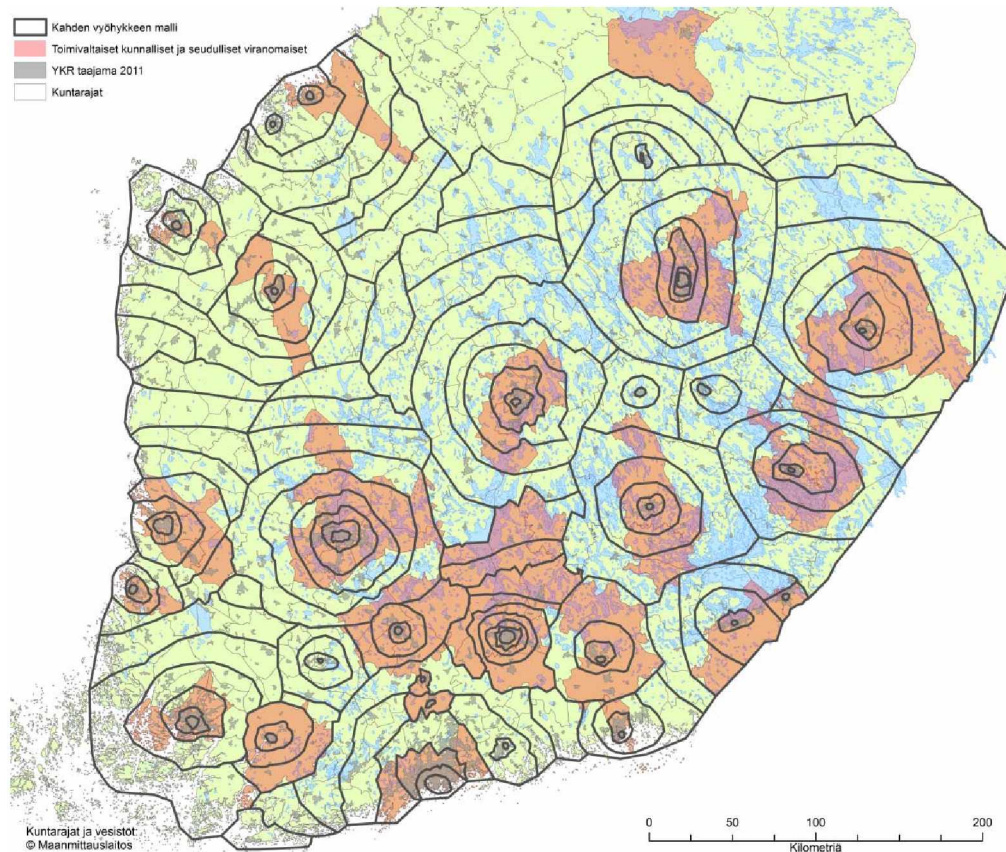


Kuva 3.7. Yhden vyöhykkeen mallin mukaiset vyöhykkeet kartalla.

3.3.3 Kahden vyöhykkeen malli

Kahden vyöhykkeen mallissa lippu ostetaan aina vähintään kahden vyöhykkeen alueelle. Tämä malli tukee seudullista liikkumista ja mahdollistaa helpon liikkumisen monikeskuksisessa ympäristössä, jossa kaikki matkat eivät suuntaudu kaupunkiseudun keskukseen. Kahden vyöhykkeen malli on muodostettu lisäämällä yhden vyöhykkeen vyöhykemallin sisimpään vyöhykkeeseen pieni kaupunkivyöhyke tasapainottamaan hinnoittelurakennetta.

Kahden vyöhykkeen mallin mukaiset vyöhykkeet esitetään kuvassa 3.8. Muista kaupunkiseuduista poiketen Kuopion keskusvyöhykkeissä yhden vyöhykkeen malli ei muunnu suoraan lisäämällä kaupunkivyöhyke, vaan se edellyttää pieniä muutoksia myös muissa sisemmissä vyöhykkeissä. Tarkempi vyöhykejaon karttakuva on esitetty kappaleessa 3.3.4 ja liitteessä 1.

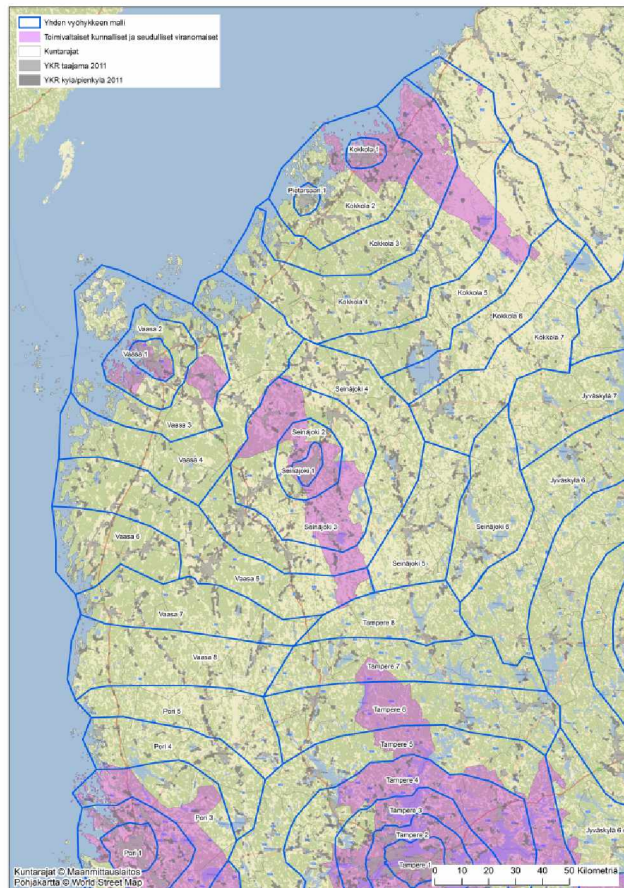


Kuva 3.8. Kahden vyöhykkeen mallin mukaiset vyöhykkeet kartalla.

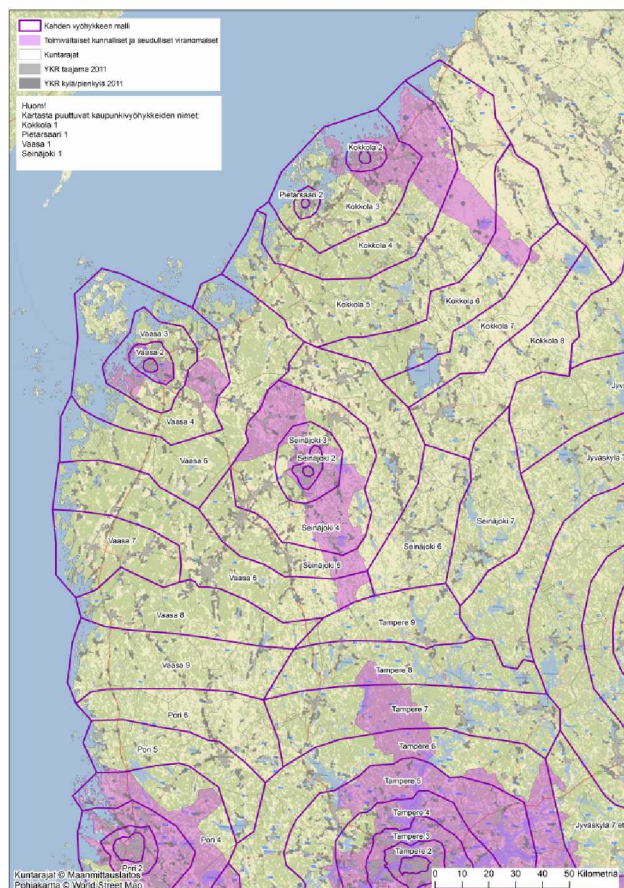
3.3.4 Vyöhykkeet alueittain

Vyöhykkeet on nimetty merkittävien kuntakeskusten vaikutusalueiden mukaan. ELY-kohtaiset vyöhykekartat esitetään kuvissa 3.9–3.15 ja tarkemmin liitteessä 2, jossa on kuvattu myös vyöhykkeiden asukas- ja työpaikkamäärät. Nämä mallit antavat pohjan valtakunnallisesti yhtenevälle vyöhykerakenteelle ja ne toimivat lähtökohtana tarkemmalle suunnittelulle, jossa vyöhykerajat määritellään pysäkkikohtaisesti ja sovitaan yksityiskohtaisesti kaupunkiseutujen toimivaltaisten viranomaisten määrittelemiin taksavyöhykkeisiin.

Yhden vyöhykkeen malli:

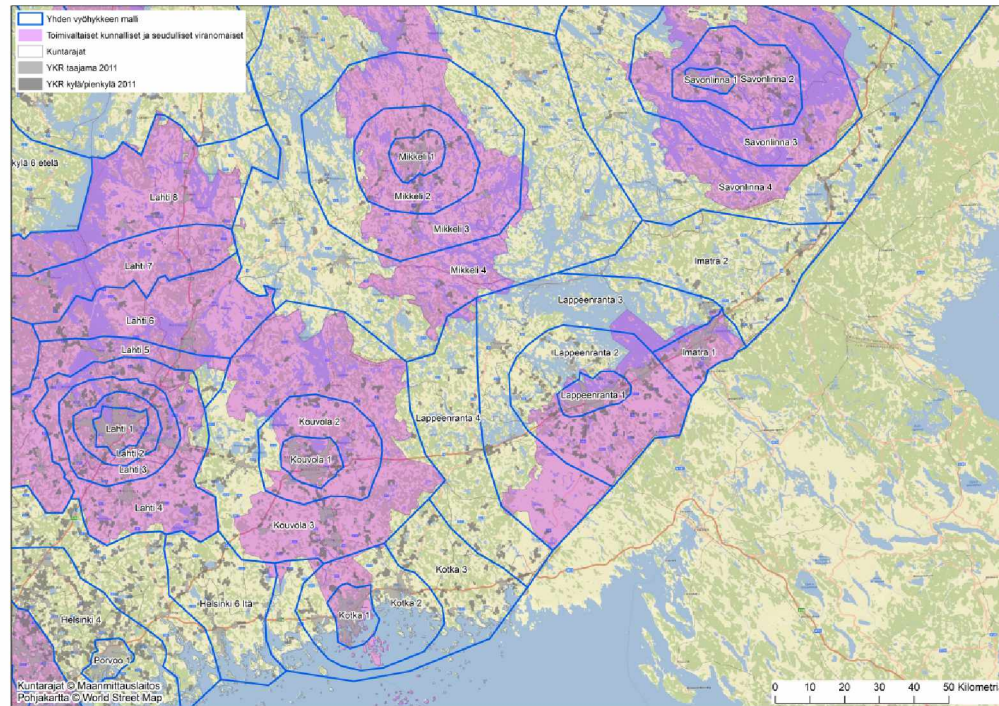


Kahden vyöhykkeen malli:

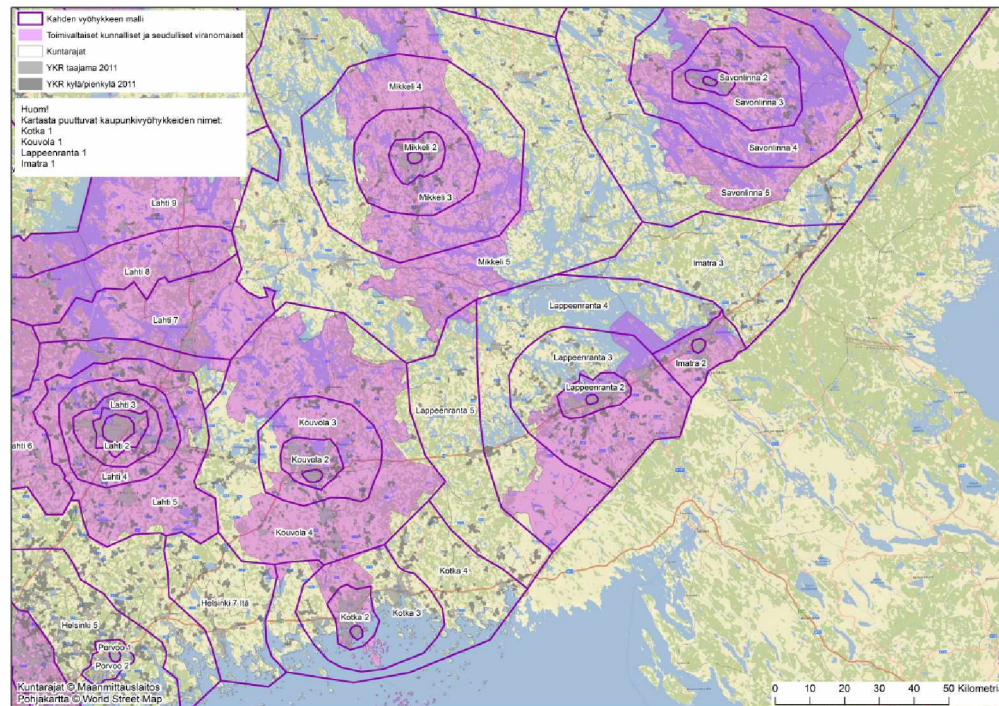


Kuva 3.9. Etelä-Pohjanmaan ELYn toimivaltaisen viranomaisen vyöhykkeet kartalla.

Yhden vyöhykkeen malli:

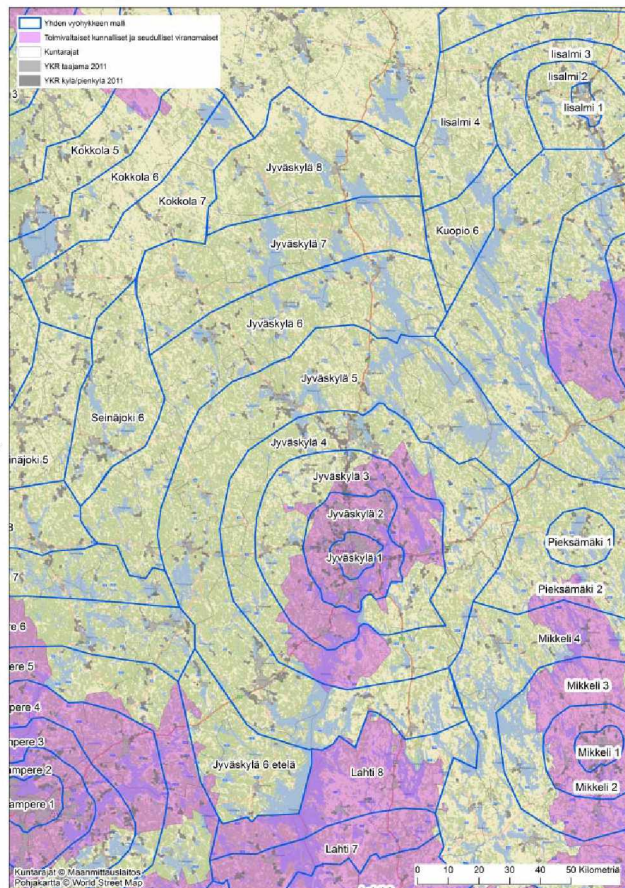


Kahden vyöhykkeen malli:

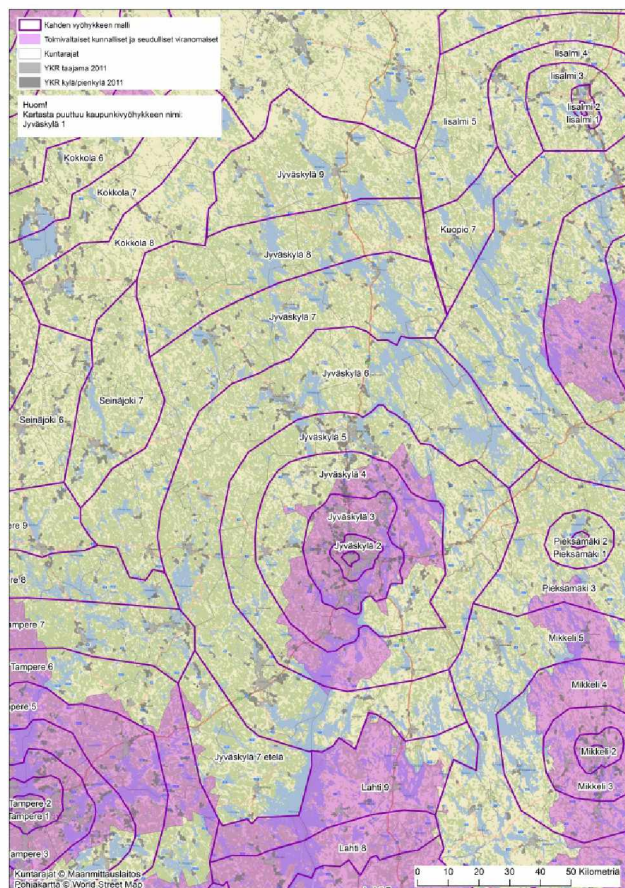


Kuva 3.10. Kaakkois-Suomen ELYn toimivaltaisen viranomaisen vyöhykkeet kartalla.

Yhden vyöhykkeen malli:

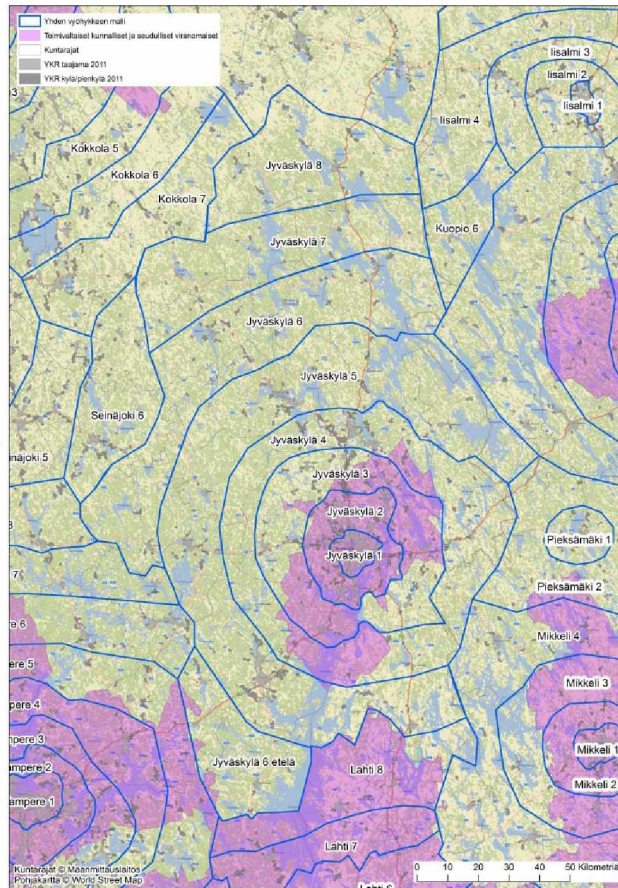


Kahden vyöhykkeen malli:

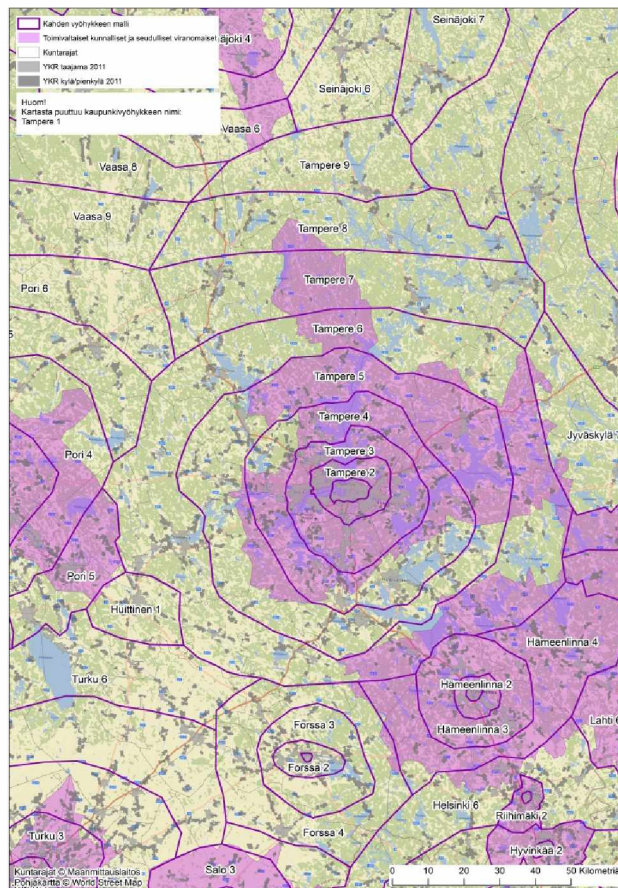


Kuva 3.11. Keski-Suomen ELYn toimivaltaisen viranomaisen vyöhykkeet kartalla.

Yhden vyöhykkeen malli:

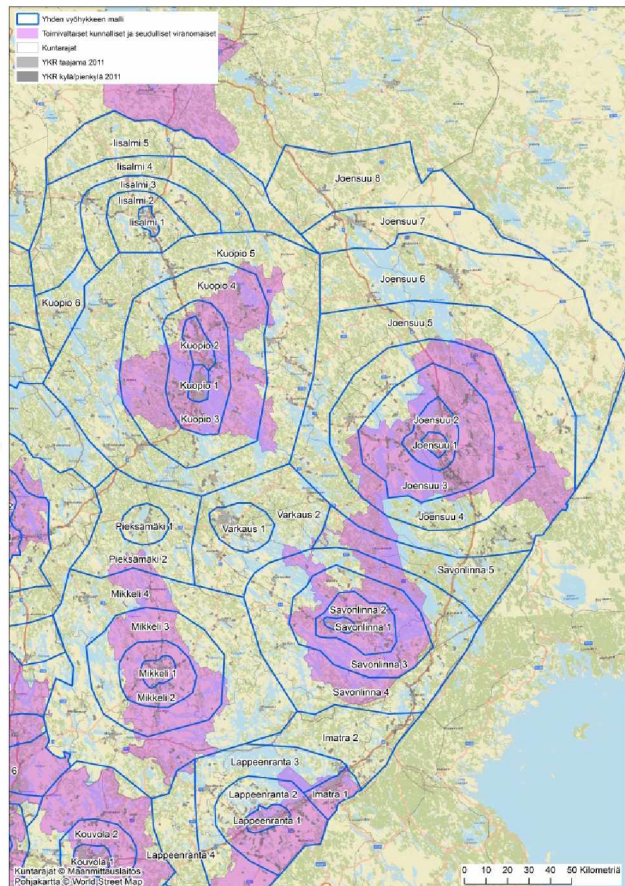


Kahden vyöhykkeen malli:

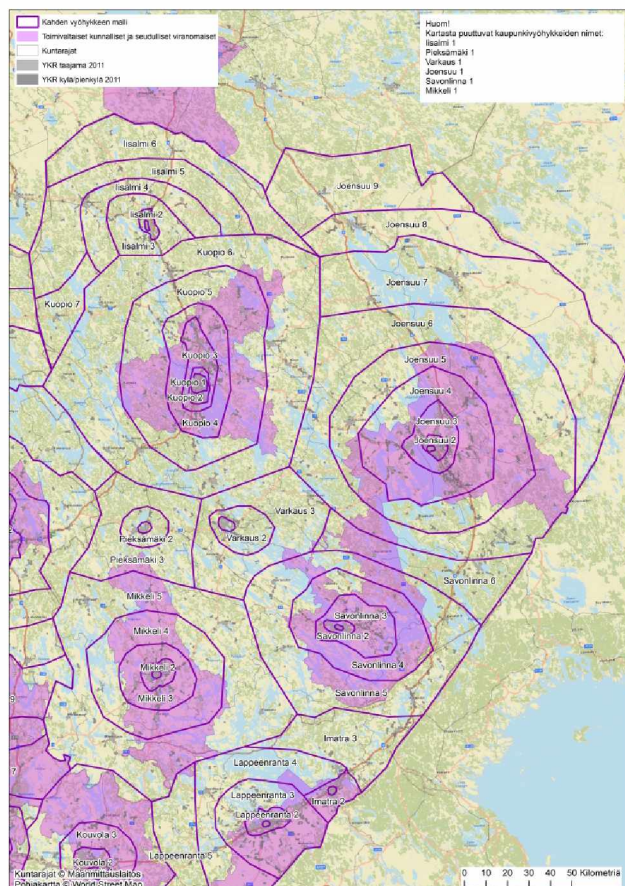


Kuva 3.12. Pirkanmaan ELYn toimivaltaisen viranomaisen vyöhykkeet kartalla.

Yhden vyöhykkeen malli:

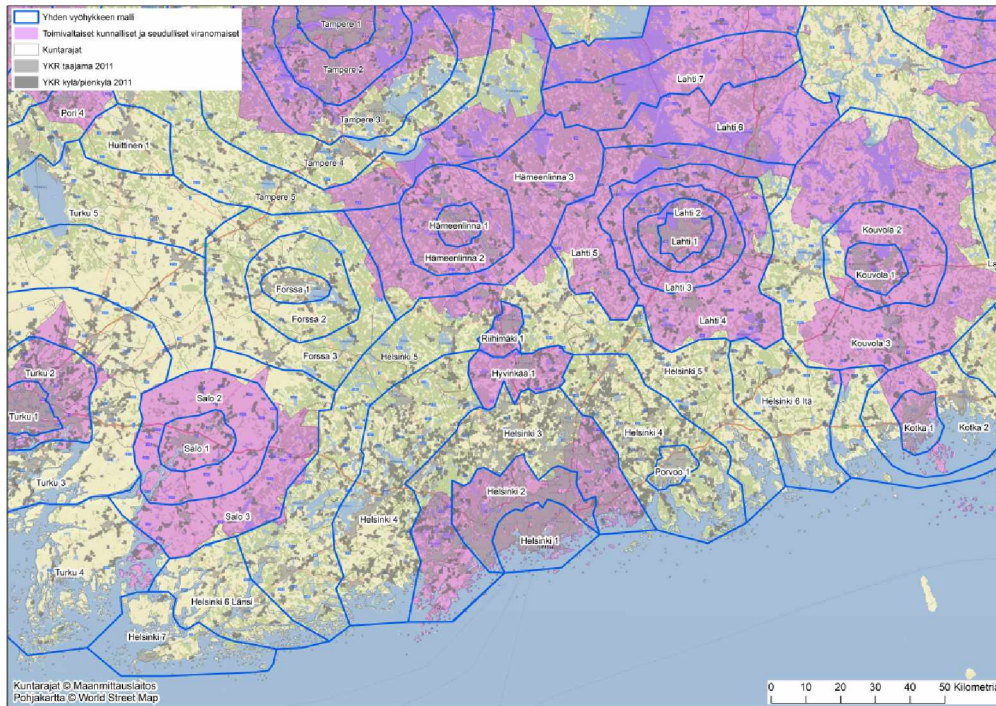


Kahden vyöhykkeen malli:

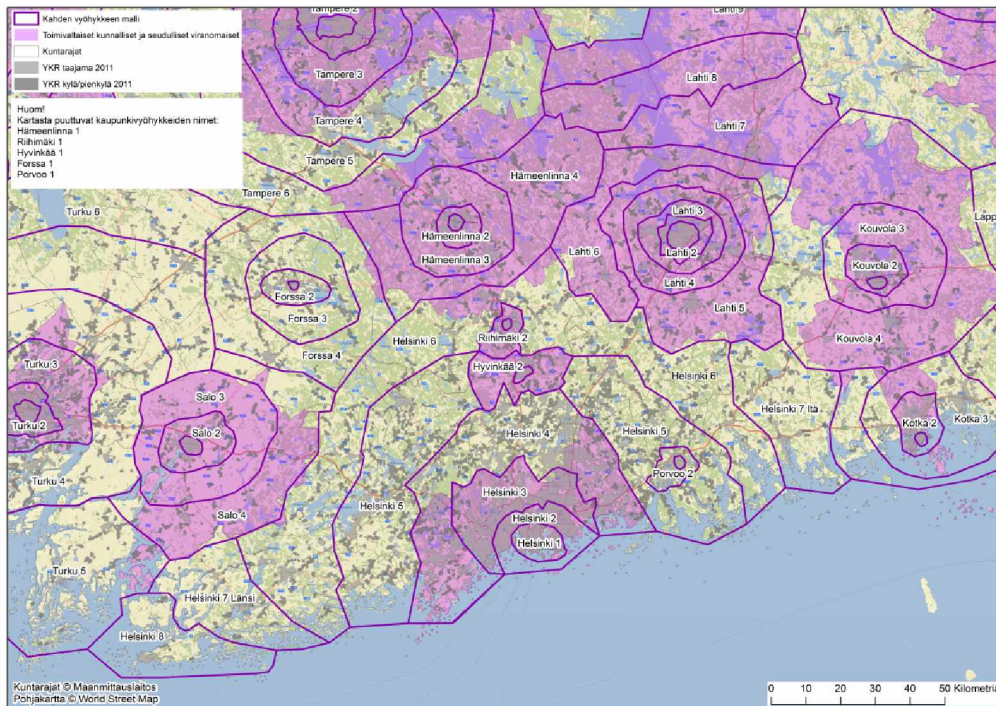


Kuva 3.13. Pohjois-Savon ELYn toimivaltaisen viranomaisen vyöhykkeet kartalla.

Yhden vyöhykkeen malli:

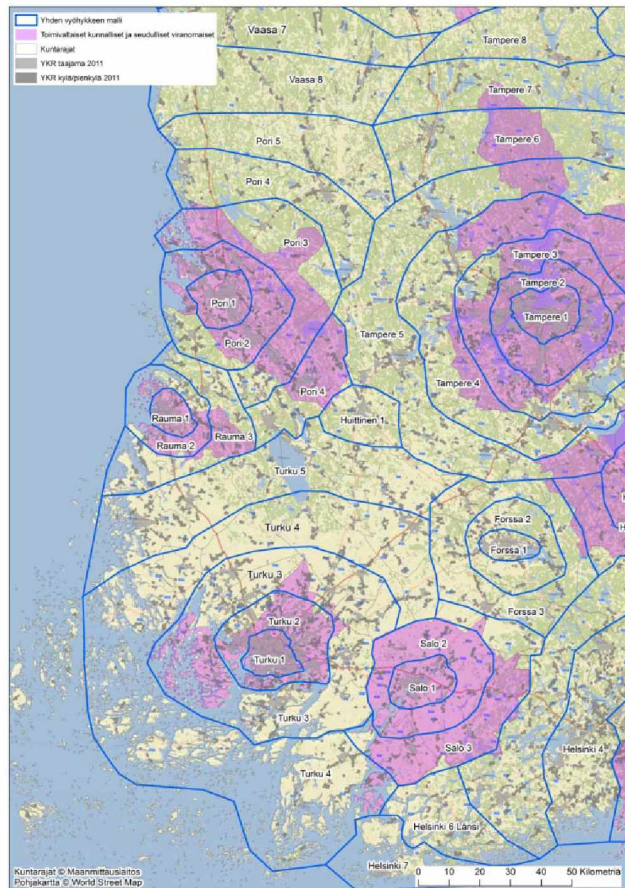


Kahden vyöhykkeen malli:

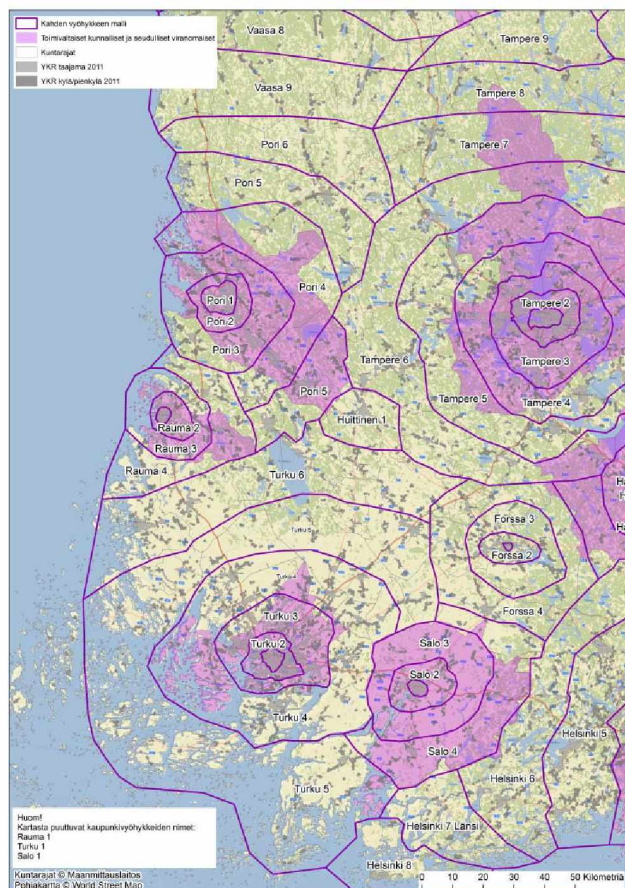


Kuva 3.14. Uudenmaan ELYn toimivaltaisen viranomaisen vyöhykkeet kartalla.

Yhden vyöhykkeen malli:



Kahden vyöhykkeen malli:



Kuva 3.15. Varsinais-Suomen toimivaltaisen viranomaisen vyöhykkeet kartalla.

3.3.5 Rajapinnat kaupunkien ja kaupunkiseutujen toimivaltaisten viranomais- ten taksavyöhykkeisiin

ELY-alueiden taksavyöhykkeet noudattavat pääosin kaupunkiseutujen ja kaupunkien toimivaltaisten viranomaisien alueille suunniteltuja vyöhykkeitä. Koska kaupunkiseutujen vyöhykkeitä ei vielä kaikilta osin ole päätetty tai niistä on olemassa päätöksiä vain vuosien 2014–2017 siirtymäajoille, valtakunnallisissa vyöhykkeissä on muodostettu kaupunkiviranomaisten alueille omat teoreettiset ELY-vyöhykkeet, joita ELY-liikenteen hinnoittelussa voidaan soveltaa. Kaupunki- ja kaupunkiseutujen viranomaiset kuitenkin päättävät itsenäisesti toimivalta-alueidensa vyöhykkeistä, joita ELYjen tulisi mahdollisimman pitkälti noudattaa. Kaupunkiviranomaisten suunnitelmista vyöhykkeistä tässä työssä selvästi poikkeavat Turun seudun ja Kouvolan toimivaltaisten viranomaisen alueet, joihin on valtakunnallisessa mallissa muodostettu samantyyppiset etäisyysvyöhykkeet kuin muillekin kaupunkiseuduille.

Turun seudulla on tehty päätös vuosiksi 2014–2017 käyttöön otettavasta tasataksasta, joka kattaa koko Turun kaupunkiseudun toimivaltaisen viranomaisen alueen. Turun seudulle muodostuu näin ollen laaja tasataksavyöhyke, joka ei sellaisenaan soveltu valtakunnalliseen hinnoittelumalliin. Matkustettaessa Turun kaupunkiseudun toimivaltaisen viranomaisen alueelle ELYn hallinnoimalta alueelta taksan on suunniteltu noudattavan valtakunnallisessa vyöhykemallissa kaupunkiseudun toimivaltaisen viranomaisen alueelle määritettyjä ELY-vyöhykkeitä, joita syntyy eri malleissa 3–4. Näin ELYn hallinnoimassa liikenteessä taksa muodostuu ELY-vyöhykkeiden mukaisena, kun alueelle matkustetaan seudun ulkopuolelta tai matkustaja jatkaa Turun seudun toimivaltaisen viranomaisen rajan yli. Koska tasataksa on voimassa kaikilla seudun sisäisillä matkoilla, Turun seudun toimivaltaisen viranomaisen kuntien ja ELYn on lisäksi erikseen sovittava ELY-liikenteessä seudun sisällä tehtyjen matkojen osalta ELY-vyöhykkeiden mukaisen ja tasataksan välisen erotuksen kompensoimisesta.

Vastaavantapainen toimintatapa on sovellettavissa myös esimerkiksi Kouvolan seudulla. Kouvolassa on suunnitteilla kahden vyöhykkeen malli, jossa yhden vyöhykkeen leveys on huomattavasti valtakunnallisen vyöhykemallin mukaisia vyöhykkeitä suurempi. Kouvolan kaupungin alue on ELY-vyöhykkeissä jaettu 3–4 vyöhykkeeseen, joiden taksa ELYn alueelta tultaessa määräytyy valtakunnallisen hintataulukon avulla. Jos kaupungin sisäinen taksa on ELY-taksaa alempi, kunta kompensoi Kouvolan sisällä ELY-liikenteessä tehdyistä matkoista tariffien erotuksen ELYlle.

3.4 Lippujärjestelmä ja lippujen hinnoittelu- periaatteet

Peruslippuvalikoima koostuu kertalipuista, arvolipusta sekä 30 vuorokauden kausilipusta. Valtakunnallisessa maksujärjestelmässä on lisäksi varauduttu joustavaan kausilippuun ja best price -lippuun. Nykyisestä järjestelmästä poiketen 30 vuorokauden kausilipun voi hankkia myös ns. joustavana kausilippuna, jolloin matkustuspäivien ei tarvitse olla peräkkäisiä, vaan lippua voi käyttää esimerkiksi 3 tai 4 kuukauden aikana matkustukseen 30 matkustuspäivän ajan. Best price -lippu puolestaan toimii arvolippuna 30 vuorokauden lipun hintaan asti, jonka jälkeen se muuttuu kausilipuksi. Näitä lipputyyppejä ei ole tässä selvityksessä erikseen tarkasteltu, sillä on todennäköistä, että ne otetaan käyttöön vasta siirtymäaikojen päättyessä, kun uusi taksa-järjestelmä on jo vakiintunut käyttöön.

Lippujärjestelmän hinnoittelussa kausilipuille on määritetty yleinen hinta, jossa ei ole valtion ja kuntien subventiota, sekä tuettu hinta. **Yleiskausilipulla** tarkoitetaan tässä hintaa, jossa toimivaltainen viranomais ei juuri tue matkustusta. **Kuntakohtaisella kausilipulla** tarkoitetaan lippua, josta kunta ja ELY-keskus maksavat osan. Hinnoittelussa toimivaltaisen viranomaisen lipputuen on oletettu kohdentuvan ainoastaan kausilipputuotteisiin sekä alennusryhmäkohtaisiin alennuksiin.

Hinnoittelun lähtökohtana on ylitettävien vyöhykerajojen määrään perustuva kertalipun hinta (taulukko 3.1), jonka hinnoittelu noudattaa pääpiirteissään nykyisin käytössä olevaa kilometriperusteista hintaa. Vyöhykemalleissa matkan pituus lasketaan kuitenkin vyöhykekohtaisena keskiarvona. Vyöhykkeiden leveys vaihtelee alueellisesti, sillä vyöhykkeiden rajat on pyritty kytkemään mahdollisimman hyvin yhdyskuntarakenteeseen ja toiminnallisiin vyöhykkeisiin. Näin ollen taksamallissa muodostuu jonkin verran vyöhykkeiden määrittelystä johtuvia eroja siihen, kuinka pitkän matkan matkustaja pääsee kulkemaan samalla hinnalla. Keskustaajamissa ja niiden kehysalueilla vyöhykerajojen ylityksiä tulee enemmän kuin harvaan asutulla maaseudulla, jossa vyöhykkeiden keskileveys on suurempi. Erot vyöhykkeiden välisissä kilometrietäisyyksissä ovat suurimmillaan vasta 7–8 vyöhykkeen ylittävillä matkoilla, joissa ne voivat olla 15–20 kilometrin pituisia.

Yleiskausilipun hinta on laskettu kertalipun hinnasta olettamalla, että kausilipulla matkustus on 50 % kertalipulla matkustamista edullisempaa. Alennusprosentti on määritetty siten, että kuntakohtaisten kausilippujen hinnat pääosin vastaavat samoilla keskimatkanpituuksilla nykyisiä seutulippuja. Yksittäisen matkan hinnan laskennassa on käytetty arviota kausilipulla tehtävien matkojen määrästä, joka on suuri kaupunkiseutujen ydinalueilla, mutta pienenee siirryttäessä kaupunkiseutujen reunoille, jossa matkojen pituudet ovat keskimäärin suuria. Uudessa lippujärjestelmässä lippujen hintoja on ennakoitu tuettavan siten, että yleiskausilippuja tuetaan noin 40 %:n osuudella. Kausilippujen hinnat ovat melko erilaisia nykyisiin seutulippuihin nähden, sillä vyöhyketaksamalli tuo lippuvalikoimaan nykyisten aluepohjaisten seutulippujen rinnalle etäisyyteen porrastetut kausiliput. Kausilipun matkustusalueen laajuuden voi tällöin valita omiin matkustustarpeisiin soveltuvana ja myös lyhyille matkoille on tarjolla oma kausilippuvaihtoehto yhden vyöhykkeen mallissa vyöhykkeen sisäisenä lippuna ja kahden vyöhykkeen mallissa vähintään kahden vyöhykkeen lippuna. Näin ollen verrattaessa uusien kausilippujen hintoja nykyisiin seutulippuihin vertailukohteena tulisi olla 2–4 vyöhykkeen ylittävät lipputyypit, jotka tuottavat suurin piirtein saman matkustusalueen ja matkan keskipituuden kuin nykyiset seutuliput.

Arvolipulla matkustuksen hinta on kuvattu 20 % edullisemmaksi kuin kertalipulla matkustus. Alennus myötäilee nykyisin käytössä olevien sarjalippujen 15–25 %:n alennusta. Arvolipulla matkustuksessa alennusprosentti on hieman pienempi kuin nykyisissä 44 matkan sarjalipuissa (25 %), mutta toisaalta arvolipulla voi uudessa järjestelmässä maksaa minkä pituisen tahansa matkan, kun taas sarjalippu on sidottu tiettyyn matkan pituuteen. Edullisemmän hinnan tavoitteena on samalla sitouttaa matkustajia arvolipun käyttöön, mikä voi osaltaan lisätä matkustusta joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien keskuudessa.

Yleiskausilipun hinnasta lasketaan kuntakohtaisen kausilipun hinta vähentämällä kausilipun hinnasta ELY-keskuksen ja kunnan subventio-osuus. Seutulippuja tuetaan nykyisin keskimäärin 40–50 %:n osuudella, josta valtion osuus on noin puolet ja puolet jää kunnan maksettavaksi. Tulevan lippujärjestelmän kausilippujen subventioksi on oletettu 40 %, joka on jaettu puoliksi kunnan ja ELY-keskusten välillä. Aikuisten

lipun hinnoista on laskettu lisäksi alennusryhmien asiakashinnat taulukon 4.1 mukaisesti. Alennusryhmät poikkeavat merkittävästi nykyisistä siten, että lasten hinnalla voivat matkustaa myös 12–16-vuotiaat. Lisäksi nuoriso- ja eläkeläisalennukset on ulotettu kaikkiin lipputuotteisiin, kun nykyisessä järjestelmässä ne ovat voimassa vasta yli 80 kilometrin pituisilla matkoilla. Nuorisoalennuksen ikärajana on 17–24 vuotta, kun se nykyisessä järjestelmässä on 12–16 vuotta. Uusi nuorisoalennus korvaa opiskelija-alennuksen, joka puolestaan on nykyisin voimassa kaikilla yli 40 kilometrin matkoilla.

Hintoja on tutkittu kahtena eri vaihtoehtona siten, että kaikkien taulukossa 3.1 esitettyjen alennusryhmien käyttöönottoa on selvitty omana erillisenä vaihtoehtonaan. Lisäksi on selvitetty vaihtoehtoa, jossa alennuslipuista käyttöön tulisi ainoastaan lasten ikäryhmäalennus arvo- ja kertalippuihin, sillä lippujärjestelmän muutostilanteessa uusien lippujen ja alennusryhmien käyttöönotto on perusteltua tehdä vaiheittain.

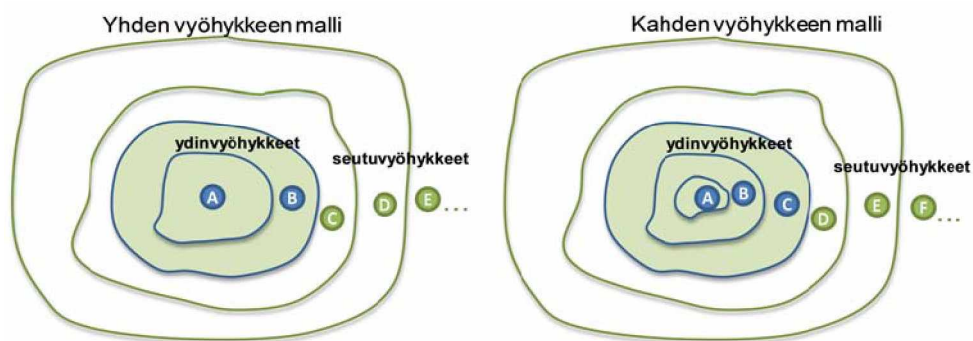
Taulukko 3.1 Lippujen hinnoitteluperiaatteet.

Hintaryhmä	kertalippu	arvolippu	yleiskausilippu	kuntakohtainen kausilippu
perushinta	nykyistä Matkahuollon kilometritaksaa mukaileva	-20 % kertalippuun nähden	-50 % kertalippuun nähden (laskettu kausilipun oletetun matkanmäärän perusteella)	-40 % yleiskausilipun hintaan nähden
alennusryhmät	<ul style="list-style-type: none"> • lapset (7–16 vuotta) 50 %:n alennus perushinnasta • nuoret (17–24 vuotta) 30 %:n alennus perushinnasta • iäkkäät (65 vuotta täyttäneet) 30 %:n alennus perushinnasta 			

Valtakunnalliset vyöhykkeet on hinnoittelussa jaettu ydin- ja seutuvyöhykkeisiin (kuva 3.16). Ydinvyöhykkeet ovat pääosin kaupunkien ja kaupunkiseutujen toimivaltaisen viranomaisen alueelle syntyviä YKR-keskustaajama-alueiden suhteellisen kapeita vyöhykkeitä. Kaupunkien ja kaupunkiseutujen toimivaltaiset viranomaiset päättävät oman alueensa vyöhykkeistä itsenäisesti. Tässä valtakunnallisessa mallissa ydinvyöhykkeet on pyritty kuvaamaan siten, että ne noudattavat kaupunkiseuduille suunnitteilla olevia vyöhykkeitä. Jos kaupunkiseudulle ei vielä ole laadittu vyöhykkeitä tai vyöhykkeet on määritelty huomattavasti leveämmiksi kuin valtakunnallisessa mallissa, niitä on tämän selvityksen vyöhykemalleissa muutettu valtakunnalliseen järjestelmään paremmin sopiviksi, sillä ELY-viranomaisten liikenteessä vyöhykkeiden tulisi olla samoin periaattein määriteltäviä, jolloin matkan hinta määräytyisi vyöhykerajojen määrittämien etäisyyksien perusteella.

Ydinvyöhykkeet ulottuvat joillakin kaupunkiseuduilla myös ELY-keskusten toimivaltaisen viranomaisen alueelle. Pienillä ELY-keskusten toimivaltaisen viranomaisen alueelle kuuluvilla kaupunkiseuduilla, joissa seudulle on määritetty oma taksavyöhyke, noudatetaan kuitenkin Iisalmea lukuun ottamatta seutuvyöhykkeiden hinnoittelua. Näitä pieniä kaupunkiseutuja ovat Porvoo, Forssa, Varkaus, Pieksämäki ja Pietarsaari. Iisalmissa kaupunkikeskusta ympäröi

suhteellisen tiivis vyöhykkeistö, jossa on erotettavissa myös ydinvyöhykkeet. Seutu-
vyöhykkeet ulottuvat kaupunkiseutujen kehys- ja lievealueille ja kattavat myös
kaupunkiseutujen välisen harvaan asutun maaseudun taajamineen. Ydinvyöhykkeiden
taksat on määritetty tässä työssä pääosin edullisemmiksi kuin seutu-
vyöhykkeiden, koska niissä taajamarakenne suosii melko lyhyitä matkoja. Kaupunkien ja
kaupunkiseutujen toimivaltaisten viranomaisten alueella kaupungit päättävät omien
vyöhykkeidensä hinnoittelusta. Tämän selvityksen hinnat ovat ohjeellisia arvioita
siitä, millaiseksi taksan tulisi ELY-liikenteessä muodostua. Seutu-
vyöhykkeet sijaitsevat osalla kaupunkiseuduista suurimmalta osin ELY-keskusten toimivaltaisen
viranomaisen alueella.



Kuva 3.16. Ydin- ja seutu-
vyöhykkeiden muodostamisperiaatteet.

Kausilipulla tehtävän matkan keskimääräistä hintaa on arvioitu nykyisten seutulipulla
tehtyjen matkamäärien sekä kaupunkiseuduilla jo nykyisin käytössä olevilla arvolip-
puilla tehtyjen matkojen määrän avulla. Koska arvolippu tulee lippuvalikoimaan uute-
na lipputyypinä, on todennäköistä, että kausilipun markkinaosuus matkoista hieman
pienenee ja samalla kausilipulla tehtävien matkojen keskimääräinen määrä kasvaa,
koska arvolippu voi olla edullisempi lipputyypiksi niille, jotka matkustavat joukkoliiken-
teellä satunnaisesti. Arvolippu tulee kaupunkiseutujen nykyisissä taksamalleissa
matkustajalle halvemmaksi, jos kuukaudessa tehdään alle 22–26 matkaa.

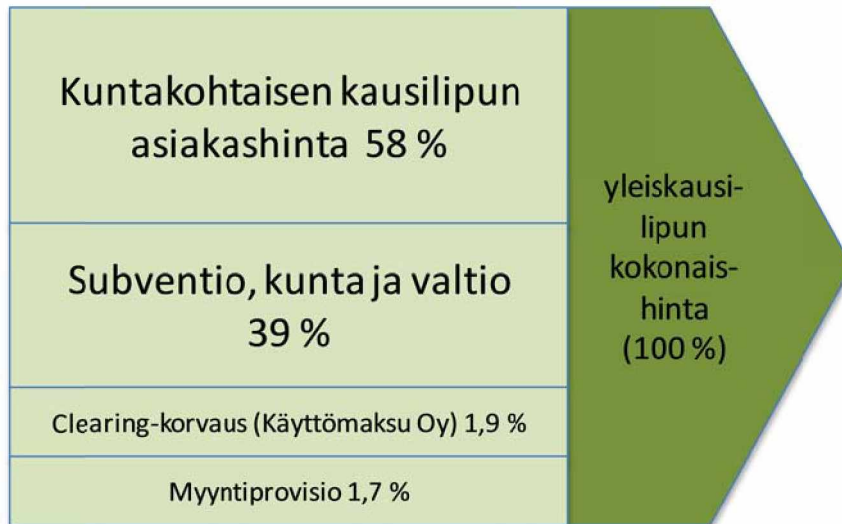
VALLU-rekisteritietojen mukaan seutulipuilla tehtiin vuonna 2011 keskimäärin 41
matkaa 30 vuorokauden aikana. Taulukossa 3.2 on esitetty laskennallinen matkojen
määrä seutulippualueittain. Matkojen määrä on suurin kaupunkiseuduilla ja niiden
lähialueilla, joissa myös joukkoliikenteen tarjonta on melko hyvä. Maaseutumaisilla
alueilla ja pienten kaupunkiseutujen alueilla matkojen määrä jää useimmiten alle
30 matkaan.

Nykyisillä seutulipuilla tehtyjen matkojen pituus on suurin kaupunkiseutujen kehys-
ja lievealueilla, joissa suurin osa matkoista suuntautuu keskuskaupunkiin. Seutu-
lippua käytetään keskimäärin melko pitkillä matkoilla – matkan kunnittainen keski-
pituus vaihtelee tyypillisimmin 20 ja 45 kilometrin välillä. Tulevassa taksamallissa
matkojen keskipituuden on ennakoitu pienenevän, koska uusi taksamalli nostaa lip-
puvalikoimaan nykyisiä seutulippuja lyhyemmän etäisyyden kausilippuja, jotka sovel-
tuvat esimerkiksi kunnan sisäisille matkoille. Lisäksi arvolippu uutena lipputuotteena
lisää mahdollisuuksia satunnaisten matkojen tekemiseen, mikä lisää osaltaan lyhyi-
den matkojen osuutta nykyiseen taksamalliin verrattuna.

Taulukko 3.2 Seutulipulla tehtyjen matkojen laskennallinen määrä vuonna 2011 (VALLU-rekisteri).

Seutulippualue	laskennallinen matkojen määrä/lippu	asiakashinta (€/lippu)
Etelä-Karjalan seutulippualue	37	80
Etelä-Pirkanmaan seutulippualue	39	89
Forssan seutulippualue	27	59
Huittinen-Sastamala seutulippualue	26	55
Hämeenlinnan seudun seutulippualue (Länsi-Suomi)	32	106
Hämeenlinnan seutulippualue	36	70
Itä-Uudenmaan seutulippu	34	72
Joensuun seudun seutulippualue	36	77
Jyväskylän seutulippualue	40	84
Keski-Karjalan seutulippu	26	43
Keski-Savon seutulippu	30	68
Keski-Uusimaan seutulippu	30	48
Kokkolan seutulippualue	27	80
Kotkan seutulippualue	33	60
Kouvolan seutulippualue	29	71
Kuopion seutulippu	39	108
Lahden seutulippualue	43	80
Loimaan seutulippualue	26	58
Loimaa-Turku seutulippualue	34	92
Länsi-Uudenmaan seutulippu	31	85
Mikkelin seutulippu	32	71
Pohjois-Karjalan maakuntalippu	29	135
Pohjois-Satakunnan seutulippualue	24	52
Porvoon seutulippualue	37	71
Riihimäen seutulippualue	31	65
Salon seutulippualue	34	56
Salo-Turku seutulippualue	39	116
Satakunnan seutulippualue	31	65
Savonlinnan seutulippu	34	77
Seinäjoen seutulippualue	29	84
Tampereen itäinen seutulippualue	38	106
Tampereen kaupunkiseudun seutulippualue	48	72
Tampereen läntinen seutulippualue	36	95
Turun seutulippualue	46	61
Vaasan seutulippualue	29	98
Vakka-Suomen seutulippualue	28	67
Vakka-Suomi-Turku seutulippualue	35	162
Ylä-Savon seutulippu	28	52
Koko maa keskimäärin	41	72

Lippujen hinnoittelussa ei ole otettu huomioon lippujen myyntiprovisiota. Kuvassa 3.17 on esitetty yleiskausilipun kokonaishinnan muodostuminen. Käyttöoikeus-sopimukseen perustuvassa liikennöintimallissa liikennöitsijä saa lipputulot. Liikenteen harjoittajalle kausilippunousuista maksettavien korvausten clearing-maksun on arvioitu tulevassa järjestelmässä olevan 2 % liikenteenharjoittajalle maksettavasta korvauksesta. Clearing-maksun on arvioitu jakautuvan siten, että puolet siitä maksaa liikenteenharjoittaja ja puolet jakaantuu kesken ELY-keskuksen ja kuntien kesken. Kausilipun myyntiprovisio on arvioitu olevan 3 % lipun asiakashinnasta ja sen on arvioitu tulevassa mallissa jakautuvan puoliksi ELY-keskuksen ja kuntien kesken.



Kuva 3.17. Yleiskausilipun hinnan muodostuminen. Kappaleen 4 hintataulukossa esitetyt yleiskausilipun hinnat kuvaavat yleiskausilipun kokonaishintaa ilman clearing-korvausta ja myyntiprovisiota.

3.5 Luonnos lippujen hinnoittelusta

Etäisyysperusteisten vyöhykkeiden leveys on keskimäärin 8–20 kilometriä riippuen vyöhykkeen yhdyskuntarakenteellisesta sijainnista. Kaupunkiseutujen ydinvyöhykkeet ja niitä reunustavat vyöhykkeet ovat kapeampia, mutta ELY-keskusten toimivaltaisen viranomaisen alueelle sijoittuvat vyöhykkeet ovat pääosin vähintään 10 kilometrin levyisiä.

Lippujen hinnat on pyritty määrittelemään siten, että matkustuksen hinta vastaisi melko hyvin nykyisiä hintoja. Ydin- ja seutuvyöhykkeiden välillä ulottuvalla matkalla noudatetaan seutuvyöhykkeiden hinnoittelua. Taulukossa 3.3 on esitetty keskimääräisiä etäisyyksiä, joihin vyöhykkeiden ylittävä matka tyypillisesti ulottuu, ja kertalippujen hinnoittelu kummassakin vyöhykemallissa. Käytännössä kertalippujen hinta vastaa pitkälti nykyisiä etäisyysperusteisia hintoja vyöhykkeiden leveyden sallimissa rajoissa. Arvolippu on hinnoiteltu lähes samoin periaattein kuin nykyinen 44 matkan sarjalippu. Ydinvyöhykkeiden hinnoittelussa on huomattava, että niiden määrästä, sijainnista ja hinnoittelusta päättää pääosin toimivaltainen kaupunki- tai kaupunki-seudun viranomainen.

Kahden vyöhykkeen sisäinen matkustusalue on pääosin niin pieni, että siinä kausilippujen hinnat jäävät nykyisiä seutulipputuotteita alemmas. Keskimääräinen matkan pituus vyöhykkeen sisäisillä matkoilla on alle 10 km. Vyöhykkeen sisäiset matkat ovat pääosin kuntien sisäisiä matkoja, mutta saman vyöhykkeen alueella voi sijaita myös naapurikunnan taajamia. Liitteessä 3 on verrattu vyöhykkeiden ylittävien kausilippujen hintoja nykyisiin seutulippuihin.

Taulukko 3.3. Aikuisen kertalipun hinta nykyisiin taksoihin verrattuna.

tyypillinen etäisyys (km)	kertalipun hinta nykyisessä taksamallissa	yhden vyöhykkeen malli			kahden vyöhykkeen malli		
		vyöhykeryhmä	kuvaus	uuden taksamallin kertalipun hinta	vyöhykeryhmä	kuvaus	uuden taksamallin kertalipun hinta
6–12	3,30–3,90	ydinvyöhykkeet	vyöhykkeen sisäinen lippu	3,50	ydinvyöhykkeet	kahden vyöhykkeen lippu	3,50
12–15	3,90–4,70		kahden vyöhykkeen lippu	4,50		kolmen vyöhykkeen lippu	4,50
10–18	3,90–5,50	seutu- vyöhykkeet	vyöhykkeen sisäinen lippu	4,50	seutu- vyöhykkeet	kahden vyöhykkeen lippu	5,50
18–30	5,50–6,80		kahden vyöhykkeen lippu	5,50		kolmen vyöhykkeen lippu	7,00
30–50	6,80–10,10		kolmen vyöhykkeen lippu	7,00		neljän vyöhykkeen lippu	8,50
50–60	10,10–11,80		neljän vyöhykkeen lippu	8,50		viiden vyöhykkeen lippu	11,00
60–80	11,80–15,50		viiden vyöhykkeen lippu	11,00		kuuden vyöhykkeen lippu	13,50
80–100	15,50–18,70		kuuden vyöhykkeen lippu	13,50		seitsemän vyöhykkeen lippu	16,50
100–120	18,70–22,00		seitsemän vyöhykkeen lippu	16,50		kahdeksan vyöhykkeen lippu	19,50
120–140	22,00–25,20		kahdeksan vyöhykkeen lippu	22,50		yhdeksän vyöhykkeen lippu	22,50

3.5.1 Yhden vyöhykkeen malli

Taulukossa 3.4 on esitetty lippujen perushinnat yhden vyöhykkeen mallissa ja taulukossa 3.5 on lasten, nuorten ja seniorien matkalippujen hinnat.

Taulukko 3.4 Aikuisten matkalippujen hinnat (€) yhden vyöhykkeen mallissa.

vyöhyke-ryhmä	kuvaus	vyöhykkeet	kerta-lippu	arvo-lippu	yleis-kausi-lippu	kunta-kohtainen kausi-lippu
ydin-vyöhykkeet AB *)	vyöhykkeen sisäinen lippu	A, B	3,50	2,8	96	58
	kahden vyöhykkeen lippu	AB	4,50	3,6	113	68
seutu-vyöhykkeet C-H	vyöhykkeen sisäinen lippu	C, D, E, ...	4,50	3,6	101	61
	kahden vyöhykkeen lippu	BC, CD, DE, EF, FG, GH, HI, IJ	5,50	4,4	124	74
	kolmen vyöhykkeen lippu	BCD, CDE, DEF, EFG, ...	7,00	5,6	140	84
	neljän vyöhykkeen lippu	ABCD, BCDE, ...	8,50	6,8	162	97
	viiden vyöhykkeen lippu	ABCDE, BCDEF, ...	11,00	8,8	198	119
	kuuden vyöhykkeen lippu	ABCDEF, BCDEFG, CDEFGH	13,50	10,8	223	134
	seitsemän vyöhykkeen lippu	ABCDEFG, BCDEFGH	16,50	13,2	248	149
kahdeksan vyöhykkeen lippu	ABCDEFGH	22,50	18,0	281	169	

*) Ydinvyöhykkeet sijaitsevat usein kaupunkiseutujen toimivaltaisen viranomaisen alueella ja niitä voi olla suurilla kaupunkiseuduilla enemmän kuin kaksi.

Taulukko 3.5 Matkalippujen asiakashinnat alennusryhmissä yhden vyöhykkeen mallissa.

asiakashinnat, lapsi (7-16 v)	kuvaus	kerta- lippu	arvo- lippu	yleis- kausilippu	kuntakoh- tainen kau- silippu
ydin-vyöhykkeet AB *)	vyöhykkeen sisäinen lippu	1,8	1,4	48	29
	kahden vyöhykkeen lippu	2,3	1,8	56	34
seutu- vyöhykkeet C-H	vyöhykkeen sisäinen lippu	2,3	1,8	51	30
	kahden vyöhykkeen lippu	2,8	2,2	62	37
	kolmen vyöhykkeen lippu	3,5	2,8	70	42
	neljän vyöhykkeen lippu	4,3	3,4	81	49
	viiden vyöhykkeen lippu	5,5	4,4	99	59
	kuuden vyöhykkeen lippu	6,8	5,4	111	67
	seitsemän vyöhykkeen lippu	8,3	6,6	124	74
	kahdeksan vyöhykkeen lippu	11,3	9,0	141	84
asiakashinnat, nuoret (17-24 v) ja seniorit (65 vuotta täyttäneet)	kuvaus	kertalip- pu	arvo- lippu	yleis- kausilippu	kuntakoh- tainen kau- silippu
ydin-vyöhykkeet AB *)	vyöhykkeen sisäinen lippu	2,5	2,0	67	40
	kahden vyöhykkeen lippu	3,2	2,5	79	47
seutu- vyöhykkeet C-H	vyöhykkeen sisäinen lippu	3,2	2,5	71	43
	kahden vyöhykkeen lippu	3,9	3,1	87	52
	kolmen vyöhykkeen lippu	4,9	3,9	98	59
	neljän vyöhykkeen lippu	6,0	4,8	113	68
	viiden vyöhykkeen lippu	7,7	6,2	139	83
	kuuden vyöhykkeen lippu	9,5	7,6	156	94
	seitsemän vyöhykkeen lippu	11,6	9,2	173	104
	kahdeksan vyöhykkeen lippu	15,8	12,6	197	118

*) Ydinvyöhykkeet sijaitsevat usein kaupunkiseutujen toimivaltaisen viranomaisen alueella ja niitä voi olla suurilla kaupunkiseuduilla enemmän kuin kaksi.

3.5.2 Kahden vyöhykkeen malli

Taulukossa 3.6 on esitetty lippujen perushinnat kahden vyöhykkeen mallissa, jossa lippu sisältää aina vähintään kaksi vyöhykettä eli yhden vyöhykerajan ylityksen. Taulukossa 3.7 on esitetty lasten, nuorten ja seniorien matkalippujen hinnat.

Taulukko 3.6 Aikuisten matkalippujen hinnat (€) kahden vyöhykkeen mallissa.

vyöhykeryhmä	kuvaus	vyöhykkeet	kertalippu	arvolippu	yleiskauslippu	kunta-kohtainen kausilippu
ydinvyöhykkeet ABC *)	kahden vyöhykkeen lippu	AB ja BC	3,5	2,8	96	58
	kolmen vyöhykkeen lippu	ABC	4,5	3,6	113	68
seutu- vyöhykkeet D-H	kahden vyöhykkeen lippu	CD, DE, EF, FG, GH, HI, IJ	5,5	4,4	124	74
	kolmen vyöhykkeen lippu	BCD, CDE, DEF, EFG, ...	7,0	5,6	140	84
	neljän vyöhykkeen lippu	ABCD, BCDE, ...	8,5	6,8	162	97
	viiden vyöhykkeen lippu	ABCDE, BCDEF, ...	11,0	8,8	198	119
	kuuden vyöhykkeen lippu	ABCDEF, BCDEFG, ...	13,5	10,8	223	134
	seitsemän vyöhykkeen lippu	BCDEFG, BCDEFGH, ...	16,5	13,2	248	149
	kahdeksan vyöhykkeen lippu	ABCDEFGH, BCDEFGHI, ...	19,5	15,6	273	164
yhdeksän vyöhykkeen lippu	ABCDEFGHI, BCDEFGHIJ	22,5	18,0	281	169	

*) Ydinvyöhykkeet sijaitsevat usein kaupunkiseutujen toimivaltaisen viranomaisen alueella ja niitä voi olla suurilla kaupunkiseuduilla enemmän kuin kolme

Taulukko 3.7 Matkalippujen asiakashinnat alennusryhmissä kahden vyöhykkeen mallissa.

asiakashinnat, lapsi (7-16 v)	kuvaus	kertalippu	arvolippu	yleiskauslippu	kuntakohtainen kausilippu
ydinvyöhykkeet ABC *)	kahden vyöhykkeen lippu	1,8	1,4	43	26
	kolmen vyöhykkeen lippu	2,3	1,8	51	30
seutu- vyöhykkeet D-H	kahden vyöhykkeen lippu	2,8	2,2	56	33
	kolmen vyöhykkeen lippu	3,5	2,8	63	38
	neljän vyöhykkeen lippu	4,3	3,4	73	44
	viiden vyöhykkeen lippu	5,5	4,4	89	54
	kuuden vyöhykkeen lippu	6,8	5,4	100	60
	seitsemän vyöhykkeen lippu	8,3	6,6	111	67
	kahdeksan vyöhykkeen lippu	9,8	7,8	123	74
	yhdeksän vyöhykkeen lippu	11,3	9,0	127	76
asiakashinnat, nuoret (17-24 v) ja seniorit (65 v. täytäneet)	kuvaus	kertalippu	arvolippu	yleiskauslippu	kuntakohtainen kausilippu
ydinvyöhykkeet ABC *)	kahden vyöhykkeen lippu	2,5	2,0	61	36
	kolmen vyöhykkeen lippu	3,2	2,5	71	43
seutu- vyöhykkeet D-H	kahden vyöhykkeen lippu	3,9	3,1	78	47
	kolmen vyöhykkeen lippu	4,9	3,9	88	53
	neljän vyöhykkeen lippu	6,0	4,8	102	61
	viiden vyöhykkeen lippu	7,7	6,2	125	75
	kuuden vyöhykkeen lippu	9,5	7,6	140	84
	seitsemän vyöhykkeen lippu	11,6	9,2	156	94
	kahdeksan vyöhykkeen lippu	13,7	10,9	172	103
	yhdeksän vyöhykkeen lippu	15,8	12,6	177	106

*) Ydinvyöhykkeet sijaitsevat usein kaupunkiseutujen toimivaltaisen viranomaisen alueella ja niitä voi olla suurilla kaupunkiseuduilla enemmän kuin kolme.

4 Taksavyöhykkeiden vaikutusten arviointi

4.1 Matkustuskysynnän arviointimenetelmä

Matkustajamäärää on arvioitu joukkoliikenteen matkatuotoslukujen ja hintajoustolaskelmien perusteella. Matkatuotosluvut on esitetty muodossa matkaa/asukas vuodessa. Nykytilanteen matkatuotosluvut on laskettu kunnittain ja vyöhykeryhmittäin seuraaville ikäryhmille:

- 6–14-vuotiaat miehet
- 6–14-vuotiaat naiset
- 15–17-vuotiaat miehet
- 15–17-vuotiaat naiset
- 18–29-vuotiaat miehet
- 18–29-vuotiaat naiset
- 30–49-vuotiaat miehet
- 30–49-vuotiaat naiset
- 50–64-vuotiaat miehet
- 50–64-vuotiaat naiset
- 65–74-vuotiaat miehet
- 65–74-vuotiaat naiset
- yli 74-vuotiaat miehet
- yli 74-vuotiaat naiset

Matkalukujen laskennassa on käytetty seuraavia lähtötietoja:

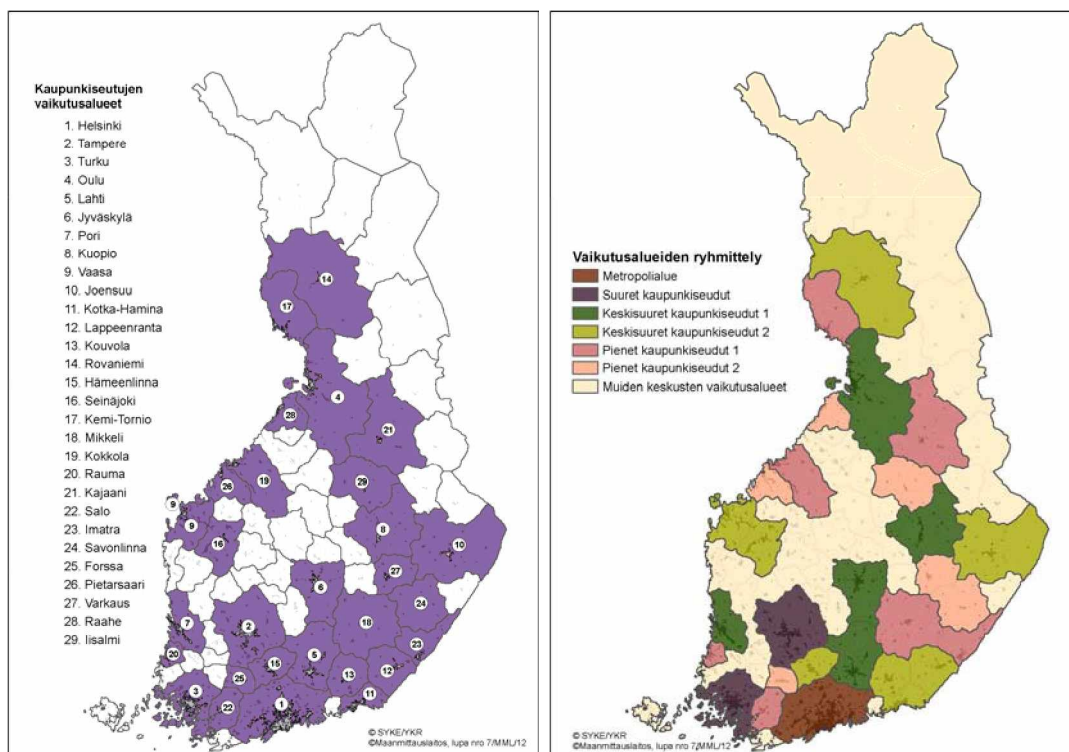
- valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (kuntaryhmittäinen tarkastelu)
- alueelliset henkilöliikennetutkimukset (muun muassa Tampereen, Jyväskylän, Lahden ja Oulun seutu)
- VALLUn mukaiset kuntakohtaiset tiedot seutulippulatauksista
- KELAn tiedot koulumatkatuen saajista kunnittain

Matkatuotosluvuissa on käytetty yhdyskuntarakenteen vyöhykkeitä kuvaavaa alue-ryhmittelyä, joka jakaa alueet taajamassa sijaitseviin ja taajaman ulkopuolisiin alueisiin sekä kehysalueisiin ja kaupunkiseutujen ydinalueisiin. Joukkoliikenteen matkatuotosten laskennassa kaupunkiseudut on ryhmitelty koon mukaan (kuva 4.1). Matkojen oletetaan aina olevan symmetrisiä, toisin sanoen saman vuorokauden aikana tapahtuvia kotiperäisiä meno-paluu-matkoja. Laskennalliset matkatuotokset on esitetty liitteessä 4.

Matkatuotosluvut eivät ota kantaa matkojen suuntautumiseen, vaan kuvaavat joukkoliikenteen käyttöä yleisellä tasolla. Alle 18-vuotiaiden ja iäkkäiden tekemistä matkoista suurin osa on oman kunnan sisäisiä, mutta työikäisen väestön matkoista suurin osa tehdään ydinvyöhykkeiden ulkopuolella kunnan rajat ylittävänä matkana. Matkojen suuntautumista on arvioitu työssä siten, että kullekin vyöhykkeelle laaditaan oletus matkojen yleispiirteisestä jakautumisesta väestöryhmittäin

1. kunnan sisäisiin matkoihin (ns. lähimatkat)
2. oman toiminnallisen alueen keskuskaupunkiseudulle suuntautuviin matkoihin
3. muille lähellä sijaitseville kaupunkiseuduille suuntautuviin matkoihin.

Matkojen suuntautumisen lähtötietona on käytetty tietoja nykyisistä seutulippu-alueista ja seutulippujen latausmääristä, työssäkäyntitilastoja sekä toiminnallista aluejakoa.



Kuva 4.1. Matkatuotosten arvioinnissa sovellettu aluejako. Kaupunkiseutujen vaikutusalueet on jaettu seitsemään eri ryhmään. (Ristimäki et al. 2013)

Matkatuotosluvuille on laskettu ennustetilanteeseen hintajoustoperusteiset muutokset, joita käytetään niillä vyöhykkeillä, joissa matkustuksen hinta muuttuu nykytilanteeseen nähden. Hintajoustokertoimena on käytetty arvoa 0,27. Hintajoustomekanismin kautta matkojen määrä kasvaa tällöin 2,7 %, jos lipun hinta alenee 10 %. Hintajoustokerroin on melko maltillinen, sillä kaupunkiseutujen reuna-alueilla joukkoliikenteen palvelutaso ja kokonaistarjonta on melko pieni, jolloin suurikaan hinnanalennus ei lisää joukkoliikenteen käyttöä vastaavalla tavalla kuin kaupunkiseutujen keskustajamissa, joissa tarjonta on usein matka-ajallisesti kilpailukykyinen jopa henkilöauton kanssa.

Arvolipun osuuden matkoista on arvioitu asettuvan pitkällä aikavälillä lähes samalle tasolle kuin keskisuurilla kaupunkiseuduilla. On kuitenkin oletettavaa, että kerta- ja arvolippujen osuus jää jonkin verran suuremmaksi kuin kaupunkiseutujen sisäisessä liikenteessä. Kaupunkien ja kaupunkiseutujen toimivaltaisen viranomaisen alueen liikenteestä 4–12 % on oletettu tapahtuvan ELY-vetoisessa liikenteessä ja olevan luonteeltaan seudullista toimivaltaisen rajat ylittävää liikennettä.

Lipputulosten määrää on arvioitu lipun hintatietojen, lippulajijakauman ja matkustajamääräennusteen avulla. Lipputulosta on arvioitu kunnittain matkustajan asuin-kunnan mukaan.

4.2 Matkustajamäärä

Vyöhyketaksaan siirtyminen, lasten alennusryhmän laajentaminen ja uusien alennusryhmien käyttöönotto lisäävät jonkin verran matkustajamäärää. Yhden vyöhykkeen mallissa matkojen määrä kasvaa 1,6–5,2 %, jos kaikki alennusryhmät otetaan käyttöön, ja 1,2–3,5 %, jos pelkkä lasten alennusryhmä otetaan käyttöön. Kahden vyöhykkeen malli lisääisi matkustajien määrää hieman vähemmän, sillä yhden vyöhykkeen matkustukseen on yhden vyöhykkeen mallissa tarjolla hieman edullisempi lippu. Kahden vyöhykkeen mallissa matkojen määrä kasvaisi 1,1–4,4 % otettaessa käyttöön kaikki alennusryhmät ja 0,7–2,7 % otettaessa käyttöön vain lasten alennusryhmän laajennus. Vaikutukset ovat suurimpia kaupunkiseuduilla, mutta myös ELY-keskusten toimivaltaisen viranomaisen kunnissa kokonaismatkustajamäärä kasvaa. Eniten matkustajamäärä kasvaisi Uudenmaan, Varsinais-Suomen ja Pirkanmaan ELY-keskusten alueella. Taulukossa 4.1 on esitetty matkustajamäärän muutos ELY-keskuksittain vaihtoehdoissa, jossa kaikki alennusryhmät on otettu käyttöön ja vaihtoehdossa, jossa vain lasten alennusryhmän laajennus on otettu käyttöön.

Vaihtoehdossa, jossa alennusryhmistä käyttöön otetaan ainoastaan lasten alennushinta, matkustajamäärien muutokset ovat melko maltillisia. Matkustajamäärät kasvavat erityisesti kaupunkiseutujen kehysalueilla, joissa nuorten asukkaiden osuus on suhteellisen suuri.

Muutokset ovat suhteellisesti suurimpia niissä kunnissa, joissa ei nykyisin ole käytössä seutulippua, mutta toisaalta matkojen määrän absoluuttinen kasvu jää näissä kunnissa silti pieneksi, koska matkoja tehdään nykyisinkin vähän ja linjatarjontaa on niukasti. Osassa kunnista matkustuksen hinta nousee joissakin matkustussuunnissa, sillä nykyinen seutulippu saattaa tarjota uutta vyöhykemallia pidempiä matkustusetäisyyksiä edullisempaan hintaan. Erityisesti niissä maakunnissa, joissa on käytössä edullinen maakuntalippu, matkojen määrä laskennallisesti vähenee, koska uuden mallin mukainen keskipitkien matkojen kausilippu on pääosin nykyistä maakuntalippua kalliimpi. Uusissa vyöhykemalleissa lyhyiden matkojen määrä sen sijaan kasvaa lähes kaikissa kunnissa, kun tarjolle tulee lyhyemmille matkoille, esimerkiksi oman kunnan sisäisille matkoille, soveltuva lippu.

Taulukko 4.1 Arvio matkustajamäärän muutoksesta vyöhykemalleissa nykytilanteeseen verrattuna.

ELY-keskuksen toiminta-alue	kaikki alennusryhmät otetaan käyttöön		vain lasten alennus otetaan käyttöön kerta- ja arvolipuissa	
	yhden vyöhykkeen malli	kahden vyöhykkeen malli	yhden vyöhykkeen malli	kahden vyöhykkeen malli
Etelä-Karjala ja Kymenlaakso	1,6 %	1,1 %	1,2 %	0,7 %
Etelä-Pohjanmaa, Pohjanmaa ja Keski-Pohjanmaa	3,8 %	2,1 %	2,0 %	1,6 %
Pirkanmaa	4,3 %	3,3 %	3,3 %	2,3 %
Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala ja Etelä-Savo	4,2 %	2,8 %	2,5 %	2,1 %
Satakunta ja Varsinais-Suomi	4,4 %	3,3 %	2,7 %	2,2 %
Uusimaa, Kanta- ja Päijät-Häme	5,2 %	4,4 %	3,5 %	2,7 %

4.3 Lipputulot

Lipputulojen määrä on arvioitu nykyisten lipputulokertymien ja ennakoitun lippulajijakauman perusteella. Matkustajista 60 %:n on oletettu tulevassa tariffimallissa matkustavan kausilipulla, noin 20 %:n arvolipulla ja 20 %:n kertalipulla. Lippulajijakauma muuttuu melko herkästi hinnanmuutosten seurauksena, ja siirtymät eri lippulajien välillä voivat olla suuria, jos esimerkiksi arvolipun ja kausilipun hinnan välinen ero kapenee.

Taulukossa 4.2 on esitetty arvio matkustajamäärien ja lippujen hinnan muutoksen vaikutuksesta lipputuloihin ELY-keskuksittain. Lipputulojen muutokset ovat suhteellisen pieniä ja ne kohdentuvat melko tasaisesti eri kuntiin. Lipputulot pienenevät alennusryhmien käyttöönoton myötä 3–8 prosenttia, vaikka matkustajamäärä kasvaakin alennettujen hintojen myötä. Myös lasten alennusryhmän laajennus pienentäisi jonkin verran lipputuloja nykytilanteeseen verrattuna. Niillä alueilla, joilla matkustajamäärä pienenee, lipputulot vähenevät myös suoraan matkustajamäärän vähenemisen seurauksena. Lipputulot pienenevät noin 8 % enemmän yhden vyöhykkeen mallissa kahden vyöhykkeen malliin verrattuna, sillä yhden vyöhykkeen mallissa tehdään hieman enemmän lyhyitä vyöhykkeen sisäisiä matkoja.

Lipputulojen pieneminen on suhteellisesti suurinta kunnissa, joissa ei nykyisin ole käytössä seutulippua, mutta näissä kunnissa toisaalta matkustajamäärän kasvu kompensoi osin lipputulomenetystä. Lipputulot pienenevät myös kehyskunnissa, joissa matkustajamääräkin kasvaa, mutta ei riitä kompensoimaan jo nykyisin joukkoliikennettä käyttävien lipun hintojen alenemista vaihtoehdossa, jossa käyttöön otetaan myös nuorten ja iäkkäiden alennetut hinnat.

Taulukko 4.2. Arvio lipputulojen muutoksesta nykytilanteeseen verrattuna.

ELY-keskuksen toiminta-alue	kaikki alennusryhmät otetaan käyttöön		vain lasten alennus otetaan käyttöön kerta- ja arvolipuissa	
	yhden vyöhykkeen malli	kahden vyöhykkeen malli	yhden vyöhykkeen malli	kahden vyöhykkeen malli
Etelä-Karjala ja Kymenlaakso	-4,5 %	-4,2 %	-3,1 %	-2,9 %
Etelä-Pohjanmaa, Pohjanmaa ja Keski-Pohjanmaa	-3,6 %	-3,3 %	-2,6 %	-2,4 %
Pirkanmaa	-4,8 %	-4,4 %	-3,3 %	-3,1 %
Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala ja Etelä-Savo	-4,4 %	-4,1 %	-3,2 %	-3,0 %
Satakunta ja Varsinais-Suomi	-6,3 %	-5,8 %	-4,3 %	-3,9 %
Uusimaa, Kanta- ja Päijät-Häme	-7,8 %	-7,2 %	-4,8 %	-4,5 %

5 Suositukset ja päätelmät

Tässä selvityksessä on laadittu luonnosvaiheen taksavyöhykkeet ELY-keskusten toimivaltaisten viranomaisten alueelle valtakunnallisina lukuun ottamatta Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun sekä Lapin ELY-keskuksen alueita. Keski-Suomen ELY-keskuksen alueelle on tämän työn rinnalla laadittu taksavyöhykkeet erillisessä selvityksessä. Lisäksi työssä on laadittu vyöhykekohtaisten taksojen hinnoitteluperiaatteet ja luonnos lippujen hinnoittelusta kerta-, arvo- ja kausilipuille.

Vyöhykkeet on laadittu siten, että niillä voi matkustaa eri matkustussuunnissa. Vyöhykkeet on nimetty keskuskaupungin mukaan huolimatta siitä, ollaanko kaupunkien, kaupunkiseutujen tai ELY-keskusten toimivaltaisen viranomaisen alueella. Yhden kaupunkiseudun vyöhykkeeltä voi matkustaa muille saman kaupunkiseudun vyöhykkeille, mutta myös toisen kaupunkiseudun vyöhykkeille. Vyöhykerajan ylitysten hinta on muutoin valtakunnallisesti sama, mutta hinnoittelu on tehty erikseen kaupunkiseutujen ydinvyöhykkeille ja niitä reunustaville ns. seutuvyöhykkeille, jotka ovat maantieteellisesti laajempia kuin tiheästi rakennetuille alueille sijoitetut ydinvyöhykkeet.

Taksavyöhykkeet on suunniteltu lähtökohtaisesti brutto- ja käyttöoikeussopimukseen soveltuviksi, ja markkinaehtoinen liikenne voi liittyä järjestelmään silloin, kun sitä käytetään täydentämään palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä.

ELY-keskusten vyöhykkeet voivat kaupunkiseuduilla poiketa kaupunkien toimivaltaisten viranomaisten vyöhykkeistä. Tämä on perusteltua silloin, kun kaupunkiseuduilla on valittu kuntarajapohjainen hinnoittelumalli tai tasataksamalli, joissa vyöhykkeiden leveys ja yleensä myös vyöhykkeillä matkustuksen hinnoittelu poikkeavat selvästi ELY-vyöhykkeistä. Tällöin ELY-keskusten toimivaltaisen viranomaisen alueelta kaupunkiseudulle matkustettaessa lipun hinta määräytyy kaupunkiseudulle laadittujen ELY-vyöhykkeiden mukaan, vaikka niitä ei noudatettaisikaan kaupunkiseudun sisäisessä liikenteessä kaupungin toimivaltaisen viranomaisen alueella.

Osassa kaupunkeja taksavyöhykkeitä ei vielä ole yksityiskohtaisesti määritelty. Näin ollen ELY-vyöhykkeiden määrittelyä tulisi vielä näiltä osin tarkistaa siten, että se noudattaisi mahdollisimman hyvin kaupunkien toimivaltaisten viranomaisten omalle alueelleen määrittelemiä vyöhykkeitä, jos kaupunkiseudulla on päädytty etäisyysvyöhykkeisiin, jotka sopivat ELY-keskusten valtakunnallisen vyöhykemallin etäisyyshaarukkaan.

Vyöhykkeisiin perustuvassa taksamallisissa matkustuksen hinnoitteluperiaatteet muuttuvat huomattavasti nykyiseen lippujärjestelmään verrattuna. Nykyisin ELY-keskusten toimivaltaisen viranomaisen alueella lippuvaihtoehtoina ovat kilometriperusteinen kertalippu sekä 22 ja 44 matkan sarjalippu sekä suurimmassa osassa kuntia 30 vuorokauden seutulippu. Lisäksi osassa kunnista on käytössä sarjalipun tapaisia ns. työmatkalippuja kahden kunnan väliseen matkustukseen. Kerta- ja sarjalippujen kilometripohjainen taksa on valtakunnallisesti samansuuruinen, mutta seutulipun hinnoittelu vaihtelee alueittain huomattavasti, sillä seutulippualueet ovat hyvin erikokoisia ja kuntien tuki lippuihin vaihtelee.

30 vuorokauden seutuliput oikeuttavat kaupunkiseuduilla tyypillisimmin matkustukseen koko seutulippualueella. Kaupunkiseutujen reunamien kunnissa niihin ei tavallisesti sisälly oikeutta matkustaa myös keskuskunnan sisäisessä liikenteessä, vaan matkustajan on ostettava erillinen matkustusoikeus keskuskunnan liikenteeseen, jos matkustaja haluaa jatkaa matkaa toisella linjalla keskuskunnan sisällä.

Uudessa lippujärjestelmässä on suositeltavaksi vaihtoehdoksi nostettu kahden vyöhykkeen malli, jossa matkustaja ostaa aina matkustusoikeuden vähintään kaksi vyöhykettä kattavalle alueelle. Tässä vyöhykemallissa matkustaja saa nykyisiin seutulippuihin verrattuna joustavasti valita matkustusalueensa, sillä vyöhykkeiden välillä voi matkustaa samoin hinnoitteluperiaattein kaikkiin matkustussuuntiin ja valittujen vyöhykkeiden sisäinen liikenne kuuluu aina matkustuksen hintaan, jolloin matkustajalla on vaihto-oikeus linjalta toiselle niillä vyöhykkeillä, jotka kattavan lipun matkustaja on hankkinut.

Kahden vyöhykkeen malli sopii erityisesti alueille, joissa matkustussuunnat ovat vaihtelevia ja matkat suuntautuvat sekä oman kunnan keskukseen että läheisiin kaupunkikeskuksiin. Koska matkustajalle myytävät lipputuotteet sisältävät aina kaksi vyöhykettä, on todennäköistä, että oman kunnan sisäinen matka mahtuu alimpiin hintakategorioihin. Sen sijaan yhden vyöhykkeen mallissa vyöhykkeiden rajojen merkitys kasvaa suuremmaksi, kun jokaisesta vyöhykeylityksestä maksetaan erikseen. Näin yhden vyöhykkeen hinnoittelumalli voi olla kunnissa hankalasti läpivietävissä, jos osa taajamista jää vyöhykerajan taakse ja siellä asuvien lipun hinnat muodostuvat muita alueita kalliimmaksi. Kun matkustusalue on kahden vyöhykkeen levyinen, vain harvalla alueella omaan kuntakeskukseen matkustus edellyttäisi enemmän kuin kahden vyöhykkeen laajuisen matkustusalueen.

Vyöhykemallin ero ELY-vyöhykkeiden alueella nykyiseen seutulippujärjestelmään verrattuna on suuri erityisesti lyhyillä matkoilla, sillä nykyisessä seutulippujärjestelmässä matkustajalle on useimmiten ainoana kausilippuna tarjolla koko seutulipun matkustusalueen kattava lippu, joka kattaa useimmiten monia kuntia ja lipun hinta on suuresta matkustusalueesta johtuen suhteellisen korkea. Vyöhykemallissa matkustaja voi valita vapaasti matkustusalueeseensa kuuluvat vyöhykkeet, mikä lisää hinnoittelun oikeudenmukaisuutta ja sitoo matkustuksen hinnan aiempaa selvemmin matkan pituuteen.

Nykyiseen lippujärjestelmään nähden myös arvolippu tarjoaa uusia matkustusmahdollisuuksia, sillä sitä voi nykyisistä sarjalipuista poiketen käyttää maksuvälineenä joustavasti eripituisilla matkoilla. Arvolipun on ennakoitu houkuttelevan erityisesti satunnaisesti matkustavia, jotka käyttävät joukkoliikennettä 1–4 kertaa kuukaudessa. Satunnaisesti matkustavia on yli 40 000 asukkaan kaupunkiseuduilla ja niiden kehysalueilla 30–40 prosenttia väestöstä ja alle 40 000 asukkaan seuduillakin vielä 25 prosenttia väestöstä kuuluu joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien ryhmään. Matkojen määrä kasvaa satunnaisesti joukkoliikennettä käyttävien matkojen määrän kasvun kautta, mutta myös sitä kautta, että osa joukkoliikennettä harvoin käyttävistä voi arvolipun kautta löytää satunnaisesti matkustavien ryhmään.

Tulevassa maksujärjestelmässä on varauduttu ottamaan käyttöön useita erilaisia alennusryhmiä, joihin kuuluvat voivat matkustaa perushintaa edullisemmin joukkoliikenteessä. Alennusryhmiä ovat lapset (7–16-vuotiaat), nuoret (17–24-vuotiaat) ja iäkkäät (65 vuotta täyttäneet). Lapsille tarjottava alennus on suunniteltu 50 prosentin suuruiseksi ja nuorille ja iäkkäille suunnattu alennus 30 prosentin suuruiseksi aikuisten perushinnasta. Tässä työssä on selvitetty maksujärjestelmän vaikutuksia tilanteessa, jossa käyttöön tulevat vain lasten alennukset arvo- ja kertalipuissa, sekä tilanteessa, jossa kaikki alennusryhmät ovat voimassa.

Tulosten perusteella pelkkä vyöhykemalliin siirtyminen ei vaikuta merkittävästi joukkoliikenteen lippujen hintatasoon ja matkustajamäärään tilanteessa, jossa lippujen hinnat pyritään hinnoittelemaan mahdollisimman lähelle nykyistä hintatasoa ja uusia alennusryhmiä ei oteta käyttöön. Vyöhykemallin mukainen lippujärjestelmä alentaa kuitenkin selvästi lyhyiden kausilipulla tehtävien matkojen hintaa ja lisää siten lyhyiden esimerkiksi oman kunnan sisäisten matkojen määrää. Jos vyöhykemalliin yhdistetään lasten kerta- ja arvolippujen alennus, matkustajamäärä kasvaisi enimmillään 3–4 prosenttia, mikä aiheutuu osin alennetuista lasten lipun hinnoista ja osin vyöhykkeiden tuomista aiemaa edullisemmista matkustussuunnista. Samanaikaisesti lipputulosten on arvioitu vähenevän 2–5 prosenttia, mikä johtuu pääosin alennusryhmän käyttöön otosta.

Nuorten ja iäkkäiden alennettujen hintojen käyttöönotto lisäisi joukkoliikenteen matkustajia ELY-keskusten toimivaltaisen viranomaisen liikenteissä enimmillään 4–5 prosenttia, ja vähentäisi samaan aikaan lipputuloja 7–8 prosenttia. Lipputulot pienenevät yhden vyöhykkeen mallissa enemmän kuin kahden vyöhykkeen mallissa, jossa, jossa lyhyiden matkojen keskihinta on hieman korkeampi kuin kahden vyöhykkeen taksamallissa.

Lähteet

ALLI-kartasto 2013. Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan pohjustus. Ympäristöministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö. http://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/ALLI_kartasto_2013.pdf

HSL 2013. HSL:n hallitus päätti tulevan kaarimallin vyöhykkeiden hintasuhteista. Tiedotteet 2013. <https://www.hsl.fi/uutiset/2013/hsln-hallitus-paatti-tulevan-kaarimallin-vyohykkeiden-hintasuhteista-4231>






Kelasto 2013. Kelan tilastotietokanta Kelasto. Koulumatkatuen saajat ja maksetut tuet. http://raportit.kela.fi/ibi_apps/WFServlet

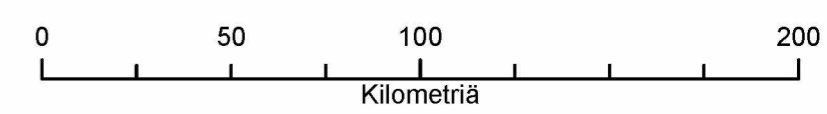
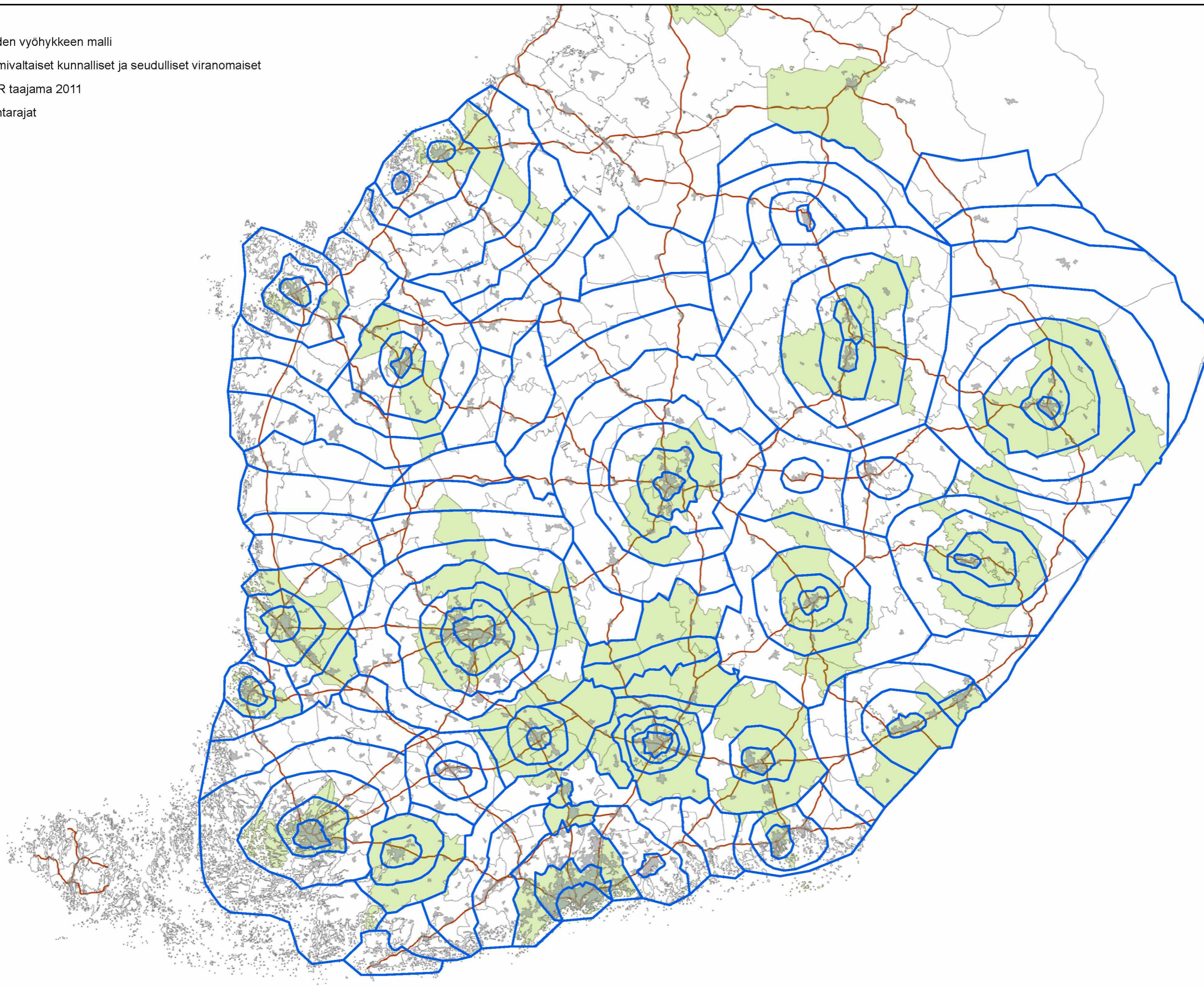
Liikenne- ja viestintäministeriö 2012. Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista. Työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 12/2012.






Rinta-Piirto, Jyrki & Saarinen, Heidi. 2012. Helsingin seudun joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän 2014 kaarimallin vyöhykerajat ja lippujen hinnoitteluperiaatteet. Helsingin seudun liikenne. HSL:n julkaisuja 3/2012. Helsinki.

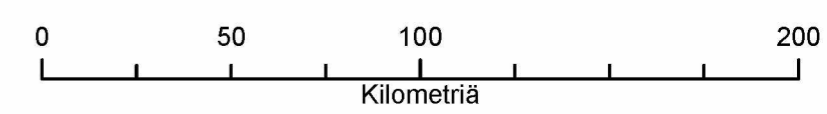
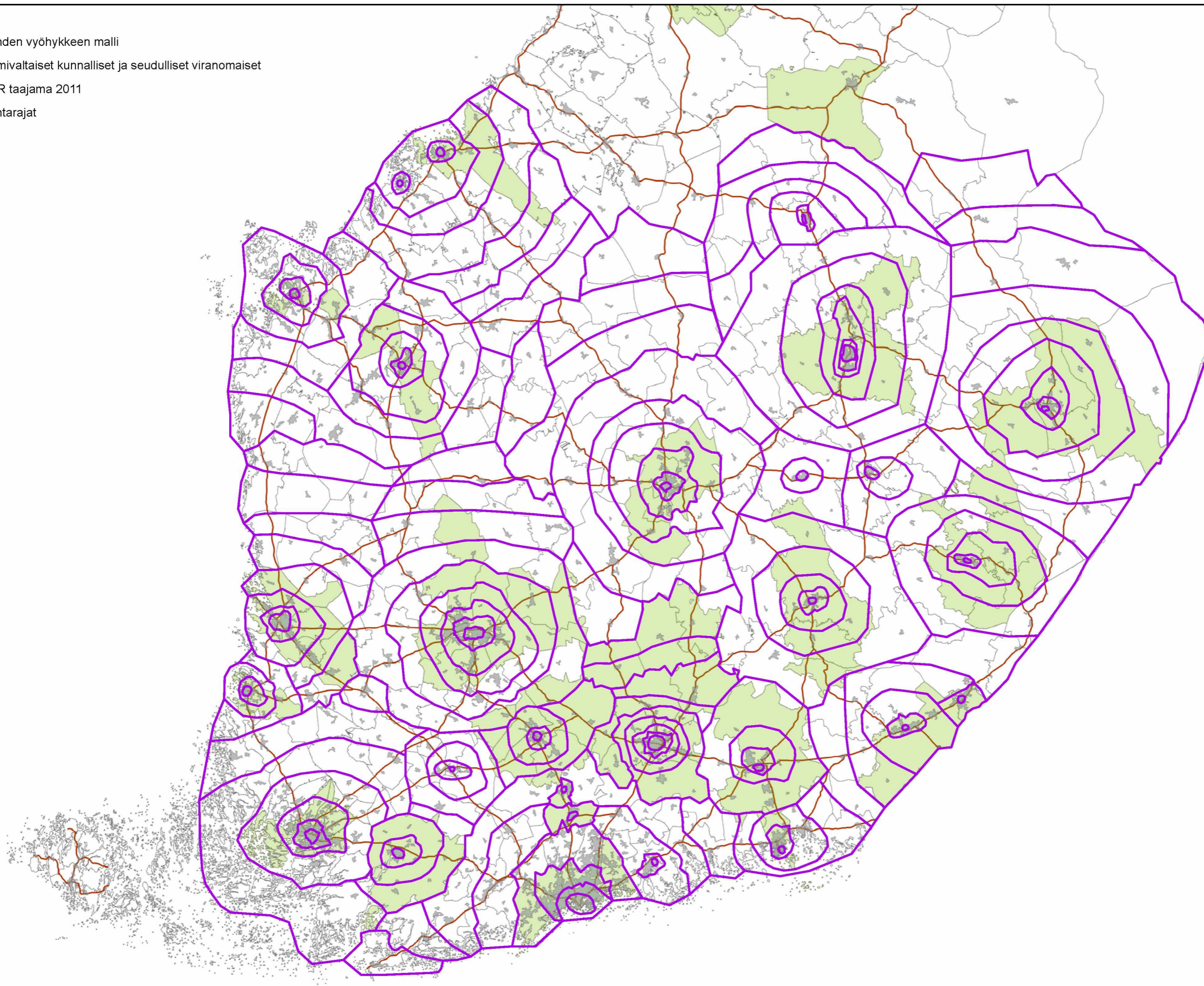
Ristimäki, Mika & Tiitu, Maija & Kalenoja, Hanna & Helminen, Ville & Söderström, Panu. 2013. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet Suomessa. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 32/2013. Helsinki.

Suomen ympäristökeskus. 2012. Yhdyskuntarakenteen toiminnalliset alueet Suomessa. SYKE, rakennetun ympäristön yksikkö.

-  Yhden vyöhykkeen malli
-  Toimivaltaiset kunnalliset ja seudulliset viranomaiset
-  YKR taajama 2011
-  Kuntarajat
-  Tie



-  Kahden vyöhykkeen malli
-  Toimivaltaiset kunnalliset ja seudulliset viranomaiset
-  YKR taajama 2011
-  Kuntarajat
-  Tie



Liitteet, Etelä-Pohjanmaan ELY

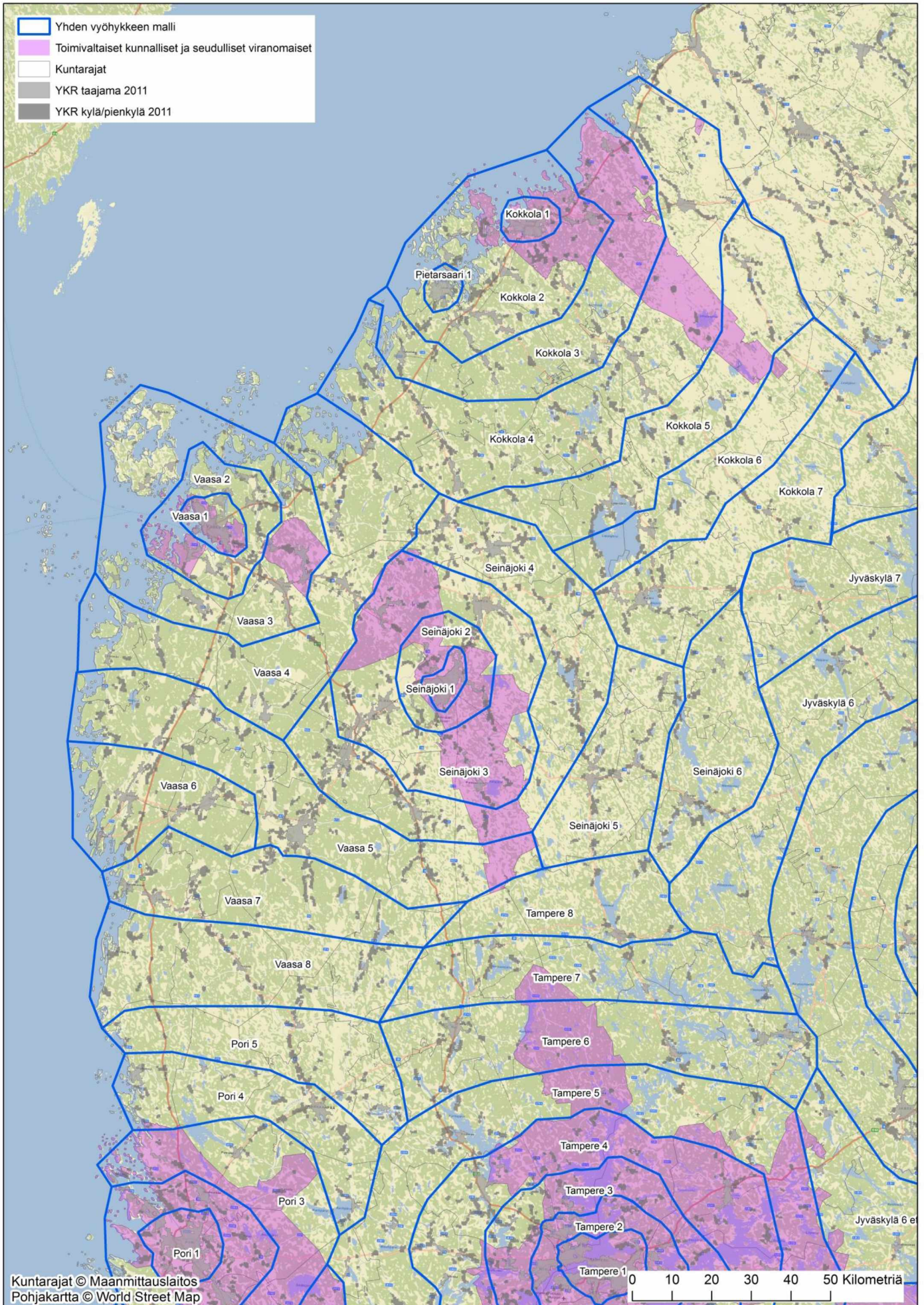
Vyöhykkeiden työpaikka- ja väkimäärät

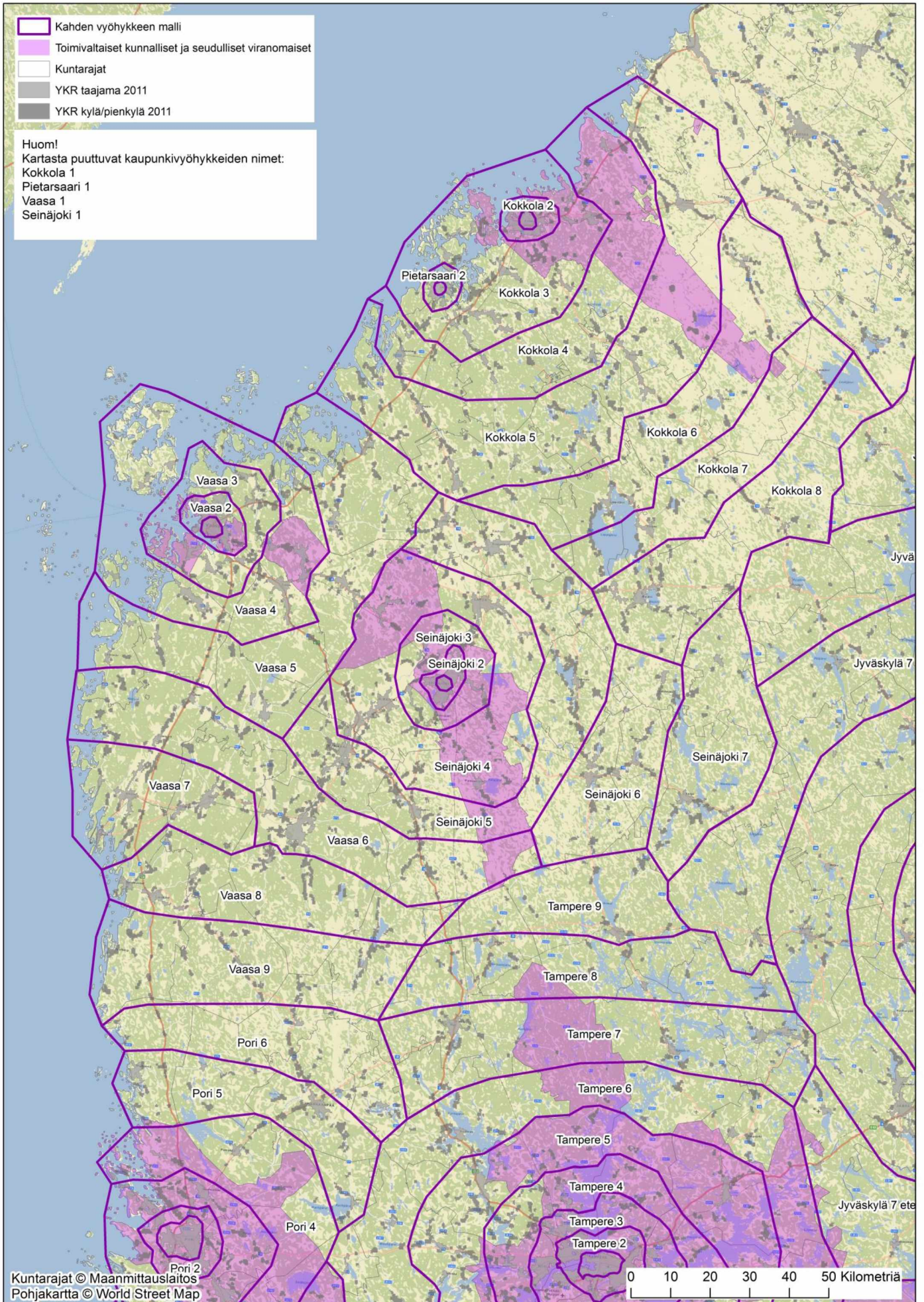
Yhden vyöhykkeen mallissa

Vyöhyke	Työpaikat	Väestö	Miehet	Naiset	0-6-vuotiaat	7-14-vuotiaat	15-17-vuotiaat	18-29-vuotiaat	30-49-vuotiaat	50-64-vuotiaat	65-74-vuotiaat	yli 74-vuotiaat
Kokkola 1	16713	36179	17583	18596	3275	3400	1342	5770	8785	6976	3771	2860
Kokkola 2	5789	21323	10846	10477	2439	2624	967	2972	4853	3875	2019	1574
Kokkola 3	4230	11655	5893	5762	1006	1113	475	1531	2688	2366	1204	1272
Kokkola 4	8982	27125	13733	13392	2207	2416	1086	3614	5753	6001	3133	2915
Kokkola 5	2835	9511	4786	4725	687	824	389	1180	1821	2250	1189	1171
Kokkola 6	1240	4527	2303	2224	307	404	158	532	880	1113	545	588
Kokkola 7	3790	11488	5768	5720	1113	1315	518	1433	2287	2525	1154	1143
Pietarsaari 1	9741	22827	11366	11461	1886	2112	911	3370	5403	4366	2578	2201
Seinäjäoki 1	22138	46962	22460	24502	4099	4224	1577	9036	11549	8980	4348	3149
Seinäjäoki 2	2801	7286	3750	3536	946	1018	289	764	2201	1307	436	325
Seinäjäoki 3	9267	31660	15854	15806	2715	3098	1190	3769	7506	6755	3287	3340
Seinäjäoki 4	11841	32452	16130	16322	2413	2898	1124	3931	7029	7521	3793	3743
Seinäjäoki 5	4644	12886	6411	6475	1012	1194	471	1507	2728	2889	1518	1567
Seinäjäoki 6	3021	8460	4271	4189	568	720	324	982	1668	2080	1078	1040
Vaasa 1	36210	65654	32443	33211	5173	5360	2060	13012	16404	11869	6305	5471
Vaasa 2	2024	11111	5632	5479	1136	1190	450	1160	3130	2128	1024	893
Vaasa 3	4358	19981	10173	9808	1833	1842	700	2308	4943	4259	2110	1986
Vaasa 4	5485	17610	8896	8714	1282	1484	603	2168	3792	3966	2182	2133
Vaasa 5	6270	18710	9406	9304	1292	1550	678	2457	4076	4307	2222	2128
Vaasa 6	5540	12909	6555	6354	841	1007	422	1539	2761	2946	1697	1696
Vaasa 7	2885	9926	5056	4870	570	741	360	1081	2018	2481	1394	1281
Vaasa 8	1843	6051	3137	2914	280	434	187	612	1170	1608	795	965

Kahden vyöhykkeen mallissa

Vyöhyke	Työpaikat	Väestö	Miehet	Naiset	0-6-vuotiaat	7-14-vuotiaat	15-17-vuotiaat	18-29-vuotiaat	30-49-vuotiaat	50-64-vuotiaat	65-74-vuotiaat	yli 74-vuotiaat
Kokkola 1	11527	20814	9832	10982	1427	1536	679	3966	4536	4155	2345	2170
Kokkola 2	5186	15365	7751	7614	1848	1864	663	1804	4249	2821	1426	690
Kokkola 3	5789	21323	10846	10477	2439	2624	967	2972	4853	3875	2019	1574
Kokkola 4	4230	11655	5893	5762	1006	1113	475	1531	2688	2366	1204	1272
Kokkola 5	8982	27125	13733	13392	2207	2416	1086	3614	5753	6001	3133	2915
Kokkola 6	2835	9511	4786	4725	687	824	389	1180	1821	2250	1189	1171
Kokkola 7	1240	4527	2303	2224	307	404	158	532	880	1113	545	588
Kokkola 8	3790	11488	5768	5720	1113	1315	518	1433	2287	2525	1154	1143
Pietarsaari 1	5795	10496	5131	5365	606	646	318	1807	2260	2002	1336	1521
Pietarsaari 2	3946	12331	6235	6096	1280	1466	593	1563	3143	2364	1242	680
Seinäjäoki 1	11965	16174	7336	8838	760	757	392	3758	2992	3358	2159	1998
Seinäjäoki 2	10173	30788	15124	15664	3339	3467	1185	5278	8557	5622	2189	1151
Seinäjäoki 3	2801	7286	3750	3536	946	1018	289	764	2201	1307	436	325
Seinäjäoki 4	9267	31660	15854	15806	2715	3098	1190	3769	7506	6755	3287	3340
Seinäjäoki 5	11841	32452	16130	16322	2413	2898	1124	3931	7029	7521	3793	3743
Seinäjäoki 6	4644	12886	6411	6475	1012	1194	471	1507	2728	2889	1518	1567
Seinäjäoki 7	3021	8463	4274	4189	568	720	324	984	1668	2081	1078	1040
Vaasa 1	25012	33328	16003	17325	2161	2181	861	7605	7630	5826	3419	3645
Vaasa 2	11198	32326	16440	15886	3012	3179	1199	5407	8774	6043	2886	1826
Vaasa 3	2024	11111	5632	5479	1136	1190	450	1160	3130	2128	1024	893
Vaasa 4	4358	19981	10173	9808	1833	1842	700	2308	4943	4259	2110	1986
Vaasa 5	5485	17610	8896	8714	1282	1484	603	2168	3792	3966	2182	2133
Vaasa 6	6270	18710	9406	9304	1292	1550	678	2457	4076	4307	2222	2128
Vaasa 7	5540	12909	6555	6354	841	1007	422	1539	2761	2946	1697	1696
Vaasa 8	1843	6051	3137	2914	280	434	187	612	1170	1608	795	965
Vaasa 9	2885	9926	5056	4870	570	741	360	1081	2018	2481	1394	1281





Liitteet, Kaakkois-Suomen ELY

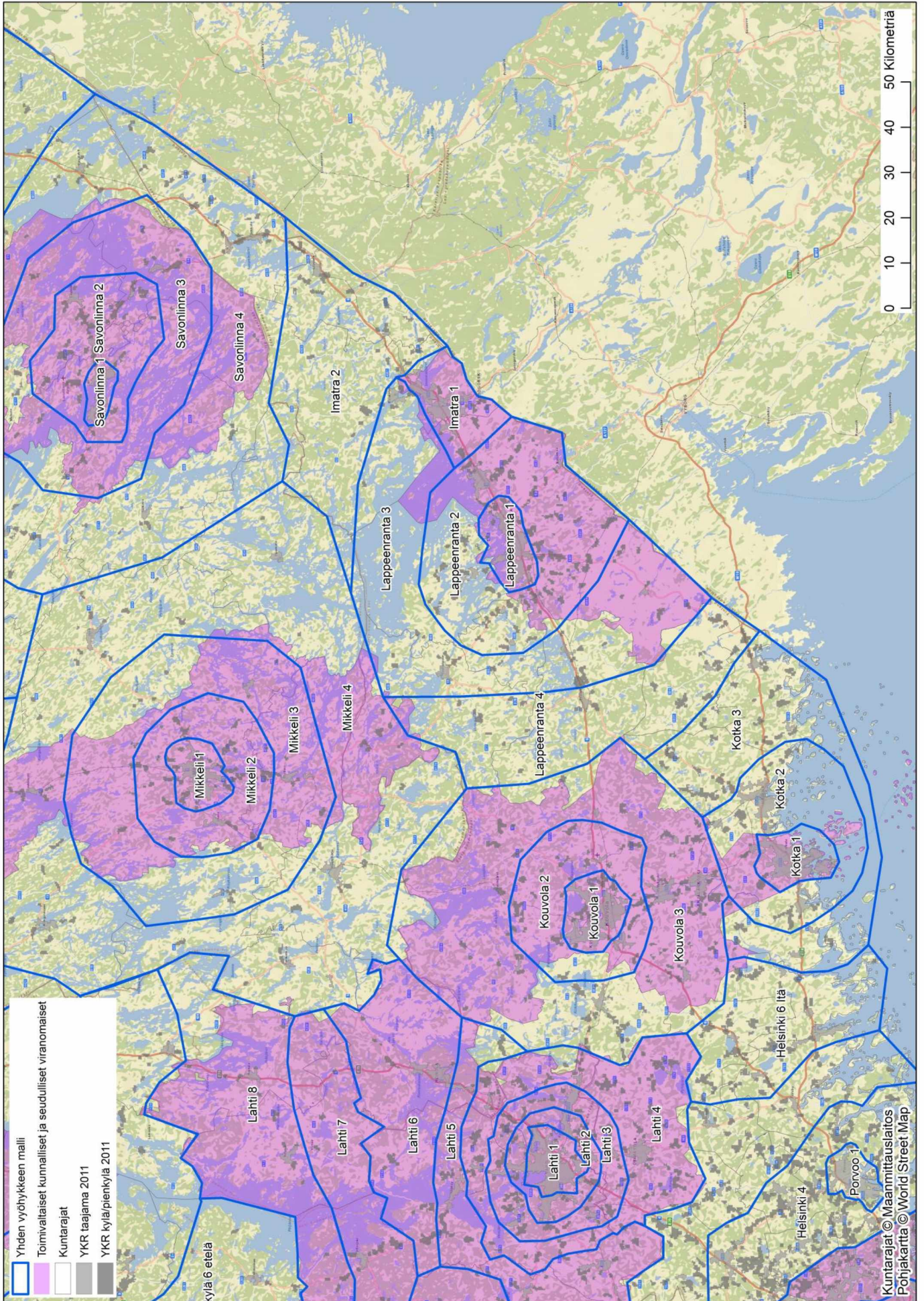
Vyöhykkeiden työpaikka- ja väkimäärät

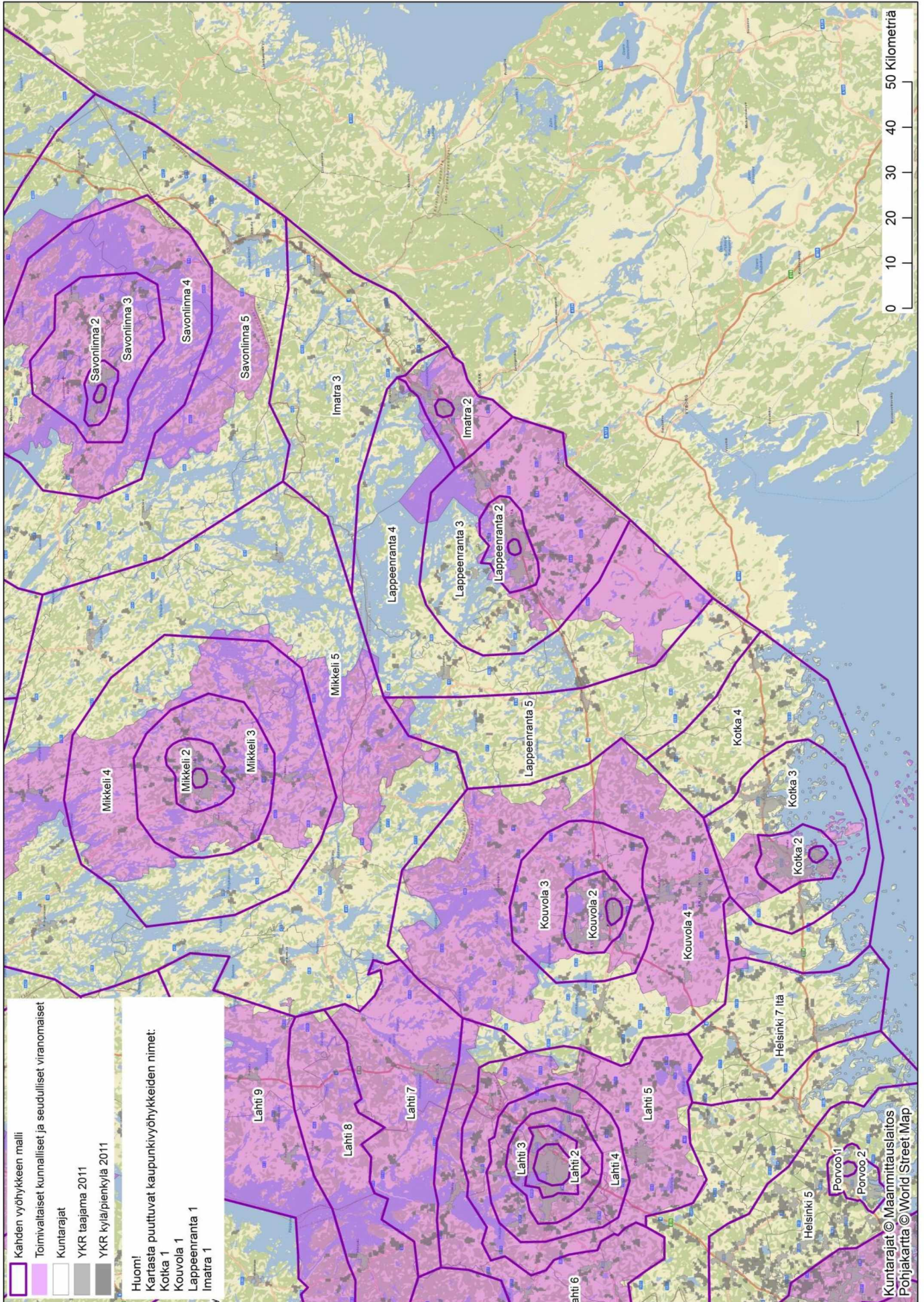
Yhden vyöhykkeen mallissa

Vyöhyke	Työpaikat	Väestö	Miehet	Naiset	0-6-vuotiaat	7-14-vuotiaat	15-17-vuotiaat	18-29-vuotiaat	30-49-vuotiaat	50-64-vuotiaat	65-74-vuotiaat	yli 74-vuotiaat
Imatra 1	10978	30402	14822	15580	1775	2175	1024	3587	6997	7277	4156	3411
Imatra 2	1430	5779	2944	2835	291	412	176	420	1144	1657	868	811
Kotka 1	21511	53186	26041	27145	3538	4278	1805	7222	12598	11811	6575	5359
Kotka 2	7379	23948	11756	12192	1610	2040	835	2530	5826	5552	3104	2451
Kotka 3	1278	6951	3569	3382	440	529	238	626	1582	1784	944	808
Kouvola 1	22172	57187	27449	29738	3596	4500	1906	8036	13132	13414	6830	5773
Kouvola 2	2159	8478	4357	4121	699	838	341	848	2243	1945	952	612
Kouvola 3	8008	28103	14108	13995	1638	2253	985	2819	6316	6985	3734	3373
Lappeenranta 1	24409	55371	27034	28337	3810	4150	1770	9934	13284	11580	5887	4956
Lappeenranta 2	5320	20163	10279	9884	1553	1939	731	1860	5117	4866	2234	1863
Lappeenranta 3	2302	9923	4878	5045	622	768	329	767	2043	2525	1398	1471
Lappeenranta 4	2079	6176	3122	3054	308	458	181	493	1285	1507	916	1028

Kahden vyöhykkeen mallissa

Vyöhyke	Työpaikat	Väestö	Miehet	Naiset	0-6-vuotiaat	7-14-vuotiaat	15-17-vuotiaat	18-29-vuotiaat	30-49-vuotiaat	50-64-vuotiaat	65-74-vuotiaat	yli 74-vuotiaat
Imatra 1	3452	8710	4071	4639	428	553	280	1166	1833	2052	1263	1135
Imatra 2	4074	12982	6680	6302	919	1069	464	1255	3331	3173	1630	1141
Imatra 3	1430	5779	2944	2835	291	412	176	420	1144	1657	868	811
Kotka 1	7516	12654	5904	6750	506	503	265	2364	2372	2910	1866	1868
Kotka 2	13995	40532	20137	20395	3032	3775	1540	4858	10226	8901	4709	3491
Kotka 3	7379	23948	11756	12192	1610	2040	835	2530	5826	5552	3104	2451
Kotka 4	1278	6951	3569	3382	440	529	238	626	1582	1784	944	808
Kouvola 1	10529	21658	10011	11647	1125	1416	665	3685	4389	4873	2892	2613
Kouvola 2	11643	35529	17438	18091	2471	3084	1241	4351	8743	8541	3938	3160
Kouvola 3	2159	8478	4357	4121	699	838	341	848	2243	1945	952	612
Kouvola 4	8008	28103	14108	13995	1638	2253	985	2819	6316	6985	3734	3373
Lappeenranta 1	13010	15755	6972	8783	654	754	351	3301	3049	3268	2049	2329
Lappeenranta 2	11399	39616	20062	19554	3156	3396	1419	6633	10235	8312	3838	2627
Lappeenranta 3	5320	20163	10279	9884	1553	1939	731	1860	5117	4866	2234	1863
Lappeenranta 4	2302	9923	4878	5045	622	768	329	767	2043	2525	1398	1471
Lappeenranta 5	2079	6176	3122	3054	308	458	181	493	1285	1507	916	1028





Liitteet, Keski-Suomen ELY

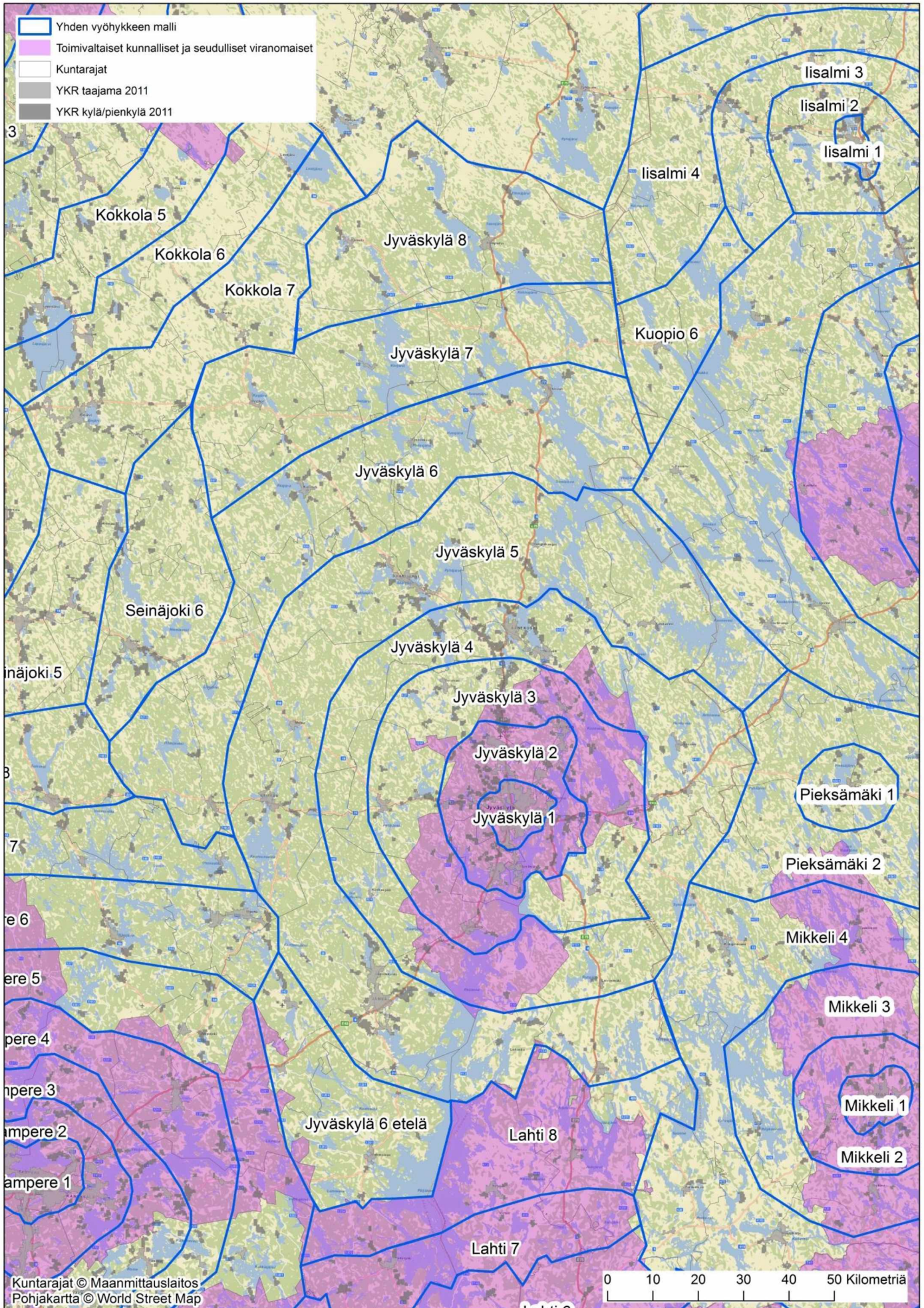
Vyöhykkeiden työpaikka- ja väkimäärät

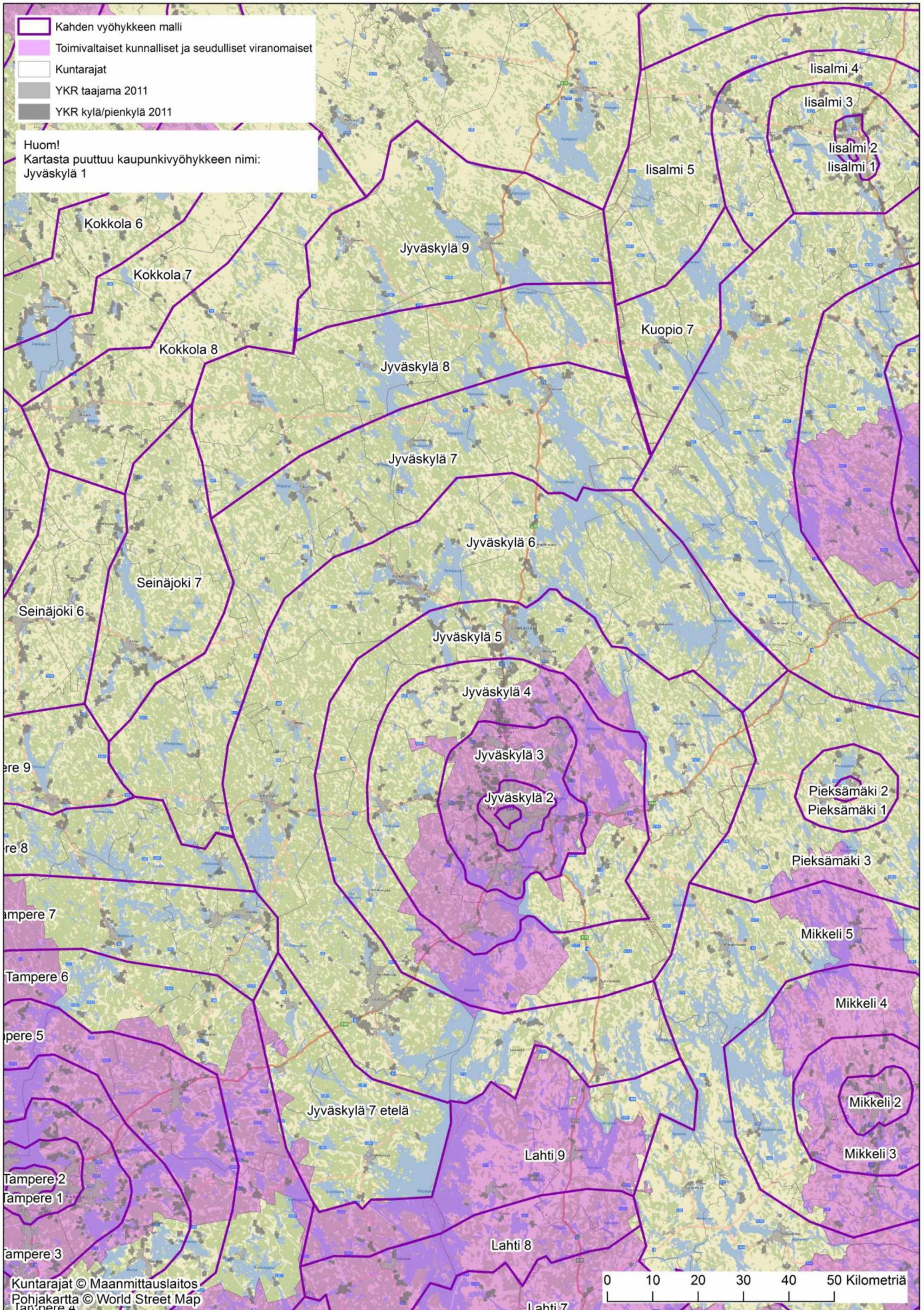
Yhden vyöhykkeen mallissa

Vyöhyke	Työpaikat	Väestö	Miehet	Naiset	0-6-vuotiaat	7-14-vuotiaat	15-17-vuotiaat	18-29-vuotiaat	30-49-vuotiaat	50-64-vuotiaat	65-74-vuotiaat	yli 74-vuotiaat
Jyväskylä 1	50285	111400	53757	57643	8769	8039	3446	26658	27366	20211	9673	7238
Jyväskylä 2	10258	37067	18577	18490	4215	4443	1557	3703	10203	7543	3265	2138
Jyväskylä 3	4452	20485	10448	10037	2014	2090	797	1988	5054	4595	2173	1774
Jyväskylä 4	9006	28330	14277	14053	2160	2536	1009	3059	6345	6697	3572	2952
Jyväskylä 5	15599	46663	23075	23588	2976	3702	1607	4953	9801	11464	6222	5938
Jyväskylä 6	4394	13855	6924	6931	800	1149	459	1372	2638	3578	1860	1999
Jyväskylä 6 etelä	1851	4973	2488	2485	222	323	136	364	919	1356	904	749
Jyväskylä 7	1083	4630	2427	2203	259	348	172	453	858	1235	724	581
Jyväskylä 8	1878	6155	3113	3042	468	561	237	597	1210	1538	786	758

Kahden vyöhykkeen mallissa

Vyöhyke	Työpaikat	Väestö	Miehet	Naiset	0-6-vuotiaat	7-14-vuotiaat	15-17-vuotiaat	18-29-vuotiaat	30-49-vuotiaat	50-64-vuotiaat	65-74-vuotiaat	yli 74-vuotiaat
Jyväskylä 1	29460	34963	15981	18982	1566	1436	782	12058	6893	5446	3268	3514
Jyväskylä 2	20825	76437	37776	38661	7203	6603	2664	14600	20473	14765	6405	3724
Jyväskylä 3	10258	37067	18577	18490	4215	4443	1557	3703	10203	7543	3265	2138
Jyväskylä 4	4452	20485	10448	10037	2014	2090	797	1988	5054	4595	2173	1774
Jyväskylä 5	9006	28330	14277	14053	2160	2536	1009	3059	6345	6697	3572	2952
Jyväskylä 6	15599	46663	23075	23588	2976	3702	1607	4953	9801	11464	6222	5938
Jyväskylä 7	4394	13855	6924	6931	800	1149	459	1372	2638	3578	1860	1999
Jyväskylä 7 etelä	1851	4975	2489	2486	222	323	136	364	919	1356	905	750
Jyväskylä 8	1083	4625	2425	2200	259	347	172	453	858	1232	723	581
Jyväskylä 9	1878	6155	3113	3042	468	561	237	597	1210	1538	786	758





Liitteet, Pirkanmaan ELY

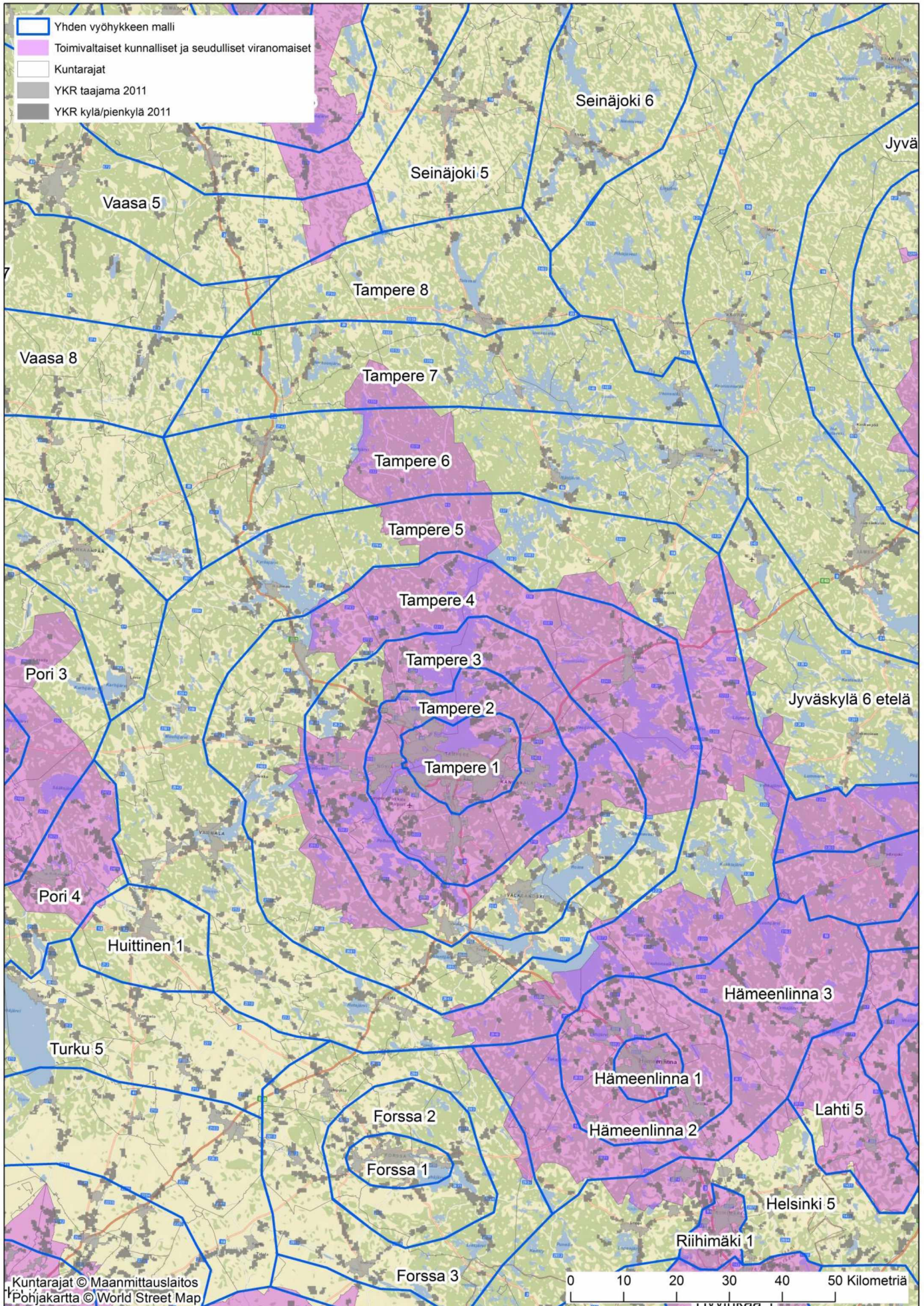
Vyöhykkeiden työpaikka- ja väkimäärät

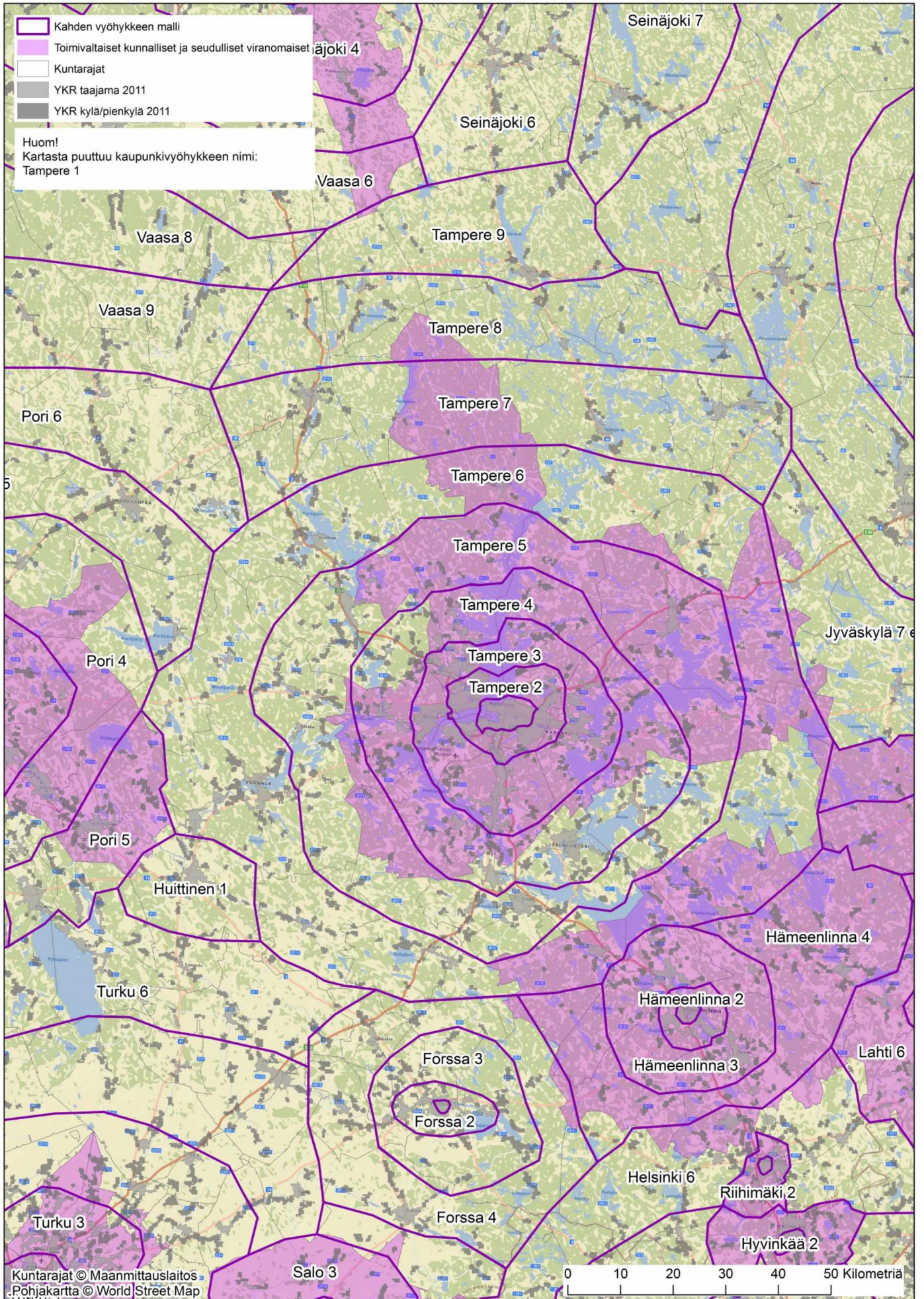
Yhden vyöhykkeen mallissa

Vyöhyke	Työpaikat	Väestö	Miehet	Naiset	0-6-vuotiaat	7-14-vuotiaat	15-17-vuotiaat	18-29-vuotiaat	30-49-vuotiaat	50-64-vuotiaat	65-74-vuotiaat	yli 74-vuotiaat
Tampere 1	116190	242987	117300	125687	18115	16999	7285	51398	63556	44381	22964	18289
Tampere 2	22880	83708	41083	42625	9082	9265	3201	9140	24054	15883	7587	5496
Tampere 3	14103	48068	24065	24003	4488	5049	1725	5021	12982	9937	5008	3858
Tampere 4	11247	42542	21254	21288	3339	3971	1488	4462	10586	9571	4914	4211
Tampere 5	14976	48110	23797	24313	3194	3942	1578	5087	10320	11470	6392	6127
Tampere 6	7481	20543	10245	10298	1233	1661	616	2141	4179	5139	2905	2669
Tampere 7	1628	5813	3013	2800	347	452	182	502	1163	1557	883	727
Tampere 8	2165	6547	3216	3331	352	491	202	717	1259	1592	954	980

Kahden vyöhykkeen mallissa

Vyöhyke	Työpaikat	Väestö	Miehet	Naiset	0-6-vuotiaat	7-14-vuotiaat	15-17-vuotiaat	18-29-vuotiaat	30-49-vuotiaat	50-64-vuotiaat	65-74-vuotiaat	yli 74-vuotiaat
Tampere 1	74804	108682	50877	57805	6332	5809	2595	26412	27842	18637	10497	10558
Tampere 2	41386	134305	66423	67882	11783	11190	4690	24986	35714	25744	12467	7731
Tampere 3	22880	83708	41083	42625	9082	9265	3201	9140	24054	15883	7587	5496
Tampere 4	14103	48068	24065	24003	4488	5049	1725	5021	12982	9937	5008	3858
Tampere 5	11247	42542	21254	21288	3339	3971	1488	4462	10586	9571	4914	4211
Tampere 6	14976	48110	23797	24313	3194	3942	1578	5087	10320	11470	6392	6127
Tampere 7	7481	20543	10245	10298	1233	1661	616	2141	4179	5139	2905	2669
Tampere 8	1628	5813	3013	2800	347	452	182	502	1163	1557	883	727
Tampere 9	2165	6547	3216	3331	352	491	202	717	1259	1592	954	980





Liitteet, Pohjois-Savon ELY

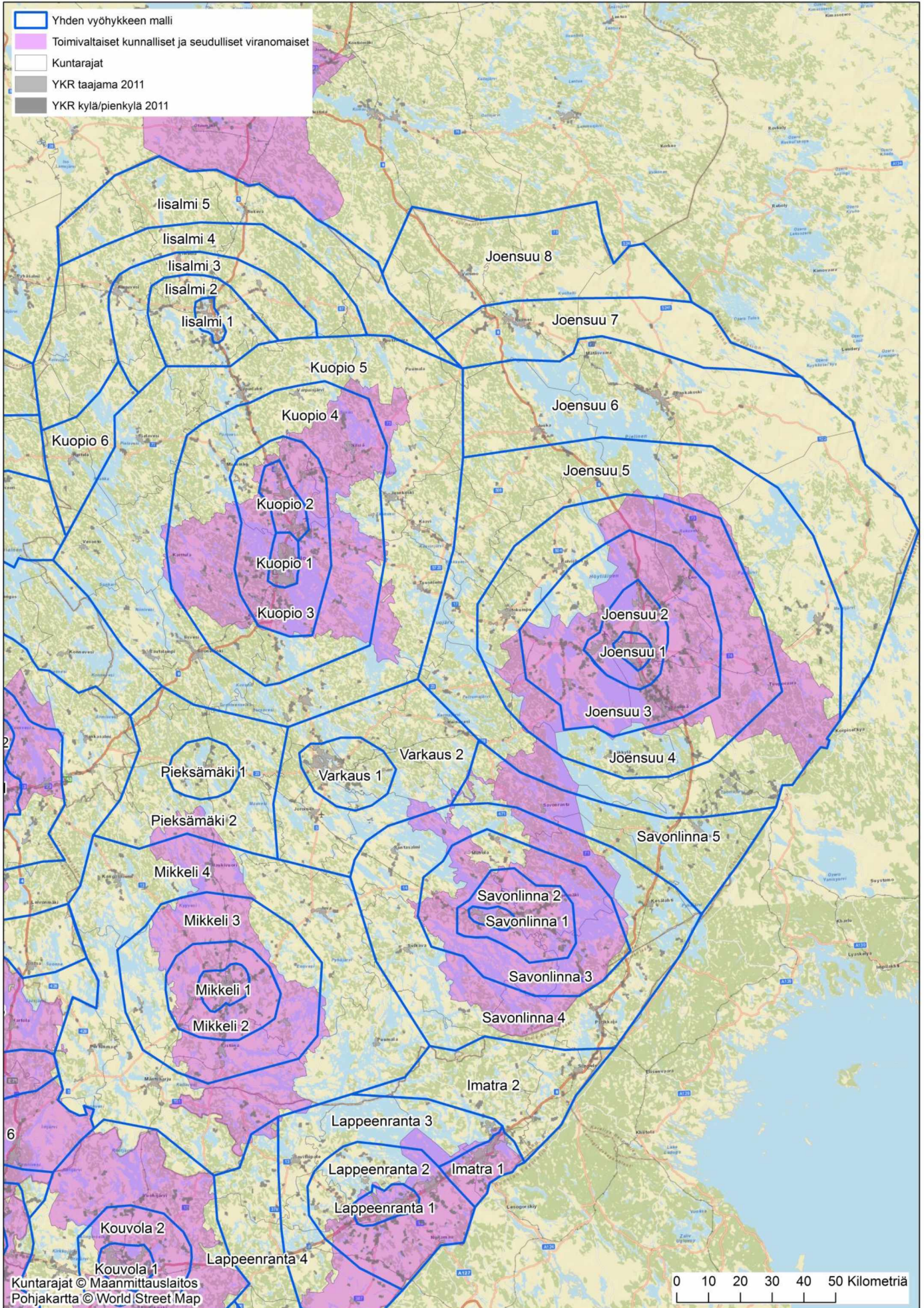
Vyöhykkeiden työpaikka- ja väkimäärät

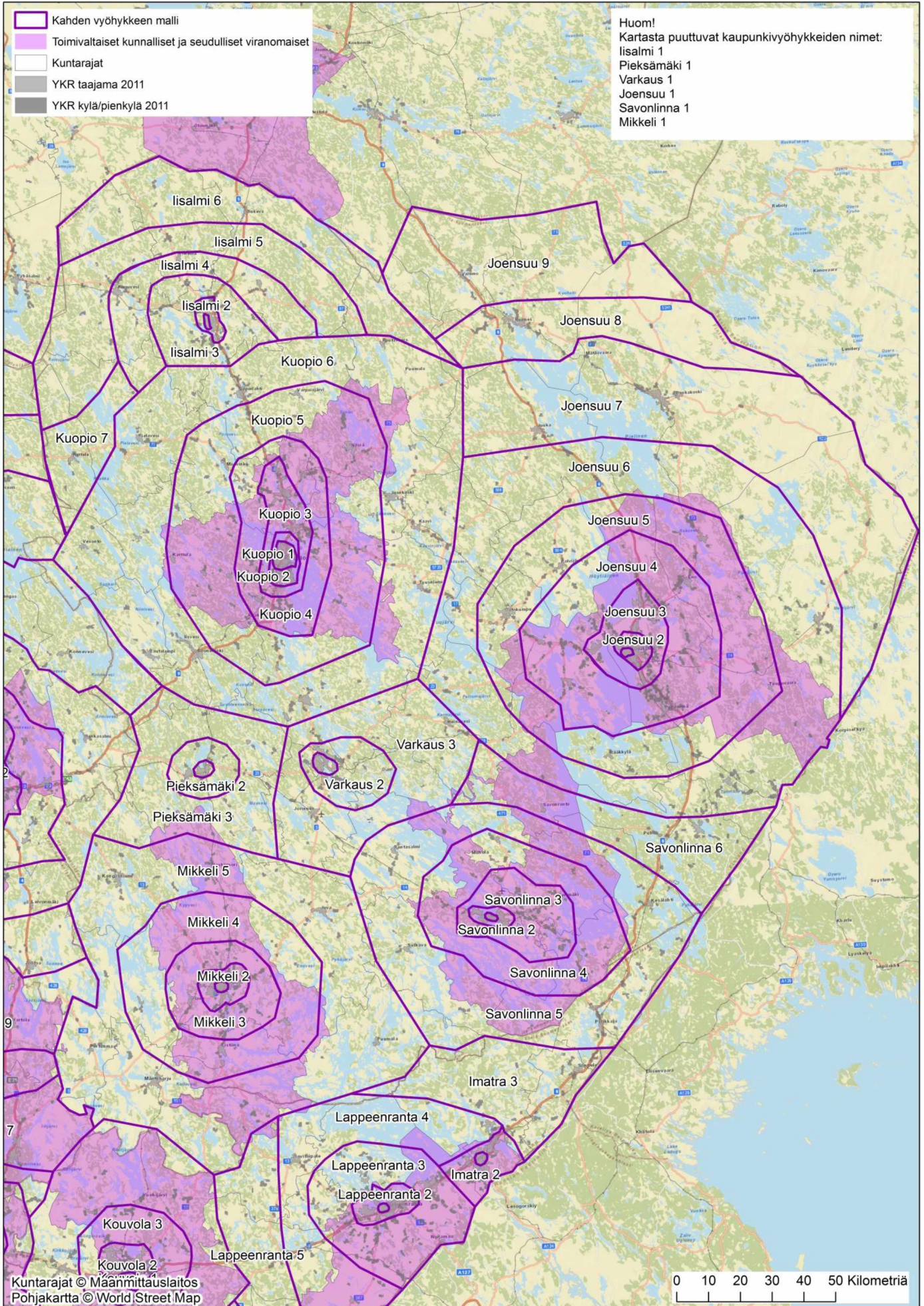
Yhden vyöhykkeen mallissa

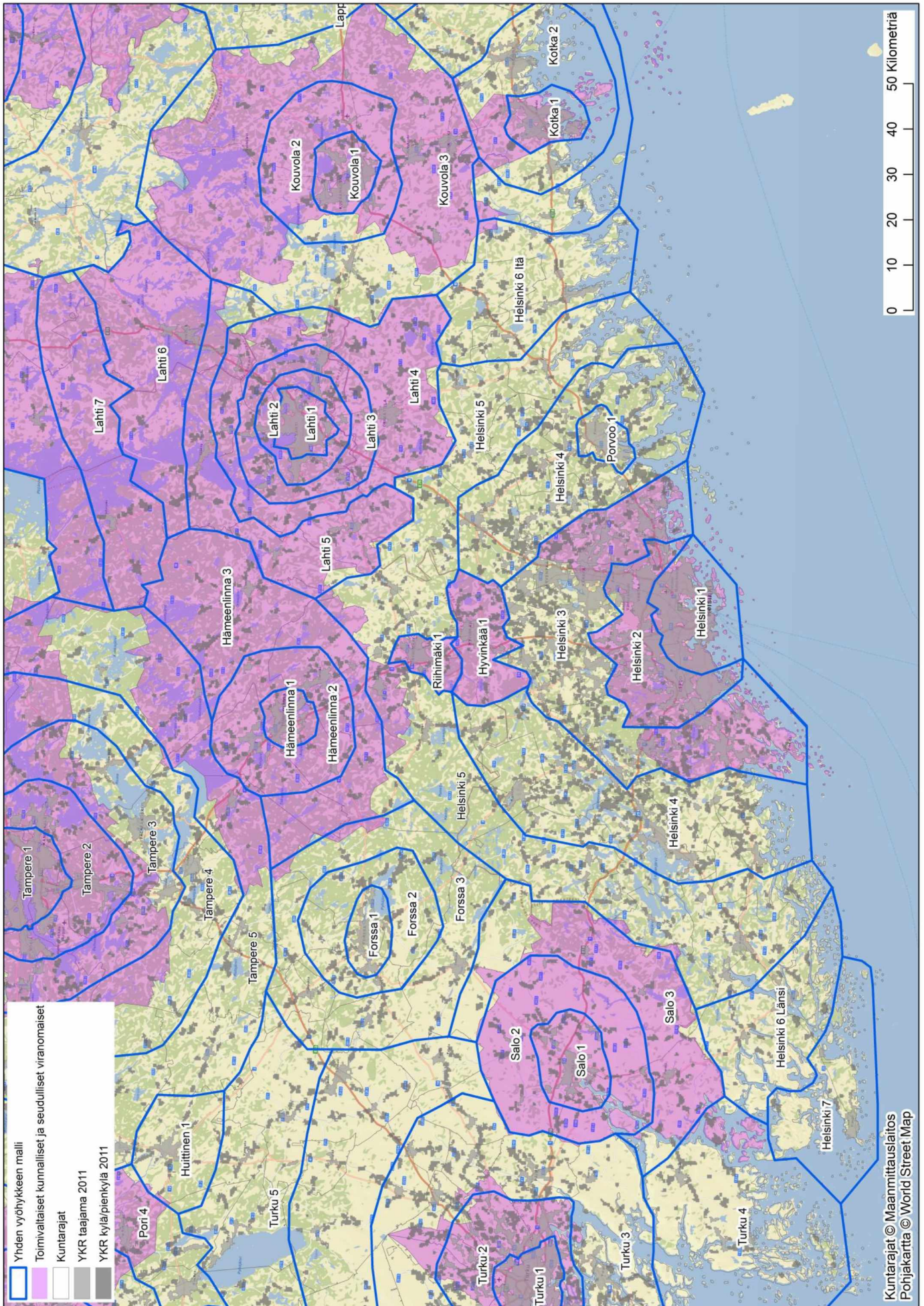
Vyöhyke	Työpaikat	Väestö	Miehet	Naiset	0-6- vuotiaat	7-14- vuotiaat	15-17- vuotiaat	18-29- vuotiaat	30-49- vuotiaat	50-64- vuotiaat	65-74- vuotiaat	yli 74- vuotiaat
Iisalmi 1	8010	17336	8275	9061	1157	1343	571	2607	3775	4082	1937	1864
Iisalmi 2	870	5051	2670	2381	436	462	194	509	1166	1398	501	385
Iisalmi 3	4278	11573	5694	5879	738	929	440	1358	2337	2752	1405	1614
Iisalmi 4	830	4000	2155	1845	285	343	155	405	837	1089	490	396
Iisalmi 5	395	2027	1129	898	126	152	58	162	404	585	296	244
Joensuu 1	25986	53663	25470	28193	3474	3626	1695	12788	11595	10904	5175	4406
Joensuu 2	4792	21474	10681	10793	2468	2768	966	2588	6243	4072	1463	906
Joensuu 3	4581	20195	10340	9855	1682	1948	775	1997	4613	5130	2128	1922
Joensuu 4	5186	18004	9166	8838	1008	1320	584	1840	3522	4970	2581	2179
Joensuu 5	4437	15676	8164	7512	754	1108	493	1170	2924	4763	2398	2066
Joensuu 6	4808	15479	7796	7683	754	1010	501	1405	2832	4476	2332	2169
Joensuu 7	2723	7781	3879	3902	393	549	231	821	1414	2152	1145	1076
Joensuu 8	770	3221	1685	1536	195	254	99	272	585	964	429	423
Kuopio 1	38720	83870	39806	44064	5963	6204	2706	17740	20212	16735	7789	6521
Kuopio 2	5528	19288	9582	9706	1817	2159	802	2303	5141	4024	1864	1178
Kuopio 3	2132	10514	5416	5098	1024	1349	446	941	2997	2327	883	547
Kuopio 4	4639	21956	11256	10700	1575	1964	717	1930	5044	5513	2738	2475
Kuopio 5	13298	42873	21475	21398	2556	3381	1410	4072	8603	11160	5853	5838
Kuopio 6	927	2804	1436	1368	180	238	77	263	531	783	364	368
Mikkeli 1	17455	38426	18218	20208	2610	2985	1300	6462	8825	8300	4360	3584
Mikkeli 2	1192	6050	3164	2886	498	630	245	621	1538	1419	706	393
Mikkeli 3	2790	9547	4838	4709	503	787	350	776	1955	2552	1413	1211
Mikkeli 4	7389	24021	12023	11998	1221	1701	724	2105	4519	6495	3680	3576
Pieksämäki 1	6407	15520	7437	8083	884	1168	504	1938	3069	4051	2025	1881
Pieksämäki 2	548	4503	2383	2120	235	330	143	353	926	1252	686	578
Savonlinna 1	8949	23289	10902	12387	1359	1678	755	3490	4907	5480	2956	2664
Savonlinna 2	1743	6898	3499	3399	479	564	256	616	1544	1746	947	746
Savonlinna 3	1797	5704	2924	2780	292	437	155	439	1083	1566	926	806
Savonlinna 4	4196	14801	7430	7371	670	1007	471	1252	2727	4108	2309	2257
Savonlinna 5	3196	9271	4602	4669	489	663	318	969	1749	2589	1316	1178
Varkaus 1	8548	23960	11875	12085	1457	1910	835	2886	5333	6100	2887	2552
Varkaus 2	2407	7839	3969	3870	445	591	241	690	1542	2095	1174	1061

Kahden vyöhykkeen mallissa

Vyöhyke	Työpaikat	Väestö	Miehet	Naiset	0-6- vuotiaat	7-14- vuotiaat	15-17- vuotiaat	18-29- vuotiaat	30-49- vuotiaat	50-64- vuotiaat	65-74- vuotiaat	yli 74- vuotiaat
Iisalmi 1	5178	6871	3023	3848	282	330	159	1112	1225	1537	947	1279
Iisalmi 2	2832	10465	5252	5213	875	1013	412	1495	2550	2545	990	585
Iisalmi 3	870	5051	2670	2381	436	462	194	509	1166	1398	501	385
Iisalmi 4	4275	11566	5691	5875	738	927	440	1356	2336	2750	1405	1614
Iisalmi 5	830	4000	2155	1845	285	343	155	405	837	1089	490	396
Iisalmi 6	395	2027	1129	898	126	152	58	162	404	585	296	244
Joensuu 1	12432	14185	6303	7882	463	495	294	4738	2329	2428	1472	1966
Joensuu 2	13554	39478	19167	20311	3011	3131	1401	8050	9266	8476	3703	2440
Joensuu 3	4792	21474	10681	10793	2468	2768	966	2588	6243	4072	1463	906
Joensuu 4	4581	20195	10340	9855	1682	1948	775	1997	4613	5130	2128	1922
Joensuu 5	5186	18004	9166	8838	1008	1320	584	1840	3522	4970	2581	2179
Joensuu 6	4437	15676	8164	7512	754	1108	493	1170	2924	4763	2398	2066
Joensuu 7	4808	15479	7796	7683	754	1010	501	1405	2832	4476	2332	2169
Joensuu 8	2723	7781	3879	3902	393	549	231	821	1414	2152	1145	1076
Joensuu 9	770	3221	1685	1536	195	254	99	272	585	964	429	423
Kuopio 1	34061	59617	27717	31900	3305	3221	1648	14256	12598	12280	6469	5840
Kuopio 2	4659	24216	12069	12147	2647	2976	1058	3480	7600	4455	1319	681
Kuopio 3	6224	20653	10297	10356	1942	2329	849	2424	5521	4356	1994	1238
Kuopio 4	1436	9186	4721	4465	910	1186	399	824	2631	1995	754	487
Kuopio 5	4639	21956	11256	10700	1575	1964	717	1930	5044	5513	2738	2475
Kuopio 6	13298	42880	21479	21401	2556	3381	1410	4072	8604	11162	5854	5841
Kuopio 7	927	2800	1434	1366	180	238	77	263	531	781	362	368
Mikkeli 1	10332	14517	6405	8112	587	580	357	3085	2494	3083	2044	2287
Mikkeli 2	7123	23909	11813	12096	2023	2405	943	3377	6331	5217	2316	1297
Mikkeli 3	1192	6050	3164	2886	498	630	245	621	1538	1419	706	393
Mikkeli 4	2790	9547	4838	4709	503	787	350	776	1955	2552	1413	1211
Mikkeli 5	7389	24022	12023	11999	1221	1701	724	2105	4519	6495	3680	3577
Pieksämäki 1	4497	11229	5270	5959	583	740	331	1536	2099	2890	1530	1520
Pieksämäki 2	1910	4291	2167	2124	301	428	173	402	970	1161	495	361
Pieksämäki 3	548	4503	2383	2120	235	330	143	353	926	1252	686	578
Savonlinna 1	5414	7941	3260	4681	209	273	175	1505	1097	1796	1346	1540
Savonlinna 2	3535	15348	7642	7706	1150	1405	580	1985	3810	3684	1610	1124
Savonlinna 3	1743	6898	3499	3399	479	564	256	616	1544	1746	947	746
Savonlinna 4	1797	5704	2924	2780	292	437	155	439	1083	1566	926	806
Savonlinna 5	4196	14801	7430	7371	670	1007	471	1252	2727	4108	2309	2257
Savonlinna 6	3196	9271	4602	4669	489	663	318	969	1749	2589	1316	1178
Varkaus 1	7786	17419	8467	8952	1009	1239	569	2310	3708	4318	2171	2095
Varkaus 2	762	6541	3408	3133	448	671	266	576	1625	1782	716	457
Varkaus 3	2407	7839	3969	3870	445	591	241	690	1542	2095	1174	1061









Liitteet, Varsinais-Suomen ELY

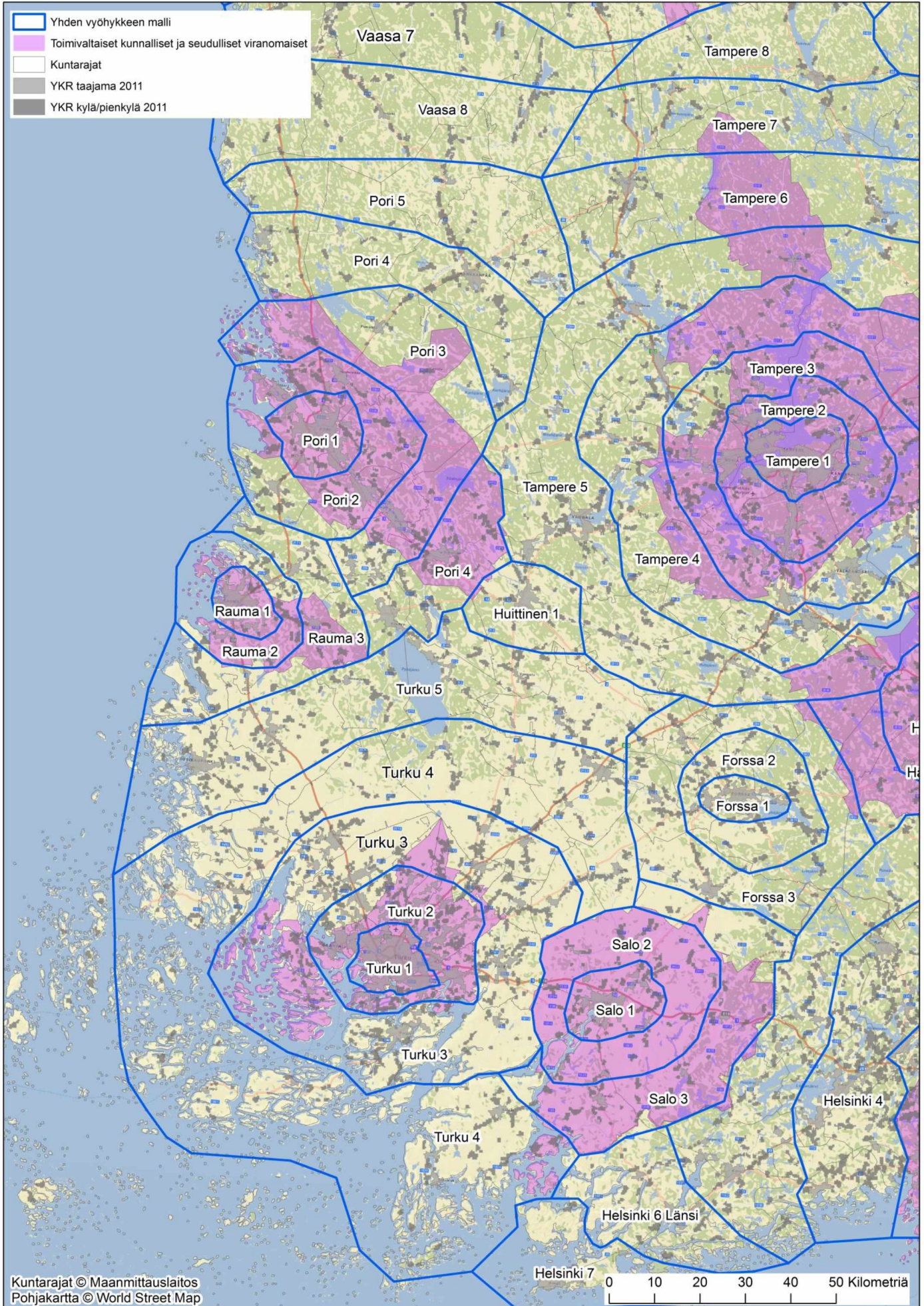
Vyöhykkeiden työpaikka- ja väkimäärät

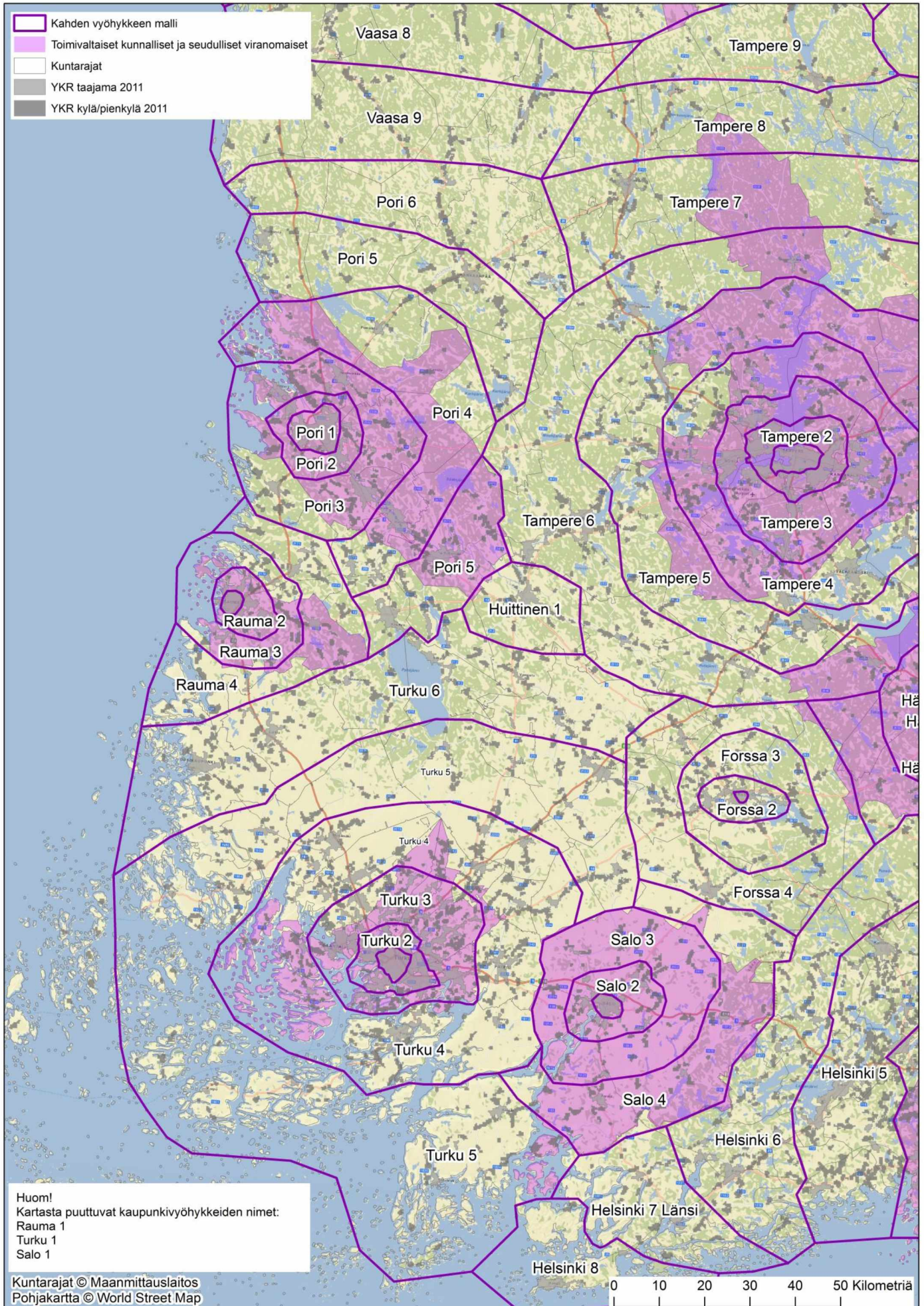
Yhden vyöhykkeen mallissa

Vyöhyke	Työpaikat	Väestö	Miehet	Naiset	0-6- vuotiaat	7-14- vuotiaat	15-17- vuotiaat	18-29- vuotiaat	30-49- vuotiaat	50-64- vuotiaat	65-74- vuotiaat	yli 74- vuotiaat
Huittinen 1	3491	8961	4388	4573	632	699	282	1216	1958	2033	1120	1021
Pori 1	32020	77822	37312	40510	5469	6051	2601	12199	18246	16293	9195	7768
Pori 2	6062	24417	12313	12104	1988	2255	954	2375	6015	5689	3043	2098
Pori 3	6012	16834	8384	8450	1009	1423	526	1688	3636	4113	2376	2063
Pori 4	5751	16019	7816	8203	1034	1310	538	1897	3359	4001	1976	1904
Pori 4	6279	15652	7665	7987	1034	1307	566	1834	3497	3549	2055	1810
Pori 5	1776	5688	2989	2699	364	476	198	587	1191	1506	692	674
Rauma 1	15630	34436	16832	17604	2433	2584	1152	4993	8215	7594	4015	3450
Rauma 2	1644	4743	2488	2255	457	460	161	505	1184	1112	548	316
Rauma 3	2233	9622	4832	4790	748	922	391	975	2371	2089	1115	1011
Salo 1	18308	37897	18254	19643	2967	3430	1318	4921	9977	7744	4118	3422
Salo 2	1723	8222	4257	3965	599	751	305	739	1968	2007	1042	811
Salo 3	2128	9681	4903	4778	648	852	325	855	2201	2288	1316	1196
Turku 1	100260	205593	96910	108683	13598	13641	5827	42081	51289	39117	21716	18324
Turku 2	16179	69015	34171	34844	6329	7610	2946	7160	20039	14073	6584	4274
Turku 3	15737	58733	29317	29416	5064	6021	2297	6146	15232	12922	6119	4932
Turku 4	11588	36602	18169	18433	2316	2953	1230	3822	7974	8710	4980	4617
Turku 5	13362	35358	17645	17713	2421	2952	1178	3975	7970	8421	4644	3797

Kahden vyöhykkeen mallissa

Vyöhyke	Työpaikat	Väestö	Miehet	Naiset	0-6- vuotiaat	7-14- vuotiaat	15-17- vuotiaat	18-29- vuotiaat	30-49- vuotiaat	50-64- vuotiaat	65-74- vuotiaat	yli 74- vuotiaat
Huittinen 1	3491	8961	4388	4573	632	699	282	1216	1958	2033	1120	1021
Pori 1	28344	62608	29771	32837	4206	4533	2008	10630	14445	12890	7366	6530
Pori 2	3676	15214	7541	7673	1263	1518	593	1569	3801	3403	1829	1238
Pori 3	6062	24417	12313	12104	1988	2255	954	2375	6015	5689	3043	2098
Pori 4	6012	16834	8384	8450	1009	1423	526	1688	3636	4113	2376	2063
Pori 5	5751	16019	7816	8203	1034	1310	538	1897	3359	4001	1976	1904
Pori 5	6279	15652	7665	7987	1034	1307	566	1834	3497	3549	2055	1810
Pori 6	1776	5688	2989	2699	364	476	198	587	1191	1506	692	674
Rauma 1	12549	21942	10477	11465	1352	1362	627	3664	4780	4794	2702	2661
Rauma 2	3081	12494	6355	6139	1081	1222	525	1329	3435	2800	1313	789
Rauma 3	1644	4743	2488	2255	457	460	161	505	1184	1112	548	316
Rauma 4	2233	9622	4832	4790	748	922	391	975	2371	2089	1115	1011
Salo 1	15353	22983	10733	12250	1372	1595	746	3375	5316	4871	2935	2773
Salo 2	2955	14914	7521	7393	1595	1835	572	1546	4661	2873	1183	649
Salo 3	1723	8222	4257	3965	599	751	305	739	1968	2007	1042	811
Salo 4	2128	9681	4903	4778	648	852	325	855	2201	2288	1316	1196
Turku 1	63211	100095	46152	53943	4870	4576	1962	26815	23600	16876	10431	10965
Turku 2	37049	105498	50758	54740	8728	9065	3865	15266	27689	22241	11285	7359
Turku 3	16179	69015	34171	34844	6329	7610	2946	7160	20039	14073	6584	4274
Turku 4	15737	58733	29317	29416	5064	6021	2297	6146	15232	12922	6119	4932
Turku 5	11588	36602	18169	18433	2316	2953	1230	3822	7974	8710	4980	4617
Turku 6	13362	35358	17645	17713	2421	2952	1178	3975	7970	8421	4644	3797





Kausilippujen hintavertailu nykyisin käytössä oleviin seutulippuihin

Esimerkkejä seutulippujen asiakashinnoista (€) nykyisessä taksamallissa eripituisilla matkoilla.

matka (km)	esimerkkejä seutulipun hinnoista nykyisessä taksamallissa	yleiskausilipun asiakashinta eri alennusprosentteilla		
		45 %	50 %	55 %
6–12	Seutulipulla paikallisen matkan hinta vaihtelee 50€ (Keski-Karjalan seutulippu kiteeläiselle) – 138€ (ainoa tarjolla oleva seutulippu Lieksassa tai Ilomantsissa asuville), yleisimmät hinnat hintaluokassa 60–79€	64 €	58 €	52 €
12–15	Sama kuin yllä, edelleen pääosin paikallisia matkoja	74 €	68 €	61 €
10–18	Hämeenlinnan seutulippu Janakkalasta Hämeenlinnaan: 68€ Riihimäen seutulippu Lopelta Riihimäelle: 67€ Loimaan seutulippu Oripäältä Loimaalle: 55€ Turun seutulippu Kaarinasta Turkuun: 66€ Vakka-Suomen seutulippu Laitilasta Uuteenkaupunkiin: 68€ Etelä-Pirkanmaan seutulippu Toijalasta Lempäälään: 78,50€ Tampereen kaupunkiseudun seutulippu Kangasalta Tampereelle: 79€	74-82 €	68-74 €	61-67 €
18–30	Kouvolan seutulippu Iitistä Kouvolaan: 57€ Kotkan seutulippu Haminasta Kotkaan: 57€ Lahden seutulippu Hämeenkoskelta Lahteen: 74€ Riihimäen seutulippu Mäntsälästä Hyvinkäälle: 68€ Forssan seutulippu Humppilasta Forssaan: 61€ Salon seutulippu Paimiosta Saloon: 75€ Turun seutulippu Aurasta Turkuun: 71€ Sastamalan seutulippu Punkalaitumelta Vammalaan: 55€ vakio, 76€ pika Pohjois-Satakunnan seutulippu Lavialta Kankaanpähän: 51€ Vaasan seutulippu Laihialta Vaasaan: 68€ Kokkolan ja Pietarsaaren seutulippu Pietarsaaresta Kokkolaan: 88€ Kokkolan ja Pietarsaaren seutulippu Kokkolasta Pietarsaareen: 105€	92 €	84 €	76 €
30–40	Keski-Savon seutulippu Varkaudesta Pieksämäelle: 72€ Joensuun seutulippu Liperistä Joensuuhun: 75€ Etelä-Karjalan seutulippu Luumäeltä Lappeenrantaan: 65€ Porvoon seutulippu Loviisasta Porvooseen: 75€ Hämeenlinnan seutulippu Valkeakoskelta Hämeenlinnaan: 110€ Riihimäen seutulippu Mäntsälästä Riihimäelle: 68€ Loimaan seutulippu Marttilasta Loimaalle: 60€ Salon seutulippu Koski TL Saloon: 80€ Turun seutulippu Mynämäeltä Turkuun: 85€ Vakka-Suomen seutulippu Kustavista Uuteenkaupunkiin: 70€ Tampereen itäinen seutulippu Juupajoelta Mänttään: 87€ Etelä-Pirkanmaan seutulippu Urjalasta Valkeakoskelle: 78,50€ Satakunnan seutulippu Porista Raumalle: 80€ Pohjois-Satakunnan seutulippu Karvialta Kankaanpähän: 57€	107 €	97 €	87 €

LIITE 3 /2 (2)

matka (km)	esimerkkejä seutulipun hinnoista nykyisessä taksamallissa	yleiskausilipun asiakashinta eri alennusprosentteilla		
		45 %	50 %	55 %
50–60	Savonlinnan seutulippu Juvalta Savonlinnaan: 92€ Mikkelin seutulippu Puumalasta Mikkelisiin: 85€ Kouvolan seutulippu Luumäeltä Kouvolaan: 84€ Kotkan seutulippu Miehikkälästä Kotkaan: 57€ Länsi-Uudenmaan seutulippu Siuntioista Tammisaareen: 85€ Tampereen kaupunkiseudun seutulippu Kurusta Tampereelle: 79€ Satakunnan seutulippu Kankaanpäästä Poriin: 70€ Seinäjoen seutulippu Töysästä Seinäjoelle: 135€	131 €	119 €	107 €
60–80	Ylä-Savon seutulippu Keiteleeltä Iisalmeen: 60€ Kuopion seutulippu Iisalmesta Kuopioon: 200€ Lahden seutulippu Hartolasta Lahteen: 105€ Seinäjoen seutulippu Teuvalta Seinäjoelle: 75€ Jyväskylän seutulippu Konginkankaalta Jyväskylään: 143€	147 €	134 €	120 €
80–100	Pohjois-Karjalan maakuntalippu Lieksasta Joensuuhun: 138€ Etelä-Karjalan seutulippu Parikkalasta Lappeenrantaan: 85€ Länsi-Uudenmaan seutulippu Vihdistä Hankoon: 85€ Länsi-Uudenmaan seutulippu Hangosta Vihtiin: 90€ Tampereen läntinen seutulippu Virrat Tampere: 87€ Tampereen itäinen seutulippu Jämsästä Tampereelle: 89€ Vaasan seutulippu Pedersörestä Vaasaan: 150€	163 €	149 €	134 €
100–120	Pohjois-Karjalan maakuntalippu Nurmekselta Joensuuhun: 138€ Tampereen läntinen seutulippu Kihniöstä Vammalaan: 67€ Tampereen itäinen seutulippu Keuruulta Valkeakoskelle: 89€ Vaasan seutulippu Kristiinankaupungista Vaasaan: 135€	180 €	164 €	147 €
120–140	Pohjois-Karjalan maakuntalippu Valtimolta Joensuuhun: 138€ Satakunnan seutulippu Karvialta Raumalle: 65€	186 €	169 €	152 €

Joukkoliikenteen laskennalliset matkatuotosluvut eri asuinseuduilla (joukkoliikennematkaa/asukas vuodessa). (Valtakunnallinen HLT 2010–2011)

kaupunkiseuturyhmä	aluryhmä	7-14- vuotiaat miehet	7-14- vuotiaat naiset	15-17- vuotiaat miehet	15-17- vuotiaat naiset	18-29- vuotiaat miehet	18-29- vuotiaat naiset	30-49- vuotiaat miehet	30-49- vuotiaat naiset	50-64- vuotiaat miehet	50-64- vuotiaat naiset	65-74- vuotiaat miehet	65-74- vuotiaat naiset	yli 74- vuotiaat miehet	yli 74- vuotiaat naiset
metropolialue	sisempi ydinalue	257	432	717	715	293	487	182	302	114	257	72	162	56	160
	ulompi ydinalue	156	262	435	434	178	296	111	183	69	156	44	98	34	97
	sisempi kehysalue	49	82	136	135	55	92	35	57	21	49	14	31	11	30
	raideliikenteen kehysalue	80	134	223	222	91	152	57	94	35	80	22	50	17	50
	ulompi kehysalue	5	8	14	13	6	9	3	6	2	5	1	3	1	3
	radanvarsien itsenäiset kaupungit, ydinalue	37	63	104	104	42	71	26	44	16	37	10	24	8	23
	muut itsenäiset kaupungit, ydinalue	22	36	60	60	25	41	15	26	10	22	6	14	5	13
	maaseutumainen reuna-alue	2	4	7	7	3	5	2	3	1	2	1	2	1	1
suuret kaupunkiseudut	sisempi ydinalue	95	160	265	264	108	180	67	112	42	95	27	60	21	59
	ulompi ydinalue	81	137	227	226	93	154	58	96	36	81	23	51	18	50
	kehysalue	37	63	104	104	43	71	27	44	17	37	11	24	8	23
	maaseutumainen reuna-alue	14	24	39	39	16	27	10	17	6	14	4	9	3	9
keskisuuret kaupunkiseudut 1	sisempi ydinalue	34	57	94	94	38	64	24	40	15	34	9	21	7	21
	ulompi ydinalue	47	78	130	130	53	88	33	55	21	47	13	29	10	29
	kehysalue	30	51	84	84	34	57	21	35	13	30	8	19	7	19
	maaseutumainen reuna-alue	11	19	32	32	13	22	8	13	5	11	3	7	2	7
keskisuuret kaupunkiseudut 2	sisempi ydinalue	22	36	60	60	25	41	15	25	10	22	6	14	5	13
	ulompi ydinalue	31	53	87	87	36	59	22	37	14	31	9	20	7	19
	kehysalue	31	52	86	85	35	58	22	36	14	31	9	19	7	19
	maaseutumainen reuna-alue	8	14	23	23	9	16	6	10	4	8	2	5	2	5
pienet kaupunkiseudut 1	ydinalue	9	15	25	25	10	17	6	11	4	9	3	6	2	6
	kehysalue	6	10	17	17	7	12	4	7	3	6	2	4	1	4
	maaseutumainen reuna-alue	17	28	47	47	19	32	12	20	7	17	5	11	4	10
pienet kaupunkiseudut 2	ydinalue	17	29	48	48	20	33	12	20	8	17	5	11	4	11
	kehysalue	9	16	26	26	11	18	7	11	4	9	3	6	2	6
	maaseutumainen reuna-alue	28	48	79	79	32	54	20	33	13	28	8	18	6	18
muut	ei luokkaa	13	23	38	37	15	26	10	16	6	13	4	8	3	8

