



# SELVITYS KUOPION KAUPUNKISEUDUN JOUKKOLIIKENTEEEN MATKUSTUSKÄYTTÄYTYMISEN MUUTOKSESTA JA LIPPUJEN HINTOJEN TARKISTAMISESTA

18.4.2023

**VILKKU**  
KUOPION SEUDUN JOUKKOLIIKENNE

## Esipuhe

Koronapandemialla on ollut suuri vaikutus joukkoliikenteen matkustajamääriin. Joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvoivat suotuisasti alkuvuoteen 2020 asti, mutta sen jälkeen matkustajamäärät alenivat merkittävästi. Matkustajamäärät ovat palautuneet ennalleen loppuvuoden 2022 aikana, mutta lipputulot ovat vielä alemmalla tasolla kuin vuonna 2019. Lipputulot eivät ole palautuneet samassa suhteessa kuin matkustus.

Pandemian aikana liikkumisen määrä ja liikkumisen syyt ovat muuttuneet merkittävästi. Toisaalta digitalisaation myötä odotukset lippujen hinnoista ovat muuttuneet ja mobiilisovellukset ja mobiilimaksaminen ovat yleistyneet.

Etätöiden yleistymisen ja muiden liikkumisen muutosten vuoksi joukkoliikenteen käyttäminen on muuttunut. Tämän myötä myös tarpeet lippujen suhteen ovat voineet muuttua ja on tärkeää, että lippujen hinnoittelu koetaan oikeudenmukaiseksi ja houkuttelevaksi. Waltti-lippujärjestelmässä on noin vuosikymmenen ajan kohdistettu eniten subventiota kausilippuihin. Kun matkustamisen tarve on muuttunut, voi tuntua epäoikeudenmukaiselta maksaa lipusta saman verran. Mahdollisesti toivotaan enemmän, että hinta muuttuisi matkustamisen mukaan. Tämän vuoksi asiaa on selvitetty kyselytutkimuksessa ja syvähaastattelussa.

Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenteen matkalippujen asiakashinnat ovat pysyneet samalla tasolla vuodesta 2015 Waltti-lippu- ja maksujärjestelmän käyttöönoton jälkeen. Toisen asteen maksuttomuus ja muutokset Kelan koulumatkatuessa ovat vaikuttaneet vuodesta 2021 alkaen merkittävästi tulorakenteeseen: varsinaiset lipputulot ovat alentuneet, kun taas Kelan koulumatkatuen määrä on kasvanut. Lisäksi AB-lippujen hinnat on laskettu A- ja B-lippujen hintaisiksi vuoden 2022 helmikuusta alkaen.

Joukkoliikenteen kustannukset ovat kasvaneet varsinkin viime aikoina merkittävästi. Tämä aiheuttaa paineen nostaa lippujen hintoja. Lippujen hinnoittelussa olennaisesti vaikuttavia asioita ovat myös muiden kulkumuotojen liikkumisen kustannusten muutokset.

Selvitys on alkanut joulukuussa 2022 ja päättynyt huhtikuussa 2023.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet:

Aki Partanen, pj.	Siilinjärvi, joukkoliikennelautakunta
Kaisu Matinniemi	Kuopio, joukkoliikennepäällikkö
Jukka Räsänen, pj.	Kuopio, joukkoliikennesuunnittelija
Tero Myyryläinen	Kuopio, joukkoliikenneinsinööri
Seija Pasanen 3/2023 asti	Kuopio, joukkoliikenneinsinööri
Kim Venesjärvi 1/2023 alkaen	Kuopio, joukkoliikenneinsinööri
Anu Kähkönen	Kuopio, joukkoliikennelautakunta
Pekka Kauhanen	Siilinjärvi, kehitysjohtaja

Konsulttina työssä on ollut WSP Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Simo Airaksinen ja Antti Kataja. Lisäksi työhön ovat osallistuneet Leena Gruzdaitis ja Edwin 't Lam.

## Tiivistelmä

Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenneohjelma 2030 on hyväksytty vuonna 2020 joukkoliikenteen kehittämistä ohjaavaksi ja tavoitteelliseksi työksi. Tavoitteena on, että Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenne on sujuvaa, ympäristöystävällistä ja helppokäyttöistä. Lisäksi tavoitteena on, että Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenne on keskisuurten kaupunkiseutujen edelläkävijä ja lippujen hinnoittelu on kilpailukykyistä.

Lippujen hinnat ovat olleet ennallaan Waltti-lippujärjestelmän käyttöönotosta alkaen vuodesta 2015 lähtien. Merkittävin lippujen hinnoitteluun liittyvä muutos on ollut Kuopion ja Siilinjärven välisten lipun hintojen alentaminen A- ja B-lippujen hintaisiksi. Aiempien AB-lippujen hinnat alenivat noin 40 %. Muutoksen myötä matkustajamäärät ovat kasvaneet merkittävästi Kuopion ja Siilinjärven välillä.

Koronapandemian myötä liikkuminen on muuttunut jonkin verran. Pandemian myötä etätöiden ja -opiskelun määrä on kasvanut. Koronapandemian aikana matkustajamäärät alenivat merkittävästi, mutta vuoden 2022 lopussa saavutettiin jo vuoden 2019 matkustajamäärien taso. Vuonna 2023 matkustajamäärät ovat olleet suuremmat kuin vuonna 2019.

Linja-autoliikenteen kustannukset ovat nousseet merkittävästi viime vuosina. Kustannukset ovat kasvaneet noin 18 % kahden vuoden aikana. Samalla inflaatio on ollut yleisesti erittäin korkeaa. Joukkoliikenne kilpailee merkittävästi henkilöautoilun kanssa. Henkilöautoliikenteen kustannukset ovat nousseet myös merkittävästi polttoaineiden hintojen noustua noin 40 % kahden vuoden aikana. Polttoaineiden hintavaihtelu on kuitenkin yleisesti melko suurta markkinatilanteen mukaan vaihdellen.

Työn yhteydessä tehdyn asukaskyselyn perusteella liikkuminen on muuttunut etätöiden ja -opiskelun yleistyttyä. Kuljutapavalinnat eivät ole kuitenkaan muuttuneet merkittävästi. Kyselyn perusteella ihmiset odottavat jonkin verran monipuolisempaa lippuvalikoimaa. Kyselyssä on tarkasteltu useampia lippuvalikoiman ja -hinnoittelun kehittämisvaihtoehtoja. Syvähaastatteluissa toisaalta toivottiin lippujärjestelmän kehittämistä, mutta toisaalta pidettiin myös tärkeänä nykyisen lippulajivalikoiman säilymistä. Lippujärjestelmän laajempi kehittäminen vaatii kuitenkin pidemmän aikaa ja mahdollisesti tarkempaa asian selvittämistä.

Työssä on tarkasteltu lippujen hintojen nostamista ja sen vaikutusta matkustamiseen. Kyselyn perusteella ihmiset pitävät tärkeänä palvelutason säilyttämistä, vaikka se edellyttäisi lippujen hintojen nostamista. Lippujen hintojen maltillinen nostaminen saa kyselyn perusteella ymmärrystä. Lippujen hintojen vaikutusten arvioinnissa on käytetty HSL:n hintajoustotutkimuksen tuloksia. Vaikutusten arviointi on kuitenkin tavanomaista epävarmempaa, koska hintajoustit soveltuvat parhaiten tilanteeseen, jossa muut tekijät ovat muuttumattomia eli ollaan tilanteessa, jossa muussa ympäristössä inflaatio on tavanomaisella tasolla.

Esityksenä on, että lippujen hintoja nostetaan noin 7,5–9,4 %. Mobiililippujen ja lähimaksulla maksettavien lippujen hinta alenee kuitenkin 18 %. Kuljettajalta ostettavien kertalippujen hintaa nostetaan noin 15 %. Hinnoittelumuutosten tavoitteena on nopeuttaa liikkumista, kun matkustajia kannustetaan maksamaan matkan muutoin kuin käteisellä. Lipputulosten on arvioitu kasvavan noin 4 % huomioiden lippujen hintojen nostamisesta aiheutuva ennakoitu kysynnän väheneminen. Lipputulosten on arvioitu kasvavan noin 450 000 eur/v. Toisen asteen maksuttomuuden laajentuessa Kelan kautta saatavien koulumatkatukien määrä kasvaa. Muutoksen myötä matkustajamäärät jonkin verran kasvavat.

Muutosten myötä aikuisten AB-kausilipun hinta nousisi 53 eurosta 58 euroon. Aikuisten AB-arvolipun hinta nousisi 2,48 eurosta 2,70 euroon. Mobiililipun ja lähimaksulla maksettavan lipun hinta alenisi 2,70 euroon. Tavoitteena on, että lähimaksulla ja mobiililipulla maksettaessa otetaan käyttöön päivä- ja viikkokohtaiset hintakatot. Pidemmällä aikavälillä voidaan ottaa käyttöön myös kuukausikatto sekä mahdollisesti myös vuosikatto. Matkakortilla maksettaessa voidaan ottaa käyttöön myös kattohinnat, mikäli se on teknisesti toteuttavissa.

# Sisällysluettelo

<b>Esipuhe .....</b>	<b>2</b>
<b>Tiivistelmä.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Lähtökohdat .....</b>	<b>5</b>
1.1. Matkustuksen muutokset koronapandemian myötä .....	5
1.2. Lippujen valikoima .....	5
1.3. Lippujen hinnoittelu.....	5
<b>2. Matkustuskäyttämisen muutokset .....</b>	<b>6</b>
2.1. Matkustajanousujen muutokset .....	6
2.2. Matkustuksen muutokset kyselyn ja haastattelujen perusteella .....	8
<b>3. Kustannusten kehittyminen .....</b>	<b>11</b>
3.1. Linja-autoliikenteen kustannusten kehittyminen .....	11
3.2. Polttoaineiden ja muiden kustannusten kehittyminen.....	11
<b>4. Lipputuote- ja hinnoittelumallit.....</b>	<b>13</b>
4.1. Lippujen hintajousto.....	13
4.2. HSL:n lippujen hintajoustotutkimus .....	14
4.3. Nykyiset lippujen hinnat .....	15
4.4. Odotukset lippujärjestelmän kehittämisestä .....	16
4.5. Puolet kustannusten noususta lippujen hintoihin.....	18
4.6. Lippujen hinnoittelumuutokset ja niiden vaikutukset.....	18
4.7. Lipun hintojen vertailu muihin kaupunkeihin.....	22
4.8. Lippujen hinnoittelun ja lipputuotteiden selkeyttäminen.....	24
4.9. Hintakatot .....	25
4.10. Muut tarkastellut vaihtoehdot .....	26
<b>5. Tapahtumalippujen hinnoittelu.....</b>	<b>28</b>
<b>6. Nousukorvaukset peruskoululaisten matkoilla sekä käyttöoikeussopimusliikenteessä ja markkinaehtoisessa liikenteessä.</b>	<b>29</b>
6.1. Nousukorvaukset peruskoululaisten matkoilla.....	29
6.2. Nousukorvaukset käyttöoikeussopimusliikenteessä ja markkinaehtoisessa liikenteessä.....	29
<b>7. Yhteenveto.....</b>	<b>32</b>
<b>LIITTEET.....</b>	<b>34</b>

# 1. Lähtökohdat

## 1.1. Matkustuksen muutokset koronapandemian myötä

Koronapandemialla on ollut poikkeuksellisen suuri ja pitkäkestoinen vaikutus joukkoliikenteen matkustajamääriin. Joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvoivat erittäin suotuisasti alkuvuoteen 2020 asti. Sen jälkeen matkustajamäärät alenivat merkittävästi. Matkustajamäärät ovat palautuneet ennalleen loppuvuoden 2022 aikana, mutta lipputulot ovat vielä alemmalla tasolla kuin vuonna 2019.

Pandemian aikana liikkumisen määrä ja liikkumisen syyt ovat muuttuneet merkittävästi. Syksyllä 2022 voidaan todeta oltavan jo pandemian jälkeisessä ajassa, jolloin voidaan tunnistaa, mille tasolle liikkumisen oletetaan jäävän. Pandemian aikana etätö ja opiskelu ovat lisääntyneet paljon. Lisäksi esimerkiksi monipaikkaisuus on kasvanut, jolloin etätöitä saataan tehdä pidempiä aikoja selvästi varsinaista toimipistettä kauempana. Kehyskuntien voimistuminen, joustava työ, monipaikkaisuus, vaatimustason kasvu ja mieltymysten muutokset voivat vaikuttaa joukkoliikenteen kysyntään tulevaisuudessa.

Vaikka liikkuminen on muuttunut, joukkoliikennettä tukevat aiemmin tunnistetut globaalit haasteet ja trendit, mm. ilmastonmuutos, kaupungistuminen, väestön ikääntyminen ja digitalisaatio eivät ole muuttuneet.

## 1.2. Lippujen valikoima

Digitalisaation myötä odotukset erilaisista lipputuotteista ja niiden hinnoittelusta ovat muuttuneet. Mobiilisolvellukset ja mobiilimaksaminen ovat yleistyneet. Joukkoliikenteessä on suosittu noin 20 vuoden ajan matkakorttia edullisimpana tapana matkustaa. Mobiilimaksaminen on tullut rinnalle, mutta mobiililippujen hinnat on tähän asti pidetty Kuopiossa kuljettajalta ostettavien kertalippujen hintaisina.

Etätöiden ja etäopiskelun lisääntymisen sekä vapaa-ajan matkustuskäyttötymisen muutoksen vuoksi on tärkeää, että lippujen hinnoittelu koetaan oikeudenmukaiseksi ja houkuttelevaksi. Waltti-lippujärjestelmässä on noin vuosikymmenen ajan kohdistettu eniten subventiota kausilippuihin. Kun päivittäisen matkustamisen tarve on vähentynyt, voi tuntua epäoikeudenmukaiselta maksaa lipusta saman verran. Mahdollisesti toivotaan enemmän, että hinta muuttuu matkustamisen mukaan. Tämän vuoksi asiaa on selvitetty kyselytutkimuksessa ja syvähaastatteluissa.

## 1.3. Lippujen hinnoittelu

Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenteen matkalippujen asiakashinnat ovat pysyneet samalla tasolla vuodesta 2015, jolloin Waltti- lippu- ja maksujärjestelmä otettiin käyttöön. Toisen asteen maksuttomuus ja muutokset Kelan koulumatkatuessa ovat vaikuttaneet vuodesta 2021 alkaen merkittävästi tulorakenteeseen: varsinaiset lipputulot ovat alentuneet, kun taas Kelan koulumatkatuen määrä on kasvanut.

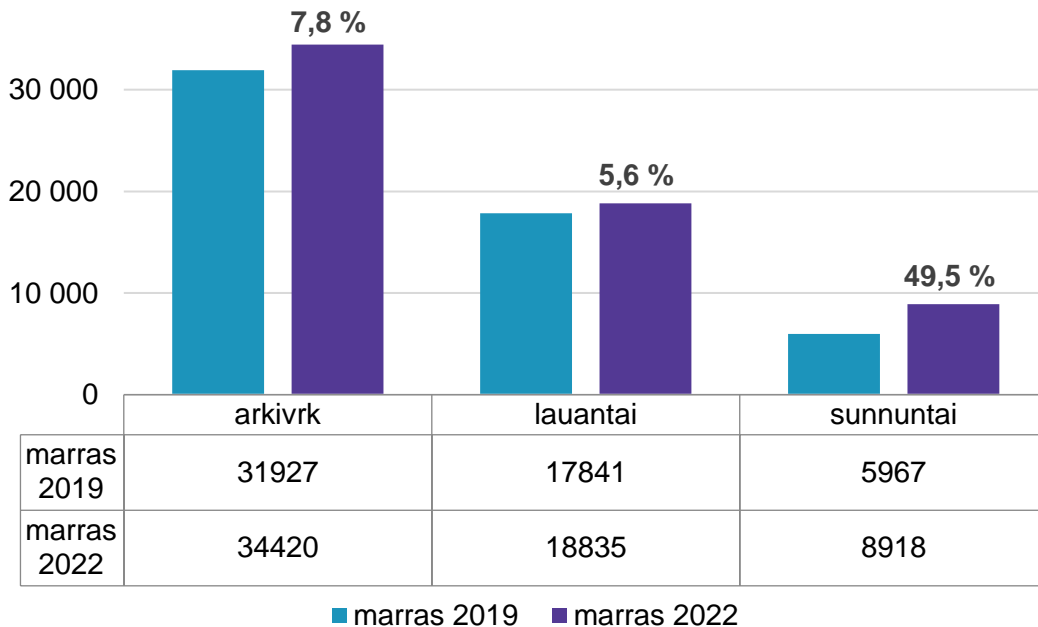
AB-lippujen hinnat on laskettu A- ja B-lippujen hintaisiksi vuoden 2022 helmikuusta alkaen. Sen vuoksi nykyisin ei myydä enää yksittäisiä A- ja B-lippuja, vaan AB-lippuja. Muutoksen myötä Kuopion ja Siilinjärven väliset lippujen hinnat ovat alentuneet merkittävästi. Muutos on alentanut lipputuloja, mutta myös kasvattanut Siilinjärven suunnan linjojen matkustajamääriä.

Joukkoliikenteen kustannukset ovat kasvaneet erityisesti vuoden 2022 alusta lähtien merkittävästi. Tämä aiheuttaa paineen nostaa lippujen hintoja. Lippujen hinnoitteluun vaikuttaa olennaisesti myös muiden kulkumuotojen liikkumisen kustannusten muutokset.

## 2. Matkustuskäyttötymisen muutokset

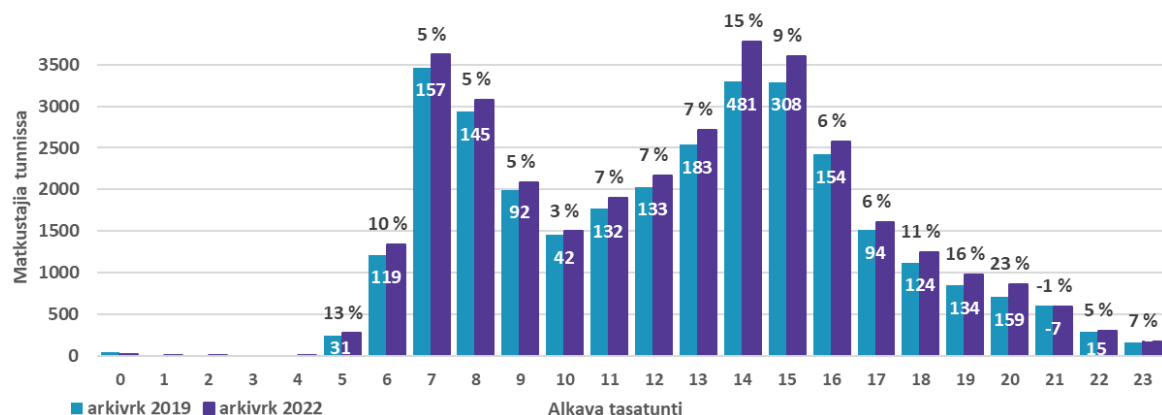
### 2.1. Matkustajanosujen muutokset

Työssä on vertailtu bussien ajoneuvolaitteen keräämiä nousutietoja vuosien 2019 ja 2022 marraskuulta. Matkojen määrä Kuopion seudun liikenteessä (kaupunki- ja maaseutuliikenne) on kasvanut 11,6 %. Suurin prosentuaalinen kasvu on ollut sunnuntaina, jolloin matkamäärä on kasvanut lähes 50 %. Arkivuorokauden matkustajamäärä on kasvanut hieman alle 8 %. Sunnuntain matkustajamäärien kasvuun on osaltaan vaikuttanut tarjonnan lisääminen esimerkiksi Saaristokaupungissa.



Kuva 1. Kuopion kaupunkiseudun kaupunki- ja maaseutuliikenteen keskimääräiset vuorokausikohtaiset nousumäärät 11/2019 ja 11/2022. Prosenttiluku kertoo kasvun vuodesta 2019 vuoteen 2022.

Linja-autoliikenteen matkustamisen vuorokausijakautumisessa ei ole havaittavissa merkittävää eroa marraskuun 2019 ja marraskuun 2022 välillä. Matkustaminen on arkipäivisin edelleen varsin ruuhkapainotteista. Suurin matkustajamäärien lisäys ajoittuu iltapäiväruuhkaan, klo 14–16. Suhteellisesti suurin matkustajamäärän kasvu ajoittuu iltaan klo 19–21. Yleisesti ottaen kasvu kohdistuu kuitenkin melko tasaisesti koko liikennöintiajalle.

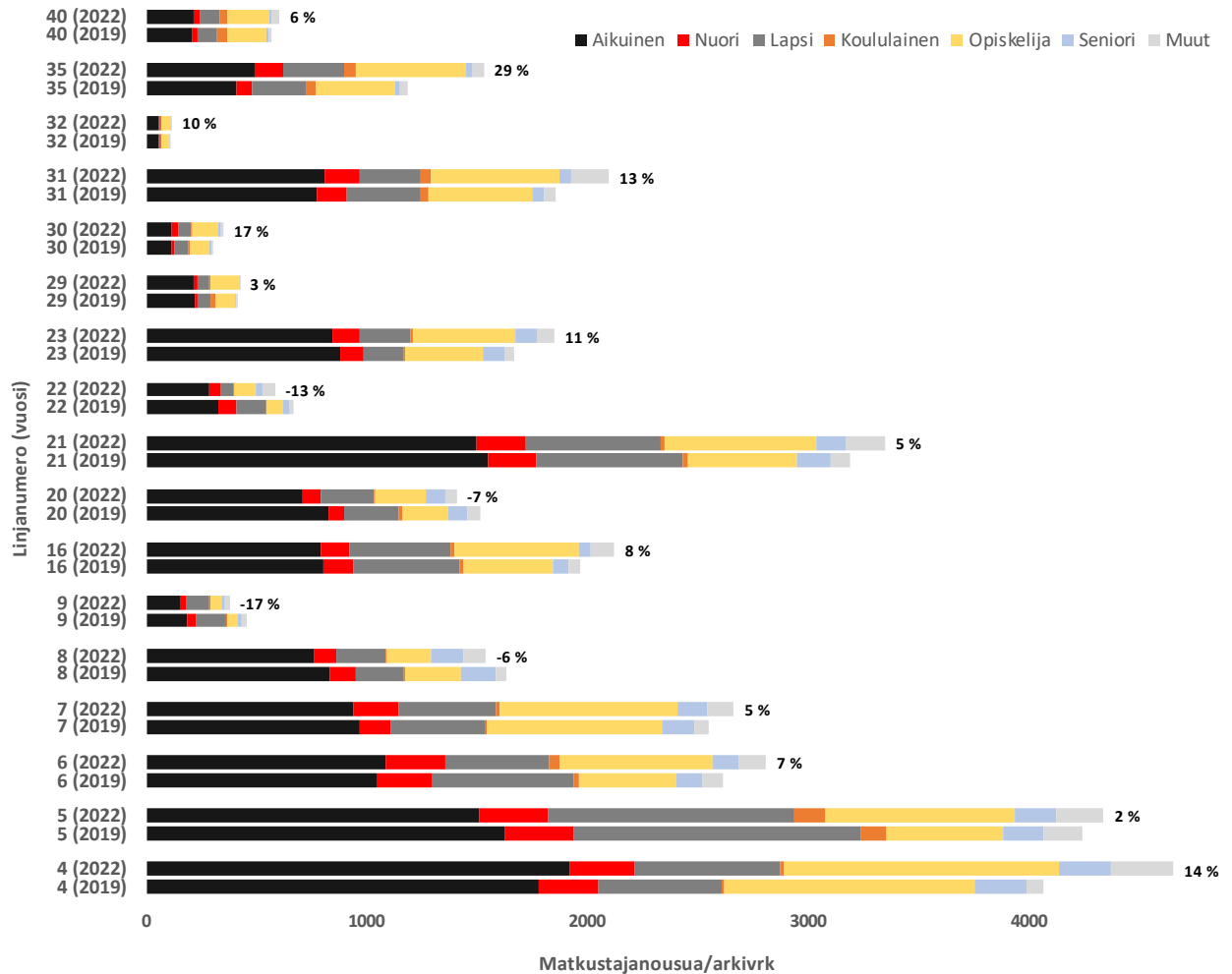


Kuva 2. Nousujen vuorokausijakauma keskimääräisenä marraskuun arkivuorokautena vuosina 2019 ja 2022. Prosenttilukema kuvaa marraskuun arkivuorokauden keskimääräisen tunnin suhteellista muutosta ja valkoinen luku palkin sisällä absoluuttista muutosta vuodesta 2019 vuoteen 2022.



Lauantaisin matkustaminen on lisääntynyt eniten iltopäivällä klo 13–17. Sunnuntaimatkustamisen voimakas lisääntyminen ajoittuu melko tasaisesti koko vuorokauden ajalle.

Seuraavassa kuvassa on esitetty matkustajamäärät linjoittain marraskuun keskimääräisenä arkivuorokautena vuosina 2019 ja 2022.



Kuva 3. Kaupunkiseudun tärkeimpien linjojen nousijamäärät keskimääräisenä marraskuun arkivuorokautena vuosina 2019 ja 2022. Eri värit palkeissa kuvastavat eri käyttäjäryhmien osuuksia. Prosenttilukema kuvaa marraskuun arkivuorokauden keskimääräisen arkivuorokauden suhteellista muutosta vuodesta 2019 vuoteen 2022

Suurimmalla osalla linjoista matkustajamäärät ovat kasvaneet. Erityisesti matkustajamäärät ovat kasvaneet Kuopion sisäisillä linjoilla 4, 7, 16 ja 23. Matkustajamäärät ovat alentuneet linjoilla 8, 9, 20 ja 22. Matkustajamäärien alenemista selittää erityisesti Sakky-ammattiotiston toimipisteen siirtyminen Mölymäestä Savilahteen. Tämä on vähentänyt Tasavallankadun linjojen kysyntää ja siirtänyt kysyntää Savilahden linjoille. Muutos on voimistanut runkolinjojen ja runkolinjan kaltaisten linjojen kysyntää ja vähentänyt muiden linjojen kysyntää.

Siilinjärven linjojen 30–40 matkustajamäärien kasvu on ollut erittäin suurta. Tähän ovat vaikuttaneet lippujen hinnoittelumuutokset, minkä myötä Kuopion ja Siilinjärven välin joukkoliikenteen kysyntä on kasvanut. Lippujen hintoja on alennettu noin 40 %, minkä on ennakoitu lisäävän joukkoliikenteen kysyntää 12 %. Kysyntää on lisännyt myös tarjonnan ja kysynnän kasvu Matkuksen suunnalla. Linjojen 31 ja 35 tarjonnan kasvu Matkuksen suunnalla on osaltaan voinut vaikuttaa linjan 22 matkustajamäärän laskuun.

---

Matkustajamäärät ovat kasvaneet loppuvuonna 2022 koronapandemiaa edeltävää vuotta 2019 korkeammalle tasolle. Matkustajamäärät ovat kasvaneet suhteessa eniten iltaisin ja sunnuntaisin. Siilinjärven linjoilla kasvua ovat tukeneet lippujen hintojen alentaminen. Kuopion sisäisessä liikenteessä matkustaminen on painottunut aiempaa enemmän runkolinjoille ja runkolinjojen kaltaisille tiheämmin liikennöitäville linjoille.

---

## 2.2. Matkustuksen muutokset kyselyn ja haastattelujen perusteella

### Taustaa kyselystä ja haastatteluista

Kuopion kaupunkiseudun asukkaille järjestettiin kysely osana selvitystyötä. Kyselyyn toivottiin vastauksia kaikilta asukkailta riippumatta joukkoliikenteen nykyisistä käytötottumuksista. Kyselyn tavoitteena oli selvittää, miten Kuopion kaupunkiseudun asukkaiden liikkuminen ja joukkoliikenteen käyttö ovat mahdollisesti muuttuneet, sekä auttaa ymmärtämään paremmin, millaisia joukkoliikennelippuihin liittyviä tarpeita Kuopion kaupunkiseudun asukkailla on liikkumisen ja maksutapojen muuttuessa sekä kustannustason kasvaessa.

Kysely oli avoinna 30.1.–12.2.2023, jona aikana siihen saatiin 1101 vastausta. Vastanneiden kesken arvottiin 20 kpl 20 euron arvoisia Vilkku-lahjakortteja, joilla voi ostaa Vilkun lipputuotteita. Vilkku-lahjakortin sijaan oli mahdollisuus myös saada S-ryhmän lahjakortti. Lisäksi kyselyn yhteydessä oli mahdollisuus jättää yhteystietonsa, jos oli kiinnostunut osallistumaan aiheeseen liittyvään syvähaastatteluun. Myös haastatteluun osallistumisesta palkittiin Vilkku-lahjakortilla tai S-ryhmän lahjakortilla. Kyselystä tarkemmin liitteessä 2.

Syvähaastatteluissa haastateltiin henkilöitä, jotka ilmaisivat kyselyn yhteydessä halukkuutensa osallistua haastatteluun. 37 tällaiselle henkilölle lähetettiin aikataulukysely sekä pyyntö lyhyestä perustelusta ”miksi häntä kannattaisi haastatella”. Heistä valittiin lopulta 7 henkilöä 27.–28.2. pidettyihin haastatteluihin.

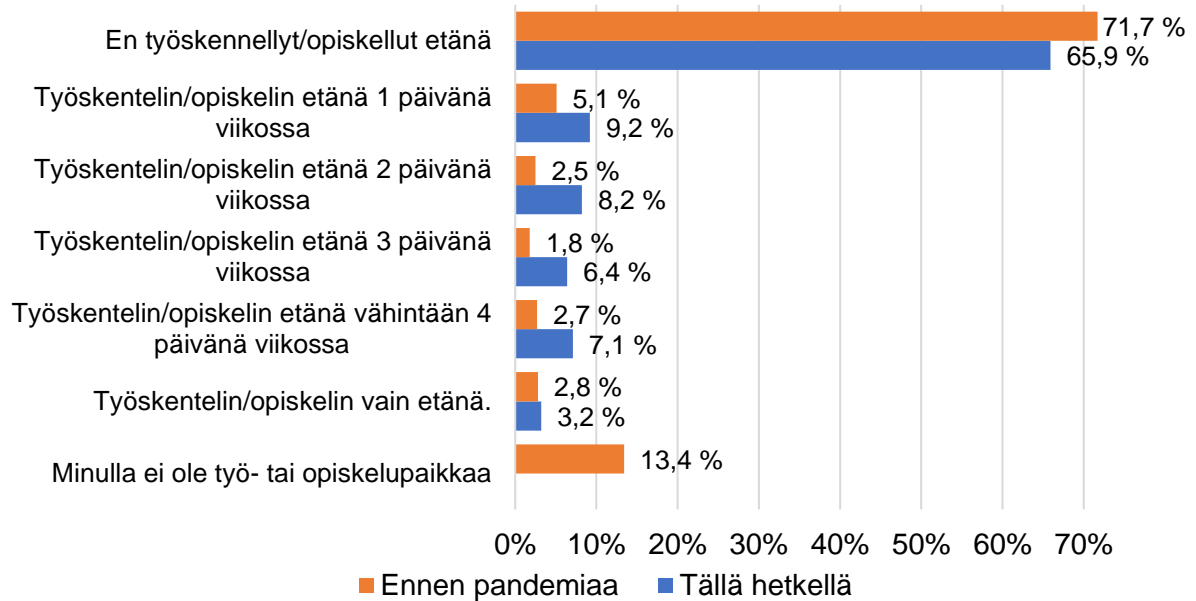
Haastatteluja varten ja keskustelujen tueksi laadittiin 12 hypoteesikuvaa joukkoliikenteen lipputuotteista ja niiden hinnoittelusta. Tavoitteena oli selvittää koronan vaikutuksia liikkumiseen ja etenkin joukkoliikenteen käyttöön sekä muodostaa ymmärrys joukkoliikenteen matkustajalle tärkeistä asioista lipputuotteisiin ja niiden hinnoitteluun sekä lipputuotteiden ja niiden hinnoittelun kehittämiseen. Haastatteluista tarkemmin liitteessä 3.

### Kyselyn ja haastattelun tuloksia

Koronapandemian myötä liikkumisen tarpeet ovat muuttuneet etätöiden ja -opiskelun kasvun myötä. Etätö on lisääntynyt kyselyn perusteella. Laskennallisesti työmatkoja tehdään kyselyn perusteella (2/2023) etätöiden vuoksi noin 9 % vähemmän kuin ennen pandemiaa. Matkustajamäärät ovat kuitenkin vuonna 2023 jo korkeammat kuin vuonna 2019. Matkustajamäärien kasvuun ovat vaikuttaneet siten Kuopion ja Siilinjärven välisten lippujen hintojen alentaminen, toisen asteen maksuttomuuden myötä tarjottavat maksuttomat joukkoliikennematkat, maankäytön kehittyminen ja väestön kasvu sekä vapaa-ajan matkojen kasvu.

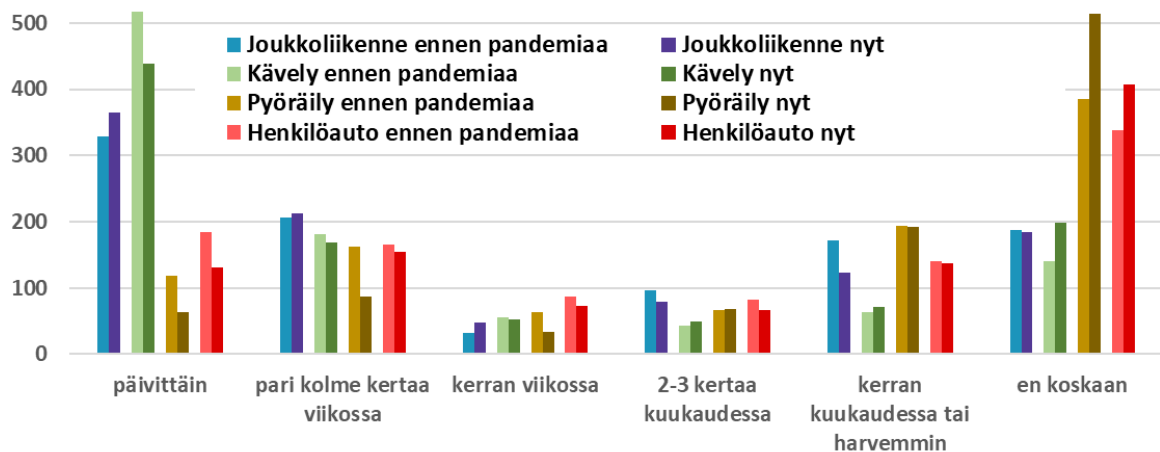
Haastattelun perusteella voidaan myös sanoa, että pandemian aikana moni lisäsi kävelyä ja pyöräilyä, jota he ovat jatkaneet myös pandemian jälkeen. Moni siirtyi myös käyttämään lähellä sijaitsevia palveluita, mikä vähensi matkustustarvetta esimerkiksi Kuopion keskustaan.





Kuva 4. Etätöön ja etäopiskelun määrä kyselyn perusteella ennen pandemiaa ja tällä hetkellä.

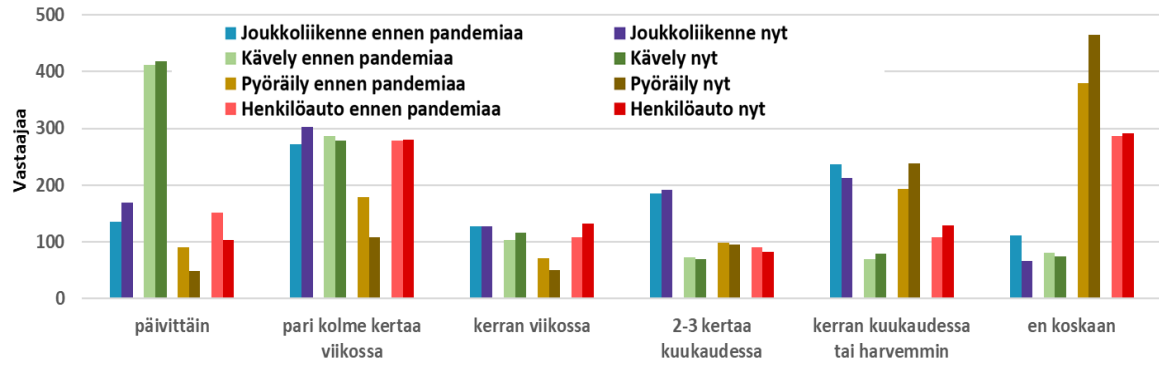
Vertailtaessa kulkutapoja työ- ja opiskelumatkoilla ennen ja jälkeen pandemian, on joukkoliikennettä päivittäin käyttävien osuus päivittäisessä liikkumisessa kasvanut 11 %, kun taas muilla kulkutavoilla osuudet ovat pienentyneet päivittäisillä matkoilla. Myös kategorioissa kerran viikossa sekä 2–3 kertaa viikossa on kehitys ollut samansuuntaista. Kyselyn tuloksia arvioitaessa tuloksiin on voinut vaikuttaa kyselyn ajankohta helmikuussa 2023, jolloin kävelyn ja pyöräilyn määrä talvikuukausina voi olla myös vähäisempi.



Kuva 5. Kulkutapojen jakautuminen työ- ja opiskelumatkoilla kyselyn vastausten perusteella.

Myös asiointimatkoilla ja vapaa-ajan matkoilla on joukkoliikenteen käyttäjien osuus kasvanut. Kävely on myös lievästi lisääntynyt, kun taas pyöräilyn ja henkilöauton käyttö on vähentynyt, lukuun ottamatta kerran viikossa autoa käyttäviä asukkaita.

Syvähaastattelussa todettiin, että joukkoliikenteen käyttö palasi monilla pandemiaa edeltäneelle tasolle nopeasti koronarajoitusten purkaututtua. Osa haastatelluista arveli joukkoliikenteen käytön jopa lisääntyneen.



Kuva 6. Kulutusajon jakautuminen asiointimatkoilla ja vapaa-ajan matkoilla kyselyn vastausten perusteella.

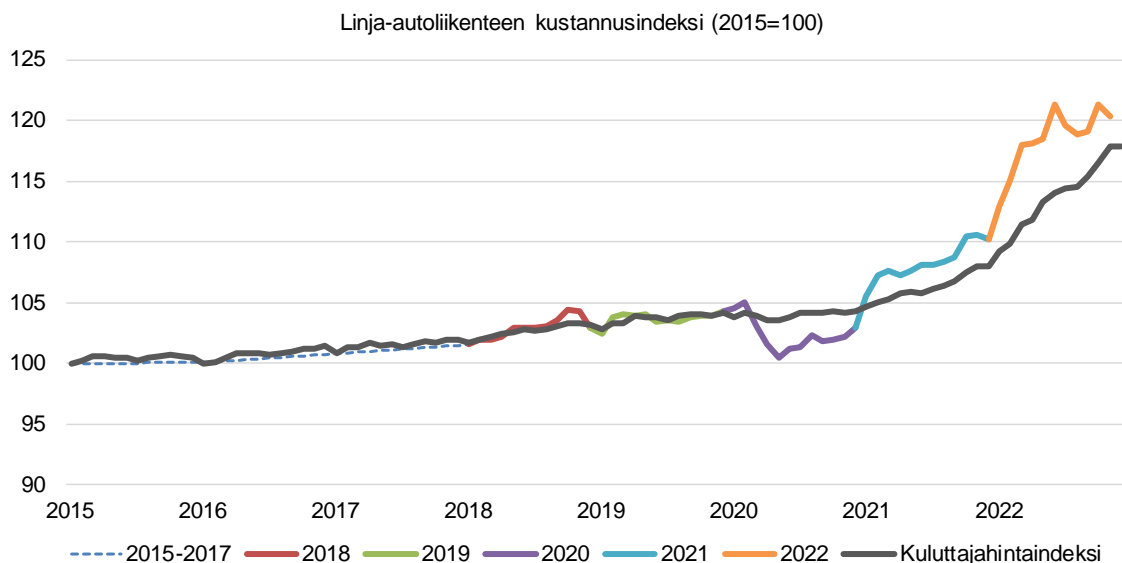
Etätöiden ja -opiskelun myötä työmatkat ja opiskelumatkat ovat vähentyneet 9 %.  
 Matkustajamäärät ovat kuitenkin kokonaisuudessaan kasvaneet.  
 Pandemia ei ole vaikuttanut pitkällä aikavälillä kulutusajon valintaan.

### 3. Kustannusten kehittyminen

#### 3.1. Linja-autoliikenteen kustannusten kehittyminen

Linja-autoliikenteen kustannusten kehittymistä kuvaa Tilastokeskuksen julkaisema linja-autoliikenteen kokonaisindeksin kehittyminen. Linja-autoliikenteen kustannukset ovat kasvaneet varsinkin vuosina 2022 ja 2023. Erityisen voimakkaasti ovat kasvaneet poltto- ja voiteluaineiden kustannukset, joiden osuus kokonaisindeksistä on 13,7 %.

Huomionarvoista on, että liikennöinnin kustannukset ovat tällä hetkellä noin 20 % korkeammalla tasolla kuin vuonna 2015, mutta lippujen asiakashinnat ovat pääosin säilyneet vuoden 2015 tasolla.



Kuva 7. Linja-autoliikenteen kustannusindeksi (värikäs) ja kuluttajahintaindeksi (musta) vuosina 2015–2022. Ajanjaksolla 2015–2017 ei näy kuukausikohtaisia vaihteluja lähtöaineiston puuttumisen vuoksi. Lähde: Tilastokeskus.

#### 3.2. Polttoaineiden ja muiden kustannusten kehittyminen

Joukkoliikenteen lippujen hinnoittelun näkökulmasta olennaista on, millä tavoin joukkoliikenteen kannalta vaihtoehtoisten kulkutapojen kustannukset ovat kehittyneet. Lyhyellä aikavälillä henkilöautoilun kustannusten kehittymistä kuvaa eniten polttoaineiden kustannusten kehittyminen. Lyhyen aikavälin muutoksilla ei kuitenkaan ole vielä juurikaan vaikutusta henkilöauton omistamiseen. Sähköautojen osuus liikennekäytössä olevista henkilöautoista on 31.3.2023 Kuopiossa 1,8 % ja Siilinjärvellä 1,6 %, minkä vuoksi sähkön hinnan kehittymistä ei ole tässä yhteydessä katsottu tarpeelliseksi arvioida. Muuttuvilta kustannuksiltaan sähköautoilu on kuitenkin merkittävästi edullisempaa, koska sähköauton energiakustannukset ovat merkittävästi pienemmät kuin polttomoottoriautolla ajettaessa.

On tarkasteltu myös kuluttajahintojen kehittymistä. Kuluttajahintojen kehitys kuvaa jonkin verran liikkumisen kustannusten kehittymistä. Toisaalta yleinen kustannustason kehitys myös vaikuttaa lippujen hintojen muutosten hyväksyttävyyteen. Lippujen hintojen korottaminen voidaan kokea mielekkäämmäksi, jos muu kustannustaso myös kasvaa.

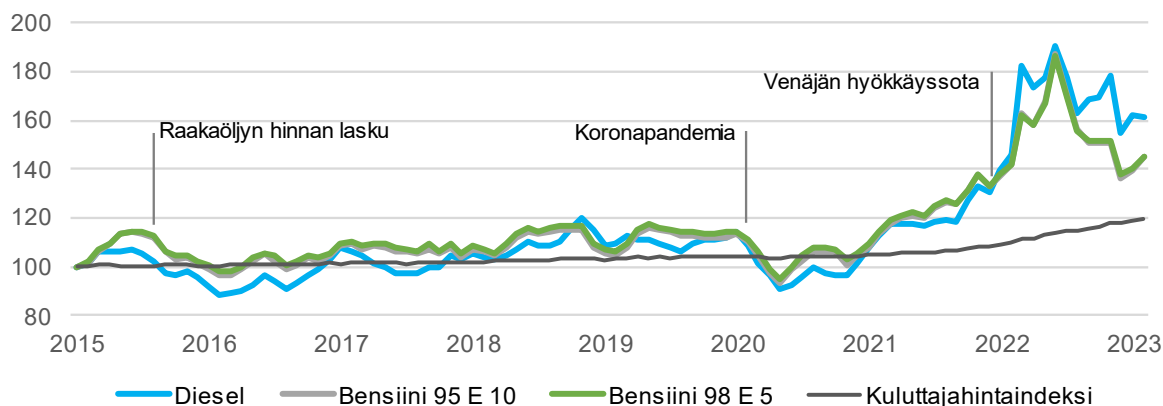
Poltonesteiden hinnat ovat olleet melko vakaita vuosina 2015–2020. Koronan alkuaikojen laskeva kysyntä johti jopa poltonesteiden hintojen laskuun. Venäjän pakotteiden myötä polttoaineiden hinnat nousivat helmikuusta 2022 alkaen ennätyksellisen nopeasti ja olivat

toistaiseksi korkeimmillaan kesäkuussa 2022. Hinnat ovat tämän jälkeen palautuneet ja ainakin toistaiseksi tasoittuneet (1. kvartaali 2023) loppuvuoden 2021 tasolle.

Dieselin hinta on noussut tammikuusta 2022 tammikuuhun 2023 noin 17 %. Samana ajanjaksona bensiinin hinta on noussut vain 2 %.

Kuluttajahintaindeksi nousi vuoden 2015 tammikuusta vuoden 2020 tammikuuhun viiden vuoden aikana 3,8 %. Vuoden 2021 tammikuusta tammikuuhun 2022 indeksi nousi vuodessa 4,4 % ja tammikuusta 2022 tammikuuhun 2023 peräti 8,4 %.

### Poltonesteiden keskihintakehitys (2015=100)



Kuva 8. Poltonesteiden kuukausittaisen keskihinnan kehitys 2015–2022. Lähde: Tilastokeskus.

Koska Venäjän pakotteiden myötä polttoaineiden hinnat kasvoivat erittäin nopeasti, on polttoaineiden uusiutuvista lähteistä peräisin olevan jakeluvoitteen osuutta tilapäisesti alennettu vuosiksi 2022 ja 2023. Jakeluveloite on näillä näkymin kuitenkin palautumassa aiemmalle tasolle vuoden 2024 alussa. Jakeluvoitteen kasvu nostaa polttoaineiden hintoja, koska toistaiseksi uusiutuvista lähteistä valmistettujen tuotteiden hintataso on korkeampi. Uusiutuvien polttoaineiden kysynnän kasvu voi puolestaan nostaa merkittävästi myös 100 %:sti uusiutuvista lähteistä valmistettujen polttoaineiden, kuten uusiutuvan biodieselin hintaa.

---

Liikennöintikustannukset ovat kasvaneet merkittävästi vuosina 2022 ja 2023. Myös yleisesti kuluttajahinnat ovat kasvaneet merkittävästi. Samanaikaisesti henkilöautoilun kustannukset ovat kasvaneet polttoaineiden hintojen noustessa.

---

## 4. Lipputuote- ja hinnoittelumallit

### 4.1. Lippujen hintajousto

Joukkoliikenteen lippujen hintajoustoilla tarkoitetaan lippujen kysynnän eli lipunmyynnin muutoksen suhdetta lippujen hintojen muutoksiin. Joukkoliikenteen lippujen hintajoustoksi on yleisesti eri tutkimuksissa todettu noin -0,3. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että lippujen hinnan nostaminen 10 % vähentää lippujen kysyntää 3 %. On kuitenkin tärkeää tunnistaa myös muita lippujen hintajoustoan vaikuttavia tekijöitä. Alla on kuvattu joitakin muita keskeisiä lippujen kysyntään vaikuttavia tekijöitä.

Lippujen hintajoustoja käsitelleissä tutkimuksissa on havaittu lyhyen aikavälin hintajouston olevan -0,2 ja -0,5 välillä. Lyhyellä aikavälillä tarkoitetaan lipun hinnan muutoksen jälkeistä noin vuoden pituista aikaa. Pitkällä aikavälillä hintajoustit ovat merkittävästi suuremmat kuin lyhyellä aikavälillä. Pitkällä aikavälillä lippujen hintajoustit ovat noin kaksinkertaisia lyhyen aikavälin joustoihin nähden.

Joukkoliikenteen lippujen hintajoustoihin vaikuttaa mm. käyttäjätyyppi, koska kaikilla matkustajilla ei ole mahdollisuutta siirtyä esimerkiksi henkilöauton käyttäjäksi. Matkatyyppi vaikuttaa merkittävästi hintajoustoan, koska muutokset työmatkojen kulkumuotojakaumassa ovat pienempiä kuin vapaa-ajan matkoilla. Suurissa kaupungeissa hintajoustit ovat pienemmät kuin esimerkiksi keskisuurissa kaupungeissa, joissa joukkoliikenteen rooli liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta on pienempi. Myös hintamuutosten tyyppi voi vaikuttaa kysyntään siten, että jos hintataso koetaan ennestään korkeaksi, voi hintajousto olla korkeampi. Hinnan korotuksen on havaittu vaikuttavan myös enemmän kuin hinnan laskemisen.

Joukkoliikenteen eri lipputyyppeiden välisiä joustoja kutsutaan ristijoustoiksi. Ristijoustoja syntyy esimerkiksi silloin, kun kuljettajalta ostettujen kertalippujen hintoja korotetaan, mutta muiden lippujen hintoja ei muuteta. Tällöin osa kertalippujen käyttäjistä siirtyy muiden lippujen, kuten mobiilikertalippujen tai arvolippujen käyttäjiksi.

Lippujen kysyntään vaikuttavia taustamuuttujia ovat esimerkiksi asukkaiden käytettävissä olevien tulojen kehitys, työttömien osuus, kuluttajahintaindeksin kehittyminen, henkilöauton käyttökustannusten kehittyminen sekä tarjonnan määrä ja väestönkasvu.

Lippujen hintajousto on pitkällä aikavälillä usein kaksinkertainen verrattuna lyhyeen aikaväliin. Vaikutusten arviointi kuvaa kaavioissa vain lyhyen aikavälin vaikutuksia. Pitkällä aikavälillä tehdään pidempiaikaisia ratkaisuja esimerkiksi asuinpaikan ja auton hankinnan suhteen, minkä vuoksi osa lippujen hinnoittelun vaikutuksista saavutetaan vasta pitkällä aikavälillä. Muutokset tukevat joukkoliikenteen käyttöä ja sen vuoksi muutosta voidaan pitää hyvänä. Pitkällä aikavälillä nousumäärät ja lipputulot kasvavat, mikä vähentää muutoksesta aiheutuvaa subventiotarvetta.

## 4.2. HSL:n lippujen hintajoustotutkimus

HSL on tehnyt lippujen hintajoustotutkimukset vuosina 2014 ja 2021. Vuoden 2021 tutkimuksessa ei katsottu riittävän luotettavaksi käyttää regressiomallia, koska tarkasteluajanjaksolla oli melko paljon muitakin muutoksia, jotka vaikuttivat kysyntään. Sen sijaan työssä tarkasteltiin lippujen hintajoustoa pääkaupunkiseudun liikennemallia hyödyntäen. Mallista muodostettiin kaksi logittimallia, joiden tulokset on esitetty seuraavassa taulukossa.

	alaraja (malli 1)	yläraja (malli 2)
<b>kausilippu</b>	-0,23	-0,12
<b>arvolippu</b>	-0,75	-0,42
<b>kertalippu</b>	-1,07	-0,61

Taulukon alaraja on logittimallin 1 tulokset ja yläraja logittimallin 2 tulokset. Logittimallin 2 tulokset on todettu selvityksessä menetelmältään luotettavammaksi, minkä vuoksi myös tässä selvityksessä on tarkasteltu herkkyytarkasteluna ylärajan hintajoustoja.

Logittimalli on poikittaismalli eli kuvaa pitkän aikavälin tasapainotilannetta. Kyse on siten pitkän aikavälin joustosta. Tuloksista havaitaan, että kausilippujen hintajousto on pienin, kun taas arvolipun ja kertalipun joustot suurimmat. Lipputulojen kasvattamiseksi olisi teoriassa perustelluinta nostaa eniten kausilippujen hintoja ja vähiten kertalippujen hintoja. Toisaalta liikenteen nopeuden, luotettavuuden ja kuljettajien vaihtokassojen kannalta on parempi, mitä vähemmän kertalippuja ostetaan käteisellä. Erilaisiin hintajoustoihin vaikuttaa se, että kausilipun ostajat ovat monesti valinneet joukkoliikenteen käytön eikä heillä ole välttämättä pidemmälläkään aikavälillä mahdollisuutta tai halukkuutta siirtyä esimerkiksi henkilöauton käyttäjäksi. Arvolipulla ja varsinkin kertalipulla kulkutavan valintapäätöksiä saatetaan tehdä jopa aina ennen matkustamista.

---

Lippujen lyhyen aikavälin hintajousto on noin -0,3. Pitkällä aikavälillä hintajoustot vaihtelevat HSL:n tutkimuksen mukaan -0,12 ja -0,61 välillä lippulajeista riippuen.

---



### 4.3. Nykyiset lippujen hinnat

Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenteen matkalippujen nykyiset hinnat ovat seuraavien taulukkojen mukaiset.

Klo 23–04 peritään yötaksa, joka on +50 % verrattuna kertalippuun bussista/mobiilikaupasta tai Waltti-arvolipusta.

Taulukko 1. Kerta- ja arvolippujen hinnat nykytilanteessa (sis. alv 10 %). Mobiililiput ovat kertalippujen hintaisia.

Kertaliput	Aikuinen	Lapsi	Arvoliput	Aikuinen	Lapsi	Nuoriso	Seniори	Opiskelija
AB	3,30 €	1,70 €	AB	2,48 €	1,24 €	1,73 €	1,50 €	1,73 €
C	3,90 €	2,00 €	C	2,93 €	1,47 €	2,05 €	1,80 €	2,05 €
D	4,70 €	2,40 €	D	3,53 €	1,77 €	2,47 €	2,20 €	2,47 €
E tai F	5,20 €	2,60 €	E tai F	3,64 €	1,82 €	3,64 €	3,64 €	3,64 €
2 vyöhykettä	5,50 €	2,80 €	2 vyöhykettä	4,13 €	2,07 €	2,89 €	2,60 €	2,89 €
3 vyöhykettä	6,10 €	3,10 €	3 vyöhykettä	4,58 €	2,29 €	3,21 €	2,90 €	3,21 €
4 vyöhykettä	6,80 €	3,40 €	4 vyöhykettä	5,10 €	2,55 €	3,57 €	3,25 €	3,57 €
5 vyöhykettä	8,50 €	4,30 €	5 vyöhykettä	5,90 €	2,95 €	5,90 €	5,90 €	5,90 €
6 vyöhykettä	11,00 €	5,50 €	6 vyöhykettä	7,70 €	3,85 €	7,70 €	7,70 €	7,70 €

Taulukko 2. Vuorokausilippujen hinnat nykytilanteessa (sis. alv 10 %)

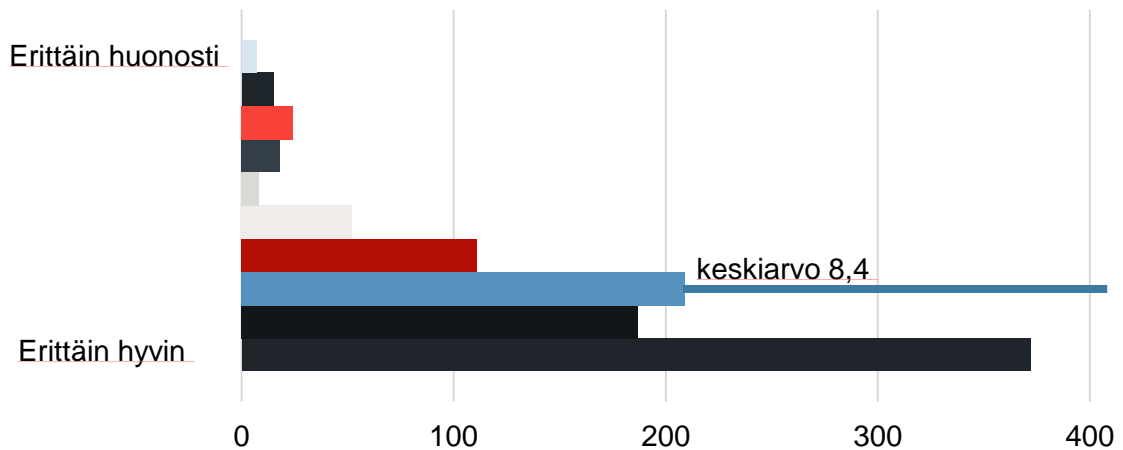
vrk-liput	Aikuinen		Lapsi	
	1 vrk	lisävrk	1 vrk	lisävrk
AB	8,00 €	4,00 €	4,00 €	2,00 €
C	9,50 €	4,50 €	5,00 €	2,30 €
D	11,50 €	6,00 €	6,00 €	3,00 €
2 vyöhykettä	13,50 €	6,50 €	7,00 €	3,25 €
3 vyöhykettä	15,00 €	7,50 €	7,50 €	3,80 €
4 vyöhykettä	16,50 €	8,00 €	8,50 €	4,00 €

Taulukko 3. Kausilippujen hinnat nykytilanteessa (sis. alv 10 %).

Kausiliput	Aikuinen	Lapsi	Nuoriso	Opiskelija
AB	53,00 €	27,00 €	37,00 €	37,00 €
C	62,50 €	31,50 €	44,00 €	44,00 €
D	75,00 €	37,50 €	52,50 €	52,50 €
E tai F	87,00 €	43,50 €	87,00 €	87,00 €
2 vyöhykettä	88,00 €	44,00 €	62,00 €	62,00 €
3 vyöhykettä	97,50 €	49,00 €	68,50 €	68,50 €
4 vyöhykettä	109,00 €	54,50 €	76,50 €	76,50 €
5 vyöhykettä	125,00 €	62,50 €	125,00 €	125,00 €
6 vyöhykettä	162,00 €	81,00 €	162,00 €	162,00 €

#### 4.4. Odotukset lippujärjestelmän kehittämisestä

Vilkun käyttäjät ovat pääsääntöisesti kokeneet nykyisen lippuvalikoiman onnistuneeksi. Kyselyn vastaajista yli 90 % oli sitä mieltä, että lippuvalikoima sopii enemmän hyvin kuin huonosti heidän käyttötarpeisiinsa. Waltti-kortin arvo- ja kausiliput koettiin olevan toimivia tuotteita ja säilyttämistä lipputuotevalikoimassa pidettiin ehdottoman tärkeänä. Mobiililippu koettiin selkeäksi ja helppokäyttöiseksi sekä käteväksi, koska puhelin on aina mukana, mutta nykyinen kalliimpi hinta ei kuitenkaan houkuttele käyttämään mobiililippua. Hinnan tulisi mielellään olla sama kuin arvolipulla.



Kuva 9. Vastausten jakauma kymmenportaisella asteikolla kyselyn väittämään "Koen, että nykyiset lipputyypit vastaavat tarpeisiini".

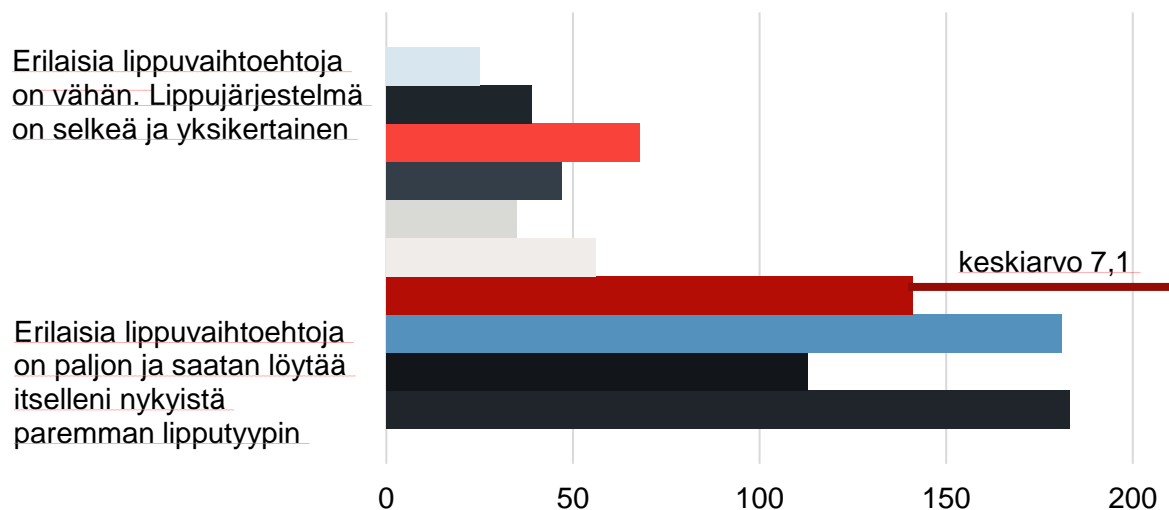
Lipputuotteiden kehitysideat, jotka mahdollistavat joustavuutta, nähtiin haastattelujen perusteella tuottavan erityisesti arvoa. Etenkin kausilipun joustava käyttö ja lähimaksaminen herättivät paljon kiinnostusta. Nuorempi sukupolvi on selkeästi valmiimpi käyttämään mobiilia ja lähimaksua, kun taas vanhemmassa väestössä koetaan edelleen jonkin verran tarvetta käteismaksuille.

Yleisenä havaintona joukkoliikenteen kehittämisessä on, että lippujärjestelmän yksinkertaisuus ja selkeys on joukkoliikenteen käyttöä helpottava ja lisäävä tekijä erityisesti satunnaisilla käyttäjillä. Kyselyssä varsin moni vastaajista oli kuitenkin kiinnostunut monipuolisesta ja -lukuisesta lippuvalikoimasta, josta saattaisi löytää itselleen nykyistä paremmin sopivan lipputyypin.

---

Kyselyn perusteella ihmiset toivovat jonkin verran nykyistä monipuolisempaa lippuvalikoimaa. Varsinkin pidemmän aikavälin hintakattojen ennakoidaan vaikuttavan jonkin verran myönteisesti joukkoliikenteen käyttöön.

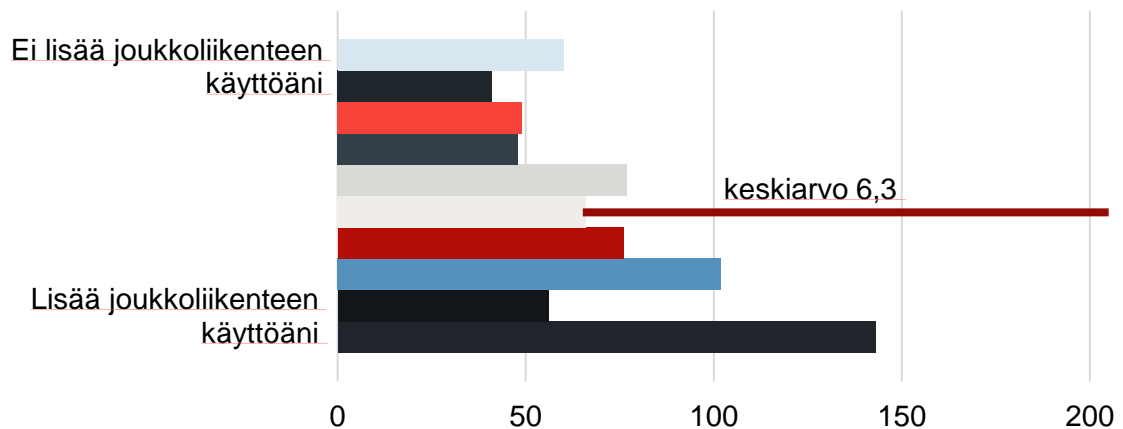
---



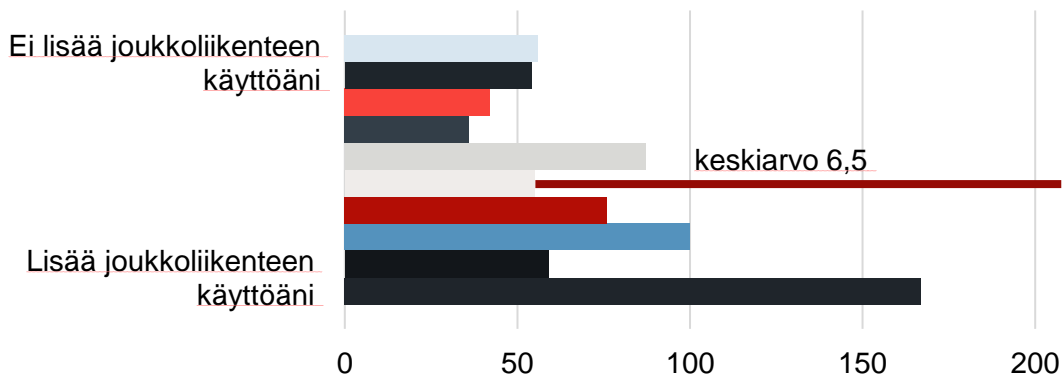
Kuva 10. Vastausten jakauma kymmenportaisella asteikolla kyselyn väittämään "Kuinka tärkeänä pidät lippujärjestelmän yksinkertaisuutta/monipuolisuutta".

Lähimaksaminen hintakatolla (hintakatot kts. luku 4.9) koettiin varovaisen hyväksi lisäksi lippuvalikoimaan. Päiväkohtaisen hintakatton koettiin haastatteluissa voivan korvata vuorokausiliput. Suositummat hintakatot, kysyttäessä päivä-, viikko-, kuukausi- ja vuosikohtaisista hintakatoista, olivat kuukausi- ja viikkokohtaiset katot.

Kuukausikohtaisten hintakattojen joukkoliikenteen käyttöä lisäävä vaikutus arvioitiin vastaajien vastauksissa keskiarvolla 6,5/10, viikkokohtaisten hintakattojen 6,3/10 ja päivä- sekä vuosikohtaisten hintakattojen joukkoliikenteen käyttöä lisäävä vaikutus molemmilla 5,6/10. Hintakattojen vaikutus kysyntään kyselyn perusteella on esitetty seuraavissa kuvissa.



Kuva 11. Vastausten jakauma kymmenportaisella asteikolla kyselyn kysymyksiin "Millä tavoin arvioisit VIIKKOKOHTAISEN hintakatton vaikuttavan joukkoliikenteen käyttöösi (7. matkan jälkeen loppuviikon matkat ilmaisia)".



Kuva 12. Vastausten jakauma kymmenportaisella asteikolla kyselyn kysymyksiin "Millä tavoin arvioisit KUUKAUSIKOHTAISEN hintakaton vaikuttavan joukkoliikenteen käyttösi (22. matkan jälkeen loppuviikon matkat ilmaisia)".

#### 4.5. Puolet kustannusten noususta lippujen hintoihin

Liikenteen järjestämisen kustannukset ovat nousseet edellisen lipun hintojen tarkistuksen, 2015, jälkeen ja erityisesti vuodesta 2021 eteenpäin polttoaineen hinnannousu on tuonut kustannusindeksiin voimakkaan nousun. Kustannusten nousun myötä on paineita lipunhintojen nostamiseksi.

Joukkoliikenneohjelmassa 2030 on asetettu kaupunkiseudun joukkoliikenteen tavoitteeksi, että lippujen hinnoittelu on kilpailukykyistä ja joukkoliikenteen käyttöä lisäävää sekä tuottaa samanaikaisesti lipputulota riittävästi palvelutason ylläpitämiseksi ja parantamiseksi. Joukkoliikenneohjelmassa on asetettu tavoitteeksi, että puolet kustannusten noususta siirretään lippujen hintoihin ja tätä kautta joukkoliikennelippujen hintatasoa pyritään nostamaan maltillisesti. Tällöin lippujen reaali hinnat edelleen laskevat ja lippujen hinnat säilyvät kilpailukykyisinä ja joukkoliikenneohjelman tavoite lisätä matkustajamäärää 50 % vuosina 2019–2030 on edelleen mahdollista saavuttaa.

#### 4.6. Lippujen hinnoittelumuutokset ja niiden vaikutukset

Työn aikana on tarkasteltu useampia lippujen hinnoitteluvaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia. Tässä raportissa on esitetty nykytilanteen lisäksi seuraavia vaihtoehtoja, joiden keskeisimmät hinnat on koottu seuraavaan taulukkoon. Taulukossa on esitetty AB-vyöhykkeen aikuisten lippujen hinnat eri vaihtoehdoissa.

Taulukko 4. AB-aikuisten lipun hinta eri vaihtoehdoissa.

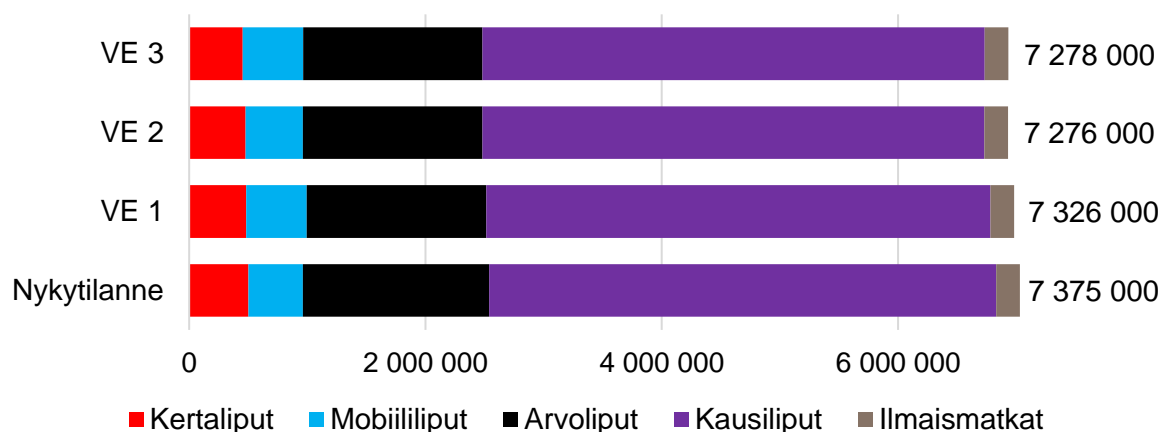
	AB-aikuisten lipun hinta			
	kertalippu	mobiilikertalippu ja kertalippu lähimaksulla	arvolippu	kausilippu
Nykytilanne	3,30 €	3,30 €	2,48 €	53 €
VE 1	3,50 €	2,70 €	2,70 €	56 €
VE 2	3,60 €	3,00 €	2,70 €	58 €
VE 3	3,80 €	2,70 €	2,70 €	58 €

Vaihtoehdoissa kertalippujen hintoja nostettaisiin. Liikennöinnin sujuvuuden, ajoaikojen vaihtelun ja vaihtorahojen tarpeen määrän kannalta olisi parasta, että kertalipun hinta on joko tasaeuroon, 50 senttiin tai muuhun helposti rahastettavaan summaan päättyvä raha-

määrä. Toisaalta kertalippujen myyntiä vähentää tulevaisuudessa merkittävästi se, että mobiililipulla ja lähimaksulla maksettaessa hinta on selvästi kertalippujen hintaa alhaisempi. Mobiililipun hinta laskee selvästi nykyisestä, kun taas kertalipun hinta kasvaa.

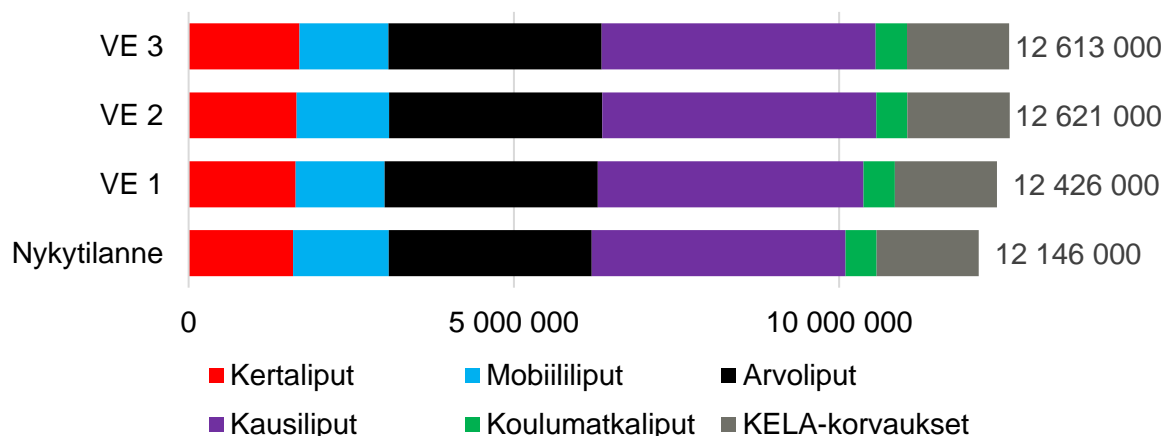
Arvolippujen hintaa on korotettu kaikissa vaihtoehdoissa 2,70 euroon eli noin 8,9 % nykyisestä. Kausilippujen hinnan osalta on kaksi vaihtoehtoa, joissa lippujen hintaa nostettaisiin 5,6–9,4 %. Mobiililippujen ja lähimaksamisen hintaa on tarkasteltu alennettavaksi arvolipun hintaiseksi, mutta myös jonkin verran suuremmaksi, 3 euroon, maksutapoihin sisältyvien transaktiomaksujen vuoksi.

Nousumäärät eri hinnoitteluvaihtoehdoissa on arvioitu seuraavissa taulukoissa. Nousumäärä- ja lipputulojen kehittyminen on arvioitu käyttäen HSL:n hintajoustotutkimuksen ylärajaa, joka kuvaa pitkän aikavälin kysynnän muutosta. Lyhyellä aikavälillä matkustajamäärät voivat vähentyä jonkin verran vähemmän, koska lyhyen aikavälin joustot ovat pienempiä.



Kuva 13. Nousumäärät lippujen eri hinnoitteluvaihtoehdoissa.

Lipputulot kasvavat eri hinnoitteluvaihtoehdoissa 280 000–480 000 eur/v (sis. alv 10 %). Ilman arvonlisäveroa 250 000–435 000 eur/v.



Kuva 14. Lipputulot eri lippujen hinnoitteluvaihtoehdoissa.

Kertalippujen hintojen korottaminen 0,10 eurolla kasvattaa lipputuloja noin 15 000 euroa (sis. alv 10 %). Nykytilanteen, VE 1 ja VE 2 osalta voidaan päätellä, että merkittävimmät erot saavutetaan kausilippujen, arvolippujen ja mobiililippujen hinnoittelun muutoksilla.

Seuraavissa taulukoissa on koostettu lipputyypeittäin käyttömäärät ja lipputulot nykytilanteessa sekä lippujen eri hinnoitteluvaihtoehdoissa. VE 1:ssä matkustajamäärät alenevat 0,7–1,1 % ja lipputulot kasvavat 1,8–2,3 %. Lipputulojen kasvu on noin 220 000–280 000 eur/v (sis. alv 10 %).

Esityksenä on lippujen hinnoittelun kehittäminen VE 3 perusteella. Kertalippujen hintoja korotetaan, mutta lähimaksulla ja mobiilisovelluksella ostettavien lippujen hintoja esitetään alennettavaksi arvolipun hintaisiksi. Kausilippuun esitetään korotusta.

Lippujen hinnoittelun kehittämisessä esitetään sovellettavaksi joukkoliikenneohjelman periaatetta, että puolet kustannusten noususta viedään lippujen hintoihin. Tällöin lippujen hinnat säilyvät kilpailukykyisinä ja lippujen reaali hinnat alenevat.

Taulukko 5. Lipputyypin käytöt ja lipputulot nykytilanteessa ja lippujen hinnoitteluvaihtoehdossa VE 1.

	Nykytilanne		VE 1			HSL:n yläraja		
	Käyttö	Lipputulot	Hintajousto	Käyttö	Lipputulot	Hintajousto	Käyttö	Lipputulot
Kertaliput	502 000	1 608 000	-0,3	493 000	1 676 000	-0,61	484 000	1 646 000
Mobiililiput	461 000	1 471 000	-0,3	486 000	1 285 000	-0,61	512 000	1 368 000
Arvoliput	1 576 000	3 118 000	-0,3	1 535 000	3 310 000	-0,42	1 518 000	3 277 000
Kausiliput	4 291 000	3 903 000	-0,3	4 232 000	4 046 000	-0,12	4 267 000	4 083 000
yhteensä	6 830 000	10 100 000		6 746 000	10 317 000		6 781 000	10 374 000
muutos				-1,2 %	2,1 %		-0,7 %	2,7 %
Ilmaismatkat	200 000			200 000			200 000	
KELA-korvaukset		1 571 000			1 571 000			1 571 000
Koulumatkaliput	345 000	475 000		345 000	481 000		345 000	481 000
yhteensä	7 375 000	12 146 000		7 291 000	12 369 000		7 326 000	12 426 000
muutos				-84 000	223 000		-49 000	280 000
muutos				-1,1 %	1,8 %		-0,7 %	2,3 %

VE 2:ssa matkustajamäärät alenevat 1,3–2,0 % ja lipputulot kasvavat 3,7–3,9 %. Lipputulosten kasvu on noin 445 000–475 000 eur/v (sis. alv 10 %). VE 3:ssä matkustajamäärät alenevat 1,3–1,9 % ja lipputulot kasvavat 3,9–4,4 %. Lipputulosten kasvu on noin 470 000–540 000 eur/v (sis. alv 10 %).

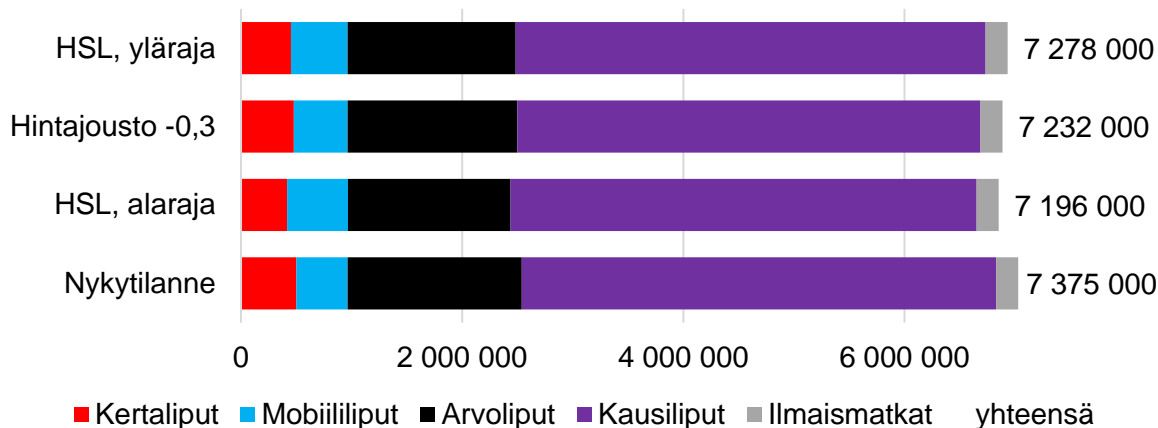
Tulevaisuudessa todennäköisesti opiskelijoiden ja nuorten lipputulot jonkin verran alenevat toisen asteen maksuttomuuden myötä. Vastaavasti KELA:n korvausten osuus kasvaa jonkin verran. Muutos voi jonkin verran lisätä joukkoliikenteen käyttöä.

Taulukko 6. Lipputyypin käytöt ja lipputulot lippujen hinnoitteluvaihtoehdoissa VE 2 ja VE 3.

	VE 2			HSL:n yläraja			VE 3			HSL:n yläraja		
	Hintajousto	Käyttö	Lipputulot	Hintajousto	Käyttö	Lipputulot	Hintajousto	Käyttö	Lipputulot	Hintajousto	Käyttö	Lipputulot
Kertaliput	-0,3	490 000	1 704 000	-0,61	477 000	1 662 000	-0,3	478 000	1 784 000	-0,61	453 000	1 706 000
Mobiililiput	-0,3	473 000	1 378 000	-0,61	486 000	1 420 000	-0,3	486 000	1 285 000	-0,61	512 000	1 368 000
Arvoliput	-0,3	1 535 000	3 310 000	-0,42	1 518 000	3 277 000	-0,3	1 535 000	3 310 000	-0,42	1 518 000	3 277 000
Kausiliput	-0,3	4 188 000	4 147 000	-0,12	4 250 000	4 210 000	-0,3	4 188 000	4 252 000	-0,12	4 250 000	4 210 000
yhteensä		6 686 000	10 539 000		6 731 000	10 569 000		6 687 000	10 631 000		6 733 000	10 561 000
muutos		-2,1 %	4,3 %		-1,5 %	4,6 %		-2,1 %	5,3 %		-1,4 %	4,6 %
Ilmaismatkat		200 000			200 000			200 000			200 000	
KELA-korvaukset			1 571 000			1 571 000			1 571 000			1 571 000
Koulumatkaliput		345 000	481 000		345 000	481 000		345 000	481 000		345 000	481 000
yhteensä		7 231 000	12 591 000		7 276 000	12 621 000		7 232 000	12 683 000		7 278 000	12 613 000
muutos		-144 000	445 000		-99 000	475 000		-143 000	537 000		-97 000	467 000
muutos		-2,0 %	3,7 %		-1,3 %	3,9 %		-1,9 %	4,4 %		-1,3 %	3,9 %

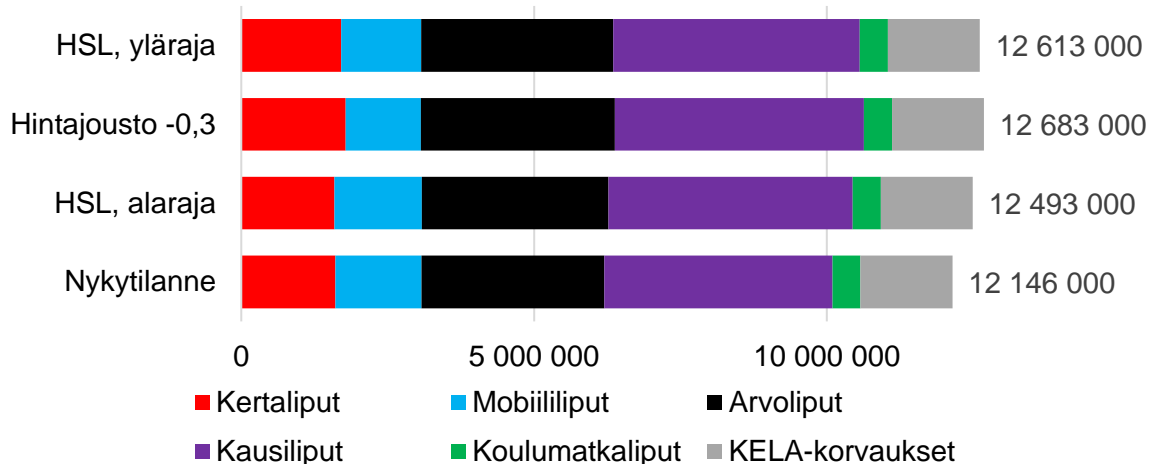


Seuraavissa kaavioissa on VE 3:n osalta tarkasteltu nousumäärien ja lipputulojen kehittyminen HSL:n hintajoustojen ala- ja ylärajoilla sekä käyttäen tavanomaista lippujen hintajousto -0,3. Tavanomainen hintajousto -0,3 on enemmänkin lyhyen aikavälin hintajousto ja HSL:n ala- ja ylärajat pitkän aikavälin hintajoustoja. Näistä yläraja on arvioitu luotettavammaksi.



Kuva 15. VE3:n nousumäärien arviointi eri hintajoustoilla.

Kokonaisuutena muutokset nousumäärissä ovat melko pieniä -0,3 hintajoustoilla ja ylärajan joustokertoimilla. Absoluuttiset muutokset ovat sinänsä merkittäviä, mutta kokonaisnousumäärien tasolla molempien arviointimenetelmien kautta kokonaisnousumääriä voidaan olettaa arvioitavan melko luotettavasti. Seuraavassa kuvassa on vastaavasti arvioitu lipputulot HSL:n alarajalla, -0,3 joustokertoimella ja ylärajalla.



Kuva 16. VE 3:n lipputulojen arviointi eri hintajoustoilla.

VE 3:ssa matkustajamäärät alenevat 1,3–1,9 % ja lipputulot kasvavat 3,9–4,4 %. Lipputulot kasvavat VE3:ssa todennäköisesti noin 470 000–540 000 eur/v (sis. alv 10 %) lippujen hinnoittelumuutosten jälkeen huomioiden kysynnän väheneminen, kun lipputuloja arvioidaan -0,3 hintajouston ja HSL:n ylärajan hintajoustoja avulla. Ilman arvonlisäveroa lipputulojen kasvu on noin 420 000–490 000 eur/v. Kysynnän väheneminen voi kuitenkin olla vähäisempää, koska hintajoustot soveltuvat parhaiten tilanteisiin, joissa muut tekijät ovat muuttumattomia. Nykyisessä tilanteessa yleinen kustannustaso on kasvanut merkittävästi ja lippujen hintojen nostaminen on vähäisempää kuin yleinen kustannusten nousu. Siten lippujen reaalihintojen kasvu on kuitenkin vähäisempää pidempää aikaväliä tarkastellen.

## 4.7. Lipun hintojen vertailu muihin kaupunkeihin

Vilkuu-alueen lippujen hintoja on vertailtu joidenkin suurten ja keski suurten joukkoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina toimivien kaupunkien/kaupunkiseutujen hintatasoon. Tarkastelussa olivat mukana HSL, Tampere, Turku, Oulu, Jyväskylä, Lahti, Lappeenranta, Joensuu ja Hämeenlinna. Edellä lueteltuja hintoja verrattiin Kuopion nykyisiin hintoihin sekä suunniteltuihin uusiin hintoihin (VE 3).

Tarkasteluajankohtana alkuvuonna 2023 Oulu, Jyväskylä ja Joensuu ovat väliaikaisesti laskeneet lippujen asiakashintoja valtion arvonlisäveropoistamisen myötä. 10 % arvonlisävero palautuu asiakashintoihin 1.5.2023. Lippujen hintavertailu on kuitenkin tehty tilanteeseen, jossa lipuilla on normaali 10 % alv. Hämeenlinnassa lippujen hintoja on kuitenkin pysyvästi alennettu ja Lappeenrannassa hinnat nousevat vain 2 % verran 1.5.2023. Seuraavassa taulukossa on vertailtu kertalippujen hintoja eri kaupungeissa sekä Kuopion nykytilanteessa ja VE 3:n uusilla hinnoilla. Tampereella on käytetty 1.5.2023 voimaan tulevia hintoja.

Arvolippujen hinnat vyöhykkeittäin	Alin vyöhykemäärä	Alin vyöhykemäärä +1	Alin vyöhykemäärä +2	Alin vyöhykemäärä +3	Alin vyöhykemäärä +4	Alin vyöhykemäärä +5
Tampere	2,21 €	3,57 €	4,60 €	5,90 €	7,20 €	
Jyväskylä	2,15 €	2,95 €	3,85 €	5,10 €		
Turku***	2,20 €					
HSL **	3,10 €	4,10 €	4,50 €			
Lappeenranta	2,50 €	5,10 €	7,05 €			
Hämeenlinna	2,28 €	3,33 €	4,56 €			
Oulu	2,05 €	4,05 €	6,25 €	8,20 €		
Lahti*	2,60 €	5,20 €	6,10 €			
Joensuu	2,90 €	3,95 €	5,05 €	6,15 €	8,00 €	9,80 €
Verrokki-kaupunkien keskiarvo	2,44 €	4,03 €	5,25 €	6,34 €	7,60 €	9,80 €
Kuopio*, nykytila	2,48 €	4,13 €	4,58 €	5,10 €	5,90 €	7,70 €
Kuopio*, uudet hinnat	2,70 €	4,50 €	4,99 €	5,55 €	6,42 €	8,38 €

Kuva 17. Vertailu arvolipulla ostettujen matkojen hinnoista vertailukaupungeissa eri vyöhykeyhdistelmillä. Kaupunkiseutujen lipputuotteet ja vyöhykeratkaisut eivät ole kaikilta osin yhteneväisiä toistensa kanssa. Alla listaus vertailua tehtäessä tehdyistä havainnoista ja linjauksista:

- \* Kuopiossa ja Lahdessa pienin vyöhykelippu on AB.
- \*\* HSL:ssä minimivyöhykemäärä 2 (AB tai BC, D-vyöhykkeellä ostettavissa myös pelkkä D-vyöhykkeen lippu).
- \*\*\* Turun seudulla Föillä on käytössä tasatariffi

Kuopiossa arvolla ostettujen yksittäisten lippujen hinnat ovat olleet melko lähellä muiden kaupunkiseutujen arvolippujen keskimääräistä hintaa. Merkittävää kuitenkin on, että Kuopiossa alimmalla vyöhykemäärällä voi matkustaa keskimääräistä pidemmän matkan. Ainoastaan Turun seudulla Fölin tasatariffiliikenteessä voi matkustaa pidempiä matkoja. Turussa toisaalta arvolipun hinta on myös vertailukaupunkien alhaisimpia.

Seuraavassa taulukossa on vertailtu kausilippujen hintoja eri kaupungeissa sekä Kuopion nykytilanteessa ja VE 3:n uusilla hinnoilla.

Kausilippujen hinnat vyöhykkeittäin	Alin vyöhykemäärä	Alin vyöhykemäärä +1	Alin vyöhykemäärä +2	Alin vyöhykemäärä +3	Alin vyöhykemäärä +4	Alin vyöhykemäärä +5
Tampere	59,00 €	76,00 €	83,00 €	105,00 €	115,00 €	
Jyväskylä	54,00 €	69,00 €	79,00 €	88,00 €		
Turku***	55,00 €					
HSL**	70,60 €	99,40 €	109,70 €			
Lappeenranta	54,00 €	56,00 €	57,00 €	65,00 €		
Hämeenlinna	51,30 €	66,50 €	77,90 €			
Oulu	52,50 €	79,00 €	85,00 €	90,00 €		
Lahti*	59,80 €	82,40 €	92,70 €			
Joensuu	66,00 €	77,00 €	93,50 €	130,00 €	140,00 €	170,00 €
Verrokkikaupunkien keskiarvo	58,02 €	75,66 €	84,73 €	95,60 €	127,50 €	170,00 €
Kuopio*, nykytila	53,00 €	88,00 €	97,50 €	109,00 €	125,00 €	162,00 €
Kuopio*, uudet hinnat	58,00 €	96,50 €	107,00 €	119,50 €	137,00 €	177,50 €

Kuva 18. Vertailu kausilippujen hinnoista vertailukaupungeissa eri vyöhykeyhdistelmillä.

\* Kuopiossa ja Lahdessa pienin vyöhykelippu on AB.

\*\* HSL:ssä minimivyöhykemäärä 2 (AB tai BC, D-vyöhykkeellä ostettavissa myös pelkkä D-vyöhykkeen lippu).

\*\*\* Turun seudulla Föillä on käytössä tasatariffi

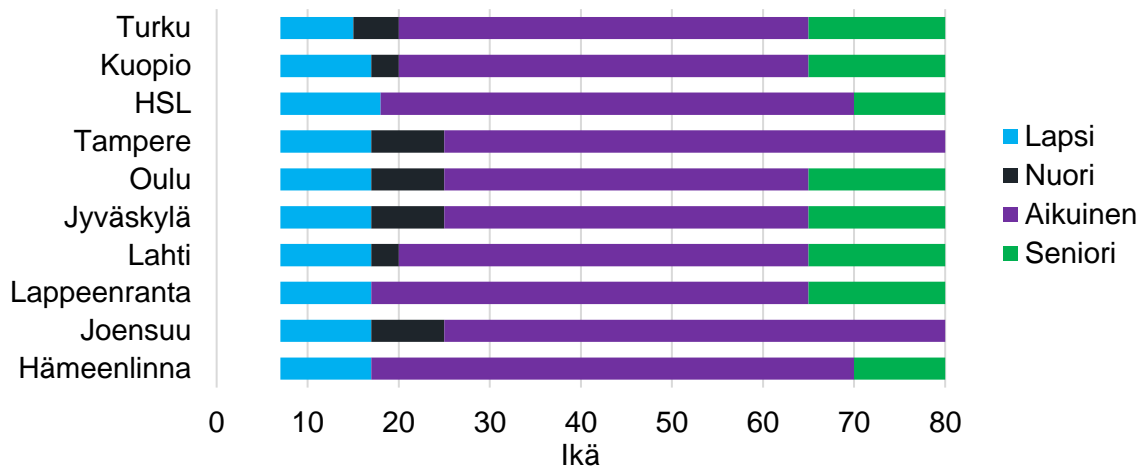
Kausilipun hinta AB-vyöhykkeellä Vilkkuliikenteessä on nykyisin hyvin kilpailukykyinen ja on selkeästi alle vertailukaupunkien keskihinnan. Tarkasteluhetken tilanteessa Hämeenlinnassa ja Oulussa on hieman edullisempi kausilipun hinta alimmalla vyöhykemäärällä, mutta lipun käytettävyys matkan pituuksien näkökulmasta on Kuopion seudulla paras. VE 3:ssa esitetty uusi kausilipun hinta, 58 euroa, on vertailukaupunkien keskiarvon mukainen hinta. Keskimääräistä hintaa kuitenkin nostaa HSL:n selvästi korkein kausilipun hinta. Mikäli HSL:ää ei huomioida, vertailukaupunkien keskimääräinen alimman vyöhykeyhdistelmän kausilipun hinta on 56,45 euroa, eli Kuopion VE 3:ssa hinta on jonkin verran tätä korkeampi.

Esitetyt uudet kertalippujen hinnat ovat jonkin verran muiden kaupunkien keskiarvoa korkeammat. Toisaalta mobiililippujen ja lähimaksulla maksettavien lippujen hintoja esitetään merkittävästi alennettavan. Kausilippujen hinta on jatkossa jonkin verran keskimääräistä korkeampi (kun ei huomioida HSL:n korkeaa kausilipun hintaa).

Toimivaltaisilla viranomaisilla on käytössään erilaisia rajoja ikäryhmäjaotteluissa. Useimmiten alle 7-vuotias kulkee joukkoliikenteessä maksutta. Erityisesti nuorisolipun ja seniorialennuksen suhteen on käytännöissä ja ikärajoissa vaihtelua.

- Nuorisolipun käyttö päättyy useimmiten, kun täyttää 25 v.
- Seniorialennus tarjotaan useimmiten 65-vuotiaasta alkaen
- Ei nuorison asiakasryhmää: HSL, Lappeenranta, Hämeenlinna
- Ei seniorin asiakasryhmää: Tampere, Joensuu
- Joensuussa hiljaisen ajan alennus koskee kaikkia matkustajia
- Jonkin verran vaihtelua nuorison ja aikuisten asiakasryhmän ala- ja ylärajassa

Seuraavassa kuvassa on nähtävissä eri ikäryhmäkausien jakautuminen kaupungeittain.



Kuva 19. Kausituotteiden ikäryhmät vertailukaupunkiseuduilla.

#### 4.8. Lippujen hinnoittelun ja lipputuotteiden selkeyttäminen

Joukkoliikenneohjelman tavoitteita ovat joukkoliikenteen helppokäyttöisyys, sujuvuus, lippujen hintojen pitäminen kilpailukykyisinä ja keskisuurten kaupunkiseutujen edelläkävijyys. Lippujen hinnoittelua selkeyttää se, että eri maksutavoilla vastaavan tyyppiset lipputuotteet ovat samanhintaisia.

Suosituksena on, että matkakortin arvolla, mobiililipulla ja lähimaksulla maksettaessa yksittäiset matkat ovat samanhintaisia. Nykyisin mobiililippu on samanhintainen kuin käteisellä maksettaessa. Mobiililippu ostetaan kuitenkin etukäteen ja sen validointi bussissa on nopeaa. Tämä puoltaa sitä, että mobiililipun hinta alennetaan arvolipun hintaiseksi.

Lähimaksu on maksutapana nopea. Oletuksena on, että lähimaksulla maksettaessa vyöhykkeenä on maksettaessa edullisin myytävissä oleva lipputuote. Enemmistö lipuista myydään AB-alueelle, minkä vuoksi suurimmalle osalle oletuksena tarjottava vyöhykeyhdistelmä on matkustajan ostama lipputuote. Tällöin lähimaksulla maksettaessa ostotapahtuma on nopea.

Kuljettajalta ostettava kertalippu on jatkossa selkeästi kallein maksutapa, kun mobiililipun ja lähimaksun hintaa alennetaan. Maksamisen nopeus, liikenteen täsmällisyys ja vaihtorahojen käsittelyn tarve puoltavat, että käteisellä maksamisen määrä busseissa vähenee.

Maksamisen nopeuden kannalta parhaimpia ovat matkakortit ja mobiililiput, joiden validointi busseissa on melko nopeaa. Tämä puoltaa matkakorttien ja mobiililippujen suosimista. Lähimaksu ei ole kuitenkaan merkittävästi hitaampi maksutapa, mikä puoltaa sitä, että lähimaksulla maksettaessa hinta voidaan laskea mobiililipun ja arvolipun tasolle. Tulevaisuudessa maksamisen helppous paranee myös selvästi, koska käteisen käyttö on vähentynyt, mutta enemmistöllä on käytettävissä lähimaksamiseen soveltuva kortti ja mobiilimaksumahdollisuus.

---

Lippujen hinnoittelua esitetään selkeytettävän siten, että jatkossa mobiilisovelluksella ostettavat liput ovat vastaavan matkakortilla ostettavan lipun hintaisia.  
Lähimaksulla maksettavan lipun hinta on sama kuin arvolipun hinta.

---

## 4.9. Hintakatot

Hintakatossa taustajärjestelmä tunnistaa asiakkaalle edullisimman tavan matkustaa. Suosituksena on, että hintakatoista otetaan käyttöön ainakin päivä- ja viikkokatto, mutta mahdollisesti myös kuukausikatto.

Hintakatto on teknisesti otettavissa käyttöön lähimaksulla maksettaessa. Tavoitteena on, että hintakatot otetaan käyttöön kaikilla maksutavoilla, myös mobiilimaksulla ja matkakortilla maksettaessa siinä vaiheessa, kun se on teknisesti mahdollista. Tällöin niin hinnoittelun kuin hintakattojen osalta ei ole merkitystä, millä maksutavalla matka maksetaan.

Maksamisen helppouden kannalta olisi eduksi, että samalla maksutavalla voi ostaa useamman lipun. Tämä helpottaa joukkoliikenteen käyttöä esimerkiksi tilanteissa, joissa vanhempi matkustaa lapsensa kanssa.

Hintakatot eivät välttämättä lisää merkittävästi lipputuloja, mutta voivat lisätä matkustamista. Arvolipuilla matkustettaessa saatetaan yrittää minimoida matkojen määrää, mutta hintakaton ylittyessä saatetaan matkustaa enemmän. Hintakattojen vaikutuksesta lipputuloihin on toistaiseksi vähän tutkimustietoa. Lontoossa ”Pay As You Go” tai ”Capping” on lisännyt matkustajamääriä 7 %.

**Päiväkatto** palvelee matkustajaa, joka matkustaa yksittäisenä päivänä poikkeuksellisen paljon – merkitys laajassa kuvassa on kyselyinkin perusteella melko pieni. Päiväkatoksi suositellaan vuorokausilipun hintaa, joka ehdotuksen mukaan on AB-vyöhykkeellä aikuiselta 8,70 €. Tällöin päivän neljänneistä matkasta alkaen matkojen hinnat alkavat leikkautua.

**Viikkokatto** palvelee satunnaisesti joukkoliikennettä paljon käyttäviä, mutta voi palvella kausilippulaisiakin esimerkiksi, mikäli kausilippua ei kannata ostaa ennen lomaa. Viikkokatoksi suositellaan AB-vyöhykkeellä aikuiselle 21 €. Tällöin viikon kahdeksannesta matkasta alkaen matkojen hinnat alkavat leikkautua.

**Kuukausikatto** palvelee isompaa joukkoa, jotka matkustavat paljon. Tämä soveltuu hyvin satunnaisesti etätöitä tekeville. Kuukausikattona on 30 päivän kausilipun hinta. Tällöin kuukausikatto 2,8 viikkokaton hintainen.

**Vuosilippu** palvelee erityisesti säännöllisesti joukkoliikennettä käyttäviä. HSL on ottanut käyttöön vuosilipun ja jatkuvan säästötilauksen (360 pv 10 kk:n hinnalla). Kausilipun korkeampi hinnan korotus voi olla paremmin hyväksyttävissä, jos tarjotaan edullinen vuosilippu. Todennäköisesti vuosilippu saattaa lisätä erityisesti kesäkuukausien matkustamista, jos kausilippuja ei osteta aivan koko vuodeksi. Vuosilippu ei siten vähennä lipputuloja merkittävästi, mutta voisi lisätä joukkoliikenteen käyttöä erityisesti kesäkuukausina ja mahdollisesti muina loma-aikoina eri aikoina vuodesta.

Hintakattoja voidaan ottaa käyttöön vähitellen. Teknisesti hintakatot ovat toteuttavissa helpon lähimaksulla maksettaessa. Pidemmän aikavälin tavoitteena voidaan pitää sitä, että hintakatot otetaan käyttöön myös mobiililipuilla ja matkakortilla maksettaessa, mikäli se on teknisesti mahdollista.

Ensimmäisessä vaiheessa voidaan ottaa käyttöön päivä- ja viikkokatot. Pidemmällä aikavälillä voidaan ottaa käyttöön myös kuukausikatto. Vuosikatto on teknisesti melko raskas toteuttaa ja käytännössä voi olla niin, että vuosilippu tarjotaan myymällä vuoden matkat 10 kk:n hinnalla.

---

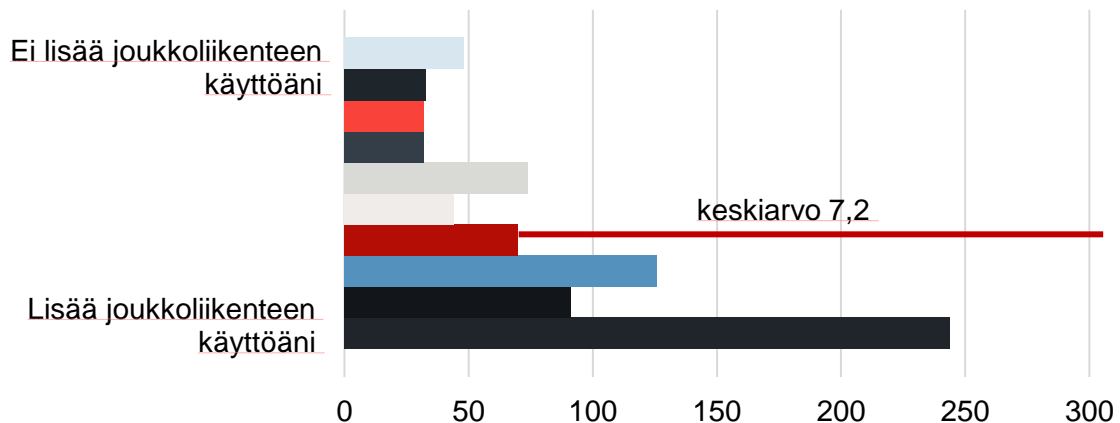
Lyhyellä aikavälillä esitetään, että lähimaksussa otetaan käyttöön päivä- ja viikkokatto. Pidemmällä aikavälillä esitetään otettavan käyttöön kuukausikatto ja mahdollisesti myöhemmin myös vuosikatto. Teknisen kehityksen myötä voidaan hintakatot ottaa käyttöön myös mobiilisti maksettavissa lipuissa ja matkakortilla maksettaessa.

---

#### 4.10. Muut tarkastellut vaihtoehdot

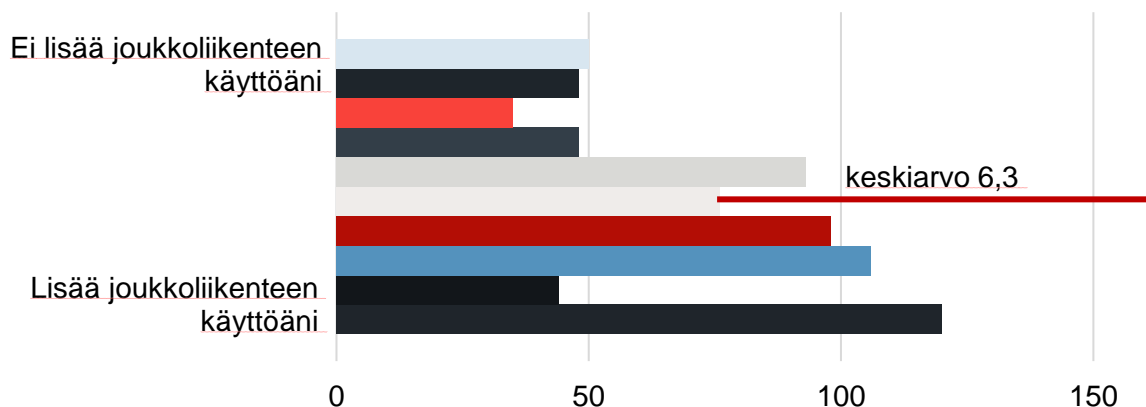
Kyselyssä kysyttiin myös mielipiteitä 30 päivän kausilipun joustavasta käytöstä, kausilipun pituuden vapaasta valinnasta sekä kausilipuista luopumisesta ja niiden korvaamisella edullisemmilla arvolipuilla.

Ajatukseen, että 30 päivän kausilippua voisi käyttää vapaasti valitseminaan 90 päivän aikana, suhtautui suuri osa vastaajista positiivisesti. Vastaajien keskiarvo sen suhteen, lisä-sikö vaihtoehto vastaajan joukkoliikenteen käyttöä, oli 7,2/10.



Kuva 20. Vastausten jakauma kymmenportaisella asteikolla kyselyn kysymykseen "Jos 30 päivän kausilippua voisi käyttää vapaasti valitseminaan 30 päivänä 90 päivän aikana, miten arvioisit sen vaikuttavan joukkoliikenteen käyttöösi?".

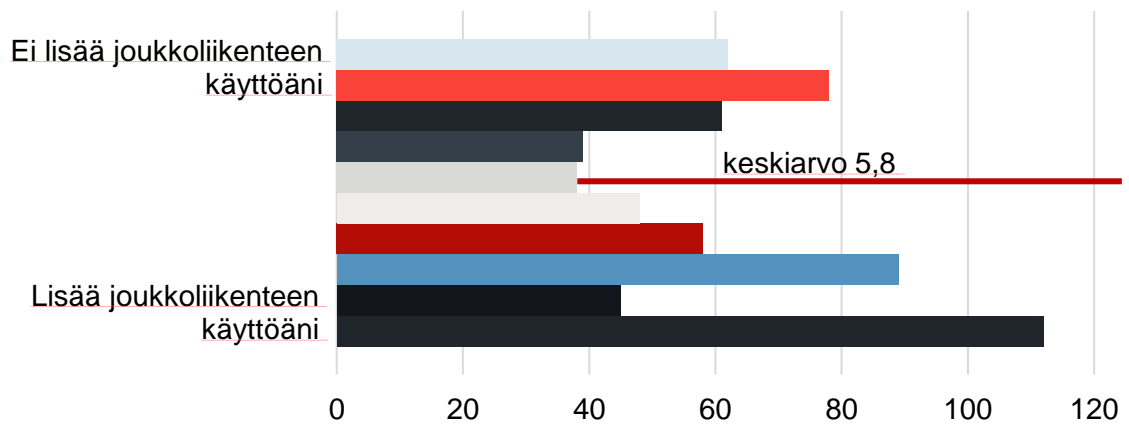
Kausilipun pituuden vapaa valinta ei herättänyt kyselyssä voimakkaita mielipiteitä puolesta tai vastaan ja vastaukset hajaantuivat. Vapaammasta kausilipun voimassaoloaikojen päättämistä olisi käyttäjälle joissain tilanteissa hyötyä, erityisesti esim., kun matkakortin voimassaolo olisi hyvä saada mitoitettua loman alkamishetkeen.



Kuva 21. Vastausten jakauma kymmenportaisella asteikolla kyselyn kysymykseen "Jos kausilipun pituuden voisi valita vapaasti (10–365 päivää), miten arvioisit sen vaikuttavan joukkoliikenteen käyttöösi?".

Kausilipun korvaaminen halvemmalla hinnalla myytävillä arvolipuilla herätti selkeästi sekä puolesta että vastaan mielipiteitä. Pääsääntöisesti nykyisin arvolippua käyttävät todennäköisesti hyötyisivät halvemmasta arvolipusta, kun taas nykyiset kausilipun käyttäjät kokisivat menettävänsä vapauden matkustaa rajattomasti ja "maksutta", vaikka kuukauden matkustukseen kuluva rahamäärä saattaisikin säilyä ennallaan. Syvähaastatteluissa tuli esille voimakkaasti myös halu pitää nykyiset lipputuotteet, mukaan lukien kausilippu.





Kuva 22. Vastausten jakauma kymmenportaisella asteikolla kyselyn kysymykseen "Jos kausilippu poistettaisiin käytöstä ja muutettaisiin arvolipuksi, jolloin kaikki matkat maksaisivat saman verran, miten arvioisit sen vaikuttavan joukkoliikenteen käyttöösi? Aikuisten arvolipun hinta olisi AB-vyöhykkeellä tällöin esim. 1,80 eur/matka.

Lippujen hinnoittelussa voidaan pidemmällä aikavälillä ottaa käyttöön uusia malleja.  
Asukkaat toisaalta arvostavat nykyisten lippujen säilymistä valikoimassa.

## 5. Tapahtumalippujen hinnoittelu

Tapahtumalipuilla tarkoitetaan tapahtumien yhteydessä tapahtumalippuun sisällytettävää joukkoliikennelippua. Tapahtumat voivat olla esimerkiksi jääkiekko-otteluita tai teatteriesityksiä. Tällöin tapahtumalippuun voidaan sisällyttää esimerkiksi kaksi joukkoliikennelippua tai joukkoliikenteen käyttö esimerkiksi illan ajaksi. Messut ja seminaarit voivat olla koko päivän tai useamman päivän mittaisia tapahtumia, joiden lippuihin voidaan sisällyttää esimerkiksi yhden tai useamman päivän joukkoliikenteen vuorokausilippu.

Eräänlaisena tapahtumalippuna voidaan pitää myös Kasurilan kausi+bussikorttia, jolla voi matkustaa laskettelukautena linjoilla 30–40 rinteen aukioloaikoina. Kausi+bussilipun lisähinta on asiakkaalle 50 euroa laskettelukautta kohden. Kaupunki laskuttaa Kasurilalta kausilipuilla tehdyistä matkoista lapsen kahden (AB) vyöhykkeen arvolipun matkan hinnan.

Föli on tarjonnut vuodesta 2019 alkaen tapahtumajärjestäjille mahdollisuutta liittää joukkoliikennelippu tapahtumalippuun. Tällöin tapahtumalipun QR-koodiin sisällytetään joukkoliikenteen käyttömahdollisuus. Föli tekee yhteistyötä useiden tapahtumien kanssa. Föli laskuttaa lipun käytöstä 1,50 euroa/nousu eli 50 % kertalipun hinnasta. Tapahtumalippuihin voidaan sopia myös vuorokausikohtainen kattohinta tai kiinteä vuorokausihinta.

Nyssen tapahtumalippujen yhteydessä joukkoliikenteen käytöstä puolestaan laskutetaan tapahtumajärjestäjää 1,05 euroa/matka tai päiväkohtainen hinta 2,10 euroa/pv/lippu (hinnat 1.5.2023 alkaen).

Tapahtumalipun kustannusvaikutuksia tapahtumajärjestäjille vähentää se, että joukkoliikenteen käytöstä peritään maksu toteutuneen käytön perusteella. Mikäli joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on pieni, kustannusvaikutus tapahtumajärjestäjälle voi olla pieni. Lisäkustannuksia voi mahdollisesti tuoda se, että tapahtumalippua käyttävät joukkoliikennelippuna myös sellaiset, joilla on joukkoliikenteen kausilippu maksettuna.

Tapahtumalippuun sisältyvä joukkoliikennelippu vaikuttaa myönteisesti tapahtuman imagoon ja joukkoliikenteen käyttöön. Tavanomaista alhaisempaa joukkoliikennelipun hintaa puoltaa se, että tällöin tapahtuman yhteydessä voidaan markkinoida joukkoliikennettä ja joukkoliikenteen käyttöön voidaan kannustaa.

Kuopion Vilku-liikenteessä tapahtumalippujen käytöstä on pilottivaiheessa laskutettu tapahtumajärjestäjää 1,30 euroa/nousu. Suosituksena on, että tapahtumalipun hintaa nostetaan Fölin tasolle. Tällöin tapahtumalippujen hinnat ovat seuraavat:

- 1,50 euroa/nousu tai
- 3,00 euroa/pv

Föillä tapahtumalipun hinta on selvästi korkeampi suhteessa kertalipun hintaan (50 %), mutta puolestaan Tampereella hinnat ovat edullisemmat. Kuopion seudulla hinnat on perusteltua pitää alhaisina, koska joukkoliikenteen kulkumuoto-osuudet ovat yleisesti alhaisemmat ja on perusteltua tukea joukkoliikenteen käyttöä tapahtumien yhteydessä. Lisäksi yritysten kanssa on mahdollista sopia muusta yhteistyöstä, kuten on tehty Kasurilan laskettelukeskuksen kanssa.

---

Tapahtumaliput voivat lisätä joukkoliikenteen käyttöä vapaa-ajan matkoilla.  
Samalla tapahtumien yhteydessä voidaan markkinoida joukkoliikennettä.

---

## **6. Nousukorvaukset peruskoululaisten matkoilla sekä käyttöoikeussopimusliikenteessä ja markkinaehtoisessa liikenteessä**

### **6.1. Nousukorvaukset peruskoululaisten matkoilla**

Peruskoululaisille tarjotaan koulumatkakuljetus lähikouluun, kun esi- tai perusopetuksen 1–2-luokkalaisten koulumatka on yli 3 km tai perusopetuksen 3–9-luokkalaisten oppilaiden koulumatka on yli 5 km. Merkittävä osa matkoista on toteuttavissa joukkoliikenteellä. Nykyisin opetustoimi maksaa peruskoululaisten matkoista lasten arvolipun hinnan käytön mukaan. Lasten arvolippu on nykyisin AB-vyöhykkeellä 1,24 euroa. Merkittävä osa peruskoululaisten matkoista tehdään maaseutulinjoilla, joiden kysynnästä merkittävän osan muodostavat peruskoululaiset.

Esityksenä on, että peruskoululaisten matkoista opetustoimi maksaa jatkossakin lasten arvolipun hinnan. Uusi hinta olisi AB-vyöhykkeellä 1,35 euroa, mikäli lippujen hintojen korotusesitys hyväksytään. Muutokset lisäävät opetustoimen kustannuksia 6 000 euroa/vuosi.

### **6.2. Nousukorvaukset käyttöoikeussopimusliikenteessä ja markkinaehtoisessa liikenteessä**

#### **6.2.1. Yleiset periaatteet**

Käyttöoikeussopimuksin kilpailutettua liikennettä on ELY:n kilpailuttama liikenne, joka ulottuu Kuopion seudun joukkoliikenteen toimivalta-alueita pidemmälle. Käyttöoikeussopimusliikenteessä lipputuloriski on liikennöitsijällä.

Markkinaehtoista liikennettä on Kuopion seudun joukkoliikenteen toimivalta-alueita pidemmälle ulottuvassa liikenteessä. Markkinaehtoista liikennettä ei voida subventoida, koska subventio edellyttää EU:n palvelusopimusasetuksen soveltamista. Sekä ELY:n tilaamaan käyttöoikeussopimusliikenteeseen, että markkinaehtoiseen liikenteeseen on perusteltua käyttää samaa periaatetta eli liikennöitsijälle välitetään ainoastaan lippujen asiakashinta.

ELY-keskus on kilpailuttanut liikennettä myös bruttomallilla. ELY-keskus ja liikennettä palvelevat kunnat voivat bruttomallissa vapaammin sopia korvauserusteista ja nousukorvauksista, koska muutokset eivät vaikuta liikennöitsijän samaan tuloon. ELY-keskuksen ja kuntien välisen kustannusten jaon osalta voi olla kuitenkin perusteltua käyttää samoja nousukorvausten perusteita kuin muissakin sopimusmalleissa.

#### **6.2.2. Nykytilanne peruskoululaisten matkojen nousukorvauksissa**

Peruskoululaisten nousukorvausten on tulkittu voivan olla lipputuloja suuremmat, koska peruskoululaisten lippujen hankkijana ei ole joukkoliikenneviranomaisen, vaan kunnan opetustoimi. Opetustoimen maksamien lippujen ei ole tulkittu olevan julkista tukea. Lisäksi Kelan koulumatkatukea koskeviin lippuihin sovelletaan opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnon alan koulumatkatukilakia sekä koulumatkatukiasetusta.

Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenteen peruskoululaisten matkojen nousukorvauksista markkinaehtoisessa liikenteessä on päätetty 15.12.2016 Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnassa. Aiemmin markkinaehtoiselle liikenteelle on peruskoululaisten matkustamisesta maksettu Matkahuollon kilometripohjaiseen hinnoitteluun pohjautuvan taksataulukon mukaisesti. Tämä on ollut valtakunnallinen käytäntö. Walitti-järjestelmässä on siirrytty vyöhykepohjaiseen hinnoitteluun, minkä vuoksi peruskoululaisista maksettavat nousukorvaukset on muutettu vyöhykeperusteisiksi. Kuntaliitto on vuonna 2016 ohjeistanut, että hintatason tulisi muutostilanteessa säilyä. Näin ollen viranomaiselle kustannukset eivät

nousisi, mutta myös liikennöitsijöille peruskoululaisten koulumatkoista maksettavan korvauksen taso säilyisi.

Koululaiskuljetuksissa käytetään osin ELY-keskuksen tilaamaa ja markkinaehtoista liikennettä erilliskuljetusten vähentämiseksi. ELY-keskuksen tilaamassa ja markkinaehtoisessa liikenteessä matkustavien peruskoululaisten määriä on vuonna 2016 kartoitettu oppilaan keskimääräisien koulumatkan pituuksien ja käytettyjen vyöhykkeiden osalta sekä hinnoittelua on verrattu aikaisemmin käytössä olleeseen Matkahuollon kilometripohjaiseen hinnoitteluun. Näin on saatu kuljetuskustannukset yhteen suuntaan vyöhykkeittäin. Kustannukset on jaettu käytetyillä matkoilla, josta on määräytynyt alla esitetty nousukorvaus.

Peruskoululaisten nousukorvaus vyöhykkeittäin:

Taulukko 7. Peruskoululaisten nousukorvaus vyöhykkeittäin markkinaehtoisessa liikenteessä nykytilanteessa.

Vyöhyke	€/Matka
1 vyöhyke	2,24
2 vyöhykettä	2,80
3 vyöhykettä	3,80
4 vyöhykettä	5,00

ELY-keskuksen tilaamassa tai markkinaehtoisessa liikenteessä on vuonna 2016 ollut vyöhykkeellä D 176 oppilasta, kahdella vyöhykkeellä 43 oppilasta, kolmella vyöhykkeellä 93 oppilasta ja neljällä vyöhykkeellä 25 oppilasta.

Nousukorvaukset ovat vuonna 2022 olleet noin 73 000 euroa.

### 6.2.3. Esitys nousukorvauksista peruskoululaisten matkoilla

Kuntien opetustoimet maksavat peruskoululaisten matkoista ELY:n käyttöoikeussopimuksin kilpailutetussa liikenteessä ja markkinaehtoisessa liikenteessä selvästi korkeampia nousukorvauksia kuin Kuopion tilaamassa bruttoliiikenteessä. Korkeammat nousukorvaukset ovat ELY:n liikenteen osalta periaatteessa tukea ELY:lle, vaikkakin nousukorvausten alentaminen voi johtaa liikenteen suurempaan rahoitustarpeeseen joukkoliikenteen budjetista.

Markkinaehtoisen liikenteen osalta korkeampia nousukorvauksia ei ole toistaiseksi tulkittu EU:n palvelusopimusasetuksessa kielletyksi julkiseksi tueksi. Olisi kuitenkin perusteltua, että opetustoimi maksaa samoja periaatteita käyttäen peruskoululaisten matkoista kaikessa liikenteessä.

On perusteltua, että opetustoimet maksavat kaikessa liikenteessä, niin Kuopion kaupungin, Siilinjärven sisäisessä liikenteessä, ELY:n käyttöoikeussopimuksin ja bruttosopimuksin kilpailutetussa liikenteessä kuin markkinaehtoisessakin liikenteessä peruskoululaisten matkoista lasten arvolipun verran. Vaihtoehtoisesti korvausperusteena voidaan käyttää kaikessa liikenteessä myös lasten kertalipun hintaa.

### 6.2.4. Esitys nousukorvauksista muilla lipuilla matkustettaessa ELY:n käyttöoikeussopimus- ja markkinaehtoisessa liikenteessä

Markkinaehtoista liikennettä ei ole mahdollista tukea julkisesti. Vastaavaa periaatetta voidaan soveltaa ELY:n käyttöoikeussopimuksin kilpailutetussa liikenteessä, jossa liikennöitsijä saa lipputulot ja kantaa myös lipputuloriskin.

Nousukorvauksen laskemiseen on kaksi tapaa:

- 1) Selvitetään muun kuin Kuopion tilaaman bruttoliiikenteen lipputulo/nousu tai

- 2) Selvitetään linjakohtaisesti lipputulo/nousu. Mikäli linjaa liikennöi useampi liikennöitsijä, selvitetään liikennöitsijäkohtaisesti lipputulo/nousu.

Ensimmäinen vaihtoehto on yksinkertaisempi. Toinen tapa on oikeampi ja oikeudenmukaisempi. Ensimmäisessä tavassa voi hävitä liikennöitsijä, jonka linjoilla matkustaa enemmän aikuisia ja pidempiä matkoja tekeviä matkustajia. Tällöin liikennöitsijälle maksettaisiin tosiasiassa vähemmän kuin lipputulo. Vastaavasti osa liikennöitsijöistä voisi saada matkustajista suuremman korvauksen kuin lipputulon.

Ensimmäinen vaihtoehto on kuitenkin yksinkertaisuudessaan perustellumpi nousukorvausten laskentaperiaate. Nykyisin on enää varsin vähän, yksittäisiä vuoroja markkinaehtoisesti liikennettä, jossa kelpaavat Vilkku-liikenteen liput. Käyttöoikeussopimuksin kilpailutettua liikennettä on myös erittäin vähän, vain yksi linja ja vain yksittäisiä lähtöjä. Liikenteen vähäisyyden vuoksi on perusteltua käyttää yhtä nousukorvausta. ELY:n muu liikenne on brutto-sopimuksin kilpailutettua.

Työssä on arvioitu linjakohtaisesti nousumäärät ja lipputulot. Nousumäärät on arvioitu marraskuun 2022 matkustajamääräaineiston perusteella. Matkustajamääräaineistosta on selvitetty nousuilla käytetyt lipputuotteet ja tätä kautta on arvioitu linjoittain lipputulot. Lipputulot sisältävät myös peruskoululaisten nousut.

Työssä on tarkasteltu lisäksi millä tavoin kokonaisnousukorvaukset muuttuisivat, jos peruskoululaisten nykyisiä korkeita nousukorvauksia alennettaisiin lasten arvolippujen hintaisiksi. Lasten arvolippujen hintoina on käytetty työssä VE 3:ssa esitettyjä uusia lasten arvolippujen hintoja. Nousukorvaukset liikennetyypeittäin on esitetty seuraavassa taulukossa.

Taulukko 8. Nousukorvaukset nykytilanteessa ja esitettyssä tilanteessa, jos peruskoululaisten matkojen nousukorvaukset ovat lasten arvolippujen hintaisia.

Liikennetyyppi	Nykyiset nousukorvaukset		Lasten arvolipun hintainen nousukorvaus		nousumäärä/kk
	€/nousu	lipputulot yht.	€/nousu	lipputulot yht.	
brutto (ELY)	3,31	60 091	3,15	57 103	18 144
KOS (ELY)	3,09	1 778	3,06	1 760	576
ME	2,87	1 648	2,77	1 588	574

Nousukorvausten esitetään olevan jatkossa liikennetyypeittäin yllä olevan taulukon mukaiset. Lisäksi suosituksena on, että niin käyttöoikeussopimus- kuin markkinaehtoisessa liikenteessä peruskoululaisten matkoilla nousukorvaus on lasten arvolipun hinta samalla tavoin kuin muussakin liikenteessä. Korvaukset alentavat nousukorvauksia, mutta vaikutus on melko pieni liikenteen kannattavuuteen.

---

Peruskoululaisten matkoilla esitetään käytettävän nousukorvauksena lasten arvolipun hintaa. Käyttöoikeussopimusliikenteelle ja markkinaehtoiselle liikenteelle välitetään lipputulo.

---

## 7. Yhteenveto

Lippujen hinnat on pidetty pääosin ennallaan Waltti-lippujärjestelmän käyttöönotosta, vuodesta 2015 alkaen. Merkittävimpana muutoksena on ollut Kuopion ja Siilinjärven välisten lippujen hintojen alentaminen A- ja B-lippujen hintaisiksi helmikuussa 2022 alkaen. Muutoksen myötä nykyisin A- ja B-alueilla myydään yksittäisten vyöhykelippujen sijasta AB-lippuja. Hinnoittelumuutoksen myötä matkustajamäärät Kuopion ja Siilinjärven välisessä liikenteessä ovat merkittävästi kasvaneet.

Liikkumisen tarpeet ovat muuttuneet koronapandemian myötä. Etätöiden ja -opiskelun määrä on kasvanut. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat kuitenkin palautuneet vuoden 2019 tasolle. Kyselyn perusteella korona ei ole vaikuttanut kulkutapojen valintaan, vaan joukkoliikennettä käytetään koronan jälkeen samalla tavoin kuin aiemminkin. Syvähaastatteluissa ilmeni, että eniten joukkoliikenteen käyttöön koronan aikana ovat vaikuttaneet rajoitukset ja suositukset, minkä vuoksi liikkumisen tarpeet olivat olennaisesti pienemmät.

Inflaatio on kasvanut merkittävästi vuosina 2022 ja 2023. Samalla aikavälillä myös linja-autoliikenteen kustannusindeksi on kasvanut merkittävästi. Kustannukset ovat kasvaneet noin 18 % vuodesta 2020. Joukkoliikenneohjelmassa on esitetty lippujen hintojen pitämistä kilpailukykyisinä ja on esitetty, että kustannustason noususta vain puolet siirretään lippujen hintoihin. Tätä kautta lippujen reaali hinnat laskevat.

Työssä on tutkittu useampia lippujen hinnoittelun kehittämisvaihtoehtoja. Suosituksena on lippujen hinnoittelun kehittäminen VE 3 mukaisesti. Tällöin hinnat ovat seuraavan taulukon mukaiset.

Taulukko 9. Esitys kerta- ja arvolippujen uusiksi hinnoiksi. Mobiili- ja lähimaksulla maksettavat liput olisivat jatkossa arvolippujen hintaisia. Klo 23–04 peritään yötaksa, joka on +50 % verrattuna kerta-lippuun bussista/mobiili-kaupasta tai Waltti-arvolipusta.

Kertaliput	Aikuinen	Lapsi	Arvoliput	Aikuinen	Lapsi	Nuoriso	Seniori	Opiskelija
A tai B	3,80 €	2,00 €	A tai B	2,70 €	1,35 €	1,88 €	1,63 €	1,88 €
C	4,50 €	2,30 €	C	3,19 €	1,59 €	2,23 €	1,91 €	2,23 €
D	5,50 €	2,80 €	D	3,84 €	1,92 €	2,69 €	2,31 €	2,69 €
E tai F	6,00 €	3,00 €	E tai F	3,96 €	1,98 €	2,77 €	2,38 €	2,77 €
2 vyöhykettä	6,50 €	3,30 €	2 vyöhykettä	4,50 €	2,25 €	3,15 €	2,70 €	3,15 €
3 vyöhykettä	7,20 €	3,60 €	3 vyöhykettä	4,99 €	2,49 €	3,49 €	2,99 €	3,49 €
4 vyöhykettä	8,00 €	4,00 €	4 vyöhykettä	5,55 €	2,78 €	3,89 €	3,33 €	3,89 €
5 vyöhykettä	9,80 €	4,90 €	5 vyöhykettä	6,42 €	3,21 €	4,50 €	3,85 €	4,50 €
6 vyöhykettä	12,70 €	6,40 €	6 vyöhykettä	8,38 €	4,19 €	5,87 €	5,03 €	5,87 €

Taulukko 10. Esitys vuorokausilippujen uusiksi hinnoiksi.

vrk-liput	Aikuinen		Lapsi	
	1 vrk	lisävrk	1 vrk	lisävrk
AB	8,70 €	4,40 €	4,40 €	2,20 €
C	10,30 €	5,10 €	5,10 €	2,60 €
D	12,40 €	6,20 €	6,20 €	3,10 €
2 vyöhykettä	14,00 €	7,00 €	7,00 €	3,50 €
3 vyöhykettä	15,60 €	7,80 €	7,80 €	3,90 €
4 vyöhykettä	17,20 €	8,60 €	8,60 €	4,30 €



Taulukko 11. Esitys kausilippujen uusiksi hinnoiksi.

Kausiliput	Aikuinen	Lapsi	Nuoriso	Opiskelija
A tai B	58,00 €	29,00 €	40,50 €	40,50 €
C	68,50 €	34,50 €	48,00 €	48,00 €
D	82,50 €	41,50 €	58,00 €	58,00 €
E tai F	95,50 €	48,00 €	67,00 €	67,00 €
2 vyöhykettä	96,50 €	48,50 €	68,00 €	68,00 €
3 vyöhykettä	107,00 €	53,50 €	75,00 €	75,00 €
4 vyöhykettä	119,50 €	60,00 €	84,00 €	84,00 €
5 vyöhykettä	137,00 €	68,50 €	96,00 €	96,00 €
6 vyöhykettä	177,50 €	89,00 €	124,50 €	124,50 €

Esityksen myötä lippujen hintatasoa nostetaan noin 7,5–9,4 %. Mobiililippujen ja lähimaksulla maksettavien lippujen hintoja alennetaan arvolippujen hintaisiksi. Tällöin mobiili- ja arvolippujen hinnat alenevat 18 %. Muutoksen myötä käteisellä ostettavien kertalippujen myynnin voidaan olettaa merkittävästi pienevän varsinkin, kun kuljettajalta ostettavien kertalippujen hintaa nostetaan 15 %. Hinnoittelumuutosten tavoitteena on nopeuttaa liikkumista, kun matkustajia kannustetaan maksamaan matkansa muulla tavoin kuin käteisellä.

Lipputulojen on arvioitu kasvavan noin 4 % huomioiden lippujen hintojen nostamisesta aiheutuva ennakoitu kysynnän väheneminen. Lipputulojen on arvioitu kasvavan noin 450 000 eur/v. Matkustajamäärien ennakoidaan alenevan noin 1,3–1,9 %. Matkustajamäärien muutosta on arvioitu hintajouston avulla. Hintajoustopot soveltuvat kuitenkin parhaiten tilanteeseen, jossa lippujen hintatasoa muutetaan muiden tekijöiden pysyessä ennallaan. Inflaation ollessa yleisesti korkealla tasolla hintajoustopot käyttö matkustajamäärien arvioinnissa on epävarmempaa, koska lippujen reaali hinnat alenevat.

Toisen asteen maksuttomuuden laajentuessa, Kelan kautta saatavien koulumatkatukien määrä kasvaa. Muutoksen myötä matkustajamäärät jonkin verran kasvavat.

Tavoitteena on, että lähimaksulla ja mobiililipulla maksettaessa otetaan käyttöön päivä- ja viikkokohtaiset hintakatot. AB-vyöhykkeen aikuisten päiväkatoksi esitetään 8,70 € ja viikkokatoksi 21 €. Pidemmällä aikavälillä voidaan ottaa käyttöön myös kuukausikatto sekä mahdollisesti myös vuosilippu. Kuukausikatoksi esitetään 30 pv kausilipun hintaa eli 58 €. Vuosilipun (360 pv) hinnaksi esitetään 10 kk:n 30 päivän kausilipun hinta. Myös matkakortilla maksettaessa voidaan ottaa käyttöön kattohinnat, mikäli se on teknisesti toteuttavissa.

Tapahtumaliput voivat lisätä joukkoliikenteen käyttöä vapaa-ajan matkoilla. Samalla tapahtumien yhteydessä voidaan markkinoida joukkoliikennettä.

Peruskoululaisten matkoilla esitetään käytettävän nousukorvauksena lasten arvolipun hintaa. Käyttöoikeussopimus- ja markkinaehtoiselle liikenteelle välitetään lipputulo, joka laskeaan linjakohtaisesti.

---

Lippujen hinnoittelua esitetään kehitettävän VE 3 mukaisesti, jossa kertalippujen hintoja nostetaan, mobiilikertalippujen ja lähimaksulla maksettavien kertalippujen hintoja alennetaan arvolippujen hintaisiksi. Kausilippujen hintoja nostetaan maltillisesti.

Lippujen hintoja esitetään nostettavaksi keskimäärin 7,5–9,4 %. Mobiilikertalippujen ja lähimaksulla maksettavien kertalippujen hinta alenee 18 %. Lipputulojen ennakoidaan kasvavan 4 % eli 450 000 eur/v. Matkustajamäärien on arvioitu alenevan 1,3–1,9 %.

Hintakatot ja lippujen hintojen yhtenäistäminen lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja helpokäyttöisyyttä.

---

## **LIITTEET**

**Liite 1 – Kyselyn tulokset (erillinen dokumentti)**

**Liite 2 – Syvähaastattelujen kiteytys (erillinen dokumentti)**