

Tariffivöhykkeet Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteessä 1.7.2014 alkaen

Joukkoliikennejohtaja Sirpa Korte 16.4.2013:

Kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisen toiminta-alue muodostuu kuudesta kunnasta. Alueen halkaisija etelä-pohjoissuunnassa on noin 40 km ja itä-länsisuunnassa noin 50 km. Alue sisältää sekä kaupunkimaista että maaseutumaista aluetta. On tärkeää päättää tässä vaiheessa, minkälaiseen vyöhykevaihtoehtoon joukkoliikenteen lippujärjestelmä perustuu. Tariffivöhykkeillä on merkittävä vaikutus joukkoliikenteen houkuttelevuuteen sekä siihen, miten lippujen hinnat vastaavat tuotantokustannuksia. Tariffivöhykkeet vaikuttavat myös maksujärjestelmälle asetettaviin vaatimuksiin.

Vyöhykeperiaatteen tulee olla yhtenäinen koko kaupunkiseudulla.

Joukkoliikennetoimistossa on arvioitu neljää eri vyöhykemallivaihtoehtoa. Vaihtoehdot on esitelty Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnalle 12.9.2012 § 88 ja lautakunta on käynyt asiasta lähetekeskustelun.

Tasataksa

Tasataksamallissa koko kaupunkiseudulla on sama taksa kaikkialla. Tasataksan paras puoli on sen helppous ja ymmärrettävyys. Tasataksa on siinä mielessä epäoikeudenmukainen, että matkan hinta on sama liikenteen järjestämiskustannuksista riippumatta. Oikeudenmukaisuutta voisi toteuttaa siinä, että liikennetarjonta olisi selkeästi pienempi harvaan asutulla alueella ja liikennöintikustannukset siten paremmin hallittavissa. Käytännössä tasataksamalli tarkoittaisi Turun nykyisen, alhaisen hintatason laajentamista koko seudulle. Jos hintatasoa nostettaisiin merkittävästi, tarkoittaisi se, että Turun nykyiset bussikäyttäjät kärsisivät uudesta seudullisesta joukkoliikenteestä ja hintojen nosto Turun ydinalueilla todennäköisesti vähentäisi kokonaismatkustajamäärää. Tasataksamallissa pitäisi täten subventoida muita malleja enemmän haja-asutusalueen joukkoliikennettä tai hoitaa asia haja-asutusalueiden joukkoliikenteen palvelutarjontaa säätelemällä. Turun nykyisessä, sisäisessä tasataksamallissa haja-asutusalueiden joukkoliikenteen subventioprocentti on selkeästi muuta Turkua korkeampi.

Kuntarajapohjainen vyöhykemalli

Kuntarajapohjaisessa mallissa tariffivöhykkeet perustuvat kuntarajoihin. Järjestelmä on ymmärrettävä ja perusteltu mutta seudullisen viranomaisen perustamisen lähtökohtien vastainen. Viranomaisen perustamisessa on ollut periaatteena, että asukkaiden ei tarvitsisi välittää kuntarajoista joukkoliikennettä käyttessään. Lisäksi malli kohtelee alueen asukkaita epätasa-arvoisesti, koska samanpituisesta matkasta alueella voi joutua maksamaan merkittävästi eri hinnan.

Kahden vyöhykkeen malli

Kahden vyöhykkeen mallissa kaupunkiseutu on jaettu kahteen vyöhykkeeseen. Sisempi, I-vyöhyke, kattaa suurimman osan kaupunkiseudun asukkaista ja työpaikoista. Vyöhykejako on riippumaton kuntarajoista. Kahden vyöhykkeen malli on matkustajan kannalta kohtuullisen selkeä. II-vyöhykkeille joukkoliikenteen järjestäminen on kalliimpaa pidemmän matkan ja pienemmän asiakaspotentiaalın takia ja sen takia on oikeudenmukaista, että asiakashinta matkustamiselle on kalliimpi kuin I-vyöhykkeellä. Kahden vyöhykkeen malli kannustaa yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen. Yhdyskuntarakenteeseen perustuvassa mallissa vyöhykerajat eivät riipu kuntarajoista. Tällöin lähes kaikissa kunnissa on sekä I-vyöhykkeeseen että II-vyöhykkeeseen kuuluvia alueita. Kaikkien viranomaisalueen kuntien kuntakeskukset on sijoitettu mallissa vyöhykkeelle I.

Kehämalli

Neljännessä vaihtoehdossa, ns. kehämallissa, on neljä vyöhykettä. Asiakas ostaa bussilipun aina vähintään kahdelle vyöhykkeelle. Kehämallissa kunnan sisäisten matkojen hinta pystytään pitämään edullisena helpommin kuin kahden vyöhykkeen mallissa. Se on vaihtoehdoista ehkä oikeudenmukaisin, mutta asiakkaan kannalta kehämalli on hyvin vaikeasti hahmotettava ja aiheuttaa suuret vaatimukset myös rahastusjärjestelmälle, kuljettajakoulutukselle sekä myynti- ja markkinointityölle. Kunnat jakautuvat kehämallissa 1-4 vyöhykkeeseen.

Analysointiprosessin kulku

Lautakunta pyysi 12.9.2012 joukkoliikennetoimistoa tarkastelemaan vaihtoehtoisia malleja edelleen eteenpäin lukuun ottamatta kuntarajoihin perustuvaa mallia, jonka se totesi seudullisen viranomaisen tavoitteiden vastaiseksi. Kaupunkiseudun uuden joukkoliikenneviranomaisen tavoite on järjestää kaupunkiseudulle yhteinen, sekä vakituisia että satunnaisia matkustajia houkutteleva joukkoliikenne, jossa asukkaiden ei tarvitsisi välittää kuntarajoista.

Joukkoliikennetoimisto on jalostanut vaihtoehtoja eteenpäin ja asiaa on esitelty lyhyesti lautakunnalle pidetyssä perehdytysseminaarissa 7.3.2013. Eri vyöhykemallien vaikutuksia on arvioitu Tampereen teknillisen yliopiston laatimassa raportissa, joka on jaettu lautakunnalle perehdytysmateriaalin mukana joukkoliikennekansiossa 7.3.2013. Samassa raportissa on arvioitu eri taksamallien vaikutusta kuntien verotuloihin.

Eri vaihtoehdot raportissa eivät ole täysin vertailukelpoisia, koska kehämallin suosiota muihin vaihtoehtoihin verrattuna lisää edullisempi hinta-arvio, jonka mukaan Turussakin lipunhinnat alenisivat. Tätä ei kuitenkaan voida pitää todennäköisenä, kun kelpoisuusalue laajenee ja liput jo nyt ovat valtakunnankin tasolla erittäin edulliset. Myös kuntatalouksien kokonaistilanne luo paineita hillitä kuntien tukiosuuksien kasvua.

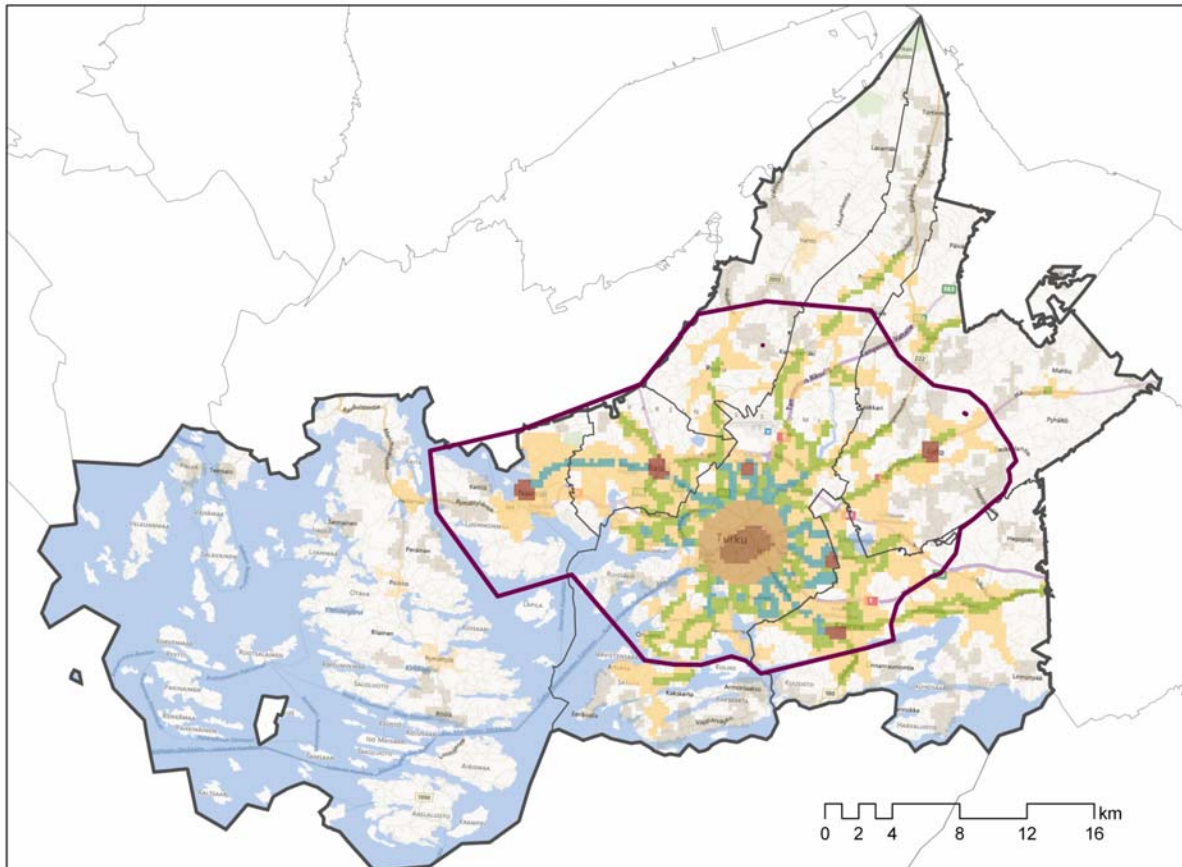
Kahden vyöhykkeen malli

Lautakunnalle esitetään, että kaupunkiseudun tariffivyöhykemalliksi valitaan kahden vyöhykkeen malli. Kahden vyöhykkeen malli on asiakkaiden kannalta selkeä ja houkutteleva. Kahden vyöhykkeen malli kannustaa yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen ja luo oikeudenmukaisuutta lippujen hinnoitteluun.

Vyöhykejärjestelmän täytyy olla riittävän yksinkertainen, jotta kertalippujen myyminen linja-autoissa onnistuisi sujuvasti. Kahden vyöhykkeen malli, jossa vyöhykkeitä on vähän ja suurin osa liikenteestä tapahtuu I-vyöhykkeellä, on myös tässä suhteessa melko selkeä ja asiakkaiden ja kuljettajien valintatapahtumat ajoneuvossa yksinkertaisia.

Suurin osa kaupunkiseudun asukkaista asuu esitettävällä I-vyöhykkeellä ja hyötyy näin edullisesta lipunhinnasta ja aiempaa laajemmasta kelpoisuusalueesta. II-vyöhyke muodostuu alueista, joille liikennöinnin hinta on korkea pitkän matkan ja vähäisen matkustajapotentiaalin vuoksi. Esimerkkinä on Turku, jossa pohjoisten alueiden subventio on noin 75 % ja Satava-Kaks Kerrassa noin 70 %, kun Turun keskimääräinen subventioprosentti joukkoliikenteessä on 42 %. Tällä hetkellä siis turkulaiset veronmaksajat tukevat erityisesti Paattisten ja Tortinmäen sekä Satavan ja Kaks Kerran joukkoliikennettä, vaikka asuisivatkin itse tiiviimmällä yhdyskuntarakennedyöhykkeellä.

Kuvassa 1 on esitetty karkea I- ja II-vyöhykkeen raja. Se pyrkii noudattelemaan selkeitä maantieteellisiä rajoja sekä arviota liikenteen subventiotarpeesta eri alueilla.



Kuva 1. Ehdotus I-vyöhykkeen rajasta kahden vyöhykkeen mallissa.

Kahden vyöhykkeen malli tarkoittaa käytännössä, että lippujen hinnat I-vyöhykkeellä halpenevat muualla kuin Turussa. Turussa hintataso on I-vyöhykkeellä samaa luokkaa kuin mitä se olisi ilman seudullista joukkoliikennettä vuonna 2014.

II-vyöhykkeellä hintataso on hieman I-vyöhykkeen lippujen hintaa korkeampi. Hintataso silti pääosin halpenee muualla kaupunkiseudulla paitsi Turun sisällä. Hintataso Paattisilla, Tortinmäessä, Satavassa ja Kaksikerrassa on asiakkaille selkeästi aiempaa kalliimpi, sillä tällä hetkellä Turussa on tasataksa matkan pituudesta riippumatta. Kuten yllä on mainittu, turkulaiset veronmaksajat subventoivat muuta Turkuja enemmän pohjoisen ja saarten linjoja, jotka ovat kalliita järjestää pitkän matkan ja vähäisen matkustajamäärän vuoksi. Muutosehdotus on siis tässä mielessä perusteltu.

Mikäli esitettyä vyöhykerajan paikkaa siirretään merkittävästi esimerkiksi Kaarinassa tai Turussa, vyöhykemalli menettää merkityksensä ja mallilla on uhka kohdella asiakkaita eriarvoisesti kuntalaisuuden mukaan. Esimerkinä tästä olisi se, että Paattinen kuuluisi vyöhykkeeseen I ja Vahto vyöhykkeeseen II. Tällöin hinnoitteluongelma on vastaava kuin on kuntarajapohjaisessa vyöhykemallissa. Mikäli tällaisiin siirtoihin päädytään, voi olla kokonaistaloudellisesti mielekkäintä harkita tasataksavaihtoehtoa, koska vyöhykehinnon tuomat lisäkustannukset tietojärjestelmiin, koulutuksiin, viestintään ja myyntitoimintoihin voivat muodostua lipputulohyötyä suuremmiksi. Kuntataloudellisesti suurin merkitys vyöhykkeillä on Turulle, Kaarinalle ja jossain määrin Ruskolle. Naantalın saaristo on alueena suuri, mutta kokonaismatkamäärä on suhteellisen pieni tarkasteltaessa koko kunnan matkustamista.

Muut vyöhykemallit

Lautakunta kävi vyöhykemalleista keskustelua kokouksessaan 10.4. ja esille nousi vaihtoehto kolmen vyöhykkeen mallista. Joukkoliikennetoimiston näkemyksen mukaan kolmen vyöhykkeen malli lisäisi hinnoittelun tarkkuutta ja oikeudenmukaisuutta, mutta vaikeuttaisi joukkoliikenteen käyttöä satunnaisilla matkustajilla, jolle helppous on keskeinen tekijä kulkutapavalinnassa. Lisäksi kolmen vyöhykkeen malliin sisältyy kaikki vastaavat kipupisteet kuin kahden vyöhykkeen malliin eli esim. kuntien jakautuminen useaan vyöhykkeeseen ja vyöhykerajojen ylitys asiointimatkoilla omaan kuntakeskukseen.

Lautakunnassa käydyssä keskustelussa tuotiin esille myös Turun ja Kaarinan toive tasataksasta näiden kuntien alueella. Keskustelun pohjalta on arvioitu tasataksaa koko kaupunkiseudulle. Tasataksa olisi

vaihtoehtoista kaikkein selkein, mutta se ei kannusta yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen. Koska matkamäärät esitetyllä II-vyöhykkeellä ovat hyvin vähäisiä Turkua ja mahdollisesti Kaarinaa lukuun ottamatta, kahden vyöhykkeen järjestelmällä on taloudellista vaikutusta käytännössä vain näille kunnille. Siinä mielessä myös yhden vyöhykkeen malli on perusteltavissa ja Turun ja Kaarinan kuntien näkemys asiassa keskeinen.

Lautakunnassa tuotiin myös esille kuukausilipun hinnan vaikutus kunnan verotuloihin. Jos kuukausilipun hinta on korkeintaan 54 euroa, hinta alittaa työmatkaverotuksessa omavastuuosuuden ja joukkoliikenteeseen panostettu raha tulee kunnan hyödyksi verotuksen kautta. Tämä tulee ottaa huomioon, kun arvioidaan joukkoliikenteeseen kussakin kunnassa jatkossa laitettavaa lisäpanostusta.

Lautakunta ei nyt päättä joukkoliikenteen lipunhinnoista vaan siitä, minkälainen vyöhykejako kaupunkiseudulle halutaan toteuttaa kesällä 2014.