

Tekninen lautakunta	§ 67	22.05.2013
Kaupunginhallitus	§ 271	27.05.2013

Lausunto Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelutasosta ja kustannuksista

50/00.03.02/2013

Tekninen lautakunta 22.05.2013 § 67

Yhdyskuntatekniikan päällikkö Mika Hirvi 14.5.2013:

Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta päättää pyytää kaupunkiseudun kunnilta lausuntoa Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelutasosta ja kustannuksista 1.7.2014 alkaen. Kuntia pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin asioihin:

- liikennöintimenojen ja -tulojen jakamista koskevat tarkennukset
- joukkoliikennelinjasto ja -aikatauluonnokset
- kilpailuttamistapa
- joukkoliikenteen ikäraajat ja alennusryhmät sekä alennuksen määrä suhteessa perushintaan
- kerta- ja arvokorttilippujen vaihto-oikeus
- kahden vyöhykkeen tariffijärjestelmä ja vyöhykkeiden rajat
- arvio nettokustannuksista.

Lausunnot pyydetään lähettämään joukkoliikennetoimistoon (Seudullinen joukkoliikenne) 29.5.2013 mennessä.

Liitteet:

LIITE B7, TEKLA 22.5.2013

1-Lausuntopyyntö ehdotuksesta kaupunkiseudun joukkoliikenteen toteuttamiseksi 1.7.2014 alkaen

LIITE B8, TEKLA 22.5.2013

2-Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnan pöytäkirjan ote 17.4.2013

LIITE B9, TEKLA 22.5.2013

3-Tarkennukset yhteistoimintasopimuksessa sovittuun kustannusten ja tulojen jakamistapaan

LIITE B10, TEKLA 22.5.2013

4-Linjastokokonaisuus 1: Linjojen 11 ja 110 alustavat bussiaikataulut

LIITE B11, TEKLA 22.5.2013

5-Linjastokokonaisuus 2: Linjojen 112 ja 113 alustavat bussiaikataulut

LIITE B12, TEKLA 22.5.2013

6-Esitys ikäryhmiksi ja alennusryhmiksi Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteessä 1.7.2014 alkaen

LIITE B13, TEKLA 22.5.2013

7-Esitys tariffivyöhykkeeksi Turun kaupunkiseuduilla 1.7.2014 alkaen

LIITE B14, TEKLA 22.5.2013
8-Esittelyaineisto

Liikennöintimenojen ja tulojen jakamista koskevat tarkennukset

Seudullista viranomaista koskevassa, kuntien allekirjoittamassa yhteistointasopimuksessa todetaan, että

" PSA:n mukaisesti hankitun liikenteen kustannukset jaetaan seuraavasti:

Kunkin kunnan sisäisen liikenteen nettokustannuksista (ja näin myös palvelutasosta) vastaa kunta itse. Kunnilla on oikeus ostaa omalla kustannuksellaan lisäliikennettä; kilpailutuksen valmistelee kuitenkin Turun joukkoliikennetoimisto, ellei toisin sovita.

Kuntien välisen liikenteen nettokustannukset jaetaan niiden kuntien kesken, joita ko. liikenne palvelee kuntalaisten matkustuksen (lipputulosten) suhteessa."

Lausuntoa pyydetään mallista, joka koskee kuntarajat ylittävää liikennettä. Kukin kunta maksaa itse oman kuntansa sisäisen liikenteen nettokustannukset, joka Naantalin osalta tarkoittaa Rymättylän, Merimaskun ja Velkuan liikennettä.

Kuntarajat ylittävän liikenteen kustannukset esitetään jaettavaksi seuraavalla tavalla:

1. Kausikorttitulot menevät lyhentämättöminä asukkaan kotikunnalle. Arvokorttimatkoilla ja kertalippumatkoilla ensimmäinen nousu määrää sen, mille linjalle arvokorttimatkan hinta (arvokortin kertamatkatuotto) kirjaantuu. Hinta menee lyhentämättömänä ko. linjalle.
2. Nettokustannukset jaetaan kuntien kesken matkamäärien suhteessa, kuten yhteistointasopimuksessa on päätetty. Kunkin linjan liikennöintikustannuksista vähennetään kertalipputulot, arvokorttitulot ja muut tulot. Nettokustannukset jaetaan linjalla matkustaneiden, kausikorttia ja muita niihin verrattavia matkatuotteita käyttäneiden henkilöiden kuntalaisuuden mukaan.
3. Toisen kunnan sisäisessä liikenteessä tehdyistä kausikorttimatkoista maksetaan nousukorvausta liikenteen järjestävälle kunnalle. Periaate on sama kuin nykyisin on käytössä seutulippumatkojen korvauksessa Turulle Turun sisäisessä liikenteessä. Kunnat ovat sopineet korvauksen laskentatavasta vuonna 2006. Korvauksen perusperiaatteena on liikenteen kokonaisostokustannuksen jakaminen kokonaiskäyttäjämäärälle, jolloin saadaan yhden nousun kertakustannus.

Viranomaisalueen ulkopuolista liikennettä koskevista tuloista ja menoista sovitaan erikseen ELY-keskuksen tai muun ko. liikenteestä vastaavan tahon kanssa

Kustannusten ja tulojen jakamista kaupunkiseudun joukkoliikenteessä on selostettu tarkemmin liitteessä B9.

Joukkoliikennelinjasto ja -aikataululuonnokset

Naantaliin alueelle suunniteltu joukkoliikennelinjasto on pitkälti nykyisten reittien mukainen.

Vuorotarjonta linjoilla 11 ja 110 (Naantali-Raisio-Turku) pysyy nykyisenä. Reitti noudattaa Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035:ssä esitettyä kaupunkiseudun runkolinjareittiä.

Talviarkisin liikennöidään klo 5.00 - 23.40 välisenä aikana. Vuoroväli on 10 minuutista harventuen illan 20 minuuttiin. Kesäkaudella vuoroväli on 15 minuuttia päivisin ja iltaisin 20 minuuttia.

Naantalin-Merimaskun-Rymättylän liikenne ja aikataulut on keväällä 2013 toteutettujen supistusten mukainen. Viikonloppujen ja koulujen lomajaksojen liikenne on esitetty hoidettavaksi palveluliikenteellä.

Velkua- Merimasku- Naantali yhteydelle on esitetty uusi vuoro ajettavaksi aamulla ja iltapäivällä.

Em. mainittujen reittien aikataululuonnokset ovat liitteinä B10 ja B11.

Kilpailuttamistapa

Lausuntoa pyydetään mallista, jossa kaupunkiseudun joukkoliikenne hankitaan ns. bruttomallilla. Tilaaja määrittelee reitit, aikataulut ja lippujen hinnat sekä vastaa lippujärjestelmästä, matkustajainformaatiosta ja markkinoinnista. Liikennöitsijä vastaa sopimuksen mukaisesta ammattimaisesta liikenteenhoidosta tarjouksensa mukaisesti.

Turun sisäinen joukkoliikenne on kilpailutettu bruttomallin mukaan. Kilpailuttaminen toimii Turussa hyvin ja käytössä on selkeä, turvallinen sopimus pohja sekä tarjousasiakirjat, joita on vuosien varrella kehitetty ja parannettu.

Joukkoliikenteen ikäraajat ja alennusryhmät sekä alennuksen määrä suhteessa perushintaan

Jotta joukkoliikennejärjestelmä olisi aidosti yhtenäinen koko kaupunkiseudulla, tulisi ikäryhmien ja alennusryhmien olla samat koko kaupunkiseudulla.

Vaihtoehdot ovat laajentaa Turun ikäraajat ja alennustyyppit koko kaupunkiseudulle, laajentaa nykyiset seudun ikäraajat Turkuun tai sopia joku uusi malli, joka poikkeaa molemmista nykyisistä. Turun nykyiset ikäraajat ovat osoittautuneet käytännössä toimiviksi ja houkutteleviksi.

Syksyllä 2012 kaupunkiseudun asukkaille tehdyssä kyselyssä nousi esille, että lipun alhainen hinta oli tärkein houkutteleva tekijä joukkoliikenteen käyttöön.. Mm. nuorille hinnalla on erityisesti merkitystä, ja kun seudulla nyt ei ole alennuksia nuorille matkustajille, olisi nuorisoalennuksilla mahdollisuus lisätä merkittävästi nuorten bussinkäyttöä.

Lausuntoa pyydetään Turun kaupungin käytössä olevista kolmesta hintaryhmästä, jotka ovat:

- Perusryhmä: aikuinen
- Alennusryhmä 1 (alennus 20-30 % perushinnasta): nuoret (15-19-vuotiaat), opiskelijat (pääasiassa 20-30-vuotiaita), seniorit (65-vuotiaat ja vanhemmat), vammaiset
- Alennusryhmä 2 (alennus noin 50 % perushinnasta): lapset (7-14-vuotiaat)

Maksutta saavat matkustaa:

- maksavan matkustajan mukana alle 7-vuotiaat,
- lasta lastenvaunuissa tai -rattaissa kuljettava (yksi) matkustaja ja mukana olevat alle 7-vuotiaat
- pyörätuolimatkustaja ja tämän saattaja
- saattajaan oikeuttavaa arvokorttia käyttävän henkilön avustaja
- sotaveteraanit
- poliisi virka-asussa.

Alennusryhmät on kuvattu tarkemmin liitteessä B12.

Kerta- ja arvokorttilippujen vaihto-oikeus

Turussa sekä kertalipuilla että arvokorteilla on kahden tunnin vaihto-oikeus. Se tarkoittaa, että asiakas voi matkustaa yhdellä maksulla kahden tunnin ajan Turun paikallisliikenteessä. Kahden tunnin vaihto-oikeus on asiakkaiden keskuudessa erittäin pidetty ominaisuus ja lisää joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta.

Kaupunkiseudun seutuliikenteessä kertalipuilla ja sarjalipuilla ei ole vaihto-oikeutta, vaan jokaisesta matkasta menee maksu.

Kahden vyöhykkeen tariffijärjestelmä ja vyöhykkeiden rajat

Lausuntoa pyydetään ns. kahden vyöhykkeen tariffi järjestelmästä sekä vyöhykkeiden rajoista.

Tariffivyöhykkeillä on merkittävä vaikutus joukkoliikenteen houkuttelevuuteen sekä siihen, miten lippujen hinnat vastaavat tuotantokustannuksia. Tariffijärjestelmän tulisi olla selkeä, houkutteleva, oikeudenmukainen ja kannustaa yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen. Vyöhykeperiaatteen tulee olla yhtenäinen koko kaupunkiseudulla.

Kahden vyöhykkeen malli, jossa vyöhykkeitä on vähän ja suurin osa liikenteestä tapahtuu I-vyöhykkeellä, on melko selkeä ja asiakkaiden ja kuljettajien valintatapahtumat ajoneuvossa yksinkertaisia.

Suurin osa Turun 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.

Valmistelun aikana selvitettiin myös seuraavien tariffivyöhykkeiden soveltuvuutta käyttöön otettavaksi: Tasataksa, kahden vyöhykkeen kehämalli, 3 vyöhykkeen malli.

Kaikkien kuntien keskuksat sijoittuvat I-vyöhykkeelle. Naantalissa I-vyöhykkeelle sijoittuvat ns. Manner-Naantali ja Luonnonmaa vyöhykerajan sijaitessa Särkänsalmen kohdalla. II-vyöhykkeelle sijoittuvat entisten Rymätylän, Merimaskun ja Velkuan kuntien alueet.

Tariffivyöhykkeitä on selostettu tarkemmin liitteessä B13.

Arvio nettokustannuksista

Arvio kustannusten ja tulojen jakautumisesta on esitetty liitteenä olevassa esittelyaineistossa B14.

Arviot perustuvat seutulipputilastoihin ja seudullisen joukkoliikenteen otantoihin. Kyseessä on niin suuri muutos kaupunkiseudun joukkoliikenteessä, jonka vaikutusta matkamäärään ei voida etukäteen tietää. Myös liikennöintikustannukset tarkentuvat vasta kilpailutusten myötä

Kaarinassa, Liedossa, Ruskolla ja Naantalissa kustannusten on arvioitu kohoavan on 50 000 - 125 000 euroa nykyistä joukkoliikennekustannusta vuositasolla. Raision joukkoliikennekustannusten arvioidaan nousevan nykyisestä noin 240 000 euroa vuodessa. Raisiossa joukkoliikennetarjonta parane kaupunkiseudun kunnista eniten nyt esitetyllä vuoroilla ja reiteillä.

Naantalissa kaupungin maksuosuuden liikennekustannuksista lipputulosten ja valtionavustusten jälkeen on arvioitu muodostuvan noin 500 000 euron suuruiseksi.. Naantali kaupunki on maksanut koululaiskuljetuksista vuositasolla seudullisessa joukkoliikenteessä noin 160 000 euroa, joka jatkossa muuttuu kaupungin sisäiseksi menoksi ja tuloksi.

Liikenteen järjestämisen nettokustannukset vuonna 2012 olivat noin 290 000 euroa. Naantalin maksuosuuden on arvioitu nousevan vuositasolla noin 50 000 euroa.

TEKNINEN JOHTAJA:

Tekninen lautakunta esittää kaupunginhallitukselle lausuntonaan seuraavaa Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelutasosta ja kustannuksista seuraavaa:

Liikennöintimenot ja tulot jaetaan yhteistoimintasopimuksen kirjattua periaatetta tarkentaen. Rymättylän Merimaskun ja Velkuan liikenne on tulkittu pelkästään kunnan sisäiseksi liikenteeksi, joka on muutos tällä hetkellä vallitsevaan käytäntöön.

Naantalin alueelle suunniteltu joukkoliikennelinjasto on pitkälti nykyisten reittien mukainen. Linjan 11 ja 110 (Turku-Raisio-Naantali) reitti noudattaa Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035:ssä esitettyä kaupunkiseudun runkolinjareittiä. Aikatauluuonnoksista puuttuvat kesäarkipäivien ja sunnuntaiden yövuorot tulee lisätä aikatauluihin ja selvittää talviaikaisten yövuorojen nykyinen käyttöaste.

Rymättylän ja Merimaskun linjat ovat keväällä 2013 tehtyjen muutosten mukaiset. Velkualle on esitetty nykyisen vaihdollista yhteyttä korvaava uusi reitti välille Teersalo-Merimasku-Naantali, joka parantaa Velkuan ja Livonsaaren alueen joukkoliikennetarjontaa.

Naantalin kaupunki pitää toimivana ratkaisuna kilpailuttaa liikenne ns. bruttomallilla, josta Turun kaupungilla on ennestään kokemuksia. Naantalin saaristoalueiden (Rymättylä ja Merimasku) siirtymäajan liikennöinti sopimus päättyy viimeistään 30.4.2016 ja kaupungin sisäisen palveluliikenteen liikennöintisopimus 31.12.2014. Nyt esitetyissä aikatauluissa on saariston suunnan viikonloppujen ja koulujen loma-aikainen liikenne esitetty hoidettavaksi palveluliikenteellä. Kilpailutuspaettiin 2 tuleekin sisällyttää Naantalin kaupungin ns. palvelulinja. Kilpailutuspaketin 2 liikenteen aloittamisen ajankohta tulee sovittaa yhteen nykyisten liikennöintisopimusten päättämisaikojen perusteella.

Joukkoliikenteen yhtenäisyyden ja helpon käytettävyyden kannalta on kannatettavaa, että alueella on käytössä samat alennustyytit ja ikärajat lipputuotteissa. Seudullisessa joukkoliikenteessä on tarkoituksenmukaista ottaa käyttöön Turun kaupungissa jo käytössä olevat alennustyytit ja ikärajat.

Kahden tunnin vaihto-oikeuden käyttöönotto seudullisessa joukkoliikenteessä lisää joukkoliikenteen houkuttelevaisuutta.

Kahden vyöhykkeen tariffijärjestelmä on matkustajan kannalta selkeä ja se huomioi riittävällä tavalla etäisyyksistä aiheutuvia kustannuksia joukkoliikenteen järjestämisessä. Naantalin kaupunki pitää erityisen tärkeänä, että Luonnonmaa kuuluu suunnitelman mukaisesti ykkösvyöhykkeeseen, koska Luonnonmaa on Naantalin kaupungin seuraava asumisen painopistealue. Myös Turun kaupunkiseudun Rakennemalli 2035 raportissa on esitetty, että ns. runkobussilinja jatkuu Luonnonmaalle alueen uusien asuinalueiden toteutumisen myötä.

Kolmen vyöhykkeen malli on käyttäjän kannalta sekava eikä siten lisää joukkoliikenteen houkuttelevaisuutta. Naantali ei kannata kolmen tai useamman vyöhykkeen mallia. Naantali hyväksyy vaihtoehtoisesti myös ns. yhden vyöhykkeen mallin. Yhden vyöhykkeen malli ei kuitenkaan ohjaa tiiviimpään yhdyskuntarakenteeseen. Yhden vyöhykkeen malli lisää joukkoliikenteen järjestämiskustannuksia kaupunkiseudulla. Kustannusnousu Naantalissa todennäköisesti jäisi maltilliseksi, koska saariston alueen matkat muodostuvat pääasiassa kunnan kustantamista koulumatkoista.

Liikenteen harjoittamisen nettokustannusten on arvioitu kohtaan Naantalissa nykyisestä noin 50 000 eurolla tavoiteltaessa kevään 2013 mukaista palvelutasoa. Kustannustason nousua voidaan pitää hyväksyttävänä, koska laskelmien perusteena ovat nykyistä edullisimmat lipputuotteiden hinnat matkustajille. Nettokustannuksiin vaikuttavat olennaisesti myös kuntien saamat valtionavustukset, joiden on laskelmissa oletettu pysyvän samalla tasolla kuin nykyään. Seudullisen joukkoliikenteen kilpailutuspaketteja ja ratkaisuja valmisteltaessa tulee kiinnittää erityistä huomiota tehtävien valintojen kustannustehokkuuteen, jotta nyt esitetyt nettokustannuksia ei ylitetä.

Tämän asian osalta pöytäkirja tarkastetaan kokouksessa.

TEKNINEN LAUTAKUNTA:

Teknisen johtajan ehdotus hyväksyttiin.

Tämän asian osalta pöytäkirja tarkastettiin kokouksessa.

Kaupunginhallitus § 271

Esittelyaineistot ovat esityslistan sähköisinä liitteinä (KH 27.5.2013).

VS. KAUPUNGINJOHTAJA:

Päätetään esittää lausuntona Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnalle seuraavaa:

Liikennöintimenot ja tulot jaetaan yhteistoimintasopimuksen kirjattua periaatetta tarkentaen. Rymättylän Merimaskun ja Velkuan liikenne on tulkittu pelkästään kunnan sisäiseksi liikenteeksi, joka on muutos tällä hetkellä vallitsevaan käytäntöön.

Naantalin alueelle suunniteltu joukkoliikennelinjasto on pitkälti nykyisten reittien mukainen. Linjan 11 ja 110 (Turku-Raisio-Naantali) reitti noudattaa Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035:ssä esitettyä kaupunkiseudun runkolinjareittiä. Aikatauluuonnoksista puuttuvat kesäarkipäivien ja sun-

nuntaiden yövuorot tulee lisätä aikatauluihin ja selvittää talvi-aikaisten yövuorojen nykyinen käyttöaste.

Rymättylän ja Merimaskun linjat ovat keväällä 2013 tehtyjen muutosten mukaiset. Velkualle on esitetty nykyisen vaihdollista yhteyttä korvaava uusi reitti välille Teersalo-Merimasku-Naantali, joka parantaa Velkuan ja Livonsaaren alueen joukkoliikennetarjontaa.

Naantalin kaupunki pitää toimivana ratkaisuna kilpailuttaa liikenne ns. bruttomallilla, josta Turun kaupungilla on ennestään kokemuksia. Naantalin saaristoalueiden (Rymättylä ja Merimasku) siirtymäajan liikennöinti sopimus päättyy viimeistään 30.4.2016 ja kaupungin sisäisen palveluliikenteen liikennöintisopimus 31.12.2014. Nyt esitetyissä aikatauluissa on saariston suunnan viikonloppujen ja koulujen loma-aikainen liikenne esitetty hoidettavaksi palveluliikenteellä. Kilpailutuspakettiin 2 tuleekin sisällyttää Naantalin kaupungin ns. palvelulinja. Kilpailutuspaketin 2 liikenteen aloittamisen ajankohta tulee sovittaa yhteen nykyisten liikennöintisopimusten päättymisajankohtien perusteella.

Joukkoliikenteen yhtenäisyyden ja helpon käytettävyyden kannalta on kannatettavaa, että alueella on käytössä samat alennustyytit ja ikärajat lipputuotteissa. Seudullisessa joukkoliikenteessä on tarkoituksenmukaista ottaa käyttöön Turun kaupungissa jo käytössä olevat alennustyytit ja ikärajat.

Kahden tunnin vaihto-oikeuden käyttöönotto seudullisessa joukkoliikenteessä lisää joukkoliikenteen houkuttelevaisuutta.

Kahden vyöhykkeen tariffijärjestelmä on matkustajan kannalta selkeä ja se huomioi riittävällä tavalla etäisyyksistä aiheutuvia kustannuksia joukkoliikenteen järjestämisessä. Naantalin kaupunki pitää erityisen tärkeänä, että Luonnonmaa kuuluu suunnitelman mukaisesti ykkösvyöhykkeeseen, koska Luonnonmaa on Naantalin kaupungin seuraava asumisen painopistealue. Myös Turun kaupunkiseudun Rakennemalli 2035 raportissa on esitetty, että ns. runkobussilinja jatkuu Luonnonmaalle alueen uusien asuinalueiden toteutumisen myötä.

Kolmen vyöhykkeen malli on käyttäjän kannalta sekava eikä siten lisää joukkoliikenteen houkuttelevaisuutta. Naantali ei kannata kolmen tai useamman vyöhykkeen mallia. Naantali hyväksyy vaihtoehtoisesti myös ns. yhden vyöhykkeen mallin. Yhden vyöhykkeen malli ei kuitenkaan ohjaa tiiviimpään yhdyskuntarakenteeseen. Yhden vyöhykkeen malli lisää joukkoliikenteen järjestämiskustannuksia kaupunkiseudulla. Kustannusnousu Naantalissa todennäköisesti jäisi maltilliseksi, koska saariston alueen matkat muodostuvat pääasiassa kunnan kustantamista koulumatkoista.

Liikenteen harjoittamisen nettokustannusten on arvioitu ko-
hoavan Naantalissa nykyisestä noin 50 000 eurolla tavoitel-
taessa kevään 2013 mukaista palvelutasoa. Kustannustason
nousua voidaan pitää hyväksyttävänä, koska laskelmien pe-
rusteena ovat nykyistä edullisimmat lipputuotteiden hinnat
matkustajille. Nettokustannuksiin vaikuttavat olennaisesti
myös kuntien saamat valtionavustukset, joiden on laskelmissa
oletettu pysyvän samalla tasolla kuin nykyään. Seudullisen
joukkoliikenteen kilpailutuspaketteja ja ratkaisuja valmistelta-
essa tulee kiinnittää erityistä huomiota tehtävien valintojen
kustannustehokkuuteen, jotta nyt esitetyjä nettokustannuksia
ei ylitetä.

Tämän asian osalta pöytäkirja tarkastetaan kokouksessa.

KOKOUSKÄSITTELY:

Merkittiin, että yhdyskuntatekniikan päällikkö Mika Hirvi
esitteli asiaa kokouksessa.

KAUPUNGINHALLITUS:

Vs. kaupunginjohtajan ehdotus hyväksyttiin.

Pöytäkirja tämän asian osalta tarkastettiin heti kokouksessa.

Otteen oikeaksi todistaa Naantalissa 28.5.2013

Toimistos sihteeri Merja Suvanto

Jakelu Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta / Turun kaupunki, joukkoliikennetoi-
misto