

**70§ LAUSUNTO EHDOTUKSESTA TURUN KAUPUNKISEUDUN  
JOUKKOLIIKENTEEN TOTEUTTAMISEKSI 1.7.2014 ALKAEN**

Kunnanhallitus 20.5.2013 § 144

Valmistelu: hallintojohtaja Kari Lehtinen, puh. 044 4333 521

Turun kaupunkiseudun seudullinen joukkoliikenneviranomaisen perustettiin 1.1.2012. Kuntien yhteisen viranomaisen tavoitteena on järjestää kaupunkiseudulle yhteinen joukkoliikenne, jossa on yhteiset periaatteet matkojen hinnoittelussa, ikärajoissa jne.

EU:n palvelusopimusasetus tuli voimaan 3.12.2009. Lähes kaikki siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät Turun kaupunkiseudun viranomaisalueella 30.6.2014. Siirtymäajan liikennöintisopimusten päätyttyä ei ole sallittua, että liikennöitsijät ajaisivat kilpailuttamatonta liikennettä ja saisivat kuitenkin kunnilta rahallista tukea kuten nyt. Tämän seurauksena joukkoliikenteen järjestäminen muuttuu kaupunkiseudulla.

Seudullinen joukkoliikennelautakunta päätti toukokuussa 2012, että koko kaupunkiseudun joukkoliikenne järjestetään 1.7.2014 alkaen EU:n palvelusopimuksen mukaisesti.

Kaupunkiseudun kunnat ovat MAL-aiesopimuksessa sitoutuneet kaupunkiseudun yhteisen joukkoliikenteen kehittämiseen. Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksessa vuosille 2012-2015 todetaan seuraavasti:

”Kunnat ja valtio edistävät joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä kaupunkiseudulla. Seudullinen joukkoliikenneviranomaisen järjestää kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelut palvelustasomäärittysten ja kehittämissuunnitelmien pohjalta. Joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmää sekä matkustajainformaatiota kehitetään vastaamaan seudullisen liikkumisen tarpeita.

Valtio myöntää suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukea Turun kaupunkiseudulle. Tuen edellytyksenä on, että rahoitus nostaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja siten lisää sen käyttöä ja parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä. Valtio pyrkii lisäämään joukkoliikennetukea seuraaville aiesopimuskausille.”

Liikenteen kilpailuttamiselle tulee jättää riittävä aika, jotta kilpailutukset voittaneella liikennöitsijällä on aikaa hankkia tarvittava kalusto, rekrytoida henkilöstö ja muuten valmistautua liikenteen operointiin. Em. seikat huomioiden tulisi liikennöinnin kilpailutukset saada käynnistettyä kesällä 2013.

Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta on käsitellyt asiaa kokouksessaan 17.4.2013 ja pyytänyt kaupunkiseudun kunnilta lausuntoa Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelutasosta ja kustannuksista 1.7.2014 alkaen. Kuntia on pyydetty ottamaan kantaa seuraaviin asioihin:

Otteen oikeaksi todistaa

- liikennöintimenojen ja –tulojen jakamista koskevat tarkennukset
- joukkoliikennelinjasto ja –aikataululuonnokset
- kilpailuttamistapa
- joukkoliikenteen ikärajat ja alennusryhmät sekä alennuksen määrä suhteessa perushintaan
- kerta- ja arvolippujen vaihto-oikeus
- kahden vyöhykkeen tariffijärjestelmä ja vyöhykkeiden rajat
- arvio nettokustannuksista

Kuntien välisten kustannusten ja tulojen jaosta seudullisessa yhteistoimintasopimuksessa todetaan seuraavaa:

”PSA:n mukaisesti hankitun liikenteen kustannukset jaetaan seuraavasti:

Kunkin kunnan sisäisen liikenteen nettokustannuksista (ja näin ollen 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.”

Esitys tulojen ja kustannusten jaosta koskee kuntarajat ylittävää liikennettä. Kukin kunta maksaa itse oman kuntansa sisäisen liikenteen nettokustannukset.

Lautakunta esittää, että tulot ja menot jaetaan seuraavalla, yhteistoimintasopimuksen pohjalta muodostetulla tavalla.

1. Kausikorttitulot menevät lyhentämättöminä asukkaan kotikunnalle. Arvokorttimatkoilla ja kertalippumatkoilla ensimmäinen nousu määrää sen, mille linjalle arvokorttimatkan kertamatkatuotto kirjaantuu.
2. Nettokustannukset jaetaan kuntien kesken matkamäärien suhteessa, kuten yhteistoimintasopimuksessa todetaan. 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 kausikorttimaksuista 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 peruseriaatteena on liikenteen kokonaisostokustannuksen jakaminen kokonaiskäyttäjämäärälle, jolloin saadaan yhden nousun kertakustannus.

Lautakunta esittää, että kaupunkiseudun joukkoliikenne hankitaan ns. bruttomallilla. Tällöin tilaaja määrittelee reitit, aikataulut ja lippujen hinnat sekä vastaa lippujärjestelmästä, matkustajainformaatiosta ja markkinoinnista. Liikennöitsijä puolestaan vastaa sopimuksen mukaisesta ammattimaisesta liikenteenhoidosta tarjouksensa mukaisesti.

Kilpailutukset esitetään jaettavaksi viiteen linjastokokonaisuuteen. Rusko kuuluisin linjastokokonaisuuteen 4 kattaen linjat 191 ja 194. Linjoilla hoidetaan Ruskolta, Vahdolta ja Kuninkojalta Turun keskustaan menevää liikennettä. Vuorotarjonta paranee hieman tämänhetkisestä tilanteesta, kun viikonlopun ja arki-iltojen tarjontaa on lisätty kevään 2013 tilanteeseen nähden. Nykyinen linja 422 on lakkautettu, koska liikenteen järjestämiskustannus on korkea ja Turussa on valmistelussa lukiouudistus. Linjan 422 lakkauttamiseen vaikuttaa myös se, että Ruskon ja Vahdon välistä aamuruuhkan kapasiteettia täydennetään erillisen lisäauton sijaan jo aiemmin kunnan kilpailuttamalla sisäisellä koululiikenteellä liikenteen järjestämisen kustannustehokkuuden parantamiseksi. Ruskon ja Vahdon välinen osuus lasketaan kustannusarvioissa Ruskon sisäiseksi liikenteeksi.

Lautakunta esittää, että lippujen hinnat muodostuvat kolmesta hintaryhmästä, jotka ovat:

1. **Perusryhmä** (kausikortit henkilökohtaisia, arvokortit tuotteen haltijakohtaisia)

Tähän kuuluisivat aikuiset

2. **Alennusryhmä 1** (henkilökohtaisia, alennus 20-30 % perushinnasta)

Tähän kuuluisivat nuoret (15-19 –vuotiaat), opiskelijat (pääasiassa 20-30 –vuotiaita), seniorit (65-vuotiaat ja vanhemmat), vammaiset

3. **Alennusryhmä 2** (henkilökohtaisia, alennus noin 50 % perushinnasta)

Tähän kuuluisivat lapset (7-14 –vuotiaat)

Lisäksi lautakunta esittää, että maksutta saisivat matkustaa

- maksavan matkustajan mukana alle 7-vuotiaat
- lasta lastenvaunuissa tai –rattaissa kuljettava (yksi) matkustaja ja mukana olevat alle 7-vuotiaat

- pyörätuolimatrustaja ja tämän saattaja
- saattajaan oikeuttavaa arvokorttia käyttävän henkilön avustaja
- sotaveteraanit
- sekä poliisi virka-asuissa

Lisäksi kukin kunta voi halutessaan antaa haluamilleen ryhmille maksuttomat matkakortit. Päätöksen maksuttomista matkoista tekee tällöinkin seudullinen joukkoliikennelautakunta. Lautakunta esittää myös, että koko kaupunkiseudulla otetaan käyttöön Turun nykyinen kahden tunnin vaihto-oikeus kertalippuihin ja arvokorttimatkoihin. Muutos lisää huomattavasti joukkoliikenteen houkuttelevuutta sekä pidemmällä, vaihdollisilla matkoilla että lyhyillä asiointikäynneillä.

Tariffivyöhykkeillä on suuri vaikutus joukkoliikenteen houkuttelevuuteen sekä siihen, miten lippujen hinnat vastaavat tuotantokustannuksia. Vyöhykeperiaatteen tulee olla yhtenäinen ja asukkaita tasapuolisesti kohteleva koko kaupunkiseudulla. Lisäksi sen tulee olla helposti ymmärrettävä.

Lautakunnalle on esitetty, että kaupunkiseudun tariffivyöhykemalliksi valitaan kahden vyöhykkeen malli. Perusteluna on tuotu esiin, että se on asiakkaiden kannalta selkeä ja houkutteleva. Kahden vyöhykkeen malli kannustaa yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen ja luo oikeudenmukaisuutta lippujen hinnoitteluun. Ko. malli on aiheuttanut Turussa runsaasti keskustelua lähinnä Paattisten ja Tortinmäen osalta sekä Satavan-Kaksikerran osalta. Kyseisten alueiden osalta nimittäin tällä hetkellä lippujen hinnat ovat samansuuruiset kuin muuallakin huolimatta reilusti pidemmistä etäisyyksistä.

Vaihtoehtona kahden vyöhykkeen mallille ovat kahden vyöhykkeen kehämalli, tasataksa ja kolmen vyöhykkeen malli.

Kahden vyöhykkeen kehämallissa alueella olisi käytössä neljä vyöhykettä, mutta jossa asiakas ostaisi matkustusoikeuden aina vähintään kahdelle vyöhykkeelle. Tämän mallin eduiksi on jo aiemmin todettu, että se mahdollistaa ympäristökunnissa asioinnin alhaisimmalla tarjolla olevalla hinnalla omaan kuntakeskukseen. Mallin haittoja ovat vaikeasti ymmärrettävät ja siten vaikeasti markkinoitavat lipputuotteet sekä usean vyöhykkeen mallin aiheuttamat valinnat ajoneuvossa (sekä kuljettajilla että matkustajilla). Lisäksi joukkoliikenteen lippujen hinnat pitkillä matkoilla saattaisivat nousta suhteettoman korkeiksi.

Tasataksa olisi vaihtoehtoista kaikkein selkein, mutta sen ei sanota kannustavan yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen. Koska matkamäärät esitetyllä II-vyöhykkeellä ovat hyvin vähäisiä Turku ja mahdollisesti Kaarina lukuun ottamatta, kahden vyöhykkeen järjestelmällä on merkittävää taloudellista hyötyä vain näille kunnille. Mikäli Turku ja Kaarina esittävät omien II-vyöhykkeeseen kuuluvien alueiden siirtämistä vyöhykkeeseen I, kahden vyöhykkeen mallin perustelut käytännössä poistuvat. Tilannehan ei voi missään tapauksessa olla sellainen, että Turun ja Kaarinan Vahtoa vastaavilla

etäisyyksillä asuvat ihmiset kuuluisivat I-vyöhykkeeseen ja Vahdolla asuvat ihmiset kuuluisivat vyöhykkeeseen II.

Kolmen vyöhykkeen malli lisäisi hinnoittelun tarkkuutta ja oikeudenmukaisuutta, mutta vaikeuttaisi joukkoliikennetoimiston arvion mukaan joukkoliikenteen käyttöä satunnaisilla matkustajilla, mutta vaikeuttaisi joukkoliikennetoimiston arvion mukaan joukkoliikenteen käyttöä satunnaisten matkustajien osalta, joille helppous on keskeinen tekijä kulkutapavalinnassa.

Oheismateriaalina oleva arvio kustannusten ja tulojen jakautumisesta perustuu seutulipputilastoihin ja seudullisen joukkoliikenteen otantoihin. Laskelmissa on huomionarvioista se, että kyseessä on niin suuri muutos kaupunkiseudun joukkoliikenteessä, että vaikutusta matkamäärään ei voida etukäteen tietää. Myös liikennöintikustannukset tarkentuvat vasta tehtävien kilpailutusten myötä. Nyt tehdyt laskelmat pohjautuvat Turun sisäisen liikenteen ostojen keskihintoihin.

Raisiossa joukkoliikennekustannusten arvioidaan nousevan nykyisestä noin 240.000 euroa vuodessa. Kaarinassa, Liedossa, Ruskolla ja Naantalissa kustannusvaikutus on 50.000 – 125.000 euroa nykyistä joukkoliikennekustannusta enemmän vuositasolla. Esitykset sisältävät parannuksia palvelutarjontaan kaikissa kunnissa. Ruskon osalta kustannuksia kohottava tekijä on se, että Ruskon ja Vahdon välinen liikenne on kunnan itse kustannettavaa. Laskelma on tehty sen mukaisesti, että arkisin olisi puolen tunnin vuoroväli Ruskolle ja tunnin vuoroväli Vahdolle. Lauantaisin ja sunnuntaisin olisi puolentoista tunnin vuorovälit. Laskelmassa ei ole mukana Runosmäen kautta kulkevaa liikennettä valmistelussa olevan lukiouudistuksen vuoksi. Ruskon koulujen alkamisaikojen porrastuksella on mahdollista saavuttaa jonkinasteisia säästöjä vuoden 2015 jälkeen, johon asti on nykyiset sopimukset koulukuljetussopimukset ovat voimassa. Vuorosuunnittelu on tehty niin, että yksittäisten vuorojen poisottamisella ei juurikaan ole vaikutusta. Mikäli vuoroja karsittaisiin pois, tulisi karsinnan olla niin mittavaa, että pystyttäisiin vaikuttamaan ajavien autojen lukumäärään. Lisäkarsinta alkaisi myös näkyä työmatkaliikenteen houkuttelevuudessa.

Joukkoliikennelautakunnalle tehtyä esitystä on valmistellut joukkoliikenteen seututiimi, jossa on ollut mukana viisi keskeistä henkilöä joukkoliikennetoimistosta joukkoliikennejohtajan johdolla. Seudullinen, virkamiehistä koostuva valmisteleva työryhmä on osallistunut esitysten ja ehdotettavan linjaston valmisteluun.

Kunnanhallituksen päätöksen mukaisesti Ruskolla järjestettiin huhtikuun aikana joukkoliikennekysely, johon saatiin 343 vastausta. Yhteenveto joukkoliikennekyselystä on esityslistan oheismateriaalina.

Joukkoliikennetoimisto on pyytänyt kuntien lausuntoa 29.5.2013 mennessä.

Asiaan liittyvä aineisto on esityslistan oheismateriaalina.

Turun kaupungin joukkoliikennejohtaja Sirpa Korte on läsnä kokouksessa alustamassa ja selvittämässä asiaa.

**Päätösehdotus:**

Kunnanhallitus päättää esittää valtuustolle, että valtuusto päättäisi antaa Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnalle seuraavan sisältöisen lausunnon:

”Liikennöintimenot ja –tulot voidaan jakaa esitetyn mukaisesti yhteistointasopimuksen pohjalta muodostetulla tavalla.

Joukkoliikennelinjaston ja –aikataululuonnosten valmistelua voidaan jatkaa esityksessä todetun liikennetiheyden pohjalta ja huomioida jatkossa mm. kouluaikeiden porrastusten vaikutukset.

Ruskon kunta pitää perusteltuna huomioida joukkoliikenteen ikäraajat ja alennusryhmät sekä alennuksen määrän suhteessa perushintaan esitetyllä tavalla. Samoin kerta- ja arvolippujen vaihto-oikeus on perusteltua toteuttaa esitetyllä tavalla.

Tariffijärjestelmien osalta Ruskon kunta pitää perustelluimpana kahden vyöhykkeen tariffijärjestelmää, kuitenkin sillä edellytyksellä, että kahden vyöhykkeen tariffia sovelletaan koko seutuviranomaisen alueella, jolloin kriteerinä on etäisyys Turun keskustasta. Kahden vyöhykkeen tariffia sovellettaessa vyöhykerajana Ruskolla olisi Vahdontien ja Inkistentien risteys.

Johtuen kustannusten nyt tapahtuvasta selkeästä noususta Ruskon kunta olettaa kustannusten säilyvän lähitulevaisuudessa maksimissaan nyt esitetyllä tasolla.”

— — —

Kunnanhallitus keskusteli otsikossa mainitusta asiasta.

**Päätös:**

Kunnanhallitus päätti yksimielisesti esittää valtuustolle, että valtuusto päättäisi antaa Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnalle seuraavan sisältöisen lausunnon:

”Liikennöintimenot ja –tulot voidaan jakaa esitetyn mukaisesti yhteistointasopimuksen pohjalta muodostetulla tavalla.

Joukkoliikennelinjaston ja –aikataululuonnosten valmistelua voidaan jatkaa esityksessä todetun liikennetiheyden pohjalta ja huomioida jatkossa mm. kouluaikeiden porrastusten vaikutukset, lukuun ottamatta sunnuntai- ja pyhäliikennettä, jonka matkustajamäärä ei tue esitettyä liikennetiheyttä. Tältä osin tulee selvittää kuntien mahdolliset yhteiset tarpeet ja koordinoita liikenne mahdollisimman tehokkaasti kaupunkiseudulla.

Ruskon kunta pitää perusteltuna huomioida joukkoliikenteen ikäraajat ja alennusryhmät sekä alennuksen määrän suhteessa perushintaan esitetyllä

tavalla. Samoin kerta- ja arvolippujen vaihto-oikeus on perusteltua toteuttaa esitetyllä tavalla.

Tariffijärjestelmien osalta Ruskon kunta pitää perustelluimpana kahden vyöhykkeen tariffijärjestelmää, kuitenkin sillä edellytyksellä, että kahden vyöhykkeen tariffia sovelletaan koko seutuviranomaisen alueella, jolloin kriteerinä on etäisyys Turun keskustasta. Kahden vyöhykkeen tariffia sovellettaessa vyöhykerajana Ruskolla olisi Vahdontien ja Inkistentien risteys.

Johtuen kustannusten nyt tapahtuvasta selkeästä noususta Ruskon kunta edellyttää, että toiminnan tehostamisella kunnan maksamat kustannukset tulevat alenemaan.”

---

### Valtuusto 10.6.2013 § 70

#### **Päätösehdotus:**

Valtuusto päättää antaa Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnalle seuraavan sisältöisen lausunnon:

”Liikennöintimenot ja –tulot voidaan jakaa esitetyn mukaisesti yhteistointasopimuksen pohjalta muodostetulla tavalla.

Joukkoliikennelinjaston ja – aikatauluuonnosten valmistelua voidaan jatkaa esityksessä todetun liikennetiheyden pohjalta ja huomioida jatkossa mm. kouluaikojen porrastusten vaikutukset, lukuun ottamatta sunnuntai- ja pyhäliikennettä, jonka matkustajamäärä ei tue esitettyä liikennetiheyttä. Tältä osin tulee selvittää kuntien mahdolliset yhteiset tarpeet ja koordinoita liikenne mahdollisimman tehokkaasti kaupunkiseudulla.

Ruskon kunta pitää perusteltuna huomioida joukkoliikenteen ikäraajat ja alennusryhmät sekä alennuksen määrän suhteessa perushintaan esitetyllä tavalla. Samoin kerta- ja arvolippujen vaihto-oikeus on perusteltua toteuttaa esitetyllä tavalla.

Tariffijärjestelmien osalta Ruskon kunta pitää perustelluimpana kahden vyöhykkeen tariffijärjestelmää, kuitenkin sillä edellytyksellä, että kahden vyöhykkeen tariffia sovelletaan koko seutuviranomaisen alueella, jolloin kriteerinä on etäisyys Turun keskustasta. Kahden vyöhykkeen tariffia sovellettaessa vyöhykerajana Ruskolla olisi Vahdontien ja Inkistentien risteys.

Johtuen kustannusten nyt tapahtuvasta selkeästä noususta Ruskon kunta edellyttää, että toiminnan tehostamisella kunnan maksamat kustannukset tulevat alenemaan.”

#### **Päätös:**

Keskustelun kuluessa valtuutettu Sisko Hellgren esitti, että tariffijärjestelmän osalta Ruskon kunta toteaa, että Rusko hyväksyy myös tasataksan mukaisen mallin, mikäli enemmistö kunnista on tasataksan kannalla. Ruskon ensisijainen vaihtoehto on kuitenkin kahden vyöhykkeen tariffijärjestelmä.

Valtuutetut Mauri Laine ja Veikko Vahtera kannattivat Hellgrenin tekemää ehdotusta.

Valtuusto hyväksyi päätösehdotuksen Hellgrenin tekemällä täydennyksellä.

---