

TURUN SEUDUN JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASOMÄÄRITTELY

luonnos 29.9.2011



YHTEENVETO

Turun seudulla vallitsee yhteinen tahtotila joukkoliikenteen seudullisen yhteistyön ja organisoinnin kehittämistä toiminta-alueella. Myös uusi joukkoliikennelaki korostaa liikenteen tarkastelua aiempaa laajempina alueellisina kokonaisuuksina. Uudistetun joukkoliikenteen lainsäädännön myötä toimivaltaiset viranomaiset ja kunnat saavat halutessaan aiempaa enemmän vastuuta ja vaikutusmahdollisuuksia joukkoliikenteen palvelutason suunnittelussa ja liikenteen järjestämisessä.

Laki velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään yhteistyössä kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa toimivalta-alueelleen eri väestöryhmien tarpeet huomioon ottavan joukkoliikenteen palvelutason vuoden 2011 loppuun mennessä. Turun seudulla ensi kertaa yhteisesti laadittava joukkoliikenteen palvelutasomäärittely tähtää vuoteen 2014. Palvelutason toteutumista seurataan vuosittain, ja tavoitteita tarkistetaan tarvittaessa.

Työssä on muodostettu nykyisten liikkumistarpeiden sekä maankäyttöä ja joukkoliikennejärjestelmää koskevien suunnitelmien perusteella kuusiportainen laatusoluokitus seudun joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiksi. Korkealaatuisinta eli kilpailutasoista joukkoliikennettä tavoitellaan Turussa vilkkaimmilla runkoyhteyksillä sekä yhteyksillä Naantalista, Raisiosta ja Kaarinasta Turkuun.

Seudun asukkaille ja päättäjille suunnatuilla kyselyillä on selvitetty joukkoliikennepalvelujen kehittämistarpeita kunnittain. Tuloksista käy ilmi, että turkulaiset toivovat reaaliaikaista matkustajainformaatiota sekä nopeita ja täsmällisiä runkolinjoja. Turun ympäryskunnissa (Naantali, Raisio, Kaarina, Lieto) puolestaan kaivataan seudullisesti yhtenäistä taksa- ja lippujärjestelmää. Seudun muissa kunnissa palvelupuutteet koskevat pääasiassa niin ruuhka-ajan kuin hiljaisenkin ajan liikennetarjontaa.

Työssä on kunnittain arvioitu arvioitujen palvelutasopuutteiden korjaamisen kustannusvaikutuksia, jotka kuvaavat suuruusluokkina mitä palvelutason parantaminen nykymallisella liikenteen järjestämistavalla siirtymäaikaisten voimassaoloaikana voi maksaa. Tavoitteita vastaavan palvelutason kustannusvaikutuksiksi on arvioitu koko seudulla yhteensä noin 800 000 euroa vuodessa. Arvio koskee pitkälti muuta aluetta kuin ydinkaupunkiseutua – suuri osa keskeisistä kaupunkiseudulla tavoiteltavista palvelutason parantamistoimista jää tässä työssä vaille kustannusarviota, sillä samanaikaisesti käynnissä olevassa runkolinjastosuunnitelmassa arvioidaan mm. ydinalueen liikenteen hoidon, nopeuttamisen ja täsmällisyyttä parantavien toimien kustannusvaikutukset. Lisäksi on mahdollista, että pienistä parannustoimenpiteistä voidaan neuvotella ko. liikennöitsijän kanssa eikä niistä välttämättä aiheudu kunnille lisäkustannuksia.

Turun sisäinen joukkoliikenne on nykyisin kaupungin suunnittelemaa ja hankkimaa liikennettä, kun taas seudun muu joukkoliikenne on entisen lääninhallituksen (nykyinen ELY) myöntämiin liikennelupiin perustuvaa liikennöitsijöiden suunnittelemaa liikennettä. Nykyiset linjaliikenneluvat on muutettu siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi, jotka ovat voimassa 31.6.2014–31.5.2018 saakka liikennesuunnasta riippuen. Nykyiset siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät Turun, Naantalien, Raision, Ruskon, Auran, Liedon ja Kaarinan alueilla 30.6.2014. Muiden kuntien osalta siirtymäajat ovat edellä mainittua pidemmät.

Siirtymäaikaisten jälkeen liikenne tulee järjestää joko markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Ellei liikennettä haluta järjestää markkinaeh-

toisesti, voidaan siirtymäaikojen jälkeen julkista tukea tai yksinoikeuksia saavaa liikennettä järjestää ja hankkia vain kilpailutuksen perusteella.

Turun, Raision, Naantalın, Kaarinan, Liedon ja Ruskon kunnat ovat päättäneet muodostaa yhteisen seudullisen viranomaisen 1.1.2012 alkaen. Tämä viranomainen tulee suunnittelemaan ja arvioimaan erilaiset liikenteen järjestämistä-pavaihtoehdot.

Seudullinen toimivaltainen viranomainen vahvistaa toimivalta-alueensa palvelutason hallinnollisella päätöksellään vuoden 2011 loppuun mennessä ja päättää liikenteen järjestämistäavasta toimivalta-alueellaan kesään 2012 mennessä. Liikenteen järjestämistäavojen vertailua varten tehtävä liikennekokonaisuuksien ja linjastojen yksityiskohtaisempi suunnittelu mahdollisine palvelutasotarkistuksineen tuottaa kunnille tätä selvitystä kattavampia arvioita joukkoliikenteen kokonaispalvelutason hankintakustannuksista ja laatutasotavoitteista.

ESIPUHE

Joukkoliikenteen palvelutason määrittelytarve perustuu 3.12.2009 voimaan astuneeseen joukkoliikennelakiin, joka velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason vuoden 2011 loppuun mennessä. Turun seudulla joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat nykyisin Turun kaupunki ja Varsinais-Suomen ELY-keskus.

Turun seudun PARAS-joukkoliikennetyöryhmä on esittänyt, että joukkoliikenteen organisointia, järjestämistapoja ja hankintamalleja koskevan seudullisen keskustelun lähtökohdaksi ja päätöksenteon tueksi on ensi vaiheessa ilmennyt tarve laatia seudulla yhteisesti lain edellyttämä palvelutasomäärittely.

Palvelutason määrittely ei ole kertaluonteinen tehtävä, vaan jatkuva yhteistyöprosessi. Eri väestöryhmien tarpeet huomioon ottaen palvelutason määrittely ohjaa joukkoliikennepalvelujen järjestämistä alueella erityisesti siirtymäaikojen jälkeen. Palvelutason toteutumista seurataan vuosittain ja niitä tarkistetaan tarvittaessa.

Turun seudun joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyä on ohjannut työryhmä, johon ovat kuuluneet:

Sirpa Korte, pj.	Turku
Pekka Kirjavainen	Turku
Timo Ahokanto	Turku
Pertti Postinen	Varsinais-Suomen ELY-keskus
Soile Koskela	Varsinais-Suomen ELY-keskus
Pekka Tolvanen	Aura
Raine Ruohonen	Kaarina
Pirkko Salminen	Lieto
Christjan Brander	Länsi-Turunmaa
Pekka Määttänen	Masku
Tarja Marttila	Mynämäki
Mika Hirvi	Naantali
Pirkkoliisa Heinonen	Nousiainen
Hilkka Koret	Paimio
Antti Korte	Raisio
Kari Lehtinen	Rusko
Sami Suikkanen	Sauvo
Oili Paavola	Tarvasjoki
Janne Virtanen	Varsinais-Suomen liitto
Mikko Laaksonen	Varsinais-Suomen liitto

Konsulttina työssä on toiminut Strafica Oy, jossa työstä on vastannut Kari Hillo.

Palvelutasomäärittelyn laadinta aloitettiin nykytila-analysein tammikuussa 2010. Kevään 2010 aikana pidettiin viisi sidosryhmätilaisuutta kuntaryhmittäin liikennetarpeiden selvittämiseksi. Asukas- ja päättäjäkyselyt toteutettiin marraskuussa 2010. Palvelutasotavoitteet ja kehittämistoimet määriteltiin kevään 2011 aikana, ja työ valmistui elokuussa 2011. Työryhmä on kokoontunut työn aikana seitsemän kertaa.

SISÄLTÖ

YHTEENVETO	3
ESIPUHE	5
SISÄLTÖ	6
1. HANKKEEN TAUSTA JA LÄHTÖKOHDAT	7
2. PALVELUTASOMÄÄRITTELYN TAVOITTEET JA SISÄLTÖ	8
3. PALVELUTASOLUOKAT JA -TAVOITTEET TURUN SEUDULLA	9
4. KEHITTÄMISTOIMET JA KUSTANNUSVAIKUTUKSET	14
5. JATKOTOIMET	19
Liitteet	20

1. HANKKEEN TAUSTA JA LÄHTÖKOHDAT

Uusi joukkoliikennelaki astui voimaan 3.12.2009 samanaikaisesti EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) kanssa. Vuoden 2010 alussa valtion aluehallinnossa tapahtui uudistuksia ja joukkoliikenteen järjestämiseen vaikuttavia muutoksia, kun lääninhallitusten liikenneosastot ja tiepiirit ja ympäristöhallinnon ympäristö- ja luonnonvaratoimialat yhdistettiin 15 elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY).

Uudessa joukkoliikennelaissa on määritelty toimivaltaiset viranomaiset, niiden toimivalta-alueet ja viranomaistehtävät. Keskeinen joukkoliikenteen suunnitteluun ja järjestämiseen liittyvä viranomaistehtävä on eri väestöryhmien tarpeet huomioon ottava palvelutasomäärittely. Laki velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason yhteistyössä kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa vuoden 2011 loppuun mennessä. Joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia seudulla ovat tällä hetkellä Turun kaupunki ja Varsinais-Suomen ELY-keskus. Valtakunnallisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö.

Uudistusten tavoitteena on ollut peruspalvelujen turvaamisen lisäksi joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja käytön lisääminen, resurssien käytön tehostaminen sekä alan toimijoiden ja viranomaisten vastuun- ja työnjaon selkiyttäminen. Uusi joukkoliikennelaki korostaa lisäksi liikenteen tarkastelua aiempaa laajempina alueellisina kokonaisuuksina. Käytännössä uuden joukkoliikennelain myötä viranomaisella on halutessaan aiempaa paremmat mahdollisuudet suunnitella ja hankkia määrittelemiensä palvelutasotavoitteiden mukainen liikenne tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina.

Seutulippuyhteistyön lisäksi joukkoliikenteessä tehdään aktiivista seudullista yhteistyötä PARAS-joukkoliikennetyöryhmässä, joka toimii teknisen sektorin ylikunnallisen yhteistyöryhmän alaisuudessa. PARAS-hankkeen kuntiin kuuluvat Turun seudulla Raisio, Kaarina, Naantali, Lieto, Rusko ja Aura sekä Turku.

PARAS-joukkoliikennetyöryhmä on esittänyt, että joukkoliikenteen organisointia, järjestämistä ja hankintamalleja koskevan seudullisen keskustelun lähtökohdaksi ja päätöksenteon tueksi on ensi vaiheessa tarve laatia seudulla yhteisesti joukkoliikennelain edellyttämä joukkoliikenteen palvelutason määrittely, mitä tämä työ edustaa. Turun seutulippualueen kuntia ovat edellä mainittujen PARAS-kuntien lisäksi Masku, Nousiainen, Mynämäki, Paimio, Sauvo ja Länsi-Turunmaa. Lisäksi Tarvasjoen kunta on ilmaissut halukkuutensa osallistua seudulliseen palvelutason määrittelytyöhön.

Turun seudulla vallitsee yhteinen tahtotila joukkoliikenteen seudullisen yhteistyön ja organisoinnin kehittämiseksi toiminta-alueella. Kuuden kunnan yhteinen seudullinen viranomaisen aloittaa toimintansa 1.1.2012.

2. PALVELUTASOMÄÄRITTELYN TAVOITTEET JA SISÄLTÖ

Lakisääteisen veloitteen ohella palvelutason määrittäminen on keskeinen keskipitkän aikavälin joukkoliikenteen suunnittelun ja kehittämisen työkalu. Palvelutasomäärittelyllä on kolme tehtävää:

- Ilmaista tahtotila siitä, millaista joukkoliikenteen palvelua alueella tarjotaan käyttäjätarpeiden ja liikennepoliittisten tavoitteiden lähtökohdista
- Yhteistyömuotojen kehittäminen eri osapuolten kesken ja yhteistoiminnan jatkuvuuden turvaaminen
- Sitouttaa kaikki osapuolet palvelutason toteuttamiseen

Palvelutasomäärittelyllä pyritään siten johdonmukaisesti kehittämään seudun joukkoliikennettä ja seuraamaan toimien vaikuttavuutta. Palvelutasomäärittelyn tavoitteena on yhtäältä joukkoliikenteen käytön lisääminen ja toisaalta peruspalveluiden turvaaminen. Määrittelyllä haetaan vastauksia mm. seuraaviin kysymyksiin:

- Mitä alueen asukkaat ja elinkeinoelämä odottavat joukkoliikenteen palveluilta?
- Miten joukkoliikenteen kysyntäpotentiaaliin voidaan vastata palvelutason parantamisella?
- Millä alueilla voidaan tavoitella henkilöautoliikenteen kanssa kilpailukykyistä palvelutasoa?
- Millä alueilla ei ole joukkoliikenteen kysyntää riittävästi niin, että tavoitteeksi riittää peruspalvelujen turvaaminen?
- Miten osapuolet sitoutetaan toteuttamaan määritellyt palvelutasotavoitteet?
- Miten joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten määrärahojen käyttöä voi tehostaa ja kohdentaa joukkoliikenteen käyttöä edistäviin palveluihin?

Palvelutasomäärittelyn sisältö, tarkkuustaso ja tavoitteellisuus ovat toimivaltaisen viranomaisen harkinnassa ja päätettävissä. Liikennevirasto ja LVM ovat ohjeistaneet valtakunnallisesti palvelutasomäärittelyn laadintaa.

Palvelutason määrittäminen käsittää nykyisen palvelutason jäsentämisen ja luokittelun pohjalta laadittavan määräaikaisen tavoitteiston kehittämistoiminteen ja seurantamenettelyineen. Palvelutasomäärittelyt tehdään tavanomaisesti 3-8 vuoden määräajaksi, mutta niitä voidaan uusia tarvittaessa aikaisemmin. Turun seudun palvelutasotavoitteet on määritelty vuodelle 2014, jolloin ensimmäiset siirtymäajan liikennöintisopimukset seudulla päättyvät.

Palvelutasotavoitteiden määrittämisen lähtökohdaksi on selvitetty ja jäsenneilty seudun joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten nykytila. Työssä on pyritty luomaan ajantasainen kuva Turun seudun joukkoliikennejärjestelmästä niin tarjonnan, kysynnän kuin rahoituskokonaisuudenkin osalta. Nykytilan kuvauksesta ja analyysistä on laadittu osaraportti (liite).

Palvelutasomäärityksessä tulee ottaa huomioon eri väestöryhmien tarpeet, mikä tässä työssä on toteutettu seudun asukkaille suunnatulla laajalla kyselyllä joukkoliikenteen nykytilasta ja kehittämistarpeista.

Toimivaltainen viranomainen tekee vuoden 2011 loppuun mennessä päätöksen toimivalta-alueensa palvelutason vahvistamisesta. Lain edellyttämä kuntien kuuleminen toteutuu, kun kunnat ovat olleet mukana valmistelussa.

3. PALVELUTASOLUOKAT JA -TAVOITTEET TURUN SEUDULLA

Työssä on muodostettu kuusiportainen luokittelu (*taulukko 1*) seudun palvelutasotavoitteiden jäsentämiseksi. Seitsemäntenä portaana on ns. minimitaso, jolla tarkoitetaan kuntien lakisääteisten kuljetusveloitteiden täyttämistä. Kuntien lakisääteiset henkilökuljetukset perustuvat perusopetuslakiin, päivähoitolakiin, sosiaalihuoltolakiin, kehitysvammalakiin, vammaispalvelulakiin ja kansanterveyslakiin.

Peruspalvelutasolla (luokka 6) määritellään palvelutasotekijät, joilla turvataan perusliikkumismahdollisuudet ja liikkumisen tasa-arvo. Kun tavoitellaan joukkoliikenteen käytön lisäämistä, palvelutasomäärittelyyn tulee mukaan muita palvelutasoluokkia (luokat 1–5). Alueesta riippuen tällaisia luokkia ovat kilpailutaso (luokat 1–2), houkutteleva taso (luokat 3–4) ja autottomien arkiyhteydet (luokka 5).

Palvelutasotekijät on määritelty määrällisin (*taulukko 2*) kriteerein, jotka täyttävät parhaiten kunkin palvelutasoluokan tavoitteet Turun seudulla. Taustamateriaalissa (*liitteet 2 ja 3*) on lisäksi hahmoteltu laadullisia kriteerejä mm. linjaston, vaihtojen, informaation ja lippujärjestelmän osalta.

Liikennepoliittisten tavoitteiden kannalta tärkeimmät tavoiteluokat ovat kilpailutaso+ ja kilpailutaso (luokat 1 ja 2). Kilpailutaso+ edustaa korkeinta tasoa, jossa säännöllisen vahvaa liikennetarjontaa leimaa täsmällisyys, luotettavuus ja nopeus yhdistettynä reaaliaikaiseen matkustajainformaatioon. Luokka I ei nykyisin toteudu vielä millään alueella tai yhteyvälillä, mutta sitä tavoitellaan Turun sisäisen liikenteen vahvimilla runkoyhteyksillä.

Seudulliset joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet pohjautuvat ensisijaisesti maankäytön määrään ja sijaintiin, seudulliseen liikkumiseen ja joukkoliikenteen nykyiseen tarjontaan ja käyttöön. Palvelutasomäärittelyssä on pyritty noudattamaan tasapuolisuusperiaatetta eli samankaltaisilla alueilla (asukasmäärät ja etäisyys) tavoitellaan yhtenevää palvelutasoa. Turussa tavoitellaan kaikilla alueilla peruspalvelutasoista korkeampaa tasoa.

Taulukko 1. Turun seudulla sovellettavat palvelutasoluokat ja luokkien tavoitteet

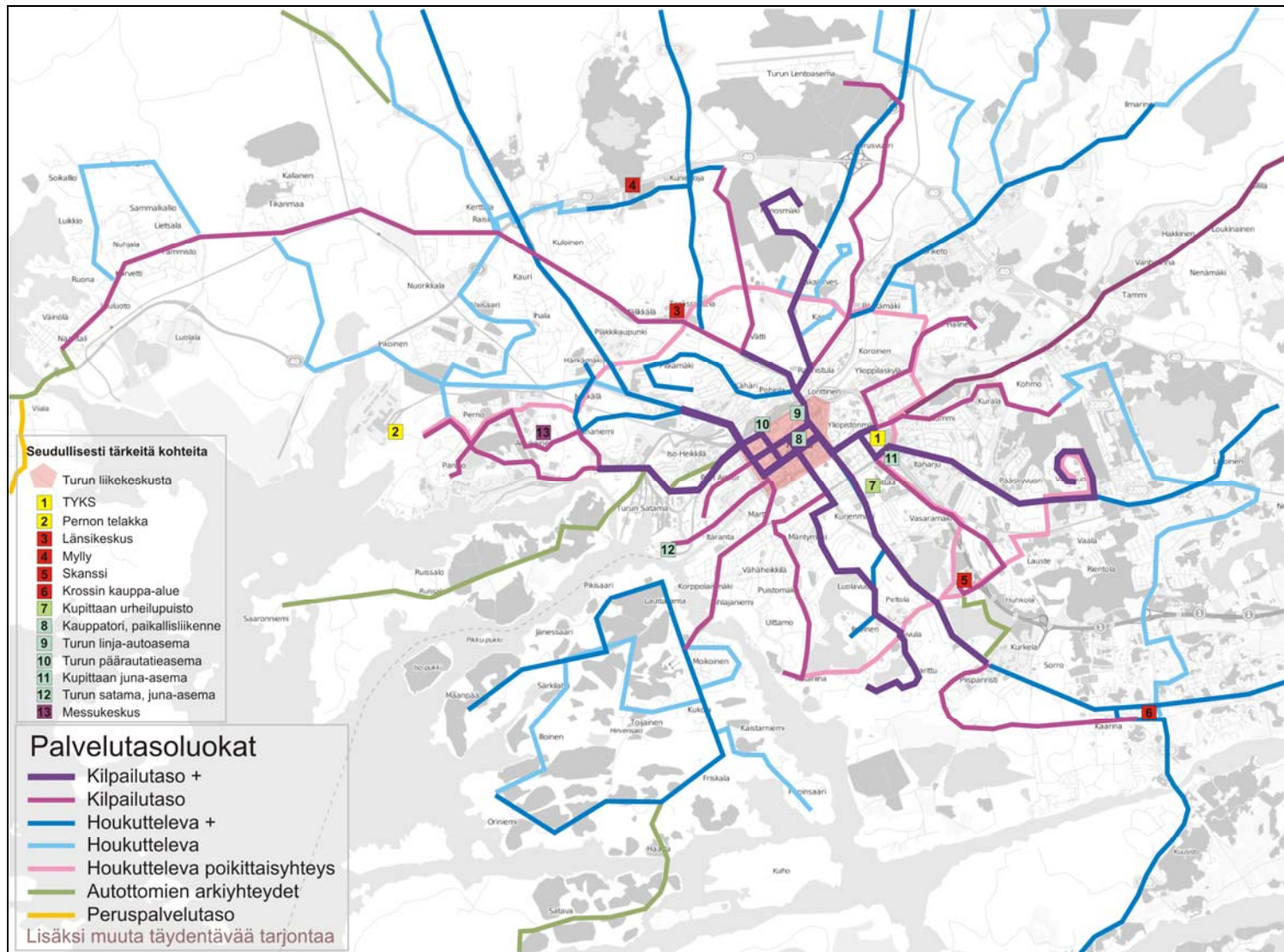
LUOKAT	Taso I KILPAILU+	Taso II KILPAILU	Taso III HOUKUTTELEVA+	Taso IV HOUKUTTELEVA	Taso V AUTOTTOMIEN ARKIYHTEYDET	Taso VI PERUSPALVELU- TASO	Taso VII MINIMITASO
Palvelutasoluokan ja liikennöinnin kuvaus	<p>Joukkoliikenne tarjoaa todellisen vaihtoehdon henkilöauton käytölle.</p> <p>Kaikki matkat voi tehdä sujuvasti joukkoliikenteellä, eikä asiakkaan tarvitse sovittaa ajankäyttöään joukkoliikenteen aikatauluihin. Tiheän vuorotarjonnan lisäksi matka-aika autoon nähden on kilpailukykyinen.</p> <p>Palvelutasoluokassa korostuu erityisesti matka-ajan merkitys kilpailutekijänä.</p>	<p>Joukkoliikenne tarjoaa kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöauton käytölle.</p> <p>Lähes kaikki matkat voi tehdä joukkoliikenteellä, eikä asiakkaan tarvitse erityisemmin sovittaa ajankäyttöään joukkoliikenteen aikatauluihin.</p> <p>Palvelutasoluokassa kilpailutekijöinä korostuvat tiheä vuorotarjonta läpi päivän ja laajat liikennöintiajat viikonpäivästä riippumatta.</p>	<p>Joukkoliikenne tarjoaa houkuttelevan vaihtoehdon useimmille matkoille.</p> <p>Asiakas joutuu hieman sovittamaan ajankäyttöään erityisesti hiljaisena aikana (illat, viikonloput ja kesä) aikataulujen mukaiseksi.</p> <p>Palvelutasoluokassa korostuvat hyvä ruuhka-ajan vuorotarjonta ja laajat liikennöintiajat arkisin.</p>	<p>Joukkoliikenne tarjoaa harkitsemisenarvoisen ja käyttökelpoisen vaihtoehdon useimmille matkoille.</p> <p>Asiakas joutuu jonkin verran sovittamaan ajankäyttöään aikataulujen mukaiseksi.</p> <p>Palvelutasoluokassa korostuvat päivittäinen säännöllinen liikenne ja kohtuullisen laajat liikennöintiajat.</p>	<p>Joukkoliikenne tarjoaa päivittäisten liikkumistarpeiden tyydyttämiseksi työssäkäynti-, opiskelu-asiointiyhteyksiä arkisin ja viikonloppuisin niille, joilla ei ole autoa joko pysyväisluonteisesti tai hetkellisesti käytössään.</p> <p>Asiakas joutuu sovittamaan ajankäyttöään aikataulujen mukaisesti.</p> <p>Palvelutasoluokassa korostuu päivittäisten liikkumistarpeiden tyydyttäminen ja säännöllinen liikenne tavanomaisina liikkumisaikoina.</p>	<p>Joukkoliikenne tarjoaa arjen perusliikkumistarpeita tyydyttävät yhteydet niille, joilla ei ole autoa käytössään. Vähimmäistavoitteena työssäkäyntiyhteys (yli 100 pendelöijää) ympäri vuoden arkipäivisin klo 7/8:ksi ja paluu klo 16/17 jälkeen.</p> <p>Kunnan sisällä autottomille ja liikkumisrajoitteisille mahdollisuus asiointimahdollisuus kuntakeskukseen 1–2 kertaa viikossa.</p> <p>Asiakas joutuu selvästi sovittamaan ajankäyttöään aikataulujen mukaisesti.</p> <p>Palvelutasoluokassa korostuu liikkumisen tasa-arvo ja palvelun saavutettavuus.</p>	<p>Hoidetaan lakisääteiset kuljetukset.</p> <p>Kuntien lakisääteiset henkilökuljetukset perustuvat perusopetuslakiin, päivähoitolakiin, sosiaalihuoltolakiin, kehitysvammalakiin, vammaispalvelulakiin ja kansanterveyslakiin.</p>

Taulukko 2. Palvelutasoluokkien tarjontaa koskevat tavoitearvot

PALVELU-TASON OSATEKIJÄ	Tavoitearvot	Taso I KILPAILU+	Taso II KILPAILU	Taso III HOUKUTTELEVA+	Taso IV HOUKUTTELEVA	Taso V AUTOTTOMIEN ARKIYHTEYDET	Taso VI PERUSPALVELU-TASO
Liikennöinti-aika	Arkisin Perjantai	5.30–01.00 5.30–04.00	5.30–24.00 5.30–02.00 (+yövuoroja)	6.00–23.00 6.00–01.00	6.30–22.00 6.30–23.00	7.00–21.00	7–17 (työ- ja opiskelu) tai arkisin 1–2 krt/viikko (asiointi)
	Lauantai	6.00–04.00	6.30–02.00 (+yövuoroja)	7.30–24.00	9.00–23.00	10.00–18.00	tarpeen mukaan
	Sunnuntai	7.00–24.00	8.00–23.00	9.00–22.00	10.00–21.00	kysynnän mukaan	tarpeen mukaan
Vuoroväli	Arkipäivä	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ruuhka 5 min ▪ päivä 10 min ▪ ilta 15 min 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ruuhka 10 min ▪ päivä 10–20 min ▪ ilta 20 min 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ruuhka 15 min ▪ päivä 20–30 min ▪ ilta 30 min 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ruuhka 20–30 min ▪ päivä 30–60 min ▪ ilta 60 min 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ruuhka 60 min ▪ päivä 60–120 min 	1–5 vuoroa/ajosuunta työ-, koulu- ja asiointi- ja liityntämatka-tarpeiden mukaisesti. Arkisin 1–2 kertaa viikossa kutsuhjatusti tai kiinteällä reitillä
	Lauantai	15 min	20 min	30 min	60 min	60–120 min	Tarpeen mukaan
	Sunnuntai	15 min	20 min	30 min	60 min	120 min	Tarpeen mukaan



Kuva 1. Turun seudun palvelusotavoitteet yhteysväleittäin



Kuva 2. Palvelusotavoitteet Turussa ja kaupunkiseudun reunavyöhykkeillä

4. KEHITTÄMISTOIMET JA KUSTANNUSVAIKUTUKSET

Työssä listattuja kehittämistoimia on suunniteltu asukaskyselyssä ilmenneiden kehittämistarpeiden ja palvelutasotavoitteisiin verrattun nykytilan puutteiden perusteella.

Turun kaupunkiseudun ydintaajamarakenteessa on jo nykyisellään kilpailutasoinen tai houkutteleva vuoropalvelutaso. Tärkeimmät kehittämistarpeet liittyvät korkealaatuisen runkolinjaston (kilpailutaso+) toteuttamiseen, tosiaikaisen luotettavan matkustajainformaation tarjoamiseen ja lippu- ja tariffijärjestelmän yhtenäistämiseen.

Muun seudun merkittävimmät joukkoliikenteen kehittämistarpeet liittyvät ensisijaisesti laadullisiin palvelutasotekijöihin, mutta osin nykyisen vuorotarjonnan ja linjastorakenteen selkeyttämiseen. Vuoropalvelutason kehittämisessä tärkeintä on säännöllisen tasavälisen vuorotarjonnan toteuttaminen työmatkaliikenteen tarpeisiin sekä ilta- ja viikonloppuliikenteen lisääminen. Turussa toteuttavien nopeutustoimien tulee hyödyttää myös seudun muuta joukkoliikennettä. Suuri haaste on myös siinä, miten matkustaja kykenee omaksumaankoko joukkoliikennejärjestelmän palvelut lippu- ja informaatiojärjestelmineen niin, että koettu palvelutaso vastaa asiakkaan matkustustarpeita.

Taulukossa 3 on esitetty kunnittain tärkeimmät asukaskyselyssä esiin nousseet joukkoliikenteen palvelutasoa koskevat kehittämistarpeet. Joukkoliikenteen tariffeja ei ole tässä yhteydessä pidetty palvelutasotekijänä, mutta lippujärjestelmää kylläkin.

Tarkastelun tavoitteena on lisäksi ollut arvioida karkeasti, kuinka paljon nykyisellä liikenteen järjestämistavalla siirtymäaikojen liikennöintisopimusten voimassaoloaikana palvelutason parantaminen voi maksaa. Kustannukset on arvioitu Turun sisäisen liikenteen nykyisillä bruttohankintahinnoilla eli lipputulovaiikutuksia ei ole arvioitu. *Taulukossa 4* on esitetty kunnittain toimenpiteet ja kustannusarviot palvelutasopuutteiden korjaamiseksi.

On huomattava, että suuri osa keskeisistä kaupunkiseudulla tavoiteltavista palvelutason parantamistoimista jää tässä työssä vaille kustannusarviota. Käynnissä olevassa runkolinjastosuunnitelmassa arvioidaan mm. ydinalueen liikenteen hoidon, nopeuttamisen ja täsmällisyyttä parantavien toimien kustannusvaikutukset.

On myös mahdollista, ettei kaikista esitetyistä parannustoimenpiteistä välttämättä aiheudu lisäkustannuksia – pienistä parannustoimista voi olla mahdollista sopia ko. liikennöitsijän kanssa.

Taulukko 3. Asukaskyselyn perusteella tärkeimmät joukkoliikenteen palvelutasoa koskevat kehittämistarpeet

Kunta	Tärkein kehittämistarve	Toiseksi tärkein kehittämistarve	Kolmanneksi tärkein kehittämistarve
Turku	Reaaliaikainen informaatio pysäkeillä ja busseissa	Seudullisesti yhtenäinen lippujärjestelmä	Joukkoliikenteen täsmällisyys ja luotettavuus
Naantali	Seudullisesti yhtenäinen lippujärjestelmä	Liikennöintiäika (varhaisamat, illat, viikonloppu)	Runkoyhteyksien nopeus ruuhka-aikana
Raisio	Seudullisesti yhtenäinen lippujärjestelmä	Reaaliaikainen informaatio pysäkeillä ja busseissa	Vuorotiheys työmatkaliikenteessä
Rusko	Liikennöintiäika (varhaisamat, illat, viikonloppu)	Vuorotiheys iltaisin ja viikonloppuisin	Vuorotiheys työmatkaliikenteessä
Lieto	Liikennöintiäika (varhaisamat, illat, viikonloppu)	Seudullisesti yhtenäinen lippujärjestelmä	Vuorotiheys iltaisin ja viikonloppuisin
Kaarina	Vuorotiheys työmatkaliikenteessä	Seudullisesti yhtenäinen lippujärjestelmä	Liikennöintiäika (varhaisamat, illat, viikonloppu)
Mynämäki	Liikennöintiäika (varhaisamat, illat, viikonloppu)	Vuorotiheys iltaisin ja viikonloppuisin	Vuorotiheys työmatkaliikenteessä
Nousiainen	Vuorotiheys työmatkaliikenteessä	Linjastojen ja reittien kattavuus (kävelyetäisyydet)	Liityntäpysäköintimahdollisuudet (polkupyörä, auto)
Masku	Vuorotiheys iltaisin ja viikonloppuisin	Liikennöintiäika (varhaisamat, illat, viikonloppu)	Vuorotiheys työmatkaliikenteessä
Aura	Vuorotiheys iltaisin ja viikonloppuisin	Liikennöintiäika (varhaisamat, illat, viikonloppu)	Kuljettajien ajotapa
Tarvasjoki	Liikennöintiäika (varhaisamat, illat, viikonloppu)	Vuorotiheys iltaisin ja viikonloppuisin	Seudullisesti yhtenäinen lippujärjestelmä
Paimio	Vuorotiheys työmatkaliikenteessä	Liityntäpysäköintimahdollisuudet (polkupyörä, auto)	Linjastojen ja reittien kattavuus (kävelyetäisyydet)
Sauvo	Liikennöintiäika (varhaisamat, illat, viikonloppu)	Vuorotiheys iltaisin ja viikonloppuisin	Vuorotiheys työmatkaliikenteessä
Länsi-Turunmaa	Reaaliaikainen informaatio pysäkeillä ja busseissa	Pysäkkien kunnossapito	Runkoyhteyksien nopeus ruuhka-aikana

Taulukko 4. Palvelutasotavoitteita tukevat liikennöinnin lisäystoimet ja kustannusarviot

Kunta	Liikennetarjontaa koskevat toimenpiteet palvelutasotavoitteiden täyttämiseksi / nykyisiä puutteita korjaavat toimet	€ / vuosi
Turku	Runkolinjaston kehittämisohjelma 2012–2012: linjastorakenne, yhteyksien nopeuttaminen, täsmällisyyden ja luotettavuuden parantaminen, reaaliaikaisen informaation lisääminen pysäkeille ja busseihin	ei arvioitu
Naantali	Velkua – Merimasku – Naantali palvelutason nosto autottomien arkiyhteydet -tasolle (75 000 €) Rymättylän ja Merimaskun palveluliikenteiden liikennöintiäkojen jatkaminen arki-iltaisina (riippuu muusta palveluliikenteestä) Kuntakeskuksesta nykyistä aikaisempi menoyhteys Turkuun sunnuntaisin (4 200 €)	80 000 € –
Raisio	Jatkossa tulisi tarkastella mahdollisuuksia jatkaa osaa Turun sisäisen liikenteen vuoroista Raisioon (Perno - Ihala, Län- sinummi – Mylly) Tärkeimpien pysäkkien (kirjasto, Ulpukka, Vaisaari) laatutason nosto	ei arvioitu
Rusko	Arjen iltaliikenne Turkuun, vuoroväli 30 min = 3 lisälähtöä klo 19, 20 ja 21 (36 000 €/v) Lauantain vuoroväli 60 min = 1 lisälähtöä (4 100 €/v) Sunnuntain vuoroväli 60 min = 3 lisälähtöä (7 200 €/v) Sunnuntailiikenteen alkaminen noin tuntia aiemmin ja päättyminen tuntia myöhemmin (4 100 €/v) Rusko – Raisio peruspalvelutasoinen asiointiyhteys kaksi kertaa viikossa (5 000 €)	56 000 €
Lieto	Hiljaisen ajan vuorotarjonnan parantaminen, iltaliikenteen vuoroväli arkisin 30 min → 20 min (+75 700 €/v) Ruuhka-ajan vuoroväli kuntakeskus – Turku 15–20 min, aikataulujen tasavälittäminen (2 edestakaista lähtöä aamu- ja iltaruuhkaan +65 000 €/v) Perjantaisin ja lauantaisin paluuyhteys Turusta klo 24 (+4 800 €/v) Sunnuntaisin menoyhteys Turkuun klo 9 (+2 400 €/v)	148 000 €

Kaarina	<p>Littoisten työmatkaliikenteen vuorovälien tihentäminen palvelutason parantaminen esim. jatkamalla Turun sisäistä liikennettä kuntarajan yli (ei arvioitu, osana runkolinjastosuunnittelua)</p> <p>Littoisten ja kuntakeskuksen vuorotarjonnan lisääminen, palvelulinjayhteys Littoinen – Kaarinan keskusta</p> <p>Keskustassa lauantain liikennöinti-aikojen laajentaminen, yhteys klo 6 Turkuun (+2 200 €/v)</p> <p>Piikkiöstä yhteys sunnuntaisin Turkuun klo 9:ksi (+2 600 €/v)</p>	<p>ei arvioitu</p> <p>la/su lisät 5000 €</p>
Mynämäki	<p>Arkisin (ma - pe) paluuyhteys kauppatorilta kuntakeskukseen klo 22.00 (+25 600 €) tai yhdistäminen Nousiaisten lähtöön klo 21.50/22.50 (linja 119)</p> <p>Sunnuntaisin yhteys kuntakeskuksesta Kauppatorille klo 9.00:ksi (+5 100 €)</p> <p>Kuntakeskuksen ja Turun välisen ruuhka-ajan vuorotarjonnan tasavälistäminen lisäämällä 2 ruuhkavuoroa lisää (+51 200 €/v). Yhteydet palvelevat samalla Nousiaisten ruuhka-ajan tarjontaa.</p> <p>Kustavintien kautta liikennöivät linjat Mietoisten kautta</p> <p>Lukiolaisten yhteys Kustavin ja Vehmaan suunnista kuntakeskukseen</p>	82 000 €
Nousiainen	<p>Kuntakeskuksen ja Turun välisen ruuhka-ajan vuorotarjonta: tasavälistäminen, 2 ruuhkavuoroa lisää (+45 300 €/v)</p> <p>Sunnuntaisin paluuyhteys Turusta klo 21.00 (+4 500 €/v)</p> <p>Kunnan sisäisten liityntäyhteyksien kehittäminen (osa vuoroista kirkonseudulle, + 6 km/suunta)</p> <p>Nummen vaihtopysäkin laatutason nostaminen</p> <p>Liityntäpysäköintimahdollisuuksien kehittäminen</p>	50 000 €
Masku	<p>Arkisin iltaliikenteen paluuyhteys Turusta (+21 700 €/v) sekä perjantaisin ja lauantaisin paluu klo 1.00 Turusta (+17 400 €/v)</p> <p>Lauantaisin menoyhteys Turkuun klo 7:ksi (+4 300 €/v) ja sunnuntaisin paluuyhteys Turusta klo 22.00 (+4 300 €/v)</p> <p>Työmatkaliikenteen vuorovälien tasavälistäminen ja palvelutarjonnan keskittäminen keskustaajaman pääpysäkillä (roolijako nopeat Vt8 -vuorot ja hitaammat maantievuorot). Liikenne pohjautuu Rauman, Mynämäen ja Nousiaisten suuntien liikenteeseen.</p>	48 000 €

	Palveluliikenne Lemuun ja Askaisiin kuntakeskuksesta / liityntäliikenne	
Aura	Arkisin paluuyhteys Turusta klo 20, 22 ja 23 (+60 700 €/v) Lauantaisin yhteydet Turusta klo 18, 19, 20 ja 21 (+20 700 €/v) Sunnuntaisin yhteydet noin tunnin välein Turkuun/ Turusta, viimeinen paluuyhteys Turusta klo 20–21 (+76 000 €/v)	157 000 €
Tarvasjoki	Tarvasjoki – Turki arjen iltayhteyksien parantaminen (2 edestakaista yhteyttä arkisin)	42 000 €
Paimio	Ruuhka-ajan vuorovälin tasavälistäminen ja tihentäminen 15 minuuttiin klo 7–9 ja 16–18 Liityntäpysäköintimahdollisuuksien ja pysäkkijärjestelyjen parantaminen moottoritien nopeille vuoroille	83 000 €
Sauvo	Liikennöinti-aikojen laajentaminen, ilta- ja viikonlopputarjonnan lisääminen Päiväliikenne Sauvo – Turku 60 min = 2 lisävuoroa (+44 400 €/v) Arjen iltaliikenne Sauvo – Turku 60 min = 2 lisävuoroa (+44 400 €/v) Lauantaisin Sauvo – Turku + 3 lisävuoroa (+12 500 €/v)	101 000 €
Länsi-Turunmaa	Paraisten liikenne klo 18 jälkeen vuoroväli 30 min = 2 lisävuoroa (+29 400 €/v) Työmatkavuorojen nopeuttaminen Paraisten keskuspysäkillä matkustajainformaation parantaminen Tärkeimpien pysäkkien laatutason nosto Matkalippujen osto- ja latauspaikkojen lisääminen (paikoista tiedottaminen)	29 400 €

5. JATKOTOIMET

Turun seudulla ensimmäistä kertaa laaditussa palvelutasomäärittelyssä on asetettu joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso vuoteen 2014 mennessä. Tavoiteasettelu on tehty kuntien näkemysten perusteella matkustajanäkökulmaa painottaen. Toimivaltainen viranomainen vahvistaa palvelutason hallinnollisella päätöksellä vuoden 2011 loppuun mennessä.

Palvelutasomäärittely on pitkälti nykytilanteen kaltainen, vaikka palvelutason nostoa ja puutteiden korjaavia toimenpiteitä raportissa esitetään. Valtion joukkoliikennemäärärahat ovat niukentuneet ja mikäli suuntaus yhä jatkuu, on uhkana kuntien vastuun merkittävä kasvu joukkoliikennepalvelujen rahoittamisessa. Siten jopa nykyisen palvelutason säilyttäminen on paikoin haaste, sillä nykyisiä peruspalvelutasoisia ostoja ei todennäköisesti kyetä säilyttämään ilman määrärahojen lisäystä.

Tässä yhteydessä ei ole arvioitu seudullisia liikenteiden järjestämistapoja, vaan palvelutasopuutteita korjaavien toimien kustannusvaikutuksia siirtymäaikojen liikennöintisopimusten voimassaoloaikoina on arvioitu melko karkeasti. Kustannusvaikutukset kuvaavat siten pienten, yksittäisten parannusten korjaamisen suuruusluokkavaikutuksia nykytyyppisessä joukkoliikennejärjestelmässä. Käynnissä oleva runkolinjastosuunnitelma ottaa tarkemmin kantaa kaupunkiseudun ydinalueen tarjonnan määrään ja edelleen kustannuksiin. Palvelutasotavoitteita voidaan myös edelleen tarkentaa linjastosuunnitelmien yhteydessä.

Syksyllä 2011 on tehty päätös seudullisen joukkoliikenneorganisaation perustamisesta ja laajuudesta. Yhteistoimintasopimuksen synnyttyä tulee välittömästi aloittaa tulevan uuden toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alueen liikennepalvelujen järjestämistapojen suunnittelu ja vaihtoehtojen arviointi. Tämä puolestaan edellyttää tässä selvityksessä esitettyä linjastosuunnittelua tarkempaa seudullista suunnittelutasoa, jotta joukkoliikenteen palvelukokonaisuuden kustannuksia voidaan arvioida laaja-alaisesti. Yksityiskohtaisempi linjasto- ja liikennöintisuunnittelu tuottaa luotettavampia arvioita kunnille palvelutasotavoitteiden mukaisen joukkoliikenteen järjestämisestä aiheutuvista kustannuksista.

Nykyiset siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät Turun, Naantalın, Raision, Ruskon, Auran, Liedon ja Kaarinan alueilla 30.6.2014. Muiden kuntien osalta siirtymäajat ovat edellä mainittua pidemmät. Seudullinen toimivaltainen viranomainen päättää liikenteen järjestämistävasta toimivalta-alueellaan kesään 2012 mennessä.

LIITTEET

Liite 1. Hankkeen esittelykalvosarja (15 sivua)

Liite 2. Kalvosarja työn tuloksista, laaja (98 sivua)

Liite 3. Nykytilan kuvaus ja analyysi -osaraportti 21.9.2010 (56 sivua)