

Joukkoliikenteen palvelutaso 2021-2029

3681/08.01.00.00/2020

Kaupunkikehityslautakunta 08.06.2021 § 127

Valmistelijat: kuljetuskoordinaattori Rea Koivula, rea.koivula@salo.fi, puh. 02-772 6105, kuljetuskoordinaattori Assi Honkala, assi.honkala@salo.fi, puh. 02-778 3274, liikennesuunnittelija Vesa-Matti Väistö, vesa-matti.vaisto@salo.fi, puh. 02-778 2116, liikennepalvelupäällikkö Tanja Ahola, tanja.ahola@salo.fi, puh. 02-778 7714

Hallintosäännön 38 § mukaisesti kaupunkikehityslautakunta päättää joukkoliikenneviranomaisen tehtäviin kuuluvista asioista ja liikennepalvelujen ostamisesta.

Palvelutason päivittämisen ajankohtaisuus

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteista on päätetty edellisen kerran kaupunkisuunnittelulautakunnassa 8.11.2016 § 183. Tavoitteet määriteltiin tuolloin vuosille 2017 - 2020. Määrittelyn jälkeen Salon joukkoliikenteessä on toteutettu useita uudistuksia, joista merkittävimmät ovat joukkoliikenteen siirtyminen kaupungin organisoimaksi sekä tasataksan käyttöönotto.

Edellisiä palvelutasotavoitteita laadittaessa kaupungilla ei ollut täsmällistä tietoa mm. joukkoliikenteen käytöstä markkinaehtoisessa liikenteessä. Viimeisten kahden vuoden aikana on kertynyt tietoa joukkoliikenteen käytöstä, vaikkakin korona-aika on vaikuttanut matkustukseen merkittävästi. Palvelutasotavoitteiden päivittäminen on tärkeää, koska joukkoliikenteen kehittäminen, suunnittelutyö ja hankinnat perustuvat palvelutasosta päätettyyn linjaukseen. Palvelutasotavoitepäätös myös tukee ja toteuttaa kaupungin kärkihanketta luoda Saloon tulevaisuuden liikkumisjärjestelmä.

Edellisten palvelutasotavoitteiden pohjalta toteutetusta joukkoliikenteen hankinnasta valittiin keväällä 2019 markkinaoikeuteen ja edelleen keväällä 2020 korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Sen vuoksi joukkoliikennettä on ajettu väliaikaisin järjestelyin. Korkein hallinto-oikeus on tuoreella päätöksellään vahvistanut markkinaoikeuden päätöksen, jossa kaupunki veloitettiin järjestämään joukkoliikenteestään uuden hankinnan. Hankinnan toteuttaminen edellyttää, että tulevan joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet on hyväksytty.

Palvelutason kehittämissuunnitelma

Suunnitelma Salon joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiksi 2021-2029 on pykälän liitteenä. Kehittämissuunnitelmassa on tarkasteltu joukkoliikenteen nykytilaa ja kehittämistarpeita (luvut 1-3). Suunnitelmassa on mm. kartoitettu nykyiset joukkoliikennereitit ja -vuorot, käyttäjämäärät, lipputuotteet ja matkustajapotentiali. Kehittämistarpeita on tunnistettu asiakaspalautteiden sekä vuoden 2020 syksyllä tehdyn liikennekyselyn pohjalta. Edellisten pohjalta on laadittu kuvaus joukkoliikenteen palvelutasotavoitteista vuosille 2021-2029 (luku 4), sekä kehittämisen kustannusarvio (luku 5). Lopuksi yhteenvedossa (luku 6) on koottu liikennepalvelujen esitys joukkoliikenteen palvelutason kehittämisestä sekä muista kehittämistoimenpiteistä.

Palvelutasovaihtoehdot

Palvelutasotavoitteiden määrittelyä varten liikenne on jaoteltu runkolinjoihin, peruslinjoihin ja täydentäviin linjoihin. Runkolinjoihin esitetään kuuluviksi linjat 1 Sirkkula-Halikko, 2A Salo-Tupuri, 3 Mathildedal-Salo-Ollikkala, 110 Salo-Muurla-Suomusjärvi, 220 Salo-Vaskio ja 520 Perniö-Salo. Peruslinjoihin puolestaan esitetään kuuluviksi linjat 2B Salo-Pertteli, 120 Salo-liike-Vartsala-Kokkila, 180 Salo-Kisko, 235 Salo-Hajala, 403 Salo-Kiikala, 404 Salo-Kuusjoki ja 521 Perniö-Särkisalo-Förby. Täydentäviä linjoja olisivat linjat 181 Toija-Aijala, 402 Salo-Inkere-Hähkänä, 407 Raatala-Kuusjoki, 522 Perniö-Tuohittu ja 524 Perniö-Koski as-Ylikulma.

Täydentäviä linjoja ei ole tarkastelu palvelutasojen kautta, vaan ne säilyvät nykyisellään. Runko- ja peruslinjoille sen sijaan on asetettu kolme vaihtoehtoista palvelutasoa: vaihtoehto 1 nykyinen joukkoliikenteen palvelutaso pienellä täsmennyksellä, vaihtoehto 2 keskitason joukkoliikenne ja vaihtoehto 3 houkuttelevan tason joukkoliikenne.

Vaihtoehdon 1 mukainen peruspalvelutason liikenne tarkoittaa runkolinjoilla liikennöinnin säilymistä ennallaan nykyisellä tasolla ja peruslinjoilla parannusta linjan 235 Salo-Hajala liikennöintiäikaan (klo 16:sta klo 18:aan + koulujen loma-ajat). Liikenteen järjestämiskustannukset olisivat yhteensä arviolta 3 630 000 euroa, eli kustannusten kasvu olisi 50 000 euroa verrattuna vuoden 2020 joukkoliikenteen järjestämiskustannuksiin.

Vaihtoehdon 2 mukainen keskitason liikenne tarkoittaa, että runkolinjoille lisätään iltaliikennettä noin klo 22 asti ja kesän vuorovälejä lyhennetään kaikilla linjoilla 60 minuuttiin. Lisäksi lauantaisin vuorotarjontaa olisi 6–8 vuoroa päivässä. Kustannusten arvioitu kasvu on 1 035 000 euroa. Peruslinjoille keskitason liikenne tarkoittaa iltaliikenteen lisäämistä klo 22 asti, mutta lauantailiikennettä ei ole toisin kuin runkolinjoilla. Peruslinjoilla iltaliikenteen lisäyksestä aiheutuva kustannus on arviolta 660 000 euroa. Mikäli liikennettä lähdetään kehittämään sekä runko- että peruslinjoilla keskitason mukaisesti, liikenteen järjestämiskustannusten on arvioitu olevan vuositasolla kokonaisuudessaan 5 325 000 euroa.

Vaihtoehdon 3 mukainen houkuttelevan tason liikenne tarkoittaa, että runkolinjoilla olisi ilta- ja lauantailiikenteen lisäksi sunnuntailiikennettä 6–8 vuoroa päivässä. Sunnuntailiikenteestä aiheutuva kustannus on arviolta 655 000 euroa vuodessa. Peruslinjoilla houkuttelevalla tasolla olisi viikonloppuliikennettä lauantaisin sekä sunnuntaisin 6–8 vuoroa/päivä sekä 60 minuutin vuorovälit kesäisin. Lisäkustannus olisi arviolta 800 000 euroa vuodessa. Mikäli liikennettä lähdetään kehittämään sekä runko- että peruslinjoilla houkuttelevan palvelutason mukaisesti, liikenteen järjestämiskustannusten on arvioitu olevan vuositasolla kokonaisuudessaan 6 780 000 euroa.

Palvelutasotavoitteilla pyritään parantamaan joukkoliikenteen tarjontaa ja tällä tavoin houkuttelemaan joukkoliikenteeseen lisää matkustajia. Matkustusmäärien kasvaessa lipputuloilla pystytään kattamaan osa liikenteen järjestämiskustannuksista. Palvelutasosuunnitelmassa on tehty kaksi vaihtoehtoista arviota lipputuloista, jotka pohjautuvat matkustajapotentiaaliin. Salossa 43 450 asukasta (84 % väestöstä) asuu yhden kilometrin etäisyydellä bussipysäkestä joukkoliikennereitin varrella. Mikäli 1 % tästä potentiaalista käyttäisi joukkoliikennettä säännöllisesti kausi- tai arvolipulla, lipputulojen kasvu olisi vuositasolla 200 000 euroa. Mikäli taas jokainen tekisi kerran vuodessa kertalipulla yhden meno-paluumatkan, lipputulot olisivat 250 000 euroa. Jos taas jokainen matkustaisi kerran kuukaudessa yhden meno-paluumatkan, tarkoittaisi se lähes 3 miljoonan euron lipputuloja.

Joukkoliikenteen kehittämisspolku

Joukkoliikenteen kustannusrakennetta tarkasteltaessa sekä asiakaspalautteen perusteella ilmeistä on, että nykyisellään joukkoliikenteen palvelutaso ei tue joukkoliikennettä vartenotettavaa kulkumuotovaihtoehtona. Suurin ongelma on ilta- ja viikonloppuyhteyksien puuttuminen, minkä vuoksi joukkoliikenteellä ei ole mahdollista kulkea esimerkiksi iltaisin töistä kotiin tai harrastuksiin. Vaihtoehto 1, perustaso ylläpitää nykyisen tilanteen, muttei lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta eikä sitä kautta lipputuloja ja joukkoliikenteen kannattavuutta.

Sen sijaan iltaliikenteen lisäämisen arvioidaan olevan käytettävyyden osalta olennaisin palvelutason parannustarve. Palautteen perusteella asiakkaat ovat odottaneet iltaliikenteen käynnistämistä Paikun alusta saakka ja parannus on tärkeä ulottaa kaikille linjoille. Sen sijaan lauantaiyhteyksien lisääminen vain runkolinjoille on perusteltua linjojen nykyisillä, peruslinjoja korkeammilla matkustusmäärillä ja sitä kautta suuremmalla todennäköisyydellä matkustuspotentiaalin realisoitumiseen. Liikennepalvelut esittääkin, että joukkoliikenteen palvelutasoa lähdetään kehittämään ensivaiheessa vaihtoehdon 2, keskitaso mukaisesti.

Koska suurimmassa osassa Saloa joukkoliikennettä ei ole vuosiin ajettu viikonloppuisin, katsotaan järkeväksi lisätä viikonloppuyhteyksiä asteittain eikä siirtyä suoraan vaihtoehtoon 3, houkutteleva taso. Mikäli joukkoliikenteen palvelutasoa päätetään nyt lisätä vaihtoehto 2:n mukaisesti, saadaan tulevalle sopimuskaudella viikonloppu matkustuksesta arvokasta lisätietoa ennen kuin päätetään siirtyä seuraavalle palvelutasolle. Houkuttelevalle tasolle siirtymistä voidaan tarkastella uudelleen myöhempien hankintojen valmistelun yhteydessä, jolloin voidaan kertyneen matkustusinformaation perusteella nähdä, miten palvelutason parantaminen keskitasolle on vaikuttanut joukkoliikenteen käyttöön.

Liikenteen järjestämiskustannusten on arvioitu olevan vuositasolla kokonaisuudessaan 5 325 000 euroa eli 1,7 miljoonaa euroa nykyisiä bruttokustannuksia enemmän. Kustannusnousu on tavoitteena kattaa ainakin osittain joukkoliikenteen houkuttelevuuden paranemisen mukanaan tuomalla lipputulon kasvulla. Tosin ensivaiheessa palvelutason parantaminen vaatii määrärahan lisäystä, sillä matkustuskäyttötymisen muutosta voidaan odottaa vasta viiveellä.

Joukkoliikenteen palvelutason kehittämisen lisäksi liikennepalvelut jatkaa kärkihankkeen mukaisesti Salon liikennejärjestelmän jatkuvaa parantamista, sillä toimiva joukkoliikenne on kestävä kaupungin vetovoimatekijä. Muutamia kehittämistoimenpiteitä on listattu suunnitelman luvussa 6, yhteenveto.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden osalta on myös huomioitava, että tavoitteet eivät velvoita viranomaista, vaan joukkoliikenteen palveluja järjestetään harkinnan mukaan määrärahojen puitteissa.

Kaupunkikehitysjohtaja:

Kaupunkikehityslautakunta päättää, että Salon kaupungin joukkoliikenteen palvelutaso nostetaan seuraavan joukkoliikenteen hankinnan yhteydessä vaihtoehto 2 mukaiseksi keskitason liikenteeksi. Keskitason liikenne tarkoittaa, että runkolinjoille lisätään iltaliikennettä noin klo 22 asti ja kesän vuorovälejä lyhennetään kaikilla linjoilla 60 minuuttiin. Lisäksi lauantaisin vuorotarjontaa on 6–8 vuoroa päivässä. Peruslinjoille (sis. linjan 235) keskitason liikenne tarkoittaa iltaliikenteen lisäämistä klo 22 asti, mutta lauantailiikennettä ei ole toisin kuin runkolinjoilla.

Joukkoliikenteen hankinnan tarjouspyynnön sekä vuoden 2022 talousarvioon ehdotettavien määrärahojen valmistelu käynnistetään palvelutasopäätöksen mukaisesti.

Päätös:

Arttu Karhulahti teki seuraavan ehdotuksen:

”Esitän, että asia lähetetään uudelleen valmisteluun siten, että rinnalle tuodaan vaihtoehtoinen esitys, jossa kustannusten nousua on pyritty rajaamaan vähäkäyttöisiä linjoja karsimalla, huomioiden vastuullinen taloudenpito ja talousarvioraami, mutta myös Salon erityispiirteet.”

Jarkko Anttila ja Jerina Wallius kannattivat Karhulahden esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että oli tehty kannatettu palautusesitys. Puheenjohtaja esitti että suoritetaan nimenhuutoäänestys, jossa asian käsittelyn jatkamista kannattavat äänestävät JAA ja Karhulahden esitystä kannattavat äänestävät EI.

Hyväksyttiin äänestystapa.

Suoritettussa äänestyksessä JAA-ääniä annettiin 5 kpl ((Mänkäri, Eskola, Koski, Lehti, Turtiainen). EI-ääniä annettiin 6 kpl ((Tammi, Wallius, Anttila, Hellström, Karhulahti, Leivonen), yhteensä 11 kpl, poissa 2.

Puheenjohtaja totesi, että järjestetyn äänestyksen voitti Karhulahden esitys asian palauttamisesta valmisteluun.

Pöytäkirjaan merkittiin, että nuorisovaltuuston edustaja Pihla Niemi poistui kokouksesta tämän asian käsittelyn aikana klo 18.30.

Kaupunkikehityslautakunta 24.08.2021 § 12

Valmistelija	liikennepalvelupäällikkö Tanja Ahola, tanja.ahola@salo.fi , 02 778 7714
	Valtuustokauden vaihtuessa uudelle kaupunkikehityslautakunnalle tuodaan tiedoksi joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden valmistelu edelliseltä valtuustokaudelta. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden 2021-2029 kehittämissuunnitelma on pykälän liitteenä. Tavoitteena on valmistella palvelutasopäätös lautakunnan käsiteltäväksi vuoden 2022 talousarvioehdotuksen käsittelyaikatauluun yhteensovitettuna syyskuun 2021 aikana.
Esittelijä	Kaupunkikehitysjohtaja
Päätösehdotus	Kaupunkikehityslautakunta merkitsee joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden 2021-2029 valmistelun tiedoksi.
Päätös	Liikennepalvelupäällikkö Tanja Ahola ja liikennesuunnittelija Vesa-Matti Väistö selostivat asiaa. Anna Muuri poistui tämän asian käsittelyn aikana klo 20.25. Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.
Tiedoksianto	-

Valmistelija

liikennepalvelupäällikkö Tanja Ahola, tanja.ahola@salo.fi, 02 778 7714, liikennesuunnittelija Vesa-Matti Väistö, vesa-matti.vaisto@salo.fi, 02 778 2116, kuljetuskoordinaattori Assi Honkala, assi.honkala@salo.fi, 02 778 3274

Kaupunkikehityslautakunta palautti 8.6.2021 § 127 palvelutasotavoitteiden kehittämissuunnitelman valmisteluun, jotta liikennepalvelut tuo lautakunnalle VE2:n rinnalle vaihtoehdoisen esityksen, jossa kustannusten nousua on pyritty rajaamaan vähäkäyttöisiä linjoja karsimalla, huomioiden vastuullinen taloudenpito ja talousarvioraami, mutta myös Salon erityispiirteet. Liikennepalvelut selostivat 24.8.2021 kokouksessa uudelle kaupunkikehityslautakunnalle edellisen valtuustokaudella tehtyä asian valmistelua ja suunnittelun periaatteita.

Linjaston ja vuorojen karsiminen

Kun Salon kaupunki päätti (kaupunkikehityslautakunta 24.10.2017 § 71) alueensa toimivaltaisena tieliikenteen viranomaisena ottaa joukkoliikenteen järjestettäväkseen EU:n palvelusopimusasetuksen (EY, N:o 1370/2007) nojalla, voitiin asetusta soveltaa edellyttäen, että niin varmistettiin sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoaminen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla. Tasataksan käyttöönotolla ja vuonna 2019 käynnistetyin joukkoliikenteen vuorotarjonnalla täytettiin asetuksen edellytykset sekä joukkoliikennepalvelun määrän että hinnan osalta.

Joukkoliikenteen palvelutasosta päätettäessä on siis otettava huomioon, että palvelusopimusasetuksen 1 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan edellytysten tulee edelleen täytyä. Paikun linjasto mukaillee pitkälti aikaisemmin markkinaehtoisesti ajettua linjastoa sekä sitä täydentämään hankittua joukkoliikennelinjastoa. Liikennettä käynnistäessä linjastoa ei siis kasvatettu. Palvelutason parannus toteutettiin vuorotarjontaa merkittävästi lisäämällä. Nykyisen linjaston karsiminen olisi näin ollen ristiriidassa PSA-asetuksen edellytysten kanssa sekä palvelun monilukuisuuden että luotettavuuden osalta. Lisäksi kaikki Paikku-linjat ovat tarpeellisia lakisääteisten koulukuljetusten hoitamiseksi.

Paikku-liikenteen alusta, kesästä 2019 alkaen on liikennepalvelut seurannut matkustuksen kehitystä. Kuten kehittämissuunnitelmassa (s.7) on kerrottu, tarkastelussa ei ole löytynyt sellaisia vuoroja, jotka olisivat säännönmukaisesti tyhjillään tai tarpeettomia. Vuoropareista paluuvuorot aamulla taajamien suuntaan tai iltopäivällä taajamista keskustaan olivat tyhjempiä, mutta linja-autot on ajatettava linjan toiseen päähän paluusuunnan vuoroa varten. Keskellä päivää olevien vuorojen karsimisella ei myöskään saavuteta merkittävää rahallista säästöä, mutta vaikeutetaan asiointimatkustusta, kun vuoroväli harvenee. Lisäksi tällainen palvelutason alenema heikentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja vaikuttaa negatiivisesti lipputuloihin.

Asiakastarpeet ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus

Lounais-Suomen aluehallintoviraston syyskuun 2021 alussa julkaisemassa Lounais-Suomen alueen nuorten elinolokatsauksessa 2021 (Aluehallintoviraston julkaisuja 112/2021, s. 19) todetaan, että "lasten ja nuorten osalta julkisen liikenteen merkitys korostuu. Kyse ei ole ainoastaan

mahdollisuudesta käydä koulua, opiskella, harrastaa tai tavata ystäviä, vaan kyse on tasavertaisista mahdollisuuksista olla osallisena yhteiskunnassa.” Katsauksen mukaan erityisesti kulkemistarpeen ja palvelutarjonnan yhteensopimattomuutta on kuntakeskusten ulkopuolella iltaisin, viikonloppuisin ja koulujen loma-aikoina. Nykyisellä joukkoliikenteen palvelutasolla edellä kuvattu tilanne on myös Salossa iltaja viikonloppuvuorojen osalta. Paikun vuorotarjonnassa koulujen loma-ajat on runko- ja peruslinjoilla huomioitu. Loma-ajan liikennetarjonnan parantuminen näkyi matkamäärissä n. 40 % nousuna kesällä 2020 kesään 2019 verrattuna koronasta huolimatta.

Asiakkaiden tarve iltaja viikonloppuliikenteelle käy selvästi ilmi niin liikennepalvelujen vastaanottamasta asiakaspalautteesta kuin asiakaskyselyyn vastauksista. Esimerkiksi Salon joukkoliikenteen asiakaskyselyssä 82 % vastanneista vanhemmista ilmoitti, että sujuvammat iltaja viikonloppuyhteydet helpottaisivat lasten ja nuorten liikkumismahdollisuuksien paranemisen lisäksi myös heidän arkeaan vanhempina. Myös seniorit kaipaavat iltayhteyksiä iltatorille, teatteriin, tilaisuuksiin ja kansalaisopiston kursseille.

Vielä on liian aikaista tehdä pitkälle meneviä johtopäätöksiä joukkoliikenteen käytöstä Salossa erityisesti, koska viimeisen puolentoista vuoden aikana koronan poikkeusvaikutus on ollut merkittävä. Ihmisten liikkumistapavalinnat muuttuvat hitaasti ja joukkoliikenteen käyttöön siirtymiselle on annettava riittävästi aikaa. Salolaiset vasta opettelevat luottamaan joukkoliikenteeseen. Karsimisen sijaan on tarpeen parantaa Paikun tunnettavuutta. Liikennepalvelut tuleekin lautakunnan evästyksen mukaisesti systemaattisesti lisäämään Paikun markkinointia, jotta joukkoliikenteen linjat, aikataulut sekä lipputuotteet tulevat tutuiksi kaikille salolaisille.

Joukkoliikenteen palvelutasoa vaiheittain parantamalla luodaan Paikusta todellinen vaihtoehto päivittäiseen kulkemiseen. Tällöin myös kausilippujen kysynnän arvioidaan lisääntyvän, kun lipulle saa todellista vastinetta. Paikun hankintavalmistelujen jälkeen liikennepalvelut tulevat tarkastelemaan Paikun lipputuotevalikoimaa ja hinnoittelua. On tunnistettu tarve lasten kausilipun hinnantarkistukselle ja erilaisten päivälippujen käyttöönotolle.

Ekologinen kestävyys

Ilmastonmuutokseen varautuminen konkretisoituu kuntatasolla viimeistään pakottavan lainsäädännön kautta. Liikennepalvelujen osalta konkretiaa tuli jo elokuussa, kun EU:n puhdas ajoneuvo -direktiivin kansallinen lainsäädäntö astui voimaan. (Puhdas ajoneuvo -direktiivin kustannusvaikutuksia on arvioitu joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmassa (s. 19-20).) EU-tason linjausten myötä seuraavan viiden vuoden aikana uudet puhtaat käyttövoimat vakiinnuttavat varmasti paikkansa liikenteessä. Pidemmälle katsottaessa on hyvin todennäköistä, että liikkumisen kustannusnousut saavat kulkemisessa aikaan siirtymistä henkilöautoista joukkoliikenteeseen ja kumipyöriltä raideliikenteeseen. Muutoksen keskellä kaupungilla on tärkeä rooli huolehdittaessa palvelujen saavutettavuudesta myös tulevaisuudessa ja siitä, ettei muutos aiheuta kohtuutonta kuntalaisten eriarvoistumista. Joukkoliikenteen kehittäminen on merkittävä askel muutokseen varautumisessa.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden vaiheittainen toteutus

Kehittämissuunnitelmassa sekä aikaisemmassa valmistelussa perustellusti liikennepalvelut esittää, että Salon joukkoliikennettä lähdetään kehittämään VE2-palvelutasotavoitteen mukaisesti. Näin joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan suunnittelukaudella tasapuolisesti koko linjaston osalta,

vastataan erityisesti nuorten, autottomien ja seniorikuntalaisten liikkumistarpeisiin, lisätään Salon vetovoimaisuutta ja varmistetaan kunnan palveluiden saavutettavuus myös jatkossa. Ainoastaan kehittämällä joukkoliikenteen palvelutasoa on mahdollista lisätä liikenteen kulkutapaosuutta ja sitä kautta lipputulojen kasvaessa vähentää kaupungin liikenteeseen maksaman tuen osuutta.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet 2021-2029 on nimensä mukaisesti linjaus seuraavan kahden valtuustokauden ajalle. Koska esitetyn palvelutasoparannuksen kustannusvaikutus on merkittävä, ehdottaa liikennepalvelut, että palvelutasotavoitteiden toteuttamisessa edetään vaihteittain.

Synergiaetujen löytämiseksi liikennepalvelut myös selvittää ennen joukkoliikenteen kilpailutusta mahdollisuudet yhteishankintoihin Varsinais-Suomen ELY-keskuksen ja naapurikuntien kanssa.

Vakiovuoroinen Paikku-liikenne syksystä 2022

Markkinaoikeuden päätöksen mukaisesti joukkoliikenne on kilpailutettava pikaisesti. Vakiovuoroista joukkoliikennettä hankittaessa liikennepalvelut esittää, että nykyistä palvelutarjontaa laajennetaan iltaan runkoreittien osalta iltaan ja lauantaille (n. 961 000 €) sekä tihennetään linjan 2A (Tupuri-Pertteli) ja linjan 3 (Matildedal-Salo-Ollikkala) kesäliikenteen vuorovälit tuntiin (n. 74 000 €). Samalla muutetaan linjan 235 (Hajala) palvelutaso täydentävästä liikenteestä peruslinjaksi (n. 50 000 €), jolloin sitä liikennöidään myös koulujen loma-aikoina.

Edellä mainittujen palvelutasostojen kustannukset on arvioitu nykyisillä sopimushinnoilla. Paikun vakiovuoroliikenteen uuden sopimuskauden on suunniteltu alkavan syksyllä 2022, joten vuonna 2022 uuteen palvelutasoon tarvitaan n. 480 000 euroa, jolloin vakiovuoroiseen joukkoliikenteen liikennöintiin varattava määrärahan tarve vuonna 2022 on 4 060 000 euroa. Vuodesta 2023 alkaen vakiovuoroisen joukkoliikenteen palveluostot toteutuvat täysmääräisesti ja ovat n. 1 085 000 euroa nykyisiä suuremmat eli n. 4 665 000 euroa vuodessa.

Kutsupohjainen Paikku-liikenne vuoteen 2025 mennessä

Kaupungin liikennepalvelut kilpailutti keväällä 2021 osana palveluliikenteen hankintaa mahdollisuuden kutsuliikenteen ajamiseen palveluliikenteen autoilla iltaisin ja viikonloppuisin. Liikenteen sopimuskausi jatkuu 31.5.2023 asti. Lisäksi sopimuksessa on mahdollisuus kahden vuoden optiokaudelle, maksimissaan toukokuun 2025 loppuun.

Liikennepalvelut esittää, että peruslinjojen iltaliikennettä lähdetään toteuttamaan kutsuliikenteenä vakiovuoroliikenteen sijaan. Tosiasiallisen matkustusmäärien arviointi etukäteen on iltojen osalta peruslinjoilla vaikeampaa, joten joukkoliikenteen palvelutason parantaminen kutsuliikenteenä mahdollistaa tarjonnan yksityiskohtaisemman kohdentamisen kysynnän mukaan. Samalla saadaan arvokasta tietoa eri alueiden matkustuskäyttäytymisestä iltaisin ennen mahdollista tulevaa vakiovuoroistamista myöhempien joukkoliikennehankintojen yhteydessä.

Joukkoliikenteen palvelutason kehittäminen on joustavampaa, kun iltaliikennettä käynnistetään asteittain palvelu- ja kutsuliikenteen sopimuksessa määrärahojen puitteissa. Palveluliikenteen sopimuksissa hankittu pienempi kalusto mahdollistaa muun muassa palvelun tarjoamisen alueellisesti ja pienet reittipoikkeamat. Palveluliikenteen autoissa on myös todennäköisesti riittävästi asiakaspaikkoja peruslinjojen iltaliikenteen matkustustajille ainakin ensivaiheessa. Järjestämistapaa vaihtamalla nykyisten joukko- ja palveluliikenteen sopimushintojen perusteella ei saada

kustannussäästöjä, mutta joukkoliikenteen päästöt vähenevät, koska kutsuliikenteessä lähdöt ajetaan vain, kun niille on tarvetta.

Palvelutason parantaminen kutsuliikenteellä ehdotetaan toteutettavan vaiheittain siten, että vuoteen 2025 mennessä myös kaikilla peruslinjoilla on arkisin iltaliikennettä vähintään 120 minuutin lähtövälillä.

Ensimmäisessä vaiheessa kutsuliikenteen lähtöväli laaditaan sellaiseksi, että kullekin linjalle riittää yksi auto. Tavoitteisiin kirjattuun 60 minuutin lähtöväliin siirrytään myöhemmin.

Kutsuliikenteen palvelutasotavoitteet eivät kuitenkaan velvoita kaupunkia, vaan palveluja lisätään matkustusmäärien perustella harkinnan mukaan ja määrärahojen puitteissa. Laajentaminen käsitellään aina talousarvion yhteydessä.

Kutsuliikenteen laajentaminen

Liikennepalvelut esittää, että vuonna 2022 kutsupohjaista iltaliikennettä lisätään peruslinjojen 403 (Kiikala) ja 180 (Kisko) alueilla. Kutsuliikenne on muun muassa tiedotuksen näkökulmasta järkevää käynnistää yhtä aikaa uuden vakiovuoroliikenteen kanssa syksyllä 2022. Vuonna 2023 iltaliikennettä käynnistetään myös linjan 120 (Kokkila-Halikko as.) sekä linjan 404 (Kuusjoki) alueilla. Linjalle 521 kehitetään ratkaisu osana runkolinjaa 520.

Kustannusten näkökulmasta edellä kuvattu palvelutason parannus edellyttää vuodelle 2022 peruslinjojen iltaliikenteeseen n. 100 000 euron määrärahaa. Kustannukset on laskettu elo-joulukuulta. Vuonna 2023 määrärahan tarve koko vuodelta neljän peruslinjan iltaliikenteeseen on n. 440 000 euroa.

Vuonna 2022 vakiovuoroiseen joukkoliikenteeseen sekä kutsuliikenteeseen tarvittava määräraha on siis kokonaisuudessaan 4,16 miljoonaa euroa nykyisen 3,580 miljoonan euron sijaan ja vuonna 2023 n. 5,105 miljoonaa euroa.

Paikun kustannusten kattaminen

Joukkoliikenteen palvelutason nostamisen tavoite on vastata asiakkaiden tarpeisiin sekä lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja sitä kautta vähentää kaupungin maksamaa joukkoliikenteen tukiosuutta. Matkustajille vaivattomin tapa kulkea on aikataulutettu vakiovuoroinen joukkoliikenne. Kutsuliikenteessä matka täytyy tilata ennakoon. Kutsuliikennettä käynnistäessä tullaankin panostamaan erityisesti tiedottamiseen sekä tilauksen ja matkustuksen vaivattomuuteen.

Kaupunki saa joukkoliikenteeseen valtionavustusta Varsinais-Suomen ELY-keskukselta. Avustuksen määrä on ollut n. 280 000 – 300 000 euroa (alv 10 %) vuodessa. Liikennepalvelujen ELY:ltä saaman tiedon mukaan valtionavustuksen määrään ei ole tulossa korotuksia.

Joukkoliikenteeseen kohdistetun valtionavustuksen lisäksi kaupungin on mahdollista hakea liikkumisen ohjauksen valtionavustusta erilaiseen joukkoliikenteen käyttöä edistäviin hankkeisiin. Viimeksi avustusta haettiin vuonna 2019 Salolaiset bussiin -hankkeelle, jossa luotiin Salon joukkoliikenteelle Paikku-brändi ja markkinoitiin joukkoliikennettä mm. kesän kyläkiertueella. Avustusta saatiin runsaat 40 000 euroa.

KELA:n koulumatkatukikortilla matkustavista toisen asteen opiskelijoista kaupunki saa joukkoliikenteen järjestäjänä korvausta toteutuneen matkustuksen mukaan n. 200 000 – 250 000 euroa vuodessa. Koronan

aikana KELA:n koulumatkatukikorttilaisten määrät ovat laskeneet ja vastaavasti myös kaupungin KELA:lta saama korvaus.

Toisen asteen opiskelijoissa on joukkoliikenteen matkustuspotentiaalia huomattavasti nykyistä enemmän. Vuonna 2020 oli Salon lukioissa runsaat 1 100 opiskelijaa ja ammattiopistossa 2 500 opiskelijaa. Heistä vain 5,5 prosenttia (n. 200 henkilöä) hankki koulumatkatukilipun. Kaupunki saa jokaisesta tukilipulla kuukausittain matkustavasta opiskelijasta keskimäärin n. 800 euroa vuodessa, joten liikennepalvelut on käynnistämässä pikaisesti kohdennetun markkinointikampanjan, jotta tukilippuun oikeutetuista opiskelijoista nykyistä suurempi osuus saadaan kannustettua joukkoliikenteen käyttäjiksi. Tavoitteena on nostaa korttimäärä lukuvuonna 2021-2022 vähintään koronaa edeltävälle tasolle ja sen jälkeen kasvattaa koulumatkatukilipulla matkustavien määrää. Viidenkymmenen KELA:n tukilipun käyttäjän vuotuinen lisäys nostaisi kaupungin joukkoliikenteen järjestäjänä KELA:lta saamaa korvausta n. 40 000 euroa.

Paikku-liikenteen suurin matkustajaryhmä on kaupungin lakisääteiset koulukuljetettavat. Paikun kustannuksista ohjataan jatkossa lasten ja nuorten palveluille 1,230 miljoonaa euroa. Kuljetusten järjestäminen tilausajoina olisi kalliimpaa ja kankeampaa. Esimerkiksi linja-autolla kulkevien oppilaiden tukiopetukset onnistuvat vaivatta ja lukujärjestysmuutokset jaksojen vaihtessa eivät edellytä erillistä koordinoitua. Tilausajoissa kulkevan oppilaan koulumatkat on aina kiinnitetty lukujärjestyksen mukaisesti tietyyn ajoneuvoon ja ajankohtaan.

Edellä mainittujen osuus joukkoliikenteen nykyisten kustannusten kattamisesta on yli puolet. Loput kustannuksista katetaan itsemaksavista matkustajista saaduilla lipputuloilla sekä kaupungin tuella. Lipputulojen osuus jäljelle jääneestä summasta ilman koronan vaikutusta on noin kolmannes, korona-aikana neljännes. Kaupungin katettavaksi jäävä kustannus avoimesta joukkoliikenteestä on n. 1,3 miljoonaa euroa. Mikäli palvelutaso säilytetään entisellään ei ole todennäköistä, että joukkoliikenteen matkustus merkittävästi lisääntyy.

Nyt esitettävän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden vaihtoehto kahden (VE2) lisäkustannukset ovat vuodessa noin 1,745 miljoonaa euroa sitten, kun tavoitetaso on saavutettu kokonaisuudessaan. Kun Paikku-liikenne vuonna 2019 käynnistettiin ja vuorotarjontaa kasvatettiin yli 300 päivittäiseen lähteen, nousivat liikenteen kustannukset noin miljoonasta eurosta nykyiseen 3,58 miljoonaan euroon. Samaan aikaan kaupungin tukema osuus kustannuksista nousi n. 700 000 eurosta 1,3 miljoonaan euroon (koululaisten matkustus pois lukien). Todennäköistä onkin, että nyt esitetyt kustannusnousut eivät pidemmällä aikavälillä jää kokonaisuudessaan kaupungin maksettavaksi, vaan parantunut palvelutarjonta lisää joukkoliikenteen käyttöä ja sitä kautta lipputulojen määrää. Kuinka paljon ja missä aikataulussa, on mahdotonta etukäteen tietää. Kiistatonta on, että kuntalaisille ilta- ja viikonloppuvuorojen puute on sellainen palvelutason heikkous, mikä estää heitä siirtymästä joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Kun tarkastellaan, paljonko matkustuksen tulisi lisääntyä, jotta kaupungin tuen osuus pysyisi laajennuksesta huolimatta nykyisessä suuruusluokassa, on merkittävää, että tämä voi toteutua jo pienillä salolaisten kulkutapa-muutoksilla. Onkin olennaista tehostaa Paikun tiedottamista ja kannustaa kuntalaisia joukkoliikenteen käyttöön koronan taittuessa. Paikku-matkustusta voidaan myös kampanjoida salolaisten ekotekona. Jos jokainen maksimissaan kilometrin päässä Paikku-linjasta asuva salolainen matkustaa kuusi kertaa vuodessa yhden meno-paluumatkan kertalipulla, katetaan nykyinen kaupungin liikenteeseen maksama tuki. Vastaavaa lipputulon kasvu saavutetaan, jos säännöllisten Paikku-käyttäjien osuus

linjojen varsien matkustajapotentialista nousee nykyisestä n. 0,5 prosentista 4 prosenttiin.

Esittelijä

Kaupunkikehitysjohtaja

Päätösehdotus

Kaupunkikehityslautakunta päättää, että Salon kaupungin joukkoliikenteen palvelutaso nostetaan vaiheittain joukkoliikenteen palvelutaso 2021-2029, kehittämissuunnitelman vaihtoehto 2 mukaiseksi keskitason liikenteeksi. Keskitason liikenne tarkoittaa, että runkolinjoille lisätään iltaliikennettä noin klo 22 asti ja kesän vuorovälejä lyhennetään kaikilla linjoilla 60 minuuttiin. Lisäksi lauantaisin vuorotarjontaa on 6–8 vuoroa päivässä. Peruslinjoille (sis. linjan 235) keskitason liikenne tarkoittaa iltaliikenteen lisäämistä klo 22 asti, mutta lauantailiikennettä ei ole toisin kuin runkolinjoilla.

Runkolinjojen palvelutason parannus toteutetaan osana seuraavaa joukkoliikennehankintaa vakiovuoroisena. Peruslinjojen iltalähdöt puolestaan käynnistetään vaiheittain kutsuliikenteenä osana palveluliikenteen sopimusta.

Joukkoliikenteen hankinnan tarjouspyynnön sekä vuoden 2022 talousarvioon ehdotettavien määrärahojen valmistelu käynnistetään palvelutasopäätöksen mukaisesti.

Päätös

Stina Siikonen jätti Jarkko Anttilan, Sanna Lundströmin ja Kalle Räikeen kannattamana seuraavan esityksen:

Esitän, että joukkoliikennepalvelut kilpailutetaan mahdollisimman lyhyellä hankintakaudella seuraavilla reunaehdoilla:

1. Joukkoliikenteessä säilytetään nykyinen palvelutaso
2. Pilotoidaan ilta- ja/tai viikonloppuliikennettä 1-2 erikseen valittavalla runkolinjalla
3. Tulevaa (tämän kilpailutuksen jälkeistä) palvelutasoa valmistelevaan perustetaan työryhmä, johon nimetään edustajat lautakunnasta, viranhaltijoista ja kaupunginhallituksesta. Työryhmän tavoitteena on löytää kustannustehokas ja asukasystävällinen runko- ja muu joukkoliikennelinjasto sekä kehittää datan keräämisen tapoja mahdollistamaan joukkoliikennepalvelujen jatkuva kehittäminen.
4. Joukkoliikenteen lippujen hinnat tulee uudelleen valmistella lautakunnalle. Lähtökohtana tulee olla maksuton joukkoliikenne lapsille ja nuorille.

Puheenjohtaja tiedusteli voiko lautakunta hyväksyä yksimielisesti Siikosen esityksen.

Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi yksimielisesti Siikosen esityksen.

Tiedoksianto

Liikennepalvelut