

Salon joukkoliikenteen hankintasuunnittelun periaatteet ja liikenteen laajuus

Elinvoimajaosto 02.09.2025 § 24
3642/08.01.00.00/2021

Valmistelija

liikennesuunnittelija Assi Honkala, assi.honkala@salo.fi, 02 778 3274,
liikennepalvelupäällikkö Tanja Ahola, tanja.ahola@salo.fi, 02 778 7714

Salon joukkoliikenteen sopimuskausi päättyy 31.5.2027 ja uusi hankinta on toteutettava vuoden 2025 loppuun mennessä, jotta palveluntarjoajille jää kaluston hankintaan riittävästi aikaa ennen sopimuskauden alkamista. Ennen joukkoliikennehankinnan toteutusta on kuitenkin linjattava hankintasuunnittelun periaatteet ja hankittavan liikenteen laajuus.

Nykyinen joukkoliikenne on hankittu vuonna 2016 päätetyn palvelutason (kaupunkikehityslautakunta 8.11.2016 § 183) ja vuonna 2018 tehdyn linjastosuunnitelman (kaupunkikehityslautakunta 23.10.2018 § 193) mukaisesti. Tuolloin lähdettiin liikkeelle varovaisesti hankkimalla liikennettä vain maanantaista perjantaihin ja ensisijaisesti varmistamalla koululaisten matkustus, jonka osuus alussa olikin yli puolet Paikussa tehdyistä matkoista.

Paikun palvelutarjonnan kehittäminen

Paikku täytti elokuussa kuusi vuotta ja on vakiinnuttamassa paikkaansa salolaisten arjessa. Kesien maksuttomat kampanjat ovat osaltaan tehneet joukkoliikennettä lähestyttävämmäksi ja kausilippujen hintoihin tehdyt tarkistukset ovat koululaisten lisäksi sitouttaneet myös muita salolaisia joukkoliikenteen käyttäjiksi. Vuonna 2024 Paikun matkustajista olikin koululaisia enää vajaa kolmannes. Lukumääräisesti heidän tekemiensä matkojen määrä on pysynyt lähes entisellään, mutta muut matkustajat (mm. opiskelijat, aikuiset ja muut itse maksavat matkustajat) ovat alkaneet käyttää joukkoliikennettä aikaisempaa enemmän. Näin ollen on tärkeää, että tulevassa joukkoliikenteen hankinnassa huomioidaan joukkoliikenteen käytettävyyttä myös opiskelu-, työ- ja harrastusmatkoihin. Tämä edellyttää keskustan vaihtoyhteyksien parantamista sekä yhteyksien hankkimista myös iltoihin ja viikonloppuihin. Laajemman palvelutarjonnan tarve tulee myös toistuvasti esiin sekä liikennepalvelujen saamissa palautteissa että tehdyissä asiakaskyselyissä.

Osana Salon joukkoliikenteen kehittämistyötä käynnistettiin elokuussa 2023 iltaliikennekokeilu kolmen eniten käytetyn linjan (1, 220 ja 520) alueilla. Kokeilun myötä alettiin liikennöidä iltalinjoja 600A ja 600B keskustasta Märynummelle ja Perniöön. Kokeilun tarkoituksena oli selvittää iltaliikenteen käyttöä Salossa sekä palvelutarjonnan laajentamisen vaikutusta kokeilualueiden joukkoliikennematkustukseen. Kahden vuoden jälkeen voidaan matkustusdatan perusteella todeta, että iltavuorojen käynnistymisen jälkeen sekä matkustusmäärät että lipputulot iltalinjojen alueella ovat kasvaneet huomattavasti. Matkustusmäärät ovat nousseet iltalinjojen alueilla yhteensä noin 23 % ja lipputulot noin 45 % vuodesta 2023 vuoteen 2025. Merkittävää on, että iltavuorojen käynnistyttyä matkustus on lisääntynyt myös linjojen 1, 220 ja 520 päivävuoroilla. Lisäksi joukkoliikenteeseen ollaan aikaisempaa sitoutuneempia, mistä kertoo se, että linjalla 520 kausilipuilla oli matkustettu tammi-heinäkuussa 2025 yli 82 % enemmän kuin edellisenä vuonna. Vastaavana aikana Paikun neljänneksi käytetyimmän Suomensjärven 110-linjan matkamäärät ovat nousseet vain 2,5 % ja lipputulot laskeneet noin 3 %. Iltaliikennekokeilu osoitti käytännössä, että myös Salossa joukkoliikenteen käyttö lisääntyy, kun palvelutarjontaa parannetaan.

Vastaavan matkustus- ja lipputulokehityksen voidaan odottaa toteutuvan myös laajemmassa mittakaavassa. Hämeenlinnassa joukkoliikenteen vuotuiset bruttokustannukset ovat kasvaneet vuodesta 2021 noin 1,4 miljoonaa euroa vuoteen 2024 mennessä, jolloin ne olivat noin 7,8 miljoonaa euroa. Samana aikana lipputulot olivat kasvaneet lähes 1,56 miljoonaa euroa 3,77 miljoonaan euroon. Nousuja Hämeenlinnan liikenteessä tehtiin vuonna 2024 hieman yli 2 miljoonaa. Palvelutarjonnan parannus on siis lisännyt merkittävästi myös matkustusta.

Joukkoliikenteeseen panostaminen on linjassa kaupunkistrategian, kaupungin ilmasto- ja ympäristöohjelman sekä Unicefin lapsiystävällinen kunta -tavoitteiden kanssa. Toimiva joukkoliikenne on vetovoimatekijä Saloon muuttaville ja mahdollistaa kaupunkistrategian mukaisesti niin parantuvan saavutettavuuden pendelöijille kuin eri-ikäisten kuntalaisten liikkumisen sujuvasti palvelujen pariin. Joukkoliikenteeseen panostamalla tuetaan osaltaan myös eläviä kyliä ja nuorison hyvinvointia.

Vuosien 2023 - 2025 matkustusdata perusteella voidaan todeta, että Paikun matkustusmäärien ja lipputulojen kasvu on hidastunut. Jotta myönteinen joukkoliikennekehitys Salossa ei pysähdy, on tärkeä varmistaa, että tulevan joukkoliikennehankinnan jälkeen Salossa liikennöidään entistä paremmin kuntalaisia palvelevaa Paikkua.

Hankintasuunnittelun periaatteet

Liikennepalvelut esittää, että tulevan joukkoliikenteen hankinnan suunnitteluperiaatteet ovat:

- Nykyinen linjasto toimii pohjana uudistuksille
- Linjoja kehitetään tasapuolisesti matkustuspotentiaali huomioiden
- Keskustaan tulevien linjojen reitit pidetään pääsääntöisesti entisellään huomioiden erityisesti yläkoulujen osalta toimivat aikataulut ja reitit
- Parannetaan opiskelijoiden ja työmatkalaisten yhteyksiä
- Vastataan kasvaneiden matkustajamäärien tarpeisiin kalustomäärää lisäämällä
- Parannetaan keskusta-alueen saavutettavuutta ja jatkoyhteyksiä uusilla, alueen läpi kulkevilla linjoilla ja samalla karsitaan päällekkäisyyksiä (linja 1 nykymuotoisena loppuu)
- Tihennetään vuorovälejä erityisesti ruuhka-aikoina vaihtoyhteyksien parantamiseksi
- Tihennetään vuorovälit myös kesällä noin yhteen tuntiin
- Pidentetään joukkoliikenteen liikennöintiä sekä aamusta että illasta (noin aamukuuden ja iltayhdeksän välillä)
- Lisätään liikennöintiä myös lauantaihin ja sunnuntaihin
- Toteutetaan ilta- ja viikonloppuyhteydet kustannustehokkaasti joko pidentämällä linjojen liikennöintiä tai perustamalla nykyisten iltalinjojen 600A ja 600B kaltaisia erillisiä ilta- ja viikonloppulinjoja, joilla palvellaan yhdellä linjalla laajempia alueita
- Sopimuskaudesta tehdään mahdollisimman pitkä, mikä on kaupungin kannalta edullista, koska silloin kaluston kuoletuskustannukset jakautuvat pidemmälle ajanjaksolle.

Joukkoliikenteen laajuus

Salossa nykyisen laajuisen joukkoliikenteen kustannukset olivat vuonna 2024 noin 4 miljoonaa euroa, lipputulot noin 2,18 miljoonaa euroa (sisältäen opiskelijoista KELA:lta sekä koululaisista opetuspalveluilta saadut korvaukset) ja nousuja tehtiin noin 650 000 kappaletta. Jos joukkoliikenne kilpailutetaan nykyisen kaltaisena, ilman iltaliikennettä, sisältäen vain pieniä korjauksia, on hinta-arvio hankintakustannuksista noin 4,8 miljoonaa euroa ja lipputuloarvio nykyisellä tasolla.

Joukkoliikenteessä on kyse myös Salon elinvoimasta. Liikennepalvelut esittääkin, että joukkoliikennehankinta valmistellaan hankintasuunnittelun periaatteiden pohjalta siten, että uudella sopimuskaudella Paikkua liikennöidään myös iltaisin ja viikonloppuna. Suunnitteluperiaatteiden pohjalta laskettu arvio kokonaiskustannuksista on noin 7,2 miljoonaa euroa. Siitä arkiliikenteen osuus on noin 5,6 miljoonaa euroa sisältäen iltaliikenteen, lauantailiikenteen osuus noin 0,7 miljoonaa euroa ja sunnuntaivuorojen osuus noin 0,9 miljoonaa euroa.

Kustannusarvio perustuu nykyisen joukkoliikenteen kustannustasoon. Kustannusriskinä tunnustetaan, että puhdas ajoneuvo -direktiivin myötä nykyisen kaltaista dieselkalustoa on aikaisempaa vähemmän saatavilla, joten saattaa olla, että myös Saloon tarjotaan kalliimpaa, muulla käyttövoimalla toimivaa kalustoa, vaikkei sitä laissa Salolta veloitetaankaan eikä näin ollen tulevassa hankinnassa vaadita.

Palvelutarjonnan laajennuksen jälkeen Salo panostaa joukkoliikenteeseensä lähes vastaavan summan kuin Hämeenlinnan joukkoliikenneviranomaisen. Tarjonnan paranemisen myötä myös matkustuksen ja sitä kautta lipputulojen voidaan odottaa kasvavan kuten Hämeenlinnassa. Tosin Hämeenlinnan joukkoliikennealueen asukas pohja on Saloa suurempi, joten täysin vastaavaa lipputulojen nousua ei ole realistista odottaa. Realistista on kuitenkin odottaa, että parannuksen myötä matkustusmäärät Salossa ylittävät miljoonan vuotuisen rajan ja vähintään kaksinkertaistuvat nykyisestä. Lipputulojen arvioidaan kasvavan noin miljoonalla eurolla, jolloin parannuksen nettokustannukseksi tulisi noin 2,2 miljoonaa euroa, mutta huomioitava on, että matkustuskäyttäytymisen voidaan odottaa muuttuvan viiveellä, joten ensivaiheessa nettokustannukset ovat todennäköisesti suuremmat. Joukkoliikenteeseen panostamista ei kuitenkaan tule tarkastella pelkästään kustannuseränä, vaan on hyvä huomioida toimivan joukkoliikenteen positiivinen vaikutus Salon houkuttelevuuteen ja elinvoimaisuuteen. Mikäli palvelutasoa lähdetään nostamaan vain osittain, voidaan nettokustannusten arvioida nousevan suhteessa enemmän kuin, jos joukkoliikennettä hankitaan esitetystä laajuudessa.

Esitetyn palvelutarjonnan parantamisen myötä luodaan kaupunkistrategian mukaista elinvoimaista, hyvinvoivaa sekä ilmastollisesti ja taloudellisesti kestävää Saloa, jossa kuntalaisten arki on sujuvaa ja jossa entistä paremmat yhteydet mahdollistavat liikkumisen sujuvasti työhön ja palveluiden pariin myös joukkoliikenteellä. Samalla toteutetaan Salon ilmasto- ja ympäristöohjelmaan kirjattua Kestävän elinympäristön ja liikkumisen tavoitetilaa, jossa Salon joukkoliikenne on todellinen kulkumuotovaihtoehto henkilöautolle ja joukkoliikenteen osuus tehtävistä matkoista kasvaa.

Hankinnan suunnitteluperiaatteiden ja joukkoliikenteen laajuuden hyväksymisen jälkeen liikennepalvelut valmistelee joukkoliikennehankinnan edellä arvioitujen kokonaiskustannuksen mukaisesti siten, että kilpailutus käynnistetään vuoden 2025 loppuun mennessä. Nykyinen sopimuskausi jatkuu toukokuun 2027 loppuun, joten uuden hankinnan mukaiset kustannukset realisoituvat osittain vuonna 2027 ja kokonaisuudessaan vuonna 2028.

Esittelijä

Elinvoimajohtaja

Päätösehdotus

Elinvoimajaosto päättää hyväksyä esitetyt joukkoliikenteen hankinnan suunnitteluperiaatteet. Lisäksi elinvoimajaosto päättää, että joukkoliikenteen palvelutarjontaa parannetaan sisällyttämällä valmisteltavaan hankintaan myös ilta- ja viikonloppuyhteydet.

Päätös

Kalle Räike ehdotti Osmo Fribergin kannattamana seuraavaa:

Elinvoimajaosto päättää hyväksyä esitetyt joukkoliikenteen hankinnan suunnitteluperiaatteet ja hankittavan liikenteen laajuuden seuraavilla muutoksilla:

1. Palvelutason laajennus kohdennetaan vain arkipäivien liikennöintiin. Liikennöintiä pidennetään erityisesti arki-iltoihin työssäkäyvien, opiskelijoiden ja arjen harrastuksiin liittyvien kulkuyhteyksien parantamiseksi.
2. Iltaliikenne toteutetaan kustannustehokkaasti erillisillä kokoavilla iltalinjoilla vastaavalla tavalla kuin kokeilussa olleet linjat 600A ja 600B, jotka palvelevat kolmen runkolinjan aluetta.
3. Viikonlopun liikennöinnin laajennusta ei sisällytetä hankintaan.

Puheenjohtaja totesi, että oli tehty esittelijän ehdotuksesta poikkeava kannatettu muutosehdotus, joten asiasta on äänestettävä. Puheenjohtaja ehdotti, että toimitetaan nimenhuutoäänestys. Ne, jotka kannattavat esittelijän ehdotusta äänestävät JAA ja ne jotka kannattavat jäsen Räiken ehdotusta äänestävät EI. Puheenjohtajan ehdotus äänestystavasta hyväksyttiin.

Suoritettua äänestyksessä

Esittelijän pohjaehdotus sai 7 JAA ääntä (Huittinen, Alanko, Blomqvist, Härri, Kivelä, Vierjoki-Väätäinen, Siikonen)

Jäsen Räiken ehdotus sai 2 EI ääntä (Räike, Friberg)

Tyhjä 0

Poissa 0

Puheenjohtaja totesi, että päätökseksi tuli äänin 7 - 2 esittelijän ehdotus.

Elinvoimajaosto hyväksyi päätösehdotuksen.

Kokouksessa järjestettiin tauko klo 19.48 – 19.49.

Tiedoksianto

Liikennepalvelut