

FÖLI

TURUN SEUDUN
JOUKKOLIIKENNE

TURKU / KAARINA / RAISIO / LIETO / NAANTALI / RUSKO

www.foli.fi

Miksi seutulinjoiden kustannustenjakoa nyt mietitään?

- Alun perin piti tehdä vyöhykkeet – tasataksa on kuitenkin Fölin menestyksen kulmakivi ja siitä toivottavasti pystytään pitämään kiinni.
- Nykyinen kustannusjakomalli on tehty ilman riittäviä lähtötietoja ennen Föli-liikenteen aloittamista ja päätetty palata asiaan kun tilastotietoa on käytettävissä.
- Nykyinen kustannusjakomalli ei ota huomioon linjatarpeen jakautumista eri kuntien kesken ja linjapituuksia.
- Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta (2013): ”Kustannusten ja tulojen jakomallia tulee voida muuttaa, jos se osoittautuu jonkun tai joidenkin kuntien kannalta epäoikeudenmukaiseksi”.
- Föli-alueen laajentuminen on mahdotonta nykyisellä kustannustenjakomallilla.
- Myös yrityselämän tarpeita pystytään palvelemaan paremmin, kun kustannusjaosta sovitaan.

Miten seutulinjoiden (kuntarajat ylittävien linjojen) nettokustannukset nyt jaetaan?

- Linjan nettokustannukset jaetaan Föli-kunnille sen mukaan, minkä verran ko. kunnan asukkaat ovat tehneet matkoja ko. linjalla.

Miten seutulinjoiden (kuntarajat ylittävien linjojen) nettokustannukset jaettaisiin jatkossa?

- Uusi jakomalli olisi muuten sama kuin aiempi, mutta linjapituus jaettaisiin pysäkkiväleihin sen sijaan, että sitä käsitellään nyt yhtenä kokonaisuutena.

TUTKITUT KUSTANNUSTENPERUSTEET

Nykyinen malli; Seutulinjojen nettokustannukset jaetaan kuntien kesken nousujen suhteessa. VE 0.

Matkustajakilometrien suhde: Yksi 10 km matka on sama kuin 10 yhden kilometrin matkaa. VE 1.

Matkustajamäärien suhde pysäkkivälillä matkan pituuden ja kuormituksen mukaan. VE 2a.

Matkustajamäärien suhde pysäkkivälillä ajan ja kuormituksen mukaan. VE 2b.

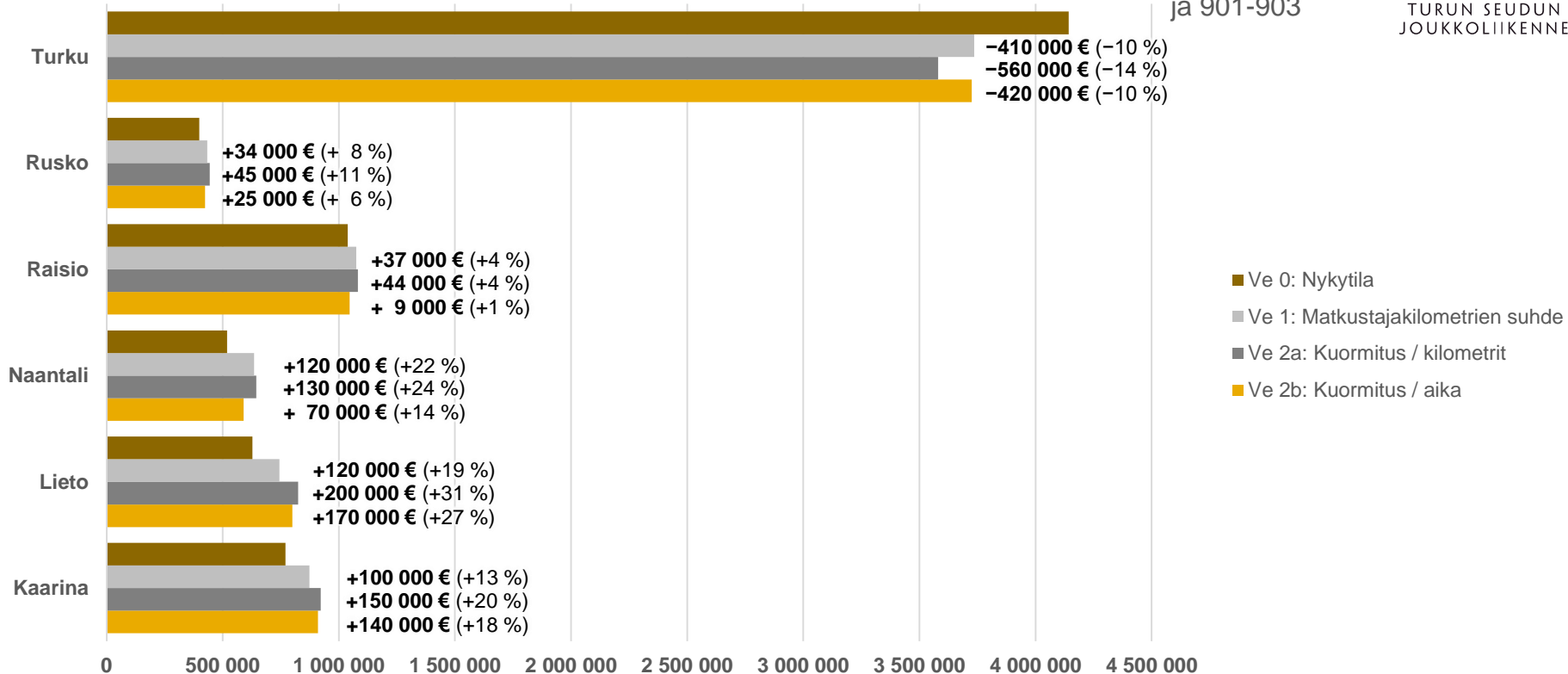
Työn toteutus

- Työ perustuu Fölin kattaviin data-aineistoihin joukkoliikennematkoista ja kuormituksesta nykytilanteessa sekä nykytilan kustannuksista ja kustannusjaosta
- Työssä on käytetty vuoden 2017 nousijamäärä- ja kuormitustietoja, joiden perusteella on laskettu kuntien maksuosuudet sekä nettokustannukset vertailuvaihtoehdoissa. Vaihtoehtoja on vertailtu nykytilanteen tietoihin kuntien nettokustannuksista.
- Työssä käytetyt aineistot:
 - Fölin nousijamäärä- ja kuormitustiedot vuodelta 2017
 - Nykyiset kustannukset linjoittain ja kuntien maksuosuudet nykytilassa vuonna 2017
 - Fölin avoimesta datasta saadut tiedot tarjonnasta (syksy 2017)

Nettokustannukset kunnittain seutulinjolla

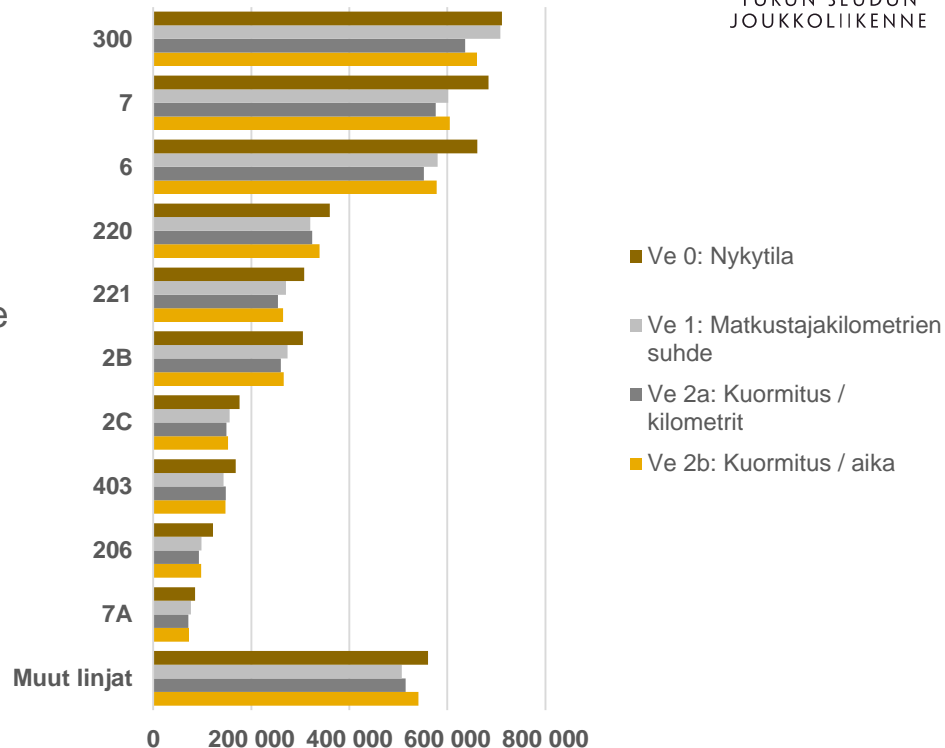
(palkin perässä absoluuttinen muutos nykytilaan verrattuna sekä muutosprosentti)

Ei sis. linjoja 801
ja 901-903



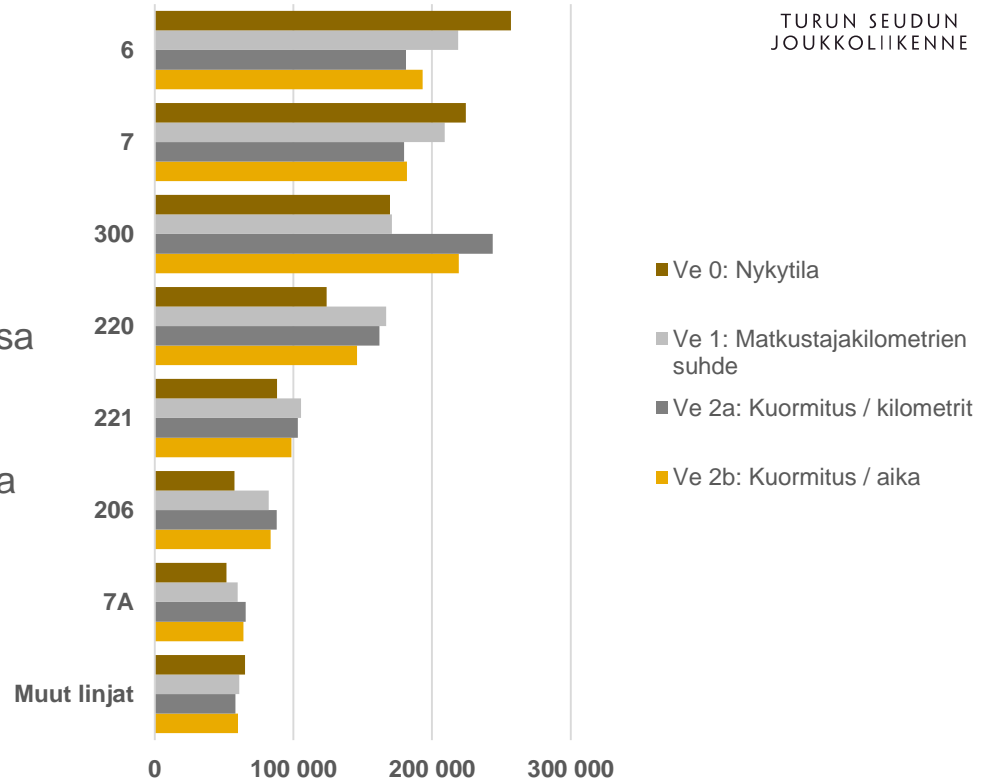
Turku

- Turku maksaa nykytilassa merkittävää osuutta (55 %) seutulinjojen kokonaiskustannuksista
- Turun osuus linjojen kustannuksista pienenee vertailuvaihtoehtoissa lähes kaikilla linjoilla erityisesti kahdesta syystä:
 - turkulaiset tekevät lyhyempiä matkoja naapurikuntiin verrattuna
 - turkulaiset kuormittavat seutulinjoja pääsääntöisesti Turun alueella, jolloin linjojen kuormitus on suurin



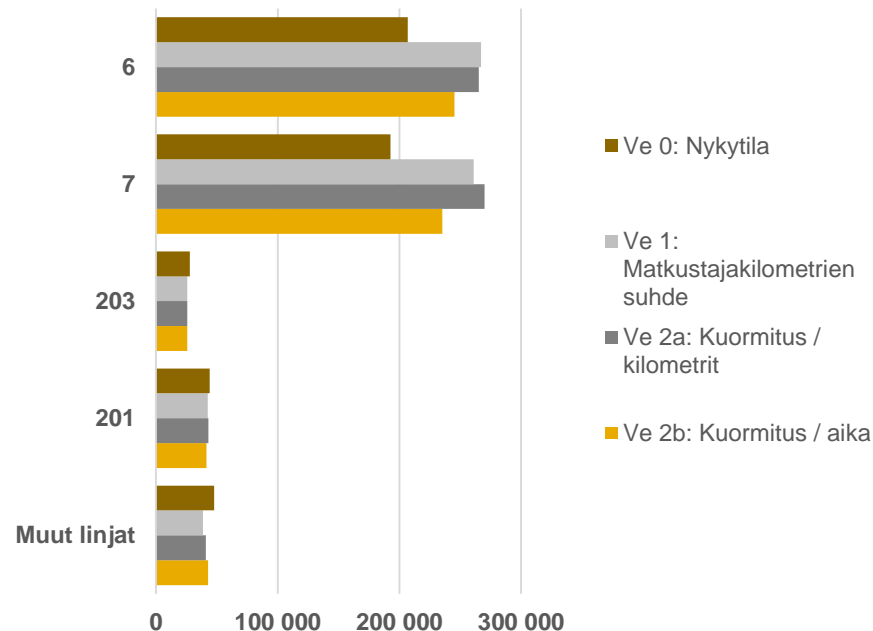
Raisio

- Raisio maksaa nykytilassa keskiarvoa enemmän niin matkustajakilometriä, matkustajaa kuin asukastakin kohden
- Raision nettokustannukset kasvavat kaikissa vertailuvaihtoehdoissa, mutta kasvu on muihin kuntiin verrattuna erittäin maltillista
- Raision osuus linjojen 6 ja 7 kustannuksista pienenisi kaikissa vaihtoehdoissa, mutta toisaalta suurenisi mm. linjoilla 300, 206, 220 ja 221



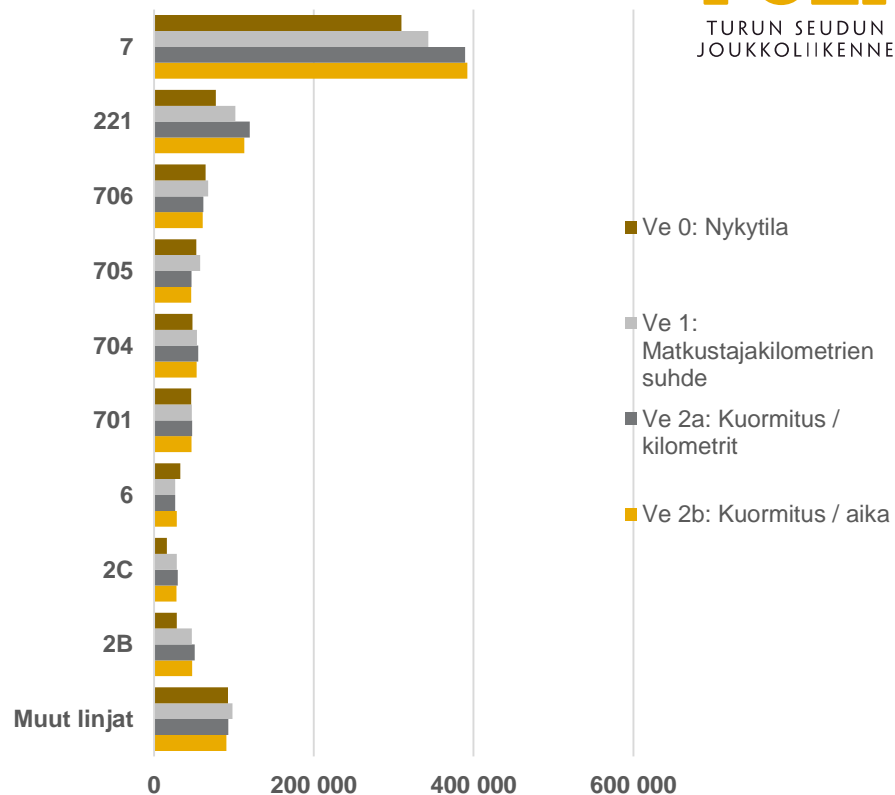
Naantali

- Nykytilanteessa Naantalin kustannukset nousua ja matkustajakilometriä kohden ovat Föli-alueen pienimmät.
- Kustannukset kasvavat nykytilaan verrattuna kaikissa esitetyissä vaihtoehdoissa. Kustannusten lisäykset tulisivat linjoilta 6 ja 7, koska:
 - Naantalilaisten keskimatkanpituus kyseisillä linjoilla on turkulaisia ja raisiolaisia suurempi, joten nykyään Turun ja Raision maksettavina olevia kustannuksia siirtyisi Naantalille
 - Naantalin päässä linjojen kuormitus on pienempi ja matkustajista suurempi osa naantalilaisia



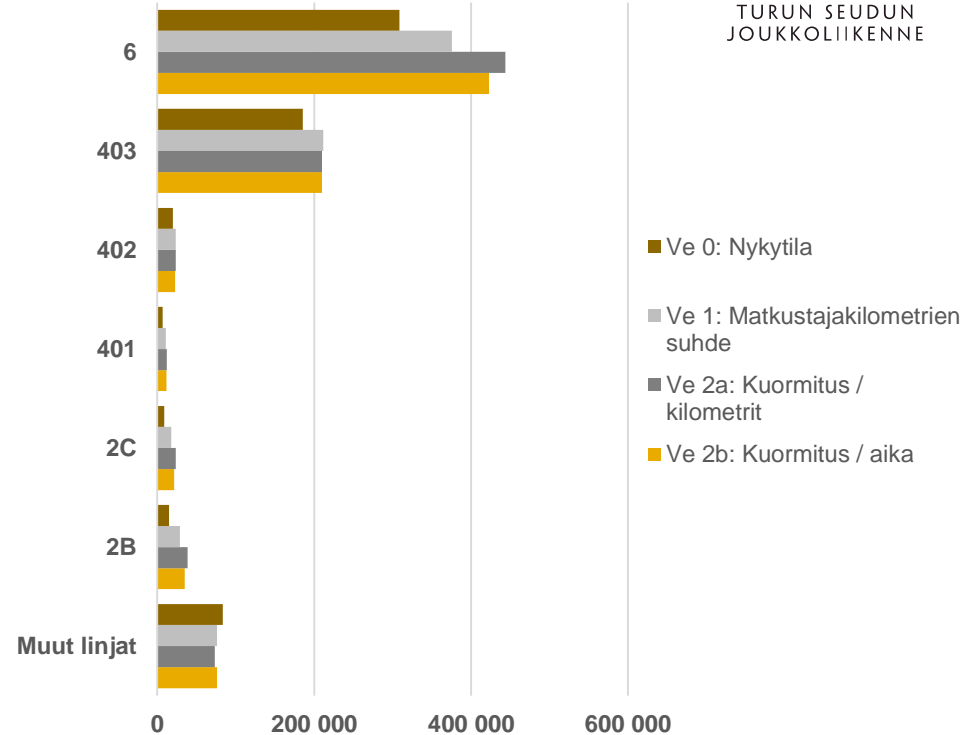
Kaarina

- Kaarina maksaa tällä hetkellä matkustajakilometriä ja nousua kohden keskiarvoa vähemmän
- Kaarinan osuus kustannuksista kasvaa vertailuvaihtoehdoissa erityisesti linjoilla 7 ja 221
 - Kaarinalaisten keskimatkanpituus kyseisillä linjoilla on turkulaisia ja raisiolaisia suurempi, joten nykyään Turun ja Raision maksettavina olevia kustannuksia siirtyisi Kaarinalle
 - Kaarinan päässä linjojen kuormitus on pienempi ja matkustajista suurempi osa kaarinalaisia



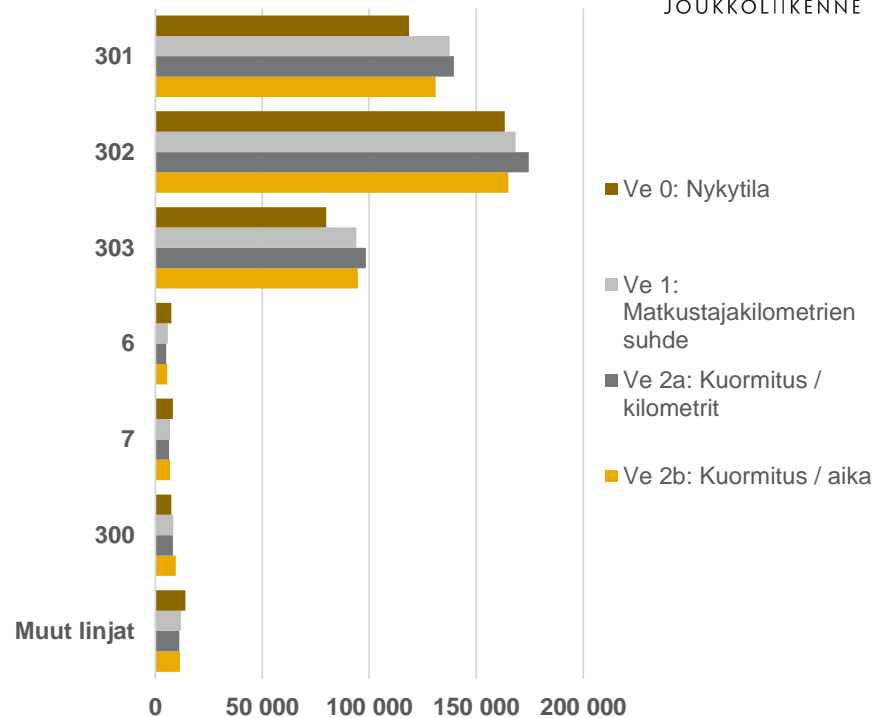
Lieto

- Lieto maksaa nykytilanteessa keskiarvoa vähemmän matkustajakilometriä ja nousua kohden
- Liedon kustannukset kasvaisivat vertailuvaihtoehdoissa Föli-kunnista eniten nykytilaan verrattuna.
- Suurin kustannusten nousu tapahtuisi kuormitukseen perustuvissa malleissa (2a ja 2b)
- Liedon kustannukset kasvaisivat erityisesti linjalla 6, sillä Liedon päässä linjaa kuormitus aiheutuu enimmäkseen lietolaisista.

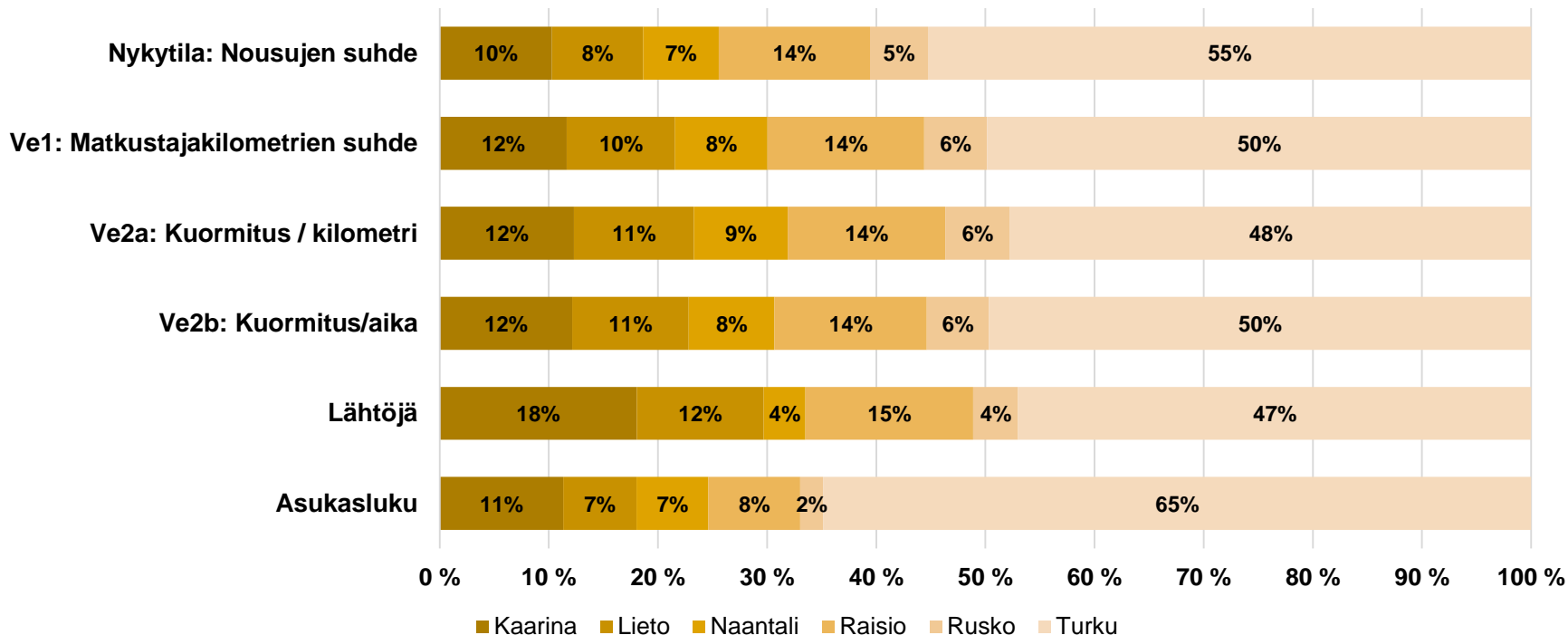


Rusko

- Rusko maksaa Föli-kunnista eniten matkustajakilometriä, matkustajaa ja asukasta kohden tarkasteltuna
 - Ruskolla ei ole omaa sisäistä liikennettä, joten seutulinjat palvelevat suurinta osaa ruskolaisten joukkoliikennetarpeesta
- Ruskon kustannukset kasvaisivat vertailuvaihtoehdoissa, mutta huomattavasti vähemmän kuin Naantalissa, Kaarinassa ja Liedossa



Kuntien maksuosuudet

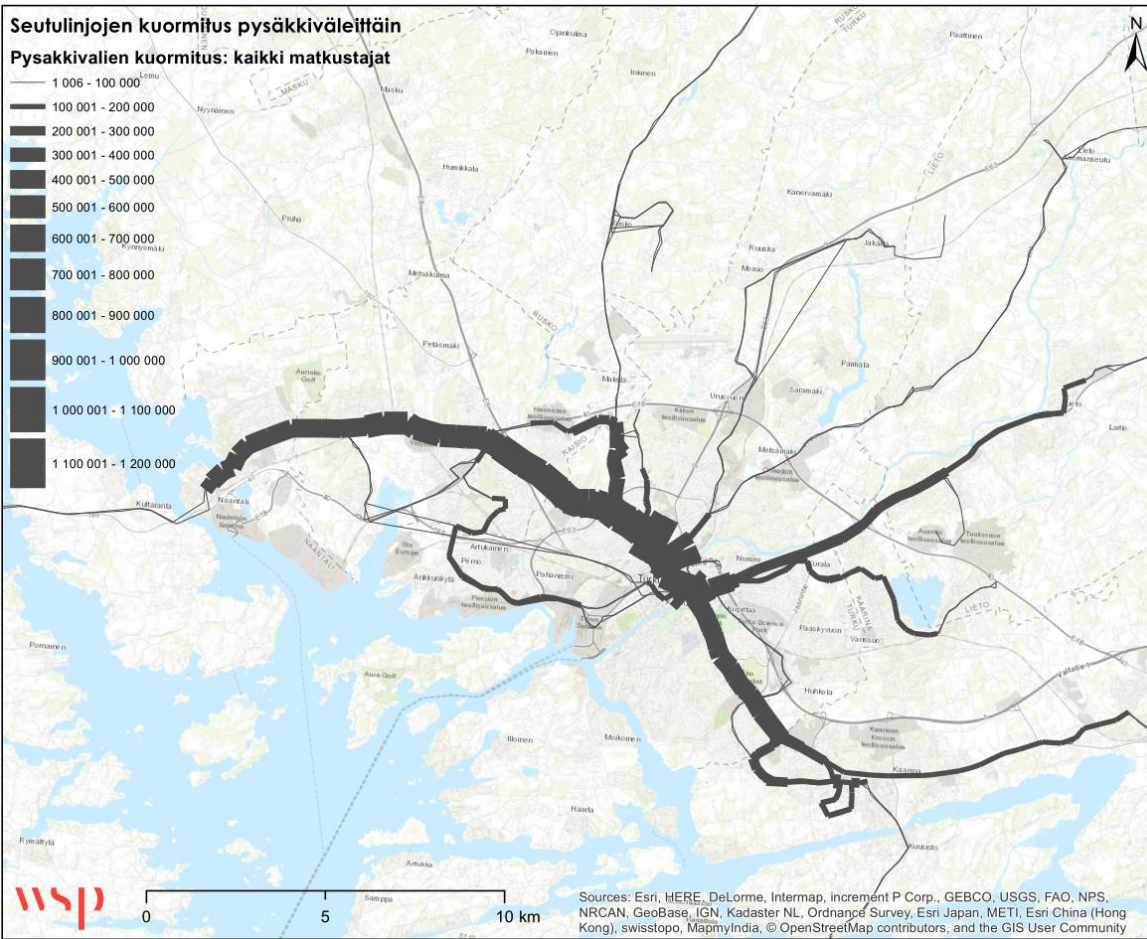
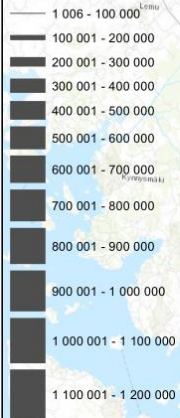


Yhteenveto

- Kun kustannusten jaossa otetaan nousumäärien lisäksi huomioon matkanpituus tai linja-auton kuormitus, kustannukset alentuvat alueilla, joilla tehdään lyhyitä matkoja (Turku).
- Kustannukset taas kasvavat Föli-alueen reunakunnissa (Naantali, Lieto, Kaarina, Rusko). Raision kustannukset kasvavat maltillisesti.
- Kaikki vaihtoehtoiset mallit soveltuvat nykymallia paremmin linjastomuutoksiin ja Föli-alueen laajentamiseen. Erityisesti mallit, joissa kustannusten jakamisen lähtökohtana on pysäkkivälin kuormitus, ohjaavat kustannukset niille kunnille, jotka hyötyvät kyseisen pysäkkivälin käytöstä.

Seutulinjojen kuormitus pysäkkiväleittäin

Pysäkkivalien kuormitus: kaikki matkustajat



Sources: Esri, HERE, DeLorme, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), swisstopo, MapmyIndia, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Kiitos!