

Asianro 897/00.04.01/2018

§ 313**Lausunto kuntarajat ylittävien joukkoliikennelinjojen kustannustenjaosta Fölässä 1.1.2019 alkaen****Taustaa**

Turun kaupunkiseudun kuusi kuntaa, Turku, Raisio, Naantali, Kaarina, Lieto ja Rusko, perustivat yhteisen, seudullisen joukkoliikenneviranomaisen 1.1.2012. Vuonna 2009 voimaan tullut EU-laki (EU:n palvelusopimusasetus) ja sen myötä uudistettu Suomen joukkoliikennelaki mahdollistivat kauan odotetun kaupunkiseudun yhteisen joukkoliikenteen toteuttamisen. Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta päätti toukokuussa 2012, että Turun kaupunkiseudun kunnat järjestävät joukkoliikenteensä yhdessä heti kun se lain puolesta on mahdollista eli 1.7.2014 alkaen.

Yhteistoimintasopimukseen kirjattiin, että ”Kuntien välisen liikenteen nettokustannukset jaetaan niiden kuntien kesken, joita ko. liikenne palvelee kuntalaisten matkustuksen (lipputulojen) suhteessa.” Jäi lautakunnan tehtäväksi tarkentaa, että miten jakaminen käytännössä tapahtuu.

Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta pyysi kuntien lausunnot kustannusjakomallista. Seutulinjoiden kustannukset ehdotettiin jaettavan siten, että kunkin seutulinjan nettokustannus (kerta- ja arvokorttitulojen jälkeen) jaetaan sen mukaisesti, minkä verran kausikorttimatkoja minkäkin kunnan asukkaat ovat ko. linjalla tehneet. Kun yhteistä liikennettä suunniteltiin, ei ollut kuin karkeita arvioita Turun ulkopuolisen joukkoliikenteen matkamääristä, sillä ennen kesää 2014 matkamäärät olivat liikennöitsijöiden liikesalaisuuksia. Lautakunta totesikin kunnille lähetetyssä esittelyaineistossa (17.4.2013), että ”Kustannusten ja tulojen jakomallia tulee voida muuttaa, jos se osoittautuu jonkun tai joidenkin kuntien kannalta epäoikeudenmukaiseksi”. Kaikki kunnat kertoivat lausunnoissaan hyväksyvänsä yhteistoimintasopimuksen pohjalta muodostetut tarkennukset kustannusten ja tulojen jakoon. Turun kaupunki totesi lausunnossaan 10.6.2013, että ”Kustannusten ja tulojen jakotapaa tulee kuitenkin olla mahdollista tarvittaessa arvioida uudelleen, kun seudullisen joukkoliikenteen toteutumisesta on saatu riittävästi kokemusta.” Lautakunta hyväksyi kustannusten ja tulojen jakoperiaatteen 19.6.2013 § 124.

Fölin liikenne saatiin lautakunnan tekemillä päätöksillä hyvin käyntiin. Matkamäärät ovat kasvaneet koko Fölin toiminnan ajan. Asiakastytyväisyys on korkea. Moni on kehunut Föliä parhaaksi uudistukseksi kuntien välillä koskaan. Fölin matkamäärä on kasvanut ensimmäisestä kokonaisuudesta vuodesta nyt 13 %. Fölin taloudellinen tulos on useimmilla kunnilla parantunut Fölin toiminta-aikana, kun liikennettä on tehostettu ja matkamäärä saatu hyvään kasvuun.

Tunnusluku	Toteutuma 2014	Toteutuma 2015	Toteutuma 2016	Toteutuma 2017
Kustannukset asukasta kohti Turku	95	94	92	86
Kustannukset asukasta kohti Kaarina		43	40	38
Kustannukset asukasta kohti Raisio		35	33	31
Kustannukset asukasta kohti Naantali		33	36	34
Kustannukset asukasta kohti Lieto		51	49	49
Kustannukset asukasta kohti Rusko		54	48	47

Hallintokustannuksia on muutettu sopimuksen aikana siten, että seudullisen joukkoliikennetoimiston henkilökuntakustannukset (palveluneuvoja lukuun ottamatta) jaettiin kaikkien kuntien kesken vuoden 2016 alusta. Sitä ennen vain muutaman työntekijän palkka jaettiin. Markkinointi- ja asiantuntijakustannukset on lisätty jaettavaan kustannuksiin vasta 2016 ja sovelluspalvelut (mm. rahastusjärjestelmän ylläpito) 2017, vaikka nämä kaikki ovat hyödyttäneet kaikkia Föli-kuntia alusta asti.

Föli on olennainen osa kaupunkiseudun elinkeinopolitiikkaa ja vetovoimaa. Se on myös Föli-alueen kuntalaisten laajasti arvostama palvelu, jonka piiriin myös Föli-alueen ulkopuolelta haluttaisiin.

Nykyisen kustannusjakomallin päivitystarve kuntarajat ylittävän liikenteen osalta

Nyt käytössä oleva, Tksjlk 19.6.2013 § 124 päättämä tarkennus kustannusten ja tulojen jakoon on tehty ennen Föli-liikenteen aloitusta. Tällöin ei ole ollut mahdollista käyttää matkamäärätietoja, sillä niitä ei ole ollut käytettävissä muualta kuin Turusta. Nyt on menossa Fölin neljäs kokonainen kalenterivuosi, ja tilastotietoa on käytettävissä erittäin paljon. Siksi nyt on ajankohtaista tarkistaa uudelleen kustannusten ja tulojen jakomalli ja samalla noudattaa lautakunnan lausuntopyynnön lupausta siitä, että ”Kustannusten ja tulojen jakomallia tulee voida muuttaa, jos se osoittautuu jonkun tai joidenkin kuntien kannalta epäoikeudenmukaiseksi”.

Nykyinen kustannustenjakomalli ei ota lainkaan huomioon seutulinjaa pituutta ja sen tarvetta eri kunnissa. Asiaa voi havainnollistaa vaikkapa Rymättylän ja Turun keskustan välisellä kuvitteellisella seutulinjalla. Jos 45 turkulaista kulkee kauppatorin ja Länsikeskuksen välillä ja viisi naantalilaista Turun keskustasta aina Rymättylään saakka, nettokustannus jakautuu siten, että Turku

maksaa siitä 90 % ja Naantali 10 %. Kuitenkaan linjan ei Turun puolesta tarvitsisi jatkaa Rymättylään saakka.

Vyöhykemallia on pidetty vaihtoehtona kustannusjakomuutokselle. Tasataksa on kuitenkin Fölin menestyksen kulmakivi ja siitä toivottavasti pystytään pitämään kiinni. Taustassa tapahtuva kuntien välinen kustannusjako on asiakkaan kannalta paras. Vyöhykemalli tekisi Fölistä vaikeamman käyttää, ja silti tulovaikutus olisi vähäinen. Pienillä matkustajamäärillä kaukaisimmilta vyöhykkeiltä lipun hinnalla on hyvin vähän vaikutusta kunnan talouteen. Oikeudenmukaisuutta lipun hinnoitteluun tuodaan tasataksassa sillä, että palvelutarjonta joukkoliikennevyöhykkeillä on moninkertainen harvemmin asuttuihin alueisiin verrattuna.

Monilla Föli-kunnilla on viime aikoina tullut tarpeita palvella uudella tavalla kuntansa yrityksiä. Nykyinen kustannusjakomalli ei kuitenkaan kannusta muita seutulinjan kuntia linjojen jatkamiseen vaikkapa muutaman kilometrin kauemmas, koska kustannus painottuu keskuskuntaan.

Kustannusjakoehdotus koskee vain seutulinjoja eli kuntarajat ylittäviä linjoja. Kustannusjakoehdotus ei muuta kuntien välisen yhteistoimintasopimuksen kirjausta kustannusten jakamisesta vaan tarkentaa sitä samalla tavalla kuin lautakunnan aiemmin (Tksjlk 19.6.2013 § 124) tekemä päätös.

Kustannusjakoselvitys

Seudullinen joukkoliikenne teetti keväällä 2018 selvityksen erilaisista seutulii-kenteen kustannusjakovaihtoehdoista. Laskelmien tekemisestä oli sovittu Föli-seurantakokouksessa 30.3.2017.

Työn tavoitteena oli muodostaa ehdotus seutulinjojen kustannusten jakoon soveltuvasta tavasta mm. seuraavien näkökulmien valossa:

- Kustannustenjaon oikeudenmukaisuus ja vastaavuus kustannusten syntyamisen kanssa
- Joustavuus muutostilanteissa (mm. Föli-alueen laajeneminen, linjasto- ja palvelutasomuutokset)
- Kustannusten ennakoitavuus
- Mallin yksinkertaisuus ja läpinäkyvyys

Työ perustui Fölin kattaviin data-aineistoihin joukkoliikennematkoista ja kuorimituksesta nykytilanteessa sekä nykytilan kustannuksista ja kustannusjaosta. Työssä käytettiin vuoden 2017 nousijamäärä- ja kuorimitustietoja, joiden perusteella laskettiin kuntien maksuosuudet sekä nettokustannukset vertailuvaihtoehtoissa. Vaihtoehtoja on vertailtu nykytilanteen tietoihin kuntien nettokustannuksista.

Tutkitut vaihtoehdot olivat:

- Nykyinen malli; Seutulinjoiden 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.

Lisäksi arvioitiin laskentaperusteeksi lähtöjen määrää kunnan alueella sijaitsevilta pysäkeiltä sekä asukaslukujen suhdetta.

Selvityksessä tehtiin mm. seuraavia johtopäätöksiä vaihtoehtojen 1, 2A ja 2B osalta:

- Lieto maksaa nykytilanteessa keskiarvoa vähemmän matkustajakilometriä ja nousua kohden
- Liedon kustannukset kasvaisivat erityisesti linjalla 6, sillä Liedon päässä linjaa kuormitus aiheutuu enimmäkseen lietolaisista.
- Kaarina maksaa tällä hetkellä matkustajakilometriä ja nousua kohden keskiarvoa vähemmän
- Kaarinan osuus kustannuksista kasvaa vertailuvaihtoehdoissa erityisesti linjoilla 7 ja 221, sillä Kaarinan päässä linjojen kuormitus on pienempi ja matkustajista suurempi osa kaarinalaisia
- Nykytilanteessa Naantalın kustannukset nousua ja matkustajakilometriä kohden ovat Föli-alueen pienimmät.
- Naantalın kustannusten lisäykset tulisivat linjoilta 6 ja 7, koska Naantalın päässä linjojen kuormitus on pienempi ja matkustajista suurempi osa naantalilaisia
- Ruskon kustannukset kasvaisivat vertailuvaihtoehdoissa, mutta huomattavasti vähemmän kuin Naantalissa, Kaarinassa ja Liedossa
- Raisio maksaa nykytilassa keskiarvoa enemmän niin matkustajakilometriä, matkustajaa kuin asukastakin kohden
- Raision osuus linjojen 6 ja 7 kustannuksista pienenesi kaikissa vaihtoehdoissa, mutta toisaalta suurenisi mm. linjoilla 300, 206, 220 ja 221
- Turku maksaa nykytilassa merkittävää osuutta (55 %) seutulinjoiden kokonaiskustannuksista
- Turun osuus linjojen kustannuksista pienenee vertailuvaihtoehdoissa lähes kaikilla linjoilla erityisesti kahdesta syystä:
 - turkulaiset tekevät lyhyempiä matkoja naapurikuntiin verrattuna
 - turkulaiset kuormittavat seutulinoja pääsääntöisesti Turun alueella.

Seudullinen joukkoliikenne on tullut selvityksen ja kuntajohtajaneuvottelujen pohjalta siihen tulokseen, että tutkituista vaihtoehdoista toimivin olisi 2B. Siinä nettokustannukset jaetaan muuten aivan samalla tavalla kuin nykyisessäkin mallissa, käytön mukaan, mutta kokonaisen reittipituuden sijaan reitti palastel-

taisiin laskennassa osiin. 2B-vaihtoehdossa tarkastellaan kuhunkin pysäkkiväliin kulunutta aikaa ja ko. pysäkkivälillä matkustaneiden korttimatkustajien kuntalaisuutta.

Edellä kerrotulla kuvitteellisella seutulinjalla Turku maksaisi 90 % nettokustannuksista kauppatorin ja Länsikeskuksen välillä, mutta Naantali 100 % Länsikeskuksen ja Rymättylän välillä. Esimerkki on tarkoituksella hyvin alleviivaava, eikä tällaista linjaa olisi järkeä ylläpitää. Se kuitenkin kertoo mistä kustannusehdotuksessa on kyse.

Vaihtoehdon 2B vaikutus vuositasolla olisi karkeasti seuraavanlainen:

- Turun seutulinjakustannukset vähenevät noin 10 % (420.000 euroa)
- Ruskon seutulinjakustannukset kasvavat noin 6 % (25.000 euroa)
- Raision seutulinjakustannukset kasvavat noin 1 % (9.000 euroa)
- Naantalin seutulinjakustannukset kasvavat noin 14 % (70.000 euroa)
- Liedon seutulinjakustannukset kasvavat noin 27 % (170.000 euroa)
- Kaarinan seutulinjakustannukset kasvavat noin 18 % (140.000 euroa).

Koska asiakasmäärä eri kunnissa kehittyy osin eri tavalla, yllä oleva on vain arvio ja perustuu vuoden 2017 dataan. Paras tapa minimoida nettokustannusta on sujuvoittaa joukkoliikennettä ja saada lisää uusia matkustajia joukkoliikenteen käyttäjiksi, jolloin jaettava nettokustannus on aina pienempi.

Lausuntopyyntö

Seudullinen joukkoliikenne ehdottaa tarkennusta seutulinjojen kustannusten ja tulojen jakoon. Kyse on tarkennuksesta, joka perustuu matkustajakuormitukseen matka-aikaa kohti kullakin pysäkkivälillä sen sijaan, että tarkasteltaisiin kerralla kokonaista linjapituutta. Tämä vaihtoehto kannustaa kuntia joukkoliikenteen sujuvoittamiseen, mikä puolestaan lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta, lisää lipputuloja ja vähentää nettokustannuksia.

Yhteistoimintasopimuksessa todetaan kohdassa 6 Talous ja kustannusten jako, että ”Kuntien välisen liikenteen nettokustannukset jaetaan niiden kuntien kesken, joita ko. liikenne palvelee kuntalaisten matkustuksen (lipputulojen) suhteessa.” Tarkennettu jakomalli olisi muuten sama kuin aiempi, mutta linjapituus jaettaisiin osiin sen sijaan, että sitä käsitellään nyt yhtenä. Nykyinen malli painottaa kustannuksia väkirikkaisiin keskuskuntiin.

Tarkennetuksi seutulinjojen kustannusjakomalliksi ehdotetaan seuraavaa:

- kuntarajat ylittävän liikenteen kustannusjakomalliksi valitaan vaihtoehto 2b, joka perustuu matkustajakuormitukseen matka-aikaa kohti kullakin pysäkkivälillä. Tämä vaihtoehto kannustaa kuntia joukkoliikenteen sujuvoittamiseen, mikä puolestaan lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta, lisää lipputuloja ja vähentää nettokustannuksia.

- uusi kuntarajat ylittävän liikenteen kustannusjakomalli otetaan käyttöön vuoden 2019 alusta
- tammi-kesäkuun 2019 kustannusjaossa hyödynnetään tammi-kesäkuun 2018 toteutumatieta ja heinä-joulukuun 2019 kustannusjaossa syksyn (heinä-joulukuu) 2018 toteutumatieta. Tällä tavalla kuukausittaisessa clearingissa hyödynnetään todellista jakautumatieta, mutta samalla kuukausittainen kustannustenjako yksinkertaistuu ja nopeutuu, kun seudullisten linjojen jakoprosentit ovat samat ja valmiina aina puolelle vuodelle. Puolen vuoden tilastojen perusteella tehtävä tarkastelu ottaa myös huomioon matkaosuusmuutokset seutulinoilla.

Joukkoliikennepalvelujohtaja Korte on käynyt kertomassa seutulinjoiden kustannusjakomuutosasiasta 28.5.2018 Liedon kunnanhallituksessa, 18.6.2018 Ruskon kunnanhallituksessa, 6.8.2018 Kaarinan kaupunginhallituksessa, Turun kaupunginhallituksen kaupunkikehitysjaoissa 20.8.2018 ja Naantalissa kaupunginhallituksessa 3.9.2018.

Kaupunkiseudun yhteistoimintasopimuksen mukaan kultakin kunnalta pyydetään lausunnot joukkoliikenteen palvelutasoon ja kustannuksiin vaikuttavista merkittävistä järjestelyistä. Tämä seutuliiikenteen kustannusjakoesitys on yhteistoimintasopimuksen pohjalta muodostettu tarkennusehdotus. Tarkennuksesta on viimeksi päätetty 19.6.2013 § 124 Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnassa.

Seudullinen joukkoliikenne pyytää Raision kaupungin lausuntoa yllä olevasta ehdotuksesta osana päätöksen valmistelua seudullisen joukkoliikennelautakunnan käsittelyyn. Lausuntoa pyydetään 8.10.2018 mennessä osoitteeseen joukkoliikenne@turku.fi.

Oheismateriaali	12	Lyhyt esittelyaineisto kustannusjakomallista
	13	Kustannusjakoselvityksen raportti kevät 2018

Päätösehdotus

Kaupunginjohtaja Ari Korhonen

Raision kaupunki päättää esittää lausuntoaan, että kaupunki hyväksyy, että

1. kuntarajat ylittävän liikenteen kustannusjakomalliksi valitaan vaihtoehto 2b, joka perustuu matkustajakuormitukseen matka-aikaa kohti kullakin pysäkkivälillä. Tämä vaihtoehto kannustaa kuntia joukkoliikenteen sujuvoittamiseen, mikä puolestaan lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta, lisää lipputulota ja vähentää nettokustannuksia ja
2. uusi kuntarajat ylittävän liikenteen kustannusjakomalli otetaan käyttöön vuoden 2019 alusta ja

3. tammi-kesäkuun 2019 kustannusjaossa hyödynnetään tammi-kesäkuun 2018 toteutumatieta ja heinä-joulukuun 2019 kustannusjaossa syksyn (heinä-joulukuu) 2018 toteutumatieta. Tällä tavalla kuukausittaisessa clearingissa hyödynnetään todellista jakautumatieta, mutta samalla kuukausittainen kustannustenjako yksinkertaistuu ja nopeutuu, kun seudullisten linjojen jakoprosentit ovat samat ja valmiina aina puolelle vuodelle. Puolen vuoden tilastojen perusteella tehtävä tarkastelu ottaa myös huomioon matkaosuusmuutokset seutulinoilla.

Päätös

Kaupunginhallitus hyväksyi ehdotuksen yksimielisesti.

Tiedoksi

joukkoliikenne@turku.fi

