

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet 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 matkustajapotentiaali. 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 liikennöintiin (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 varteenotettavaa 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 tulevalla sopimuskaudella viikonlopun matkuksesta 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 lipputulojen kasvulla. Tosin ensivaiheessa palvelutason parantaminen vaatii määrärahan lisäystä, sillä matkustuskäyttäjien 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.