

Päätös joukkoliikenteen järjestämistavan muuttamisesta

136/08.01.00.01.05/2017

Kaupunkikehityslautakunta 24.10.2017 § 71

Valmistelija: liikennepalvelukoordinaattori Roope Virta, roope.virta@salo.fi, 02 778 2116 ja johtava liikennepalveluasiantuntija Tanja Ahola, tanja.ahola@salo.fi, 02 778 7714

Kaupunginhallitus on 14.10.2013 päätöksellään 451 § valinnut joukkoliikenteen järjestämistavaksi markkinaehtoisesta järjestämistavan, jota tarvittaessa täydennetään ostopalveluilla.

Päätöksen jälkeen markkinaehtoisesti toteutunut joukkoliikenteen tarjonta on kuitenkin jatkuvasti heikentynyt. Näin ollen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteita koskevan päätöksen § 183 8.11.2016 yhteydessä kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa tehtäväksi valmistella päätöksentekoa varten joukkoliikenteen järjestämistavan muutoksen markkinaehtoisesta liikenteestä palvelusopimusasetuksen mukaiseksi liikenteeksi.

Joukkoliikenneviranomaisen toimivallasta ja joukkoliikenteen järjestämistavasta säädetään palvelusopimusasetuksessa (EY) N:o 1370/2007 sekä joukkoliikennelaissa (2009/869). Joukkoliikennelaki on kumottu lailla liikenteen palveluista (320/2017), joka on voimassa 1.7.2018 alkaen siten, että osa pykälistä astuu voimaan jo 1.10.2017 ja 1.1.2018.

Viranomaisen oikeus päättää toimivalta-alueensa joukkoliikenteen järjestämistavasta on kirjattu myös uuteen lakiin. Sen siirtymäsäännösten mukaan joukkoliikennelain nojalla tehty päätös järjestämistavasta pysyy voimassa myös uuden lain tultua voimaan.

Palvelusopimusasetuksen soveltamisen edellytykset

Joukkoliikennelaki 14 § 4 momentti: ”Edellä 1 momentissa tarkoitetut viranomaiset tekevät päätöksen siitä, että ne järjestävät toimivalta-alueensa tai sen osan joukkoliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Viranomaiset soveltavat palvelusopimusasetusta asetuksen 1 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.”

Toisin sanoen: viranomainen voi järjestää joukkoliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti, jos katsoo esimerkiksi, että markkinaehtoisesti ei synny riittävästi vuorotarjontaa ja/tai markkinaehtoisesta liikenteen lippujen hinnat ovat liian korkeita.

Arvioitaessa markkinaehtoisesti syntyvän tarjonnan määrää voidaan

tarkastella liikennettä koulupäivinä klo 7.30 – 17.30. Kaupungin ostoliikenteessä lähtöjen määrä on 159, joista 75 paikallisliikenteessä. Salon kaupungin myöntämällä reittiliikenneluvilla lähtöjä on 38. ELY-keskuksen toimivaltaan kuuluvilla reittiliikenneluvilla ja siirtymäajan liikennöintisopimuksilla Salon kautta kulkevia vakiovuoroja on 32 ja pikavuoroja 25. Voidaankin todeta, että kaupungin sisäisen liikkumisen näkökulmasta kaupunki ei enää täydennä kaupallista liikennettä, vaan on tosiasiasa pääasiallinen liikenteen järjestäjä.

Palvelujen edullisuutta arvioitaessa voidaan vertailla säännöllisen päivittäisen matkustuksen kustannuksia kuukausitasolla. Tällä hetkellä edullisin kaupallinen kausilippu päivittäiseen matkustamiseen on Vainion Liikenteen Salon kausilippu. Lipun hinta on € 129,- ja matkustusosoikeus on 30 päivän ajan Salon kaupungin alueella. Aiemmin käytössä olleella kaupungin subventoimalla Salon seudun seutulipulla vastaavan matkustusosoikeuden hinta oli € 55,-. Vaikka lipputuotteiden matkustusosoikeudet eivät ole täysin identtiset, antaa vertailu käsityksen siitä kuinka edullisia asiakashintoja markkinaehtoisesti on mahdollista tarjota.

Joukkoliikennelain 14 § 4 momentin edellytysten palvelusopimusasetuksen soveltamiselle voi siis katsoa täyttyvän sekä tarjonnan määrän että hintatason osalta.

Reittiliikennelupien peruuttaminen

Viranomaisen voi peruuttaa reittiliikenneluvan, jos se on tehnyt päätöksen järjestää liikenne palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Luvat perutaan siten, että ne päättyvät lukuvuoden 2018-2019 loppuun. Peruuttamista koskeva päätös on valmisteltu erillisenä asiana samaan kaupunkikehityslautakunnan kokoukseen.

Rahoitus

Jo nyt kaksi kolmasosaa Salon sisäisestä linja-autovuorotarjonnasta on kaupungin ostamia, mukaan lukien kaikkein kannattamattomimmat linjat. Näiden ostamiseen on varauduttu vuoden 2018 talousarvioehdotuksessa. Reittiliikenteen irtisanomisaikana on ostoliikenteen osalta tarkoituksena käyttää nykyisten sopimusten optiot sillä edellytyksellä, ettei siitä aiheudu hankaluuksia mahdollisen lippu- ja maksujärjestelmän vaiheittaiselle käyttöönotolle jo lukuvuonna 2018-2019 eikä uuden liikennepalvelulain mahdollistavien uusien liikennepalvelukokeilujen toteutukselle. Optioasia valmistellaan lautakunnan päätettäväksi myöhemmin.

Mikäli liikenteenharjoittajat eivät lakkauta nykyistä markkinaehtoista liikennettä ennen irtisanomisajan päättymistä, on liikenteen korvaamiseen varattava määrärahoja vuoden 2019 talousarvioita tehtäessä. Peruutettavia reittiliikennelupia korvaavan liikenteen hankintakustannuksiksi on arvioitu n. € 500 000, mutta kustannukset kattautuvat asiakastuloilla. Myös lippu- ja maksujärjestelmän kaltaiset tukipalvelut aiheuttavat lisäkustannuksia aikaisempaan verrattuna. Tukipalvelujen hankintaan on jo varauduttu vuoden 2018 talousarvioehdotuksessa. Liikenteen sähköistä taustajärjestelmä rakennettaessa huomioidaan samalla uuden liikennepalvelulain velvoitteet.

Jos palvelusopimusasetuksen mukaisessa liikenteessä halutaan parantaa

nykyistä vuorotarjontaa ja alentaa asiakashintoja, on varauduttava rahoitustarpeen kasvamiseen. Toisaalta ensi vuonna voimaan astuva liikennepalvelulaki avaa uudenlaisia mahdollisuuksia toteuttaa joukkoliikennettä. Tulevaisuudessa tavoitteena on, että Salossa joukkoliikennettä hoidetaan enenevässä määrin kutsupohjaisena.

Tärkeä on myös muistaa, että suurimman matkustajaryhmän joukkoliikenteessä muodostavat kaupungin koululaiset. Yli puolet koulukuljetettavista matkustaa joukkoliikenteellä. Heidän kulkemisensa järjestäminen on kaupungin lakisääteinen velvollisuus joka tapauksessa ja aiheuttaa kustannuksia kaupungille joko koulukyytien tai joukkoliikenteen muodossa.

Vaikutukset kuntarajan ylittävään liikenteeseen

Salon kaupungin mahdolliset päätökset järjestää kaupungin sisäinen liikenne palvelusopimusasetuksen mukaan ja peruuttaa reittiliikennelupia koskevat vain kuntarajan sisällä harjoitettavaa liikennettä. Valmistelussa arvioitiin yritysvaikutuksia mm. keskustelemalla erään yrityksen edustajien kanssa.

Päätös saattaa vaikuttaa välillisesti myös kuntarajan ylittävään liikenteeseen, joka on tällä hetkellä lähes yksinomaan kaupallista liikennettä. Reittiliikennelupien peruuttaminen vähentää liikenteenharjoittajan tuloja ja vaikuttaa auto- ja kuljettajakiertoon. Lisäksi kuntarajan ylittävä liikenne saattaa menettää matkustajia viranomaisen järjestämän liikenteen edullisempien hintojen vuoksi. Näitä välillisiä vaikutuksia ei pystytä ennakoimaan, mutta on perusteltua varautua siihen, että kuntarajan ylittävän liikenteen kannattavuus heikkenee ja siihen kohdistuu lakkautuksia. Kuntarajan ylittävän liikenteen suunnat ovat Turku/Paimio, Lohja/Helsinki, Somero, Kemiö, Koski TL ja Marttila. Salon sisällä tämä liikenne kulkee mm. Perniön, Suomusjärven, Kuusjoen ja Hajalan kautta.

Kaupunkikehitysjohdaja:

Kaupunkikehityslautakunta päättää joukkoliikennelain (2009/869) 14 § 4 momentin mukaisesti, että Salon kaupunki järjestää toimivalta-alueensa joukkoliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti.

Päätös:

Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.