

# Talousarvion prosessikuvaus, Joukkoliikenne

## Tilannekuva

Joukkoliikenteen järjestämistavassa siirryttiin 7.6.2021 alkaen käyttöoikeussopimuksesta 8 + 2 vuoden pituiseen hankintasopimukseen sidosyksikkö Porin Linjat Oy:n kanssa. Liikennöintisopimuksessa kaupunki on sitoutunut hankkimaan liikennettä tietyn määrän linjakilometreinä, joita voidaan vähentää tai lisätä 10 % kalenterivuoden aikana tai +/- 20 % koko sopimuskauden aikana. Sopimuskorvaus maksetaan kuukausittain toteutuneen suoritteiden perusteella, minkä lisäksi korvausta tarkistetaan neljä kertaa vuodessa Tilastokeskuksen laskeman Linja-autoliikenteen kustannusindeksin mukaan.

Joukkoliikenteen uudet lipputuotteet, käyttöehdot ja hinnat otettiin käyttöön hankintasopimuksen myötä 7.6.2021. Keväästä ja kesästä 2023 alkaen lippu- ja maksujärjestelmä vaihdettiin Suomen joukkoliikennekaupunkien yhdessä omistaman Waltti Solutions Oy:n Waltti-järjestelmään. Muutos tarkoitti kaikkien matkakorttien uusimista, uuden verkkokaupan ja sovelluksen käyttöönottoa, sekä lähimaksamisen alkamista. Lipputuotteet ja hinnoittelu säilyivät lähes ennallaan, ainoastaan kymmenen matkan sarjalippu korvattiin Waltti-järjestelmän kaikissa joukkoliikennekaupungeissa yhteiskäyttöisellä arvolipulla. Kelan koulumatkatukilippuihin saatiin sähköinen osto- ja suorakorvausmenettely Waltti-järjestelmän kautta, mikä saattaa kasvattaa toisen asteen opiskelijoiden tekemien matkojen tuottamia lipputuloja joukkoliikenneviranomaiselle.

Lippujen hintojen nostaminen ei ole strategisesti paras valinta joukkoliikenne-kustannuspaikan talouden vakauttamiseksi, ennen kuin matkustajiin kohdistuva uudistuksen aiheuttama epävarmuus ja uuden opettelu on ohi. Uusien maksutapojen helppous ja sujuvuus saattavat siirtää matkakorttimatkustajia lähi- ja mobiilimaksamiseen. Vuoden kuluessa voidaan arvioida, miten maksutavat vaikuttavat keskimääräisen yhden matkan lipputuloon eri maksutavoilla. Lipputulot lienevät jatkossa noin 1,8–2 M€ vuodessa, ellei uusilla maksutavoilla ja markkinoinnilla saada houkutelua uusia kerta- ja aikalippumatkustajia.

Nykyinen kouluvuoden aikainen vuorotarjonta riittää toistaiseksi tuottamaan toimivaa joukkoliikennettä, ellei matkustajamäärä kasva aamuruuhkan (klo 7–8) aikana. Matkustajamäärien kasvaessa tarvitaan lisää linja-autoja ruuhkan helpottamiseen. Mahdollinen lipputulojen kasvu ei kata täysimääräisesti lisäautojen kustannuksia.

Hallitusohjelmaan on kirjattu joukkoliikenteen arvonlisäveron nostamisesta (10 % → 14 %). Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että joko lippujen asiakashintoja korotetaan arvonlisäveron muutoksen verran, tai asiakashinnat pidetään samana ja kaupunki menettää lipputuloja. Asiakashintojen nousu voisi johtaa matkustamisen vähenemiseen.

Pori-brändikäsikirjan mukainen viestintä on aloitettu lippu- ja maksujärjestelmävaihdoksen muutoksen yhteydessä kesällä 2023 kaikessa joukkoliikenteen viestinnässä. Porin joukkoliikenteen visuaalinen ilme noudattaa Pori-brändiä. Joukkoliikenteen uusien matkustajien ja kulkutapaosuuden kasvattamiseen tähtäävän markkinoinnin aloittaminen edellyttää erillistä suunnittelua, palvelumuotoilua ja toteutusta. Työ on aloitettu ja edellyttää monivuotista johdonmukaista toistoa.

Porin kaupungin käyntiasiakkaiden asiakaspalvelu Porinassa jatkaa joukkoliikenteen asiakaspalveluna. Siellä myydään lipputuotteita ja perustetaan joukkoliikenteen asiakkuuksia sekä neuvotaan aikataulu-, reitti- ja lipputuoteasioissa. Kaupungin puhelinvaihe huolehtii joukkoliikenteen puhelinasiakkaiden neuvonnasta. Vuodenvaihteessa 2023–24 asiakaspalvelu siirtyy Porin Leijonaan.

Suurin osa joukkoliikenteen kustannuspaikan ostoista on sidottu Porin Linjat Oy:n liikennöintisopimuksen mukaisiin korvauksiin (6,5 M €). Porin kaupunki on mukana kustannustenjakosopimuksella Varsinais-Suomen ELY-keskuksen järjestämässä avoimen joukkoliikenteen yhteishankinnoissa yhteysväillä Merikarvia-Pori, Lavia-Kankaanpää ja elokuusta 2022 alkaen yhteysväillä Kokemäki/Eura-Harjavalta-Nakkila-Pori. Käyttöoikeussopimusten kustannustenjako on kaupungille suhteellisen riskitön tapa varmistaa työmatka- ja opiskeluyhteyksiä lähialueille.

Yhteysväleille Rauma-Eurajoki-Pori, Kankaanpää-Pomarkku-Pori ja Olkiluoto-Pori vaihdetaan seuraavaksi käynnistyvissä sopimuskausissa sopimusmalli käyttöoikeussopimuksista hankintasopimuksiin. Siten lipputuloriski siirtyy ostokustannuksiin osallistuville kunnille ja Varsinais-Suomen ELY-keskukselle. Liikenteiden vuorotarjontaa vähennetään merkittävästi kustannusten säästämiseksi ja tarjonnan sopeuttamiseksi kysyntää vastaavalle tasolle. Matkustajamäärät eivät yhteishankinnoissa ole palautuneet vuosien 2017–19 tasolle eli edellisten kilpailutusten lähtötilanteeseen.

Mikäli Porin kaupunki osallistuu edelleen yhteishankintoihin, sopimuskorvaukset todennäköisesti nousevat seuraavina sopimuskausina liikenteen laajuuden vähentämisestä huolimatta. Polttoaineen hinta jäänee Ukrainan sodan aiheuttamalle korkealle tasolle. Kuljettajien työehtosopimusneuvotteluissa saavuttamat työehtojen parannukset vaikuttavat kuljettajien työvuorosunnitteluun ja autokiertojen tehokkuuteen. Uusissa sopimuksissa Porin kaupunki tekee sopimuksia lippujen yhteensovittamisesta (liikennepalvelulaki) eli käytännössä maksaa nousukorvauksia (0,01 M€), mikäli Porin lipputuotteella matkustetaan yhteysvälien vuoroilla Porin alueella.

Valtionavustuksen myöntöperusteissa huomioidaan asukasmäärä ja hankitun joukkoliikenteen omarahoitusosuus (edellä mainituilla perusteilla 0,8 M€). Joukkoliikennekaupungeille on asetettu uusia lakivelvoitteita joukkoliikenteen aiheuttamien päästöjen vähentämiseksi. Syksyllä 2023 Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom on varoittanut joukkoliikennekaupunkeja, että uuden hallitusohjelman ja ministeriölle annetun talousraamin takia ilmastoperusteisen tuen osuus (päästökriteerejä mm. ajosuoritteen määrä, kaluston EURO-luokitus ja käyttövoima) mitä todennäköisimmin poistuu. Porin kaupunki ei voi ennustaa vuodelle 2024 myönnettävän tuen määrää, mutta ennakkotiedon perusteella se vähenee merkittävästi (0,3 M €).

Porin kaupunki jakaa valtion myöntämän perusrahoituksen liikenteen hankintakustannusten osuuksien mukaan toimivaltaisessa viranomaisyhteistyössä mukana oleville kunnille (Kokemäki, Harjavalta, Nakkila ja Ulvila).

## Toiminnalliset tavoitteet

PAINOPISTE	Kasvava Pori		
TAVOITE	Toimivat yhteydet		
TEKO	Kattava ja vähäpäästöinen joukkoliikenne		
TOIMENPIDE	Joukkoliikenteen kerta- ja vuorokausilipputuotteita ostetaan yhä enemmän älypuhelimien sovelluksella ja lähimaksulla käteisen sijaan.		
MITTARI	Syksyllä 2024 sovelluksella ja lähimaksulla maksetaan enemmän lippuja (kpl) kuin käteisellä. Vertailuajankohdan (2022) jälkeen lippu- ja maksujärjestelmä on vaihdettu ja lähimaksaminen on otettu käyttöön.	Lähtötaso	Tavoitetaso
		9-11/2022 Sovellus 15 727 Lähimaksu 0 Käteinen 39 685	9-11/2024 lukumäärät kasvaneet sovelluksella ja lähimaksulla maksassa ja käteisellä maksassa vähentynyt

PAINOPISTE	Kasvava Pori		
TAVOITE	Ylivertaiset asuin ympäristöt ja keskustan kehittäminen		
TEKO	Moni-ilmeisten asuinalueiden sekä niiden palvelutason ja arvojen vahvistaminen.		
TOIMENPIDE	Reittien 2, 3, 4, 6, 8, 12, 34, 35 ja 66 vuoroväliä tihennetään ja liikennöintiäikää pidennetään syksystä 2023 alkaen. Parannuksiin käytetään 630 000 € vuosittain.		
MITTARI	Joukkoliikennematkojen määrä kasvaa ympärivuotisilla vahvan palvelutason reiteillä syys-marraskuussa 2024 vuoden 2022 samaan aikaan verrattuna.	Lähtötaso	Tavoitetaso
		9-11/2022 211 000	9-11/2024 220 000 (+ 5 %)

## Taloudelliset tavoitteet

Joukkoliikenteen talouden pitkän aikavälin ennuste perustuu pitkälti nykyiseen Porin Linjat Oy:n kanssa solmittuun hankintasopimukseen, jossa linjakilometrien määrä on suhteellisen varmasti tiedossa, mutta liikenteen yleinen kustannuskehitys saattaa lisätä kustannuksia. Muutokset peruskoulujen sijainneissa, oppilaaksiottoalueissa ja reittien väestötiheydessä voivat vaikuttaa avoimen joukkoliikenteen linjastoon. Joukkoliikenteen muutokset voivat tarkoittaa ajettavien vuorojen ja/tai reittien määrän vähentämistä tai lisäämistä. Koska liikennöintisopimus sitoo kaupunkia linjakilometrien osalta (+/- 486 000 linjakilometriä), käytännössä joukkoliikenteen vähentäminen toisaalla tarkoittaa vuorojen lisäämistä toisaalle määrärahojen puitteissa. Tavoitetilä on, että yhä useammalla ympärivuotisella reitillä vuoroväli olisi 20–30 minuuttia arkisin ruuhka-aikoina, jolloin uusien matkustajien ja tehtyjen matkojen määrä voisi kasvaa. Uusien matkustajien tavoittaminen kasvattaisi lipputuloja.

Peruskoulujen tarpeisiin suunniteltujen reittien ja aikataulujen hankintamenettelyjä on tarkasteltava oppilaaksiottoalueittain siten, että kustannuslähtöisesti verrataan säännöllisen joukkoliikenteen hyötyjä muille matkustajille ja kilpailutettuja tilausajoja, jotka eivät ole avointa joukkoliikennettä. Perusopetuksen kuljetusten aikataulu- ja reittisuunnitteluun tarkoitettun työkalun käyttöönotto yhdessä avoimen joukkoliikenteen matkadatan kanssa parantaisi tilannekuvan laatua ja kustannustietoisuutta. Peruskoululaisten kuljetusten väheneminen avoimessa joukkoliikenteessä tarkoittaa sivistystoimialan joukkoliikenne-kustannuspaikalle maksamien lipputulojen pienenemistä.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kanssa tehtävät seudulliset yhteishankinnat jatkunevat 3–5 vuoden sopimuskausina. Seudullisen joukkoliikenteen reittien ja aikataulujen yhteensovittaminen Porin sisäiseen joukkoliikenteeseen mahdollistaa päällekkäisen tarjonnan vähentämisen, jolloin kustannukset siirtyvät Porin joukkoliikenteen hankintasopimuksesta ELY-liikenteessä käytettävien käyttöoikeussopimusten kustannustenjakosopimukseen ja Porin lipputuotteiden käytöstä johtuviin nousukorvauksiin. Kokonaistaloudellisesti tämä saattaa johtaa joukkoliikenne-kustannuspaikan säästöihin, mutta tuoda kokonaan uusia kustannuksia sivistystoimialalle perusopetuslain mukaisten koulukuljetusten hoitamisesta. Sivistystoimiala kilpailuttaa erilliskuljetuksia ja vastaa niiden kustannuksista.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) vuosille 2021–2032 saattaa aiheuttaa kaupungille taloudellista lisävastuuta Helsinki-Pori, Turku-Pori ja Vaasa-Pori-yhteysvälien palvelutason vahvistamiseksi, mikäli markkinaehtoinen liikenne ei elvy ja tuota riittävää vuorotarjontaa suhteessa Liikenne12-työssä asetettuihin pitkän matkan joukkoliikenteen palvelutasotavoitteisiin ja valtion ilmastotoimiin. Tällä hetkellä Porin kaupunki ei osallistu edelle mainittujen yhteysvälien joukkoliikenteen kustannuksiin, mutta tulevaisuudessa on hyvä tiedostaa rahoitustarve ja sitä kautta skenaarioon on lisätty 0,5 M€/vuosi.

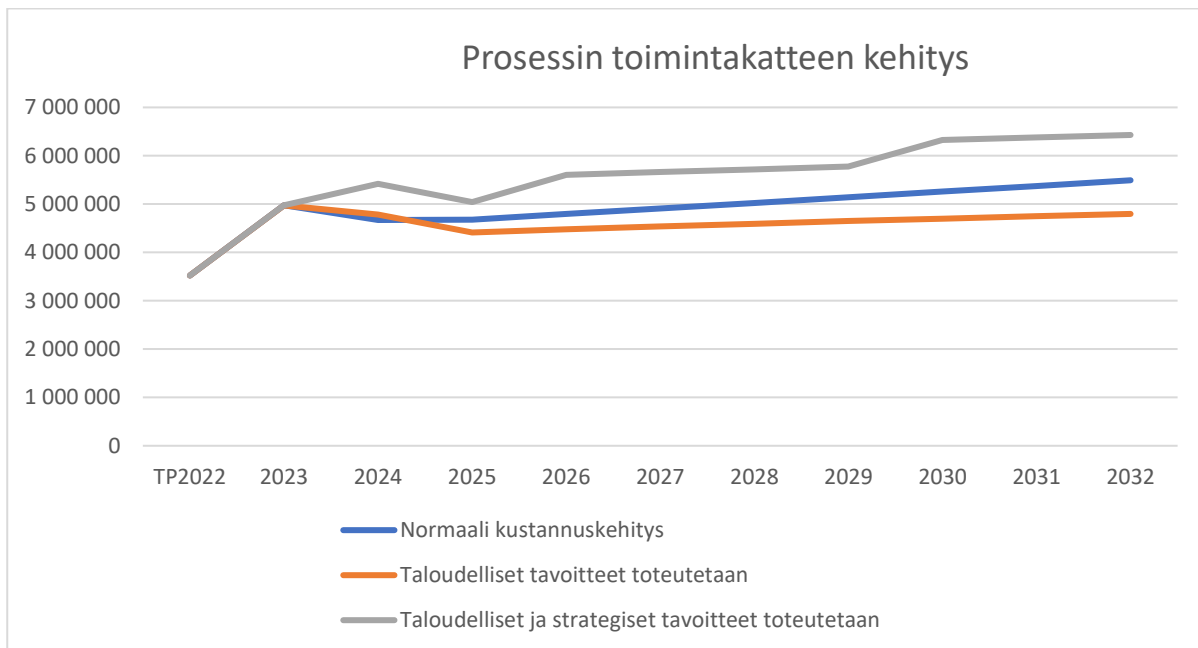
Valtion ja VR:n välinen ostoliikennesopimus Tampere-Pori-yhteysvälin junaliikenteestä jatkuu vuoteen 2030 saakka. Mikäli markkinaehtoinen kysyntä rautateillä ei mahdollista junavuorojen lisäämistä, mutta yhteyksien parantaminen on Porin saavutettavuuden kannalta merkittävää (matka-aika Helsinki-Pori alle 3 tuntia), kaupungin on varauduttava strategiaan lisäostoihin yhteysväliille. Tampereen kaupungin strategia lisätä lähijunaliikennettä Nokian suuntaan saattaa lisätä mahdollisuuksia uudenlaiseen yhteistyöhön junaliikenteessä (Pori ja Tampere eivät ole toimivaltaisia junaliikenteen hankintoihin, mutta toimivallasta on vireillä lakimuutos, kustannusarvio 0,5 M €/vuosi). Tällä hetkellä Porin kaupunki ei osallistu kyseisten yhteysvälien joukkoliikenteen kustannuksiin.

Joukkoliikenteen taloudellinen tavoite vuodelle 2024:

Joukkoliikenteen lipputuotot nousevat 3 %:ia vuoden 2023 tilinpäätöksen luvusta tehtyjen matkojen määrän kasvaessa. Vuonna 2022 lipputuotot olivat 2 M€.

Alla olevassa kaaviossa esitetään kolme erilaista skenaariota, jossa huomioidaan prosessin talouskehitys seuraavan 10 vuoden ajalta. Kehityksessä huomioidaan tulevat lainsäädännön ja toimintaympäristön muutokset parhaan käytettävissä olevan tiedon pohjalta.

1. Normaali vuosittainen kustannuskehitys, taloudellisia tai strategisia toimenpiteitä ei toteuteta
  - a. Keskitytään Porin Linjat Oy:n sopimuksen hoitamiseen ja luovutaan seudullisen liikenteen tukemisesta kokonaan
  - b. Vuorotarjonnan määrä vähenee kustannustason kasvaessa talousarvion määrärahojen pysyessä samalla tasolla
2. Taloudelliset tavoitteet toteutetaan
  - a. Lipunmyyntituottoja pyritään kasvattamaan aloittamalla tavoitteellinen, tehokas markkinointi
  - b. Seudullisia yhteyksiä ostetaan edelleen, päällekkäisiä reittejä ja aikatauluja vähennetään
  - c. Perusopetuslain mukaiset kuljetukset siirtyvät enenevässä määrin kylä- ja harvaanasutuilla alueilla sivistystoimialan hoitamiin erilliskuljetuksiin, jolla pyritään vähentämään kaupungin kokonaiskustannuksia
3. Taloudelliset ja strategiset tavoitteet toteutetaan
  - a. Kasvatetaan ympärivuotisen vahvan linjaston vuorotiheyttä ja liikennöintiä Porissa tiheästi asutuilla alueilla
  - b. Ostetaan seudullisia yhteyksiä, joilla parannetaan opiskelu-, työ- ja vapaa-ajanmatkojen sujuvuutta, tuetaan siirtymää henkilöautoista joukkoliikenteeseen ja parannetaan Porin saavutettavuutta
  - c. Varaudutaan junaliikenteen ostoihin ja pitkän matkan linja-autoyhteyksien ostoihin toimivien yhteyksien varmistamiseksi



Kuvateksti kaavioille: Vuoden 2022 tilinpäätöksessä näkyy joukkoliikenteen saamat budjetoimattomat valtionavustukset, yli 1 M €. Vuonna 2023 kulut kasvavat seudullisten yhteysvälien uusien kilpailutettujen sopimuskausien alkamisen takia. Mahdollisesti vuonna 2026 alkavat Liikenne 12 -suunnitelman mukaiset pitkän matkan joukkoliikenneyhteyksien ostosopimukset ja kustannusjaot. Vuonna 2030 päättyy valtion ja VR:n välinen ostoliikennesopimus Tampere-Pori-yhteysvälillä, jonka päättyessä viimeistään tulee harkittavaksi laajempi yhteistyö Tampereen kaupungin kanssa lähijunaliikenteen ja Porin junavuorotarjonnan tiivistämiseksi.