

Talousarvion prosessikuvaus, Joukkoliikenne

Tilannekuva

Joukkoliikenteen järjestämistavassa siirryttiin 7.6.2021 alkaen käyttöoikeussopimuksesta 8 + 2 –vuotiseen 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 suorituksen perusteella, minkä lisäksi korvausta tarkistetaan neljä kertaa vuodessa liikennöinti-indeksin mukaan.

Liikennöinnistä tehdyn sopimuksen lisäksi sidosyksikön kanssa tehtiin erillinen 2 + 2 –vuotinen sopimus lippu- ja maksujärjestelmästä, myyntikanavista ja neuvonta- ja tiedotuspalveluista. Porin Linjat Oy tulouttaa joukkoliikenteen lipputulot liikennöintisopimuksen laskun yhteydessä. Tieto lipputulosta perustuu jälkikäteiseen raportointiin eikä ajantasaista tilannekuvaa ole. Lippu- ja maksujärjestelmän osin lakisääteisten (taustajärjestelmä ja tilit) ja osin asiakasodotusten (lähimaksu ja reaaliaikainen reittioapas, mobiililipputuotteet) mukaisia kehitystoimia on toteutettava 2023. Lisäksi Porin kaupungin käyntiasiakkaiden asiakaspalvelun palvelumuotoiluhankkeessa on odotettavissa uusia neuvontapalvelujen yhdistämismahdollisuuksia. Sopimuksen mukaisten tehtävien uudelleen järjestämisestä syntyy lyhyellä aikavälillä (2023) lisää teknisiä käyttöönottokustannuksia ja palkkakulujen ja työajan uudelleen kohdentamista joukkoliikenteen kustannuspaikalle (taloushallinto, markkinointi, neuvonta).

Joukkoliikenteen uudet lipputuotteet, käyttöehdot ja hinnat otettiin käyttöön hankintasopimuksen myötä 7.6.2021. Lipputuotteissa painotettiin lasten ja nuorten edullisia kausilippuja, mikä talven aikana näkyy lipputulosten odotettua heikompana kehityksenä, vaikka tehtyjen matkojen määrä on kasvanut. Lippujen hintojen nostaminen ei ole strategisesti paras valinta joukkoliikenne-kustannuspaikan talouden vakauttamiseksi. Lipputulot asettunevat noin 1,7-1,8 M€ vuositasolle, ellei uusilla maksutavoilla ja markkinoinnilla saada houkuteltua uusia kerta- ja aikalippumatkustajia. Nykyinen 33 autokierron laajuinen kouluvuoden aikainen vuorotarjonta riittää toistaiseksi tuottamaan toimivaa joukkoliikennettä, vaikka matkojen määrä kasvaisi, ellei kasvu kohdennu kello 7-8 väliseen aamuruuhkaan.

Joukkoliikenteen uusien matkustajien ja kulkutapaosuuden kasvattamiseen tähtäävän markkinoinnin aloittaminen edellyttää erillistä suunnittelua, palvelumuotoilua ja toteutusta. Nykyinen viestintä- ja markkinointimateriaali on toteutettu Porin Linjat Oy:n yritysilmellä. Pori-brändikäsikirjan mukaisen viestinnän aloittaminen kesäkaudesta 2023 alkaen vaatii käyttöönottokustannuksiin varautumista.

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 Rauma-Eurajoki-Pori, Olkiluoto-Pori, Kankaanpää-Pomarkku-Pori, Merikarvia-Pori, Lavia-Kankaanpää ja elokuusta 2022 alkaen Kokemäki/Eura-Harjavalta-Nakkila-Pori. Käyttöoikeussopimusten kustannustenjako (0,2 M€) on kaupungille suhteellisen riskitön tapa varmistaa yhteysväleille työmatka- ja opiskeluyhteyksiä.

Vanhimpien yhteishankintojen sopimukset ovat jo optiovaiheessa. Uudet hankinta- ja kustannustenjakoneuvottelut kilpailutuksia varten alkavat syksyllä 2022. Mikäli Porin kaupunki osallistuu edelleen yhteishankintoihin, sopimuskorvaukset todennäköisesti nousevat 2023, mikäli Covid-19 -taudin leviämisen rajoittamisen uhka aiheuttaa edelleen epävarmuutta matkustukselle ja polttoaineen hinta jää pysyvästi Ukrainan sodan aiheuttamalle korkealle tasolle. 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 saamiseksi joukkoliikennekaupungeille on asetettu uusia velvoitteita joukkoliikenteen aiheuttamien päästöjen vähentämiseksi. Valtionavustuksen myöntöperusteissa huomioidaan asukasmäärä ja hankitun joukkoliikenteen omarahoitusosuus (em. perusteilla 0,8 M€), ja yhä enenevässä määrin aiheutuneiden päästöjen vähenemä (ajosuoritteiden määrä, kaluston EURO-luokitus ja käyttövoima). Tällä hetkellä ilmastoperusteinen tuki jaetaan joukkoliikennekaupungeille suhteellisin perustein eli Porin kaupunki ei voi ennustaa tuen määrää mitenkään. 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	Tausta- ja tilipohjaisen lippu- ja maksujärjestelmän käyttöönotto - enemmän vaihtoehtoisia lipputuotteiden maksutapoja älypuhelimien sovelluksella, verkkokaupassa ja lähimaksu linja-autossa.		
MITTARI	Uudet maksutavat ovat käytössä. Aika- ja kertalippumatkoja tehdään loka-joulukuussa enemmän kuin 2021 vastaavaan aikaan.	Lähtötaso	Tavoitetaso
		113 000 matkaa	119 000 (+5 %)

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 300 000 €* vuoden 2023 aikana, sen jälkeen 630 000 €* vuosittain.		
MITTARI	Joukkoliikennematkojen määrä kasvaa ympärivuotisilla vahvan palvelutason reiteillä elo-joulukuussa 2023 vuoden 2021 samaan aikaan verrattuna.	Lähtötaso	Tavoitetaso
		259 000	272 000 (+ 5 %)

*Summat eivät sisälly toimialan kehykseen eikä talousarvioesitykseen.

Taloudelliset tavoitteet

Joukkoliikenteen talouden pitkän aikavälin ennuste perustuu pitkälti nykyiseen Porin Linjat Oy:n kanssa solmittuun hankintasopimukseen, jossa linjakilometrien määrä on melko varmasti tiedossa mutta liikenteen yleinen kustannuskehitys saattaa lisätä kustannuksia. Muutokset peruskoulujen sijainneissa, oppilaaksiottoalueissa ja reittien väestötiheydessä vaikuttavat avoimen joukkoliikenteen linjastoon. Joukkoliikenteen muutokset voivat tarkoittaa ajettavien vuorojen ja/tai reittien määrän vähentämistä. Koska liikennöintisopimus sitoo kaupunkia linjakilometrien osalta (+/- 486 000 linjakilometriä), käytännössä joukkoliikenteen vähentäminen toisaalla tarkoittaa vuorojen lisäämistä toisaalle. Tavoitella 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 tarkoitetun 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 hankintasopimuksesta 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. Taloudellisia vaikutuksia tämän johdosta saattaisi tulla aikaisintaan syksystä 2023.

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 (0,5M€/v). Tällä hetkellä Porin kaupunki ei osallistu em. yhteysvälien joukkoliikenteen kustannuksiin.

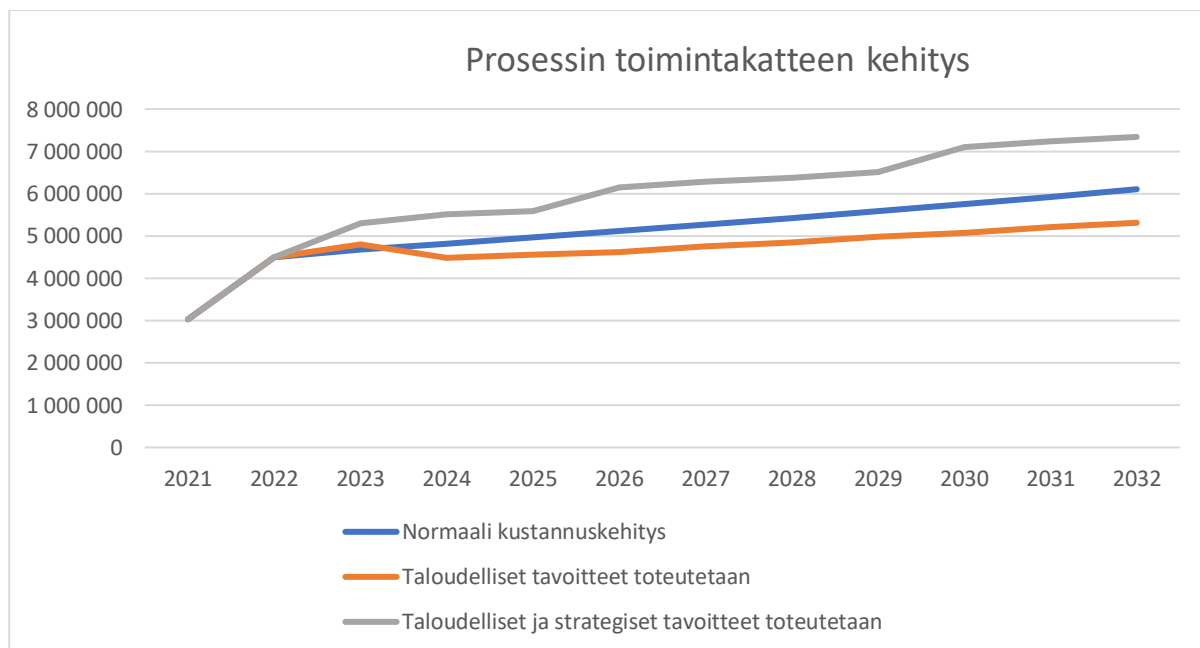
Valtion ja VR:n välinen ostoliikennesopimus Tampere-Pori-yhteysvälin junaliikenteestä jatkuu vuoteen 2030 saakka. Mikäli markkinaehtoinen kysyntä rautateillä ei mahdollista junavuorojen lisäämistä, mutta yhteyksien parantaminen on Porin saavutettavuuden kannalta merkittävää (matka-aika Helsinki-Pori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

Joukkoliikenteen taloudellinen tavoite vuodelle 2023:

Joukkoliikenteen lipputuotot nousevat 3 %:ia vuoden 2022 tilinpäätöksen luvusta tehtyjen matkojen määrän kasvaessa. Vuonna 2021 lipputuotot olivat 1,8 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. Lippu- ja maksujärjestelmäuudistus on tehtävä (lakisääteinen pakko)
 - b. Keskitytään Porin Linjat Oy:n sopimuksen hoitamiseen ja luovutaan seudullisen liikenteen tukemisesta kokonaan
 - c. Vuorotarjonnan määrä vähenee kustannustason kasvaessa talousarvion määrärahojen puitteissa
2. Taloudelliset tavoitteet toteutetaan
 - a. Lippu- ja maksujärjestelmäuudistus on tehtävä
 - b. Lipunmyyntituottoja pyritään kasvattamaan aloittamalla tavoitteellinen, tehokas markkinointi
 - c. Seudullisia yhteyksiä ostetaan edelleen ja päällekkäisiä reittejä ja aikatauluja vähennetään
 - d. Perusopetuslain mukaiset kuljetukset siirtyvät enenevässä määrin kylä- ja harvaanasutuilla alueilla erilliskuljetuksiin, jolla pyritään vähentämään kaupungin kokonaiskustannuksia
3. Taloudelliset ja strategiset tavoitteet toteutetaan
 - a. Lippu- ja maksujärjestelmäuudistus on tehtävä
 - b. Kasvatetaan ympärivuotisen vahvan linjaston vuorotiheyttä ja liikennöintiä Porissa tiheästi asutuilla alueilla
 - c. Ostetaan seudullisia yhteyksiä, joilla parannetaan opiskelu-, työ- ja vapaa-ajanmatkojen sujuvuutta, tuetaan siirtymää henkilöautoista joukkoliikenteeseen ja parannetaan Porin saavutettavuutta
 - d. Varaudutaan junaliikenteen ostoihin ja pitkän matkan linja-autoyhteyksien ostoihin toimivien yhteyksien varmistamiseksi



Kuvateksti kaaviolle: Vuonna 2023 kulut kasvavat seudullisten yhteysvälien uusien kilpailutettujen sopimuskausien alkamisen takia. Mahdollisesti vuonna 2026 alkavat Liikenne 12 -suunnitelman mukaiset pitkän matkan joukkoliikennedyhteyksien ostosopimukset ja kustannusjaot. Vuonna 2030 päättyy valtion ja VR:n välinen ostoliikennesopimus Tampere-Pori-yhteysvälinällä, jonka päättyessä viimeistään tulee harkittavaksi laajempi yhteistyö Tampereen kaupungin kanssa lähijunaliikenteen ja Porin junavuorojen tiivistämiseksi.

Kaavio päivittyy vielä talousarvioprosessin edetessä.