



Pekka Vähätörmä, Sanna Välimäki, Eija Riihimäki

Joukkoliikenteen määrärahan käyttötarve ja kohdentaminen



Pekka Vähätörmä, Sanna Välimäki, Eija Riihimäki

Joukkoliikenteen määrärahan käyttötarve ja kohdentaminen

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 27/2010

Liikennevirasto
Helsinki 2010

Kannen kuvat: Ramboll Finland Oy:n kuva-arkisto

Verkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-033-0

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 020 637 373

Pekka Vähätörmä, Sanna Välimäki, Eija Riihimäki: Joukkoliikenteen määrärahan käyttötarve ja kohdentaminen. Liikennevirasto, liikennejärjestelmäosasto. Helsinki 2010. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 27/2010. 26 sivua ja 3 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-033-0.

Asiasanat: joukkoliikenne, palvelutaso, rahoitus, ELY

Tiivistelmä

ELY-keskukset ylläpitävät alueidensa joukkoliikenteen palvelutasoa ostamalla liikenteitä ja tukemalla asiakashintojen alentamista. Tämän selvitystyön kohdealueista Pohjois-Savon ELY-keskuksella on käytettävissään joukkoliikennemäärärahaa noin 8,6 M€ ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksella noin 4,7 M€ vuonna 2010. Lähivuosina käytettävissä olevan määrärahan arvioidaan pienenevän.

Rahoituksen tarvetta tarkasteltiin muodostamalla kolme erilaista skenaariota, jotka ovat linjassa tarkastelualueiden liikennestrategioiden ja valtakunnallisten linjausten kanssa. 0-skenaariossa tarkasteltiin erilaisia vaihtoehtoja, miten joukkoliikennemääräraha jakautuisi eri tukimuotoihin, jos vuodelle 2011 esitetty määräraha-arvio toteutuu. I-skenaariota varten selvitettiin nykyisessä liikenteen tarjonnassa olevat puutteet verrattuna peruspalvelutasoon, ja arvioitiin näiden puutteiden korjaamiseen tarvittava rahoitus. II-skenaario perustuu malliin, jossa maakuntien vahvimille joukkoliikennekaupungeille suunnattavan tuen määrää lisätään. Tuen lisäämisen edellytyksenä olisi, että myös toimivaltaisena viranomaisena toimivat kaupungit sitoutuvat omalta osaltaan vähintään nykyiseen panostukseen. Tehtyjen laskelmien tavoitteena on ollut tuottaa tietoa siitä, mitä palveluita eri tavoin kohdistetulla rahoituksella voidaan turvata ja löytää toimintamalli, jonka mukaisesti joukkoliikenteeseen käytetyllä rahoituksella saavutetaan paras vaikuttavuus.

0-skenaarion eri alavaihtoehtoissa Pohjois-Savon ELY:ssä runkoliikennemääräraha pienenisi 0,6-1,4 M€ ja Varsinais-Suomessa ELY:ssä 0,2-0,7 M€. Tämä tarkoittaa huomattavia leikkauksia runkoliikenneostoissa kun huomioidaan sekä määrärahan pieneneminen että kilometrihinnan nousu. Jo nykyisten palveluiden turvaaminen vaatisi Pohjois-Savon ELY:ssä 0,9 M€ ja Varsinais-Suomen ELY:ssä 0,6 M€ lisärahaa vuoden 2011 talousarvioesitykseen.

Skenaarion I mukainen peruspalvelutasoon kohotettava tarjonta lisäisi määrärahan tarvetta noin 0,7 M€ molemmilla tarkastelualueilla. Nykyisen palvelun ylläpitämisen sekä peruspalvelutasossa olevien puutteiden korjaamisen lisärahoitustarve olisi siis Pohjois-Savon ELY:ssä 1,6 M€ ja Varsinais-Suomen ELY:ssä 1,3 M€.

Mikäli halutaan panostaa merkittävien kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukemiseen skenaarion II mukaisesti, tarvitaan lisärahoitusta Pohjois-Savon ELY:ssä noin 0,7 M€ ja Varsinais-Suomen ELY:ssä 0,3 M€. Jos lisäpanostus toteutetaan talousarvioesityksen 2011 rahoitusraamien puitteissa, tarkoittaisi se Pohjois-Savon ELY:ssä noin 0,8 milj.km ja Varsinais-Suomen ELY:ssä 0,4 milj.km lisäkarsintaa nykyisistä runkoliikenteistä. Lisäksi tulee huomioida, että kaupunkiseutujen tehostetun tukemisen aiheuttama karsintatarve tulee lisätä jo 0-skenaarion laskelmien mukaiseen karsintatarpeeseen. Kaupunkiseutujen tehostettu tukeminen talousarvioesityksen puitteissa tarkoittaisi siis kokonaisuutena Pohjois-Savossa 1,8 milj.km ja Varsinais-Suomessa 1,1 milj.km karsimista nykyisiin runkoliikenteisiin.

Pekka Vähätörmä, Sanna Välimäki, Eija Riihimäki: Behov och fördelning av anslaget för kollektivtrafik. Trafikverket, trafiksystemsavdelningen. Helsingfors 2010. Trafikverkets undersökningar och utredningar 27/2010. 26 sidor och 3 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-033-0.

Nyckelord: kollektivtrafik, servicenivå, finansiering, NTM

Sammandrag

NTM-centralerna upprätthåller kollektivtrafikens servicenivå på sina områden genom att köpa trafik och stödja sänkningen av kundpriserna. Av de områden som detta utredningsarbete gäller fick Norra Savolax NTM-central cirka 8,6 milj. euro och Egentliga Finlands NTM-central cirka 4,7 milj. euro i anslag för kollektivtrafik år 2010. Under de närmaste åren uppskattas anslaget för kollektivtrafik minska.

Behovet av finansiering granskades genom att skapa tre olika scenarier, som är i linje med trafikstrategierna för granskningsområdena och de riksomfattande riktlinjerna. I 0-scenariot granskades olika alternativ till hur anslaget för kollektivtrafik skulle fördelas mellan olika stödformer, om det föreslagna anslaget för 2011 förverkligas. För I-scenariot utreddes de brister som finns i det nuvarande trafikutbudet jämfört med basservicenivån, och uppskattades den finansiering som behövs för att korrigera dessa brister. II-scenariot baserar sig på en modell, där beloppet för anslag som fördelas till de starkaste kollektivtrafikstäderna i landskapen ökas. Förutsättningen för att stödet ökas skulle vara att även städer som fungerar som behöriga myndigheter för sin del för binder sig till åtminstone samma satsningar som idag. Syftet med beräkningarna har varit att producera information om vilka tjänster som finansieringen som fördelats på olika sätt kan säkra och hitta en verksamhetsmodell där man med den finansiering som använts för kollektivtrafiken uppnår den bästa effektiviteten.

I underalternativen i 0-scenariot skulle anslaget för stomtrafiken vid Norra Savolax NTM-central minska med 0,6–1,4 milj. euro och vid Egentliga Finlands NTM-central med 0,2–0,7 milj. euro. Detta innebär betydande nedskärningar i anskaffning av stomtrafik då både det minskade anslaget och det ökade kilometerpriset beaktas. För att säkra de nuvarande tjänsterna skulle man vid Norra Savolax NTM-central behöva ett tilläggsanslag på 0,9 milj. euro och vid Egentliga Finlands NTM-central 0,6 milj. euro i budgetförslaget för 2011.

Utbudet som höjs till basservicenivån enligt I-scenariot skulle öka behovet av anslag med cirka 0,7 milj. euro på båda granskningsområdena. Behovet av tilläggsfinansiering för att upprätthålla den nuvarande servicenivån och korrigera bristerna i basservicenivån skulle vid Norra Savolax NTM-central vara 1,6 milj. euro och vid Egentliga Finlands NTM-central 1,3 milj. euro.

Om man vill satsa på att stödja de betydande stadsregionernas kollektivtrafik enligt scenariot II behöver Norra Savolax NTM-central tilläggsfinansiering på cirka 0,7 milj. euro och Egentliga Finlands NTM-central 0,3 milj. euro. Om den extra satsningen förverkligas inom finansieringsramen för budgetförslaget för 2011, skulle det betyda att den nuvarande stomtrafiken ytterligare skulle gallras med 0,8 milj. km vid Norra Savolax NTM-central och 0,4 milj. km vid Egentliga Finlands NTM-central. Dessutom bör man beakta att behovet av gallring som orsakas av ett effektivare stödjande av stadsregionerna bör läggas redan till behovet av gallring enligt beräkningarna i 0-scenariot. Ett effektivare stödjande av stadsregionerna inom ramen för budgetförslaget skulle alltså som helhet betyda en gallring på 1,8 milj. km i Norra Savolax och 1,1 milj. km i Egentliga Finland i den nuvarande stomtrafiken.

Pekka Vähätörmä, Sanna Välimäki, Eija Riihimäki: Demand and Allocation of Appropriations for Public Transport. Finnish Transport Agency, Traffic Systems's Department. Helsinki 2010. Research reports of the Finnish Transport Agency 27/2010. 26 pages and 3 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-033-0.

Key words: public transport, service level, financing, ELY

Summary

Within their regions, Centres for Economic Development, Transport and the Environment, hereinafter ELY-centres, maintain public transport service standards by purchasing transport services and allocating support to reduce customer prices. As concerns the target areas of this survey, in 2010 the Centre for Economic Development, Transport and the Environment for North Savo has approximately €8.6 million in public transport appropriations at its disposal, while the Centre for Economic Development, Transport and the Environment for Southwest Finland has around €4.7 million. It is estimated that the appropriations available will fall over the next few years.

The need for financing was examined by devising three scenarios, in line with the transport strategies of the areas surveyed and national policies. Scenario 0 examined various options for allocating public transport appropriations to different forms of support, if the estimated appropriation proposed for 2011 is realised. For scenario I, defects in current transport service provision in comparison with the basic service standard were examined; the funding required to remedy these defects was estimated. Scenario II is based on a model whereby the amount of support targeted at cities with the strongest public transport in their regions would be increased. Another prerequisite for increasing support would be that cities, acting as competent authorities, would commit themselves to the current input at a minimum. The aim of the calculations was to produce information on which services can be secured through funding targeted in different ways. In addition, an operating model was to be identified according to which the highest impacts on funding allocated to public transport could be achieved.

The various sub-options of scenario 0 would involve a decrease in the appropriation to transport services on trunk routes, of €0.6-1.4 million for the ELY-centre of North Savo, and of €0.2-0.7 million for Southwest Finland. This would entail major cuts to purchases of transport services on trunk routes, considering both the lower appropriation and higher price per kilometre. In fact, in order to secure current services, in the 2011 budget proposal an additional €0.9 million would be required for the ELY-centre of North Savo, and €0.6 million for the ELY-centre of Southwest Finland.

According to scenario I, service supply raised to the basic service level would increase the amount of appropriations required by approximately €0.7 million for both areas surveyed. Therefore, in order to maintain the current services, and to remedy the defects in basic service standards, an additional €1.6 million would be required for the ELY-centre of North Savo and €1.3 million for Southwest Finland.

If the intent is to invest in supporting public transport in major urban regions in line with scenario II, the amount of additional funding for the ELY-centre of North Savo would be approximately €0.7 million and that for Southwest Finland €0.3 million. Were the additional investment implemented within the financial framework of the 2011 budget proposal, it would mean deducting an additional 0.8 million kilometres in North Savo and 0.4 million kilometres in Southwest Finland from the current transport services for trunk routes. Moreover, it should be borne in mind that the required cut in appropriations due to enhanced support for urban regions must be added to the requirement included in the calculations for scenario 0. Enhanced support for urban regions within the framework of the budget proposal would thus entail a reduction of 1.8 million kilometres in public transport for North Savo, and 1.1 million kilometres for Southwest Finland, from the current public transport services operating on trunk routes.

Esipuhe

Liikennevirasto sekä Pohjois-Savon ja Varsinais-Suomen ELY-keskukset käynnistivät toukokuussa 2010 selvitystyön joukkoliikenteen määrärahan tarpeen arvioinnista erilaisten skenaarioiden mukaisissa tilanteissa.

Tarkasteltavia skenaarioita oli kolme. Nykytilannetta luotaavassa 0-skenaariossa alavaihtoehtoiseen arvioitiin nykyisen palvelutason ylläpitämiseen sitoutuvia kustannuksia ja runkoliikenteen tarjontaan kohdistuvien leikkausten määrää, ellei käyttöön saada lisärahoitusta. I-skenaariota varten selvitetiin nykyisessä joukkoliikenteen tarjonnassa esiintyviä puutteita verrattuna peruspalvelutasoon ja kuvattiin puutteiden täydentämiseen sitoutuvaa rahoitusta.

II-skenaariossa rahoituksen kohdistamista painotettiin nykyistä voimakkaammin vilkkaimpien kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukemiseen. Tälle panostukselle määriteltiin kustannusarvio. Kustannuksen kattamisen vaikutuksia arvioitiin lisärahoitustarpeen lisäksi arvioimalla kuinka merkittäviä leikkauksia nykyiseen runkoliikenteen tarjontaan pitäisi tehdä, jotta rahoituksen painopisteen siirtäminen voitaisiin toteuttaa nykyisellä rahoitustasolla.

Suunnittelutyötä ohjannut työryhmä on kokoontunut työn aikana neljä kertaa. Työryhmään ovat kuuluneet:

Pekka Rintamäki	Liikennevirasto
Seppo Huttunen	Pohjois-Savon ELY, Pj
Airi Muhonen	Pohjois-Savon ELY
Marja-Leena Inkinen-Remes	Pohjois-Savon ELY
Satu Huttunen	Pohjois-Savon ELY
Pertti Postinen	Varsinais-Suomen ELY

Konsulttina työssä on ollut Ramboll Finland Oy, jossa vastuuhenkilönä on toiminut dipl.ins. Pekka Vähätörmä. Lisäksi työhön ovat osallistuneet dipl.ins. Sanna Välimäki ja dipl.ins. Eija Riihimäki.

Helsingissä marraskuussa 2010

Liikennevirasto
Liikennejärjestelmäosasto/joukkoliikenneyksikkö

Sisältö

1.	TAUSTAA JA TAVOITTEET	8
1.1	ELY-keskusten rooli joukkoliikenteen rahoituksessa.....	8
1.2	Tarkastelualueiden liikennestrategiat.....	8
1.3	Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsaus.....	9
1.4	Liikenneviraston pitkän tähtäimen suunnitelma.....	10
2.	TARKASTELUALUEET JA NIIDEN ERITYISPIIRTEET	11
3.	JOUKKOLIIKENTEEN RAHOITUS.....	12
3.1	Joukkoliikennerahoitus valtakunnan tasolla.....	12
3.2	Joukkoliikenteen määrärahan käyttö ja todellinen tarve tarkastelu- alueilla	13
4.	PERUSPALVELUTASO	19
5.	RAHOTIUKSEN TARVE ERI SKENAARIOISSA	20
5.1	Yleistä	20
5.2	0-skenaario	20
5.3	I-skenaario	22
5.4	II-skenaario.....	23
5.5	Yhteenvedo skenaarioista	24
6.	JOHTOPÄÄTÖKSET	25
LIITTEET		
Liite 1	Päätyvät ostosopimukset	
Liite 2	Ostoliikenteen lakkautukset	
Liite 3	ELY:jen joukkoliikennesubventio merkittävässä joukkoliikennekaupungeissa v. 2009	

1 Taustaa ja tavoitteet

1.1 ELY-keskusten rooli joukkoliikenteen rahoituksessa

Lääninhallitusten liikenneosastot, joiden tehtävät siirtyivät vuoden 2010 alusta ELY-keskuksiin, ovat osallistuneet aktiivisesti joukkoliikenteen palvelutason ylläpitämiseen ostamalla markkinaehtoisesti toimivia liikenteitä täydentäviä vuoroja sekä tukemalla kuntien liikenneostoja ja asiakashintojen subventoimista. Lisäksi lääninhallituksilla on ollut keskeinen alan kehityshankkeiden teettäjän ja rahoittajan rooli. Vuonna 2010 Pohjois-Savon ELY-keskuksella on käytettävissään joukkoliikennemäärärahaa noin 8,6 M€ ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksella noin 4,7 M€.

Aikaisemmin lääninhallitusten käyttöön osoitettu joukkoliikenneraha oli kohdistettu valmiiksi eri momenteille. Nykyisen käytännön mukaisesti rahan käyttö on vapaasti kohdistettavissa tärkeimmiksi nähtyihin kohteisiin ja/tai parhaan vaikuttavuuden tuottavalla tavalla. Tämä avaa uusia mahdollisuuksia, joiden täysimittainen hyödyntäminen edellyttää eri tavoin kohdistetun rahoituksen vaikutusten arvioimista. Joustavuuden parantaminen on sinänsä hyvä kehityssuunta, mutta samalla rahan riittämättömyys esitettyihin tarpeisiin nähden on saattanut ELY-keskukset valintatilanteeseen. Koska käytettävissä oleva rahoitus ei ole lisääntynyt kustannusten nousun mukaisesti, joudutaan tekemään valintoja siitä mitä ostetaan tai tuetaan ja mitä palveluita on pakko lakkauttaa.

Työssä on selvitetty millaisia taloudellisia resursseja nykyisen palvelutason ylläpitäminen ja mahdollisesti sen lisäksi peruspalvelutasossa olevien puutteiden täyttäminen vaativat. Lisäksi on arvioitu millaista panostusta vaadittaisiin, jotta kehittyvien kaupunkiseutujen joukkoliikenteen houkuttelevuutta voitaisiin lisätä. Tehtyjen laskelmien tavoitteena on ollut tuottaa tietoa siitä, mitä eri tavoin kohdistetulla rahoituksella voidaan tuottaa ja löytää toimintamalli, jonka mukaisesti joukkoliikenteeseen käytetyllä rahoituksella saavutetaan paras vaikuttavuus. Tarkastelu on tehty Pohjois-Savon ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten toiminta-alueilla.

Yksi konkreettisimmista, loppuvuodesta 2009 voimaan astuneen uuden joukkoliikennelain mukanaan tuomista käytännön toimenpiteistä on joukkoliikenneviranomaisille asetettu velvoite määritellä toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutaso vuoden 2011 loppuun mennessä. Palvelutasotavoitteiden asettamisella ja osapuolien sitouttamisella niiden toteuttamiseen pyritään säilyttämään joukkoliikenteen peruspalvelut ja samalla lisäämään joukkoliikenteen käyttöä. Keskeinen tavoite palvelutason asettamisessa on tehdä se mahdollisimman tasapuolisesti eri alueiden ja käyttäjäryhmien tarpeet huomioiden.

1.2 Tarkastelualueiden liikennestrategiat

Parhailtaan valmistellaan koko Itä-Suomen alueen yhteistä liikennestrategiaa. Työssä on joukkoliikenteen osalta tuotu esiin huoli siitä, että keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen potentiaali jää rahoituksen niukkuuden vuoksi hyödyntämättä, ellei valtio ole mukana tukemassa tämän toimintaedellytyksiä samansuuntaisesti, kuin suurimmilla kaupunkiseuduilla. Haja-asutusalueiden osalta on tunnistettu perinteisen joukkoliikenteen toimintaedellytysten tulleen tiensä päähän. Haja-asutusalueiden joukkoliikenteen palvelutason ylläpitäminen edellyttäisi uudenlaista liikenteen tuotantotapaa, joka voisi perustua esimerkiksi kutsujoukkoliikenteeseen.

Varsinais-Suomen Liikennestrategian 2030 tavoitteissa korostuvat toimivat joukkoliikenneyhteydet junalla ja linja-autolla maakunnan eri osista Turkuun sekä muualle maahan. Tavoitteena on kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden nostaminen erityisesti kaupunkiseutujen ja taajamien sisäisessä liikenteessä. Haja-asutusalueella on pyrkimyksenä turvata joukkoliikenteen peruspalvelutaso. Joukkoliikenteen ja saaristoliikenteen peruspalvelut tukevat maaseudun ja saariston säilymistä elävänä asumisen, yrittämisen, vapaa-ajan ja matkailun alueina. Liikennejärjestelmä tukee liikenne- ja kuljetustarpeen vähentämistä sekä joukkoliikenteen kilpailukykyä kaupunkien välisessä kaukoliikenteessä. Joukkoliikenteen rahoituksen tulee tukea tavoitteiden toteutumista.

Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitehtäviin kuuluu joukkoliikenteen tarpeiden huomioon ottaminen maankäytön suunnittelussa kaikilla kaavatasoilla. Joukkoliikennejärjestelmää kehitetään kokonaisuutena ja sen käyttömahdollisuuksia lisätään erityisesti työmatkaliikenteessä. Tarjottavat palvelut suunnitellaan kysyntää vastaaviksi kuntien yhteistyönä toteutettavan palvelutason määrittelyn pohjalta. Joukkoliikenneasioita hoidetaan seudullisena yhteistyönä.

1.3 Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsaus

Valtakunnantasolla joukkoliikenteen ja sen rahoituksen tulevaisuutta osana liikennejärjestelmää on käsitelty viime aikoina muun muassa Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsauksessa sekä Liikenneviraston liikennejärjestelmän pitkän aikavälin suunnitelmassa, joka on Liikenneviraston asiantuntijanäkemyksessä tulevaisuuden liikennejärjestelmästä ja Liikenneviraston roolista sen tekemisessä. Vuoden 2011 hallitusneuvotteluita varten laaditussa liikenteen ja viestinnän tulevaisuuskatsauksessa esitetään kolme luonteeltaan vaihtoehtoisia malleja luotaavaa – ei päätöksiä linjaavaa liikenteen ja viestinnän hallitusohjelmaa. Niistä voidaan koota eri tavoin painottuvia liikenne- ja viestintäpolitiikan kokonaisuuksia. Julkisen talouden tilan huomioon ottaen tulevaisuuskatsaus on lähtenyt siitä, että resursseja ei ole osoitettavissa hallinnonalalle olennaisesti nykyistä enemmän. Lisäksi toimintatapojen tehostaminen on mielekästä, vaikka resursseja olisi enemmänkin.

Edistyvä Suomi kehittäisi liikenne- ja viestintäpolitiikkaa maltillisesti nykypohjalta olemassa olevia vahvuuksia hyväksi käyttäen. Voimavarat säilyisivät nykytasolla ja ne myös suunnattaisiin pääosin entisellä tavalla. Joukkoliikenteen näkökulmasta tämä voisi tarkoittaa esimerkiksi, että linja-autoliikennettä kehitetään joukkoliikennelain pohjalta kokonaisvaltaisemmin. Tuet kohdennetaan nykyistä vaikuttavammin.

Aktiivinen Suomi painottaisi liikenne- ja viestintäpolitiikkaa uudella tavalla. Muun muassa talouden rakennemuutoksen ja ilmastopolitiikan haasteisiin pyrittäisiin aktiivisesti vastaamaan teknologista kehitystä hyväksi käyttäen. Rahoitus säilytettäisiin pääosin nykytasolla, mutta sitä suunnattaisiin uusiin painopisteisiin.

Aktiivisessa Suomessa kaupunkiseudut ja valtio sopivat yhdessä liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisesta liikennetarpeen vähentämiseksi ja suuntaamiseksi joukkoliikenteeseen ja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Aiesopimusten sitovuutta lisätään.

Linja-autoliikenteen peruspalvelutason turvaamiseksi arvioidaan maaseudun palvelujen järjestämistavat ja rahoitus. Etsitään ratkaisuja, joissa kuntaryhmän koko palvelutarjonta suunnitellaan yhtenä kokonaisuutena ja siten että eri lähteistä tuleva julkinen rahoitus yhdistetään ja että sen käyttö tehostuu. Suunnataan liikenteen rahoitusta kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukeen matkalippujen hintojen alentamiseksi.

Rohkea Suomi tekisi suurempia valintoja ja priorisoisi toimia vielä vahvemmin. Ohjelma vaatisi eräissä kohdin jonkin verran uutta rahoitusta. Lähtökohta olisi kuitenkin edelleen se, että toimet toteutetaan resursseja uudelleen kohdentamalla.

Rohkeassa Suomessa liikenteen rahoitus säilytetään vähintään nykytasolla, mutta sitä siirretään merkittävästi isoista investoinneista peruspalveluihin, älyliikenteen palveluihin ja kaupunkien joukkoliikennetukeen. Kehittämisinvestoinnit suunnataan ratoihin. Vähäliikenteisten ratojen ylläpidosta luovutaan edellyttäen, ettei tarvita vastaavia investointeja tieverkolle.

1.4 Liikenneviraston pitkän tähtäimen suunnitelma

Liikennejärjestelmän PTS-työssä liikennejärjestelmän ja siihen kiinteänä osana kuuluvan joukkoliikenteen kehittämismallit on kuvattu kolmesta liikennepoliittisesti erilaisesta lähestymissuunnasta. Kaikki PTS-työn mukaiset liikennejärjestelmän vaihtoehdot perustuvat nykyiseen rahoituskehikseen, joka on koko liikennejärjestelmän osalta noin 1550 M€ vuodessa. Rahoituksen lisääminen jollekin liikennejärjestelmän osa-alueelle edellyttäisi siis vastaavasti rahan käytön vähentämistä joltain muulta osa-alueelta.

Vaihtoehdossa A liikennejärjestelmää kehitetään alueellisesti pyrkien samaan palvelutasoon koko Suomessa. Tässä mallissa käsitys aluerakenteesta pohjautuu siihen, että maassa on 10-20 kehittyvää kaupunkiseutua. Joukkoliikenteen näkökulmasta tämä tarkoittaisi suurimpien kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukykyä nostamista ja myös kehittyvien kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelutason parantamista houkuttelevaksi.

Vaihtoehdossa B liikennejärjestelmää kehitetään siellä, missä on liikennettä. Tämän mallin mukainen käsitys aluerakenteesta perustuu näkemykseen jossa kasvu ohjautuu Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seuduille. Tämän mallin mukaisesti edettäessä suurimpien kaupunkiseutujen joukkoliikenteessä tavoitellaan aidosti henkilöauton kanssa kilpailevaa palvelutasoa. Maakuntakaupunkien joukkoliikenteen palvelutaso perustuisi pitkälti markkinaehtoisesti syntyvään tai kaupunkien tukemaan palveluun.

Vaihtoehdossa C liikennejärjestelmää kehitetään huomioiden elinkeinoelämän kuljetustarpeet. Aluerakenteena tämä tarkoittaisi nykyisten teollisuuspaikkakuntien kehittymistä muuta maata voimakkaammin. Tässä mallissa joukkoliikenteen käyttöön jäävä rahoitus kohdistettaisiin suurimmille kaupunkiseuduille, joilla tavoiteltaisiin aidosti henkilöauton kanssa kilpailevaa palvelutasoa. Suurimpien kaupunkiseutujen ulkopuolella joukkoliikenne toimisi markkinaehtoisesti.

Edellä lyhyesti kuvatuissa liikennejärjestelmän kehittämismallit on tuotu esille vain joukkoliikenteen kehittämisen keskeisin painopistealue. Liikenneviraston strategiaan päämääräin sisältyy kasvavien kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukykyä parantamisen ohella myös se, että haja-asutusalueilla julkinen liikenne varmistaa peruspalveluiden saatavuuden.

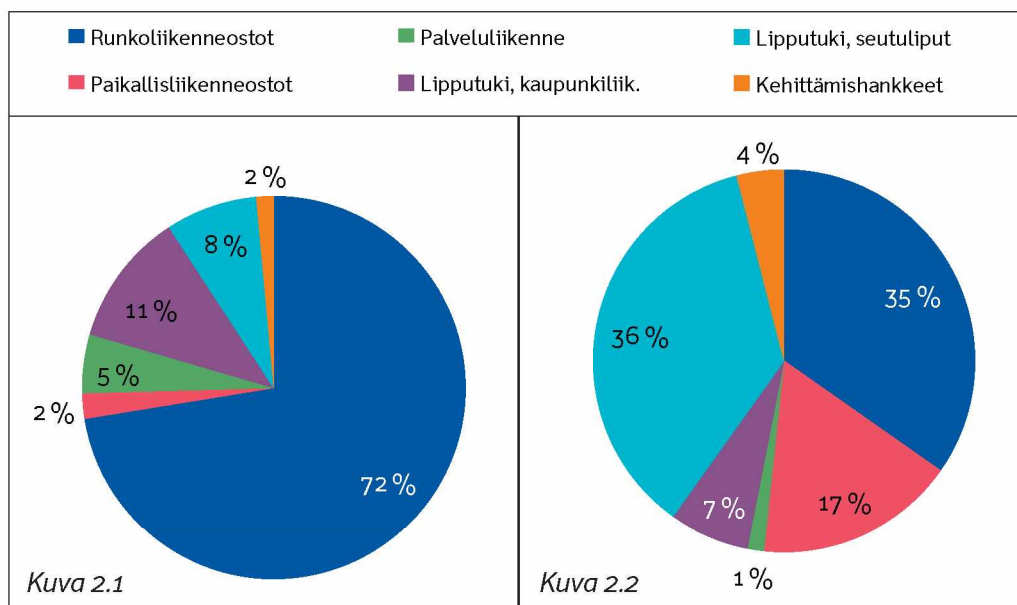
2 Tarkastelualueet ja niiden erityispiirteet

Pohjois-Savon ELY:n toiminta-alue kattaa Pohjois-Karjalan, Pohjois-Savon ja Etelä-Savon maakunnat. Alue on laaja (60 000 km²) ja harvaan asuttu väestötiheyden ollessa 12 as/km². Alue on myös runsasvetinen – viidesosa pinta-alasta on vesialueita. Kaikki nämä asettavat haasteita joukkoliikenteen järjestämiselle. Kuntia alueella on 54, joista väkiluvultaan suurimpia ovat Kuopio (91 000 as), Joensuu (72 000 as) ja Mikke-
li (49 000 as).

Varsinais-Suomen ELY:n toiminta-alueena ovat Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakunnat. Alueen pinta-ala on noin 20 000 km² ja väestötiheys noin 36 as/km². Kuntia alueella on 49, joista väkiluvultaan suurimpia Turku (176 000 as), Pori (83 000 as) sekä Salo (55 000 as).

Turun saaristo muodostuu noin 20 000 saaresta, joista osa on pieniä kallioluotoja, osa taas suuria asuttuja saaria. Varsinais-Suomessa saaristolaki tuokin omat reunaehtonsa palveluiden järjestämiseen: *“Valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut, sekä siitä, että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset.”*

Pohjois-Savon ELY:n toiminta-alueella joukkoliikenteen tuki kohdistuu pääasiassa runkoliikenneostoihin. Siellä ostoliikenteen osuus koko joukkoliikenteen suoritteesta on noin 29%. Varsinais-Suomen ELY tukee runkoliikenneostojen lisäksi voimakkaasti myös seutulippuja ja ostoliikenteen osuus koko suoritteesta on siellä huomattavasti pienempi (8%). Luvussa 3 on käsitelty tarkemmin joukkoliikennemäärärahan käyttöä ja tarvetta.



Kuva 2.1 Joukkoliikennemäärärahan (8,9 M€) jakautuminen eri tukimuotoihin Pohjois-Savon ELY:n toiminta-alueella 2010 käyttösuunnitelman mukaan.

Kuva 2.2 Joukkoliikennemäärärahan (5 M€) jakautuminen eri tukimuotoihin Varsinais-Suomen ELY:n toiminta-alueella 2010 käyttösuunnitelman mukaan.

3 Joukkoliikenteen rahoitus

3.1 Joukkoliikennerahoitus valtakunnan tasolla

Vuoden 2010 talousarviossa valtio on varannut joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen 63,7 miljoonaa euroa. Määrärahan käytön arvioidaan kohdistuvan eri momenteille seuraavasti:

Taulukko 3.1 Joukkoliikenteen määrärahojen kohdentaminen vuonna 2010

Määrärahan kohde	Talousarvio 2010/€	Esitys 2011
Junien lähiliikenteen palvelujen osto	10 900 000	9 400 000
Kemijärven yöjunaliikenteen osto	1 200 000	1 200 000
Lentoliikenteen palvelujen osto	1 000 000	1 000 000
Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostot, hintavelvoitteet ja kehittäminen	40 625 000	39 825 000
Valtakunnalliset kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimushankkeet	2 000 000	1 000 000
Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki	7 700 000	10 000 000
Merenkurkun liikenne	250 000	250 000
YHTEENSÄ	63 675 000	62 675 000

ELY-keskuksien käyttöön, joukkoliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen sekä lippualennuksiin varattu 40,6 miljoonan euron määräraha jakaantuu vuonna 2010 alueiden kesken seuraavasti:

- Uusimaa 6,2 miljoonaa euroa
- Kaakkois-Suomi 3,5 miljoonaa euroa
- Varsinais-Suomi 4,7 miljoonaa euroa
- Pirkanmaa 3,0 miljoonaa euroa
- Keski-Suomi 3,1 miljoonaa euroa
- Etelä-Pohjanmaa 3,2 miljoonaa euroa
- Pohjois-Savo 8,6 miljoonaa euroa
- Pohjois-Pohjanmaa 4,5 miljoonaa euroa
- Lappi 3,2 miljoonaa euroa.

Aiempina vuosina Lääninhallitusten liikenneosastoille osoitettu, alueellinen joukkoliikenteen määräraha oli kiintiöity erillisinä momentteina (liikenteen ostot, lippujen hinnanalentaminen, kehittäminen ja matkojen yhdistely). Nyt kun rahat osoitettiin ensimmäisen kerran ELY-keskuksille, momentit yhdistettiin yhdeksi alueellisen joukkoliikenteen momentiksi joustavuuden parantamiseksi. Haasteena on kuitenkin rahan riittämättömyys esitettyihin tarpeisiin nähden, koska määrärahan suuruus ei ole kehittynyt kustannusten kasvun mukaisesti. Vuodelle 2011 suunnittelualueelle osoitettavan määrärahan suuruus on tätä kirjoitettaessa olevan tiedon mukaan Pohjois-Savon ELY:ssä noin 8,4 M€ ja Varsinais-Suomen ELY:ssä 4,6 M€.

Arvio perustuu tietoon käytettävissä olevasta kokonaisrahoituksesta ja viime vuosien keskimääräiseen jakosuhteeseen eri alueiden välillä.

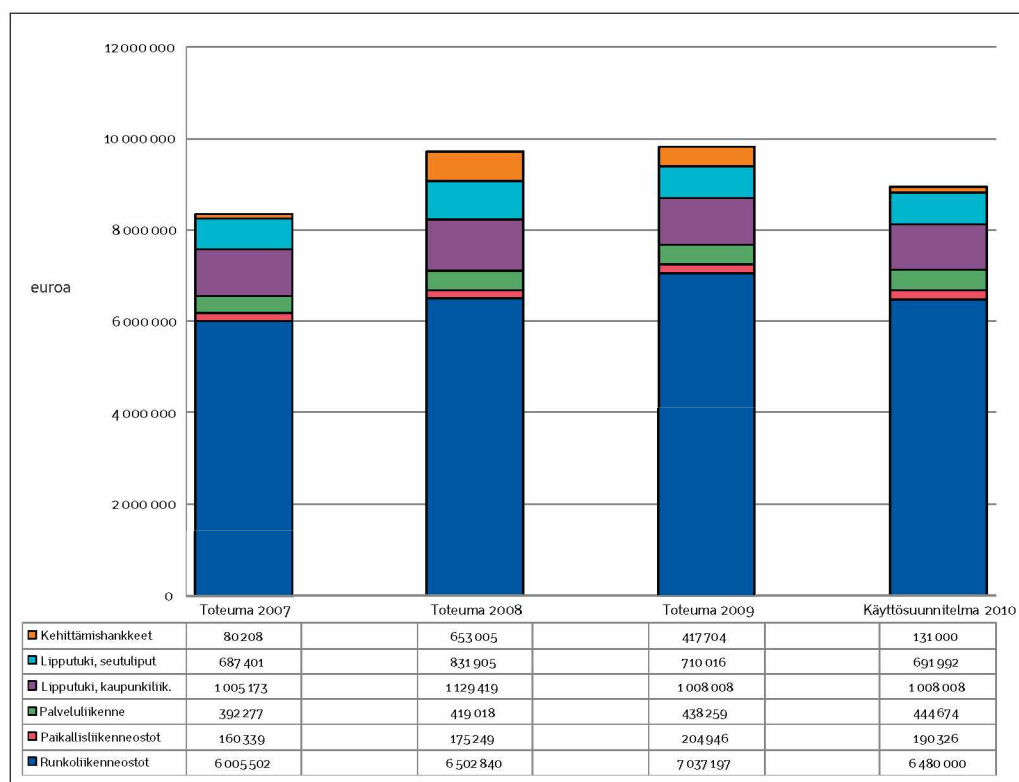
Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki on ollut mukana omana momenttinaan vuodesta 2009 lähtien. Kyseinen momentti perustuu hallituksen valtioneuvoston kehyspäätökseen 11.3.2008. Sen mukaisesti: ”Hallitus kehittää joukkoliikennettä ja suuntaa suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukeen lisärahoitusta 5 miljoonaa euroa

vuodelle 2009, 7,5 miljoonaa euroa vuodelle 2010 ja 10 miljoonaa euroa vuodelle 2011.” Tämä tiettyyn tarkoitukseen kohdistettu raha on luonnollisesti pois muiden kohteiden rahoituksesta.

3.2 Joukkoliikenteen määrärahan käyttö ja todellinen tarve tarkastelualueilla

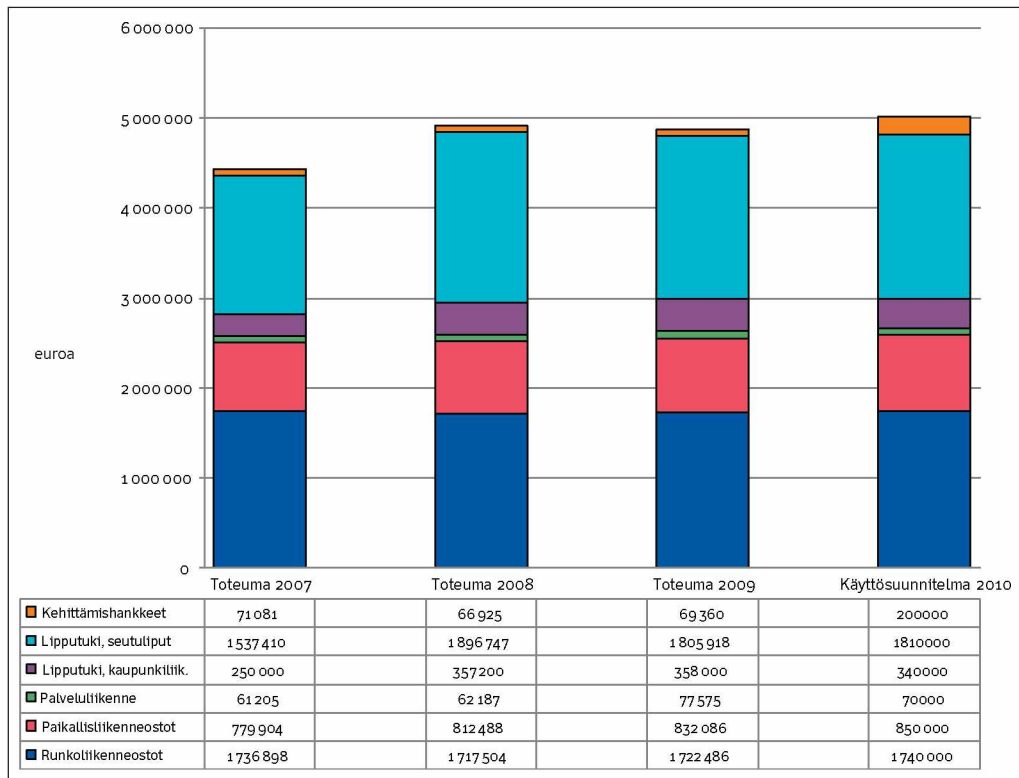
Joukkoliikennemäärärahan käyttö

Pohjois-Savon ELY:ssä 70 % noin 9 miljoonan euron määrärahasta on käytetty runkoliikenneostoihin. Toiseksi eniten, noin miljoona euroa vuodessa, käytetään kaupunkiliikenteen lipputukeen. Muiden tukimuotojen osuus on 3-8 % määrärahasta. Kehittämishankkeiden rahoitusosuus vaihtelee vuosittain, kun muiden tukimuotojen osuus on pysynyt lähes vakiona neljän vuoden tarkastelujaksolla. Joukkoliikenteen määrärahan käyttö vuosina 2007–2009 ja käyttösuunnitelma 2010 Pohjois-Savon ELY:ssä on esitetty kuvassa 3.1.



Kuva 3.1 Joukkoliikenteen määrärahan käyttö vuosina 2007–2009 ja käyttösuunnitelma vuonna 2010 Pohjois-Savon ELY:ssä.

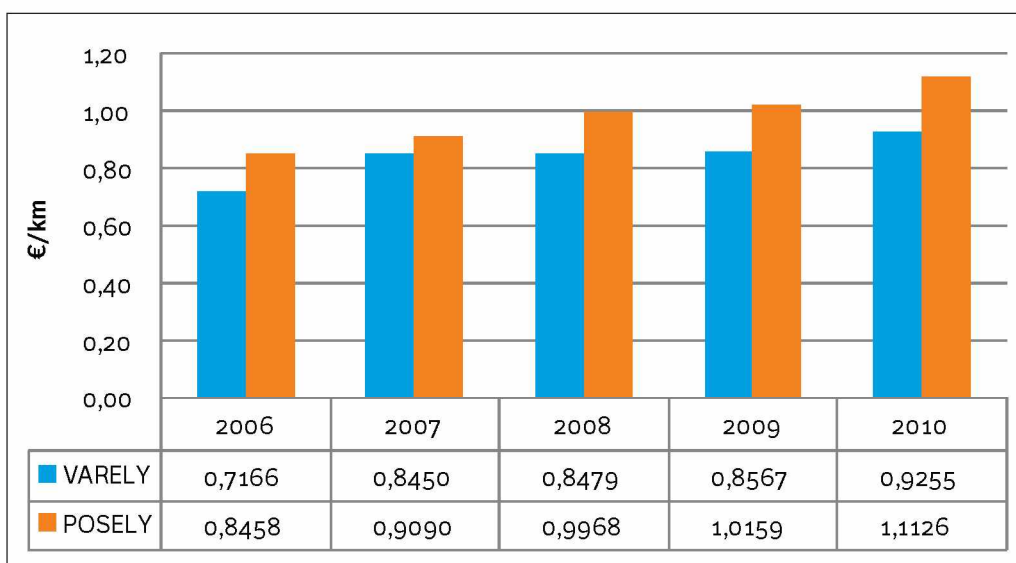
Varsinais-Suomen ELY:ssä merkittävimpiä rahoituskohteita ovat runkoliikenneostot ja seutulipputuki, joihin molempiin käytetään 36 % noin viiden miljoonan euron määrärahasta. Myös paikallisiikenteen ostoihin käytettävä osuus (17 %) on merkittävä. Kaupunkiliikenteen lipputuen osuus on noin 7 % ja muiden tukimuotojen (palveluliikenne ja kehittämishankkeet) osuudet ovat pieniä. Joukkoliikenteen määrärahan käyttö vuosina 2007–2009 ja käyttösuunnitelma 2010 Varsinais-Suomen ELY:ssä on esitetty kuvassa 3.2.



Kuva 3.2 Joukkoliikenteen määrärahan käyttö vuosina 2007-2009 ja käyttösuunnitelma vuonna 2010 VARELY:ssä.

Runkoliikenneostot

Runkoliikenteen ostoihin käytettävät määrärahat ovat pysyneet viiden vuoden tarkastelejaksoilla lähes samalla tasolla, mutta tuotantokustannusten voimakas nousu on johtanut ostojen leikkauksiin. Kuvassa 3.3 on esitetty ostoliikenteen kilometrihinnan kehitys vuosina 2006–2010. Ostoliikenteen kilometrihintana on viidessä vuodessa noussut noin 30%.

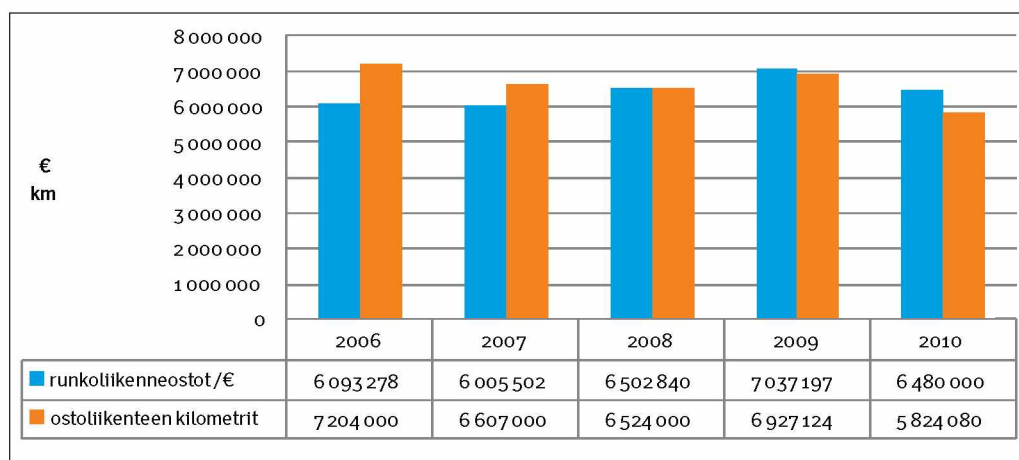


Kuva 3.3 Runkoliikenteen ostojen kilometrihintana vuosina 2006-2010.

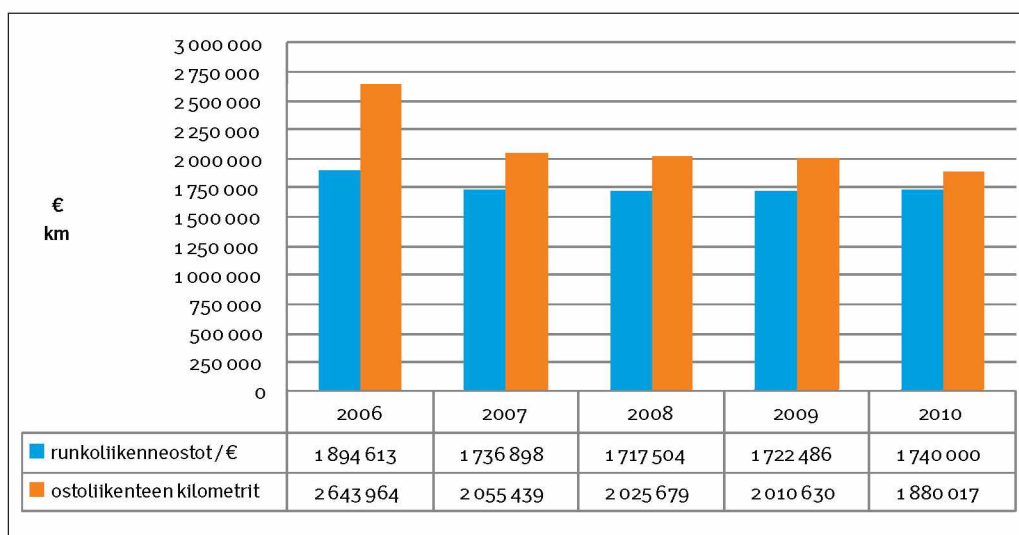
Pohjois-Savon ELY:ssä tehtiin rajuja leikkauksia runkoliikenneostoihin erityisesti vuonna 2010. Lakkautetuista liikenteistä 50 % oli koulupäivinä ajettavia vuoroja, 39 % työtai asiointivuoroja ja 11 % vapaa-ajan tai liityntävuoroja. Ostokilometrejä on leikattu viidessä vuodessa 1,4 milj.km (19 %).

Vastaavasti Varsinais-Suomen ELY:ssä ostoja leikattiin voimakkaasti vuonna 2007. Silloin lakkautetuista liikenteistä 45 % oli koulupäivinä ajettavia vuoroja, 41 % työ-, asiointi- tai liityntävuoroja ja 14 % vapaa-ajan tai liityntävuoroja. Ostokilometrejä on leikattu vuosina 2006–2010 0,7 milj.km (29 %). Tarkemmat tiedot liikenteiden lakkauksista on esitetty liitteessä 2.

Runkoliikenneostoihin käytetyt määrärahat ja ostokilometrit vuosina 2006–2010 Pohjois-Savon ja Varsinais-Suomen ELY:issä on esitetty kuvissa 3.4 ja 3.5.

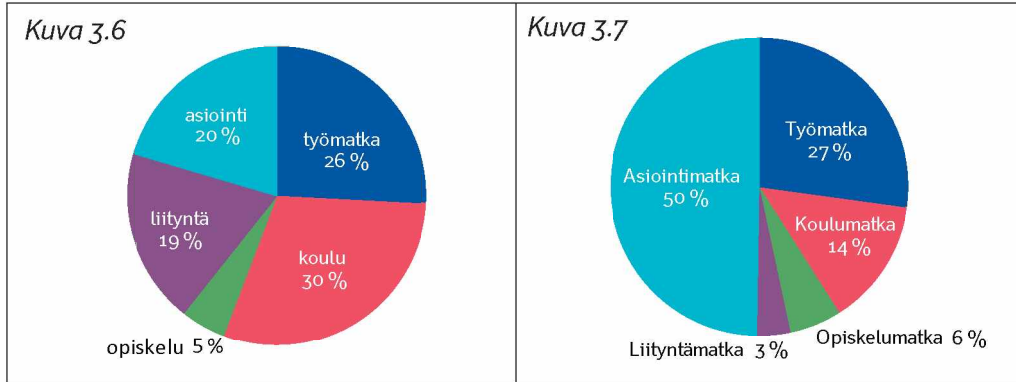


Kuva 3.4 Runkoliikenneostot Pohjois-Savon ELY:ssä vuosina 2006–2010.



Kuva 3.5 Runkoliikenneostot Varsinais-Suomen ELY:ssä vuosina 2006–2010.

Ostoliikenteen jakautuminen eri käyttötarkoituksiin on esitetty kuvissa 3.6 ja 3.7. Pohjois-Savon ELY:ssä ostoliikenne jakautuu melko tasaisesti koulu-, työmatka-, asiointi- ja liityntäliikenteiden kesken kun taas Varsinais-Suomen ELY:ssä puolet ostoliikenteestä on asiointiliikennettä ja noin neljännes työmatkaliikennettä. Ostoliikenteen osuus koko suoritteesta on Pohjois-Savon ELY:ssä 29 % ja Varsinais-Suomen ELY:ssä 8 %.

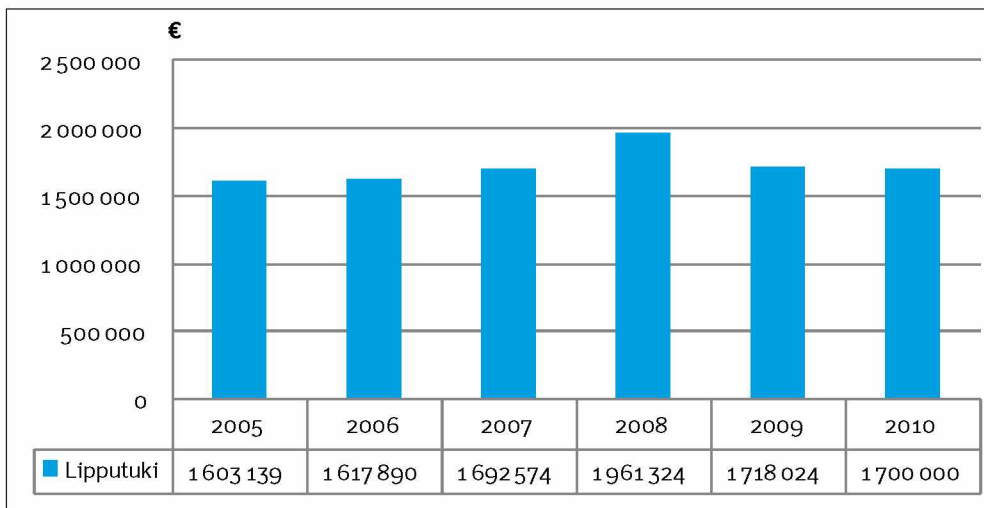


Kuva 3.6. Ostovuorojen jakautuminen eri käyttötarkoituksiin Pohjois-Savon ELY:ssä

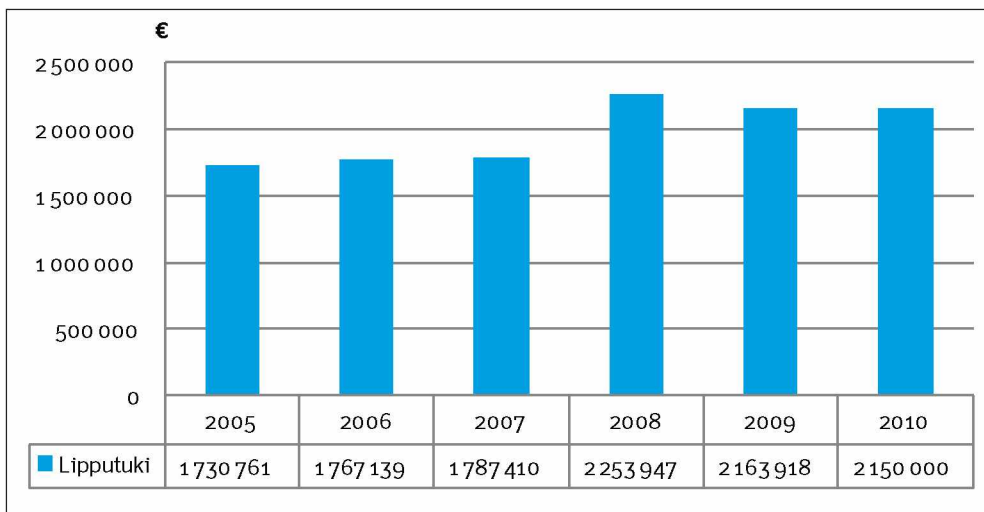
Kuva 3.7. Ostovuorojen jakautuminen eri käyttötarkoituksiin Varsinais-Suomen ELY:ssä

Lipputuki

Lipputukea myönnetään seutulippuihin ja kaupunkilippuihin. Kuvissa 3.8 ja 3.9 on esitetty lipputuen määrä vuosina 2005–2010.



Kuva 3.8. Lipputuki Pohjois-Savon ELY:n alueella vuosina 2005–2010.



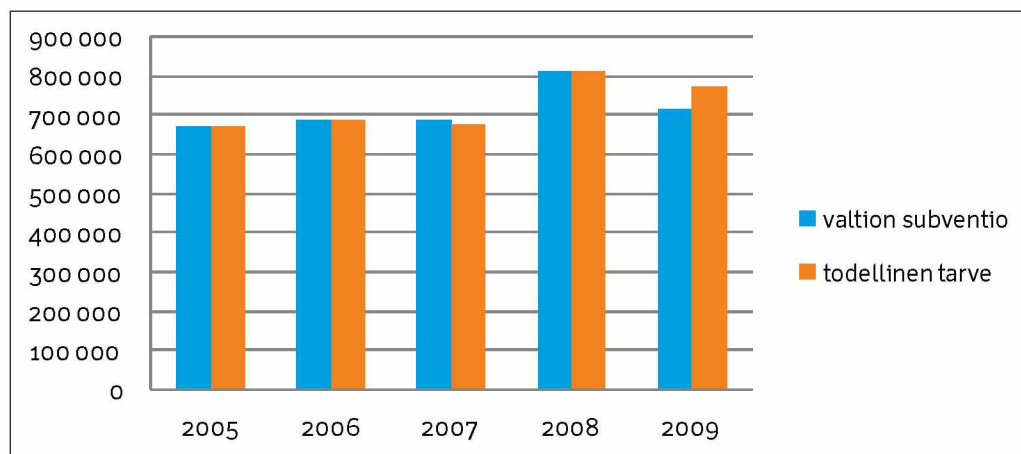
Kuva 3.9. Lipputuki Varsinais-Suomen ELY:n alueella vuosina 2005–2010.

Seutulipuissa ja kaupunkilipuissa ELY:n maksimitukiosuus on 48%. Lisäksi joissain kaupungeissa on lipputuotteita tai alennuksia, jotka eivät ole valtionapukelpoisia. ELY:n lipputuki jää usein alle 48%:n, koska siihen varattu määräraha on liian pieni.

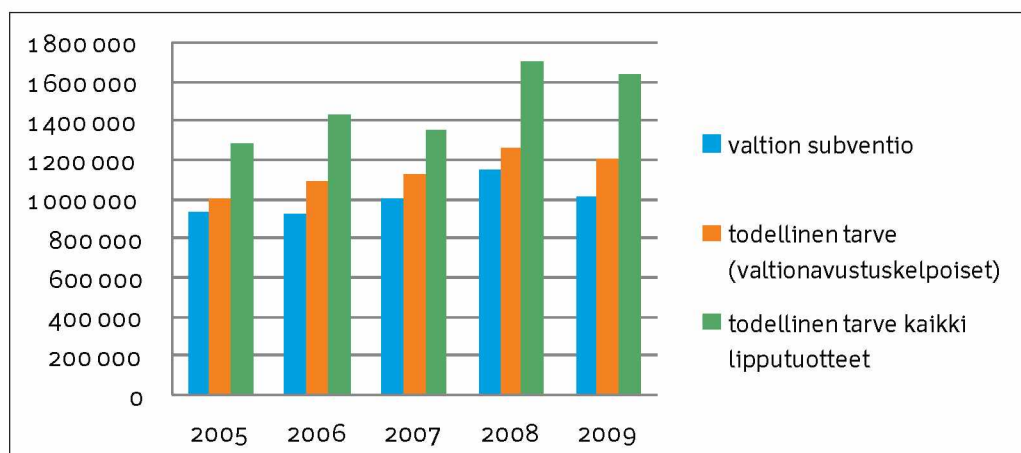
Pohjois-Savon ELY:ssä valtion tukiosuus jäi vuonna 2009 kaupunkilipuissa 40%:iin ja seutulipussa 44%:iin. Vastaavasti Varsinais-Suomen ELY:ssä valtion lipputuki jäi vuonna 2009 kaupunkilipuissa 46%:iin ja seutulipuissa 44%:iin. Kuvissa 3.10–3.13 on esitetty valtion lipputuen määrä ja sen suhde todelliseen tarpeeseen eli tilanteeseen, jossa lipputuki olisi täydet 48%.

Pohjois-Savon ELY:ssä erityisesti kaupunkilipputuen tarve on kasvanut viime vuosina. Valtionapukelpoisten lipputuotteita lisämäärärahan tarve on noin 200 000 € ja kaikkien lipputuotteiden osalta noin 600 000 €. Lisämäärärahan tarve tulee kasvamaan entisestään kun kaupunkilipputuesta poistui katto.

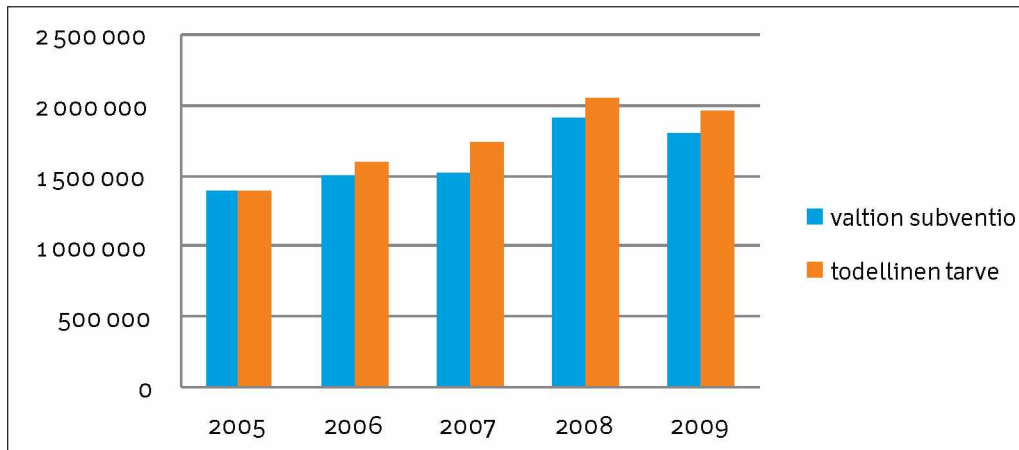
Varsinais-Suomen ELY:ssä puolestaan seutulipun käyttö ja sen myötä lipputuen tarve on kasvanut viime vuosina. Lisämäärärahan tarve on noin 150 000 €. Varsinais-Suomen ELY-keskuksessa on lisäksi myös valtionavun ulkopuolelle jääviä lipputuotteita, mutta niitä ei ole tilastoitu.



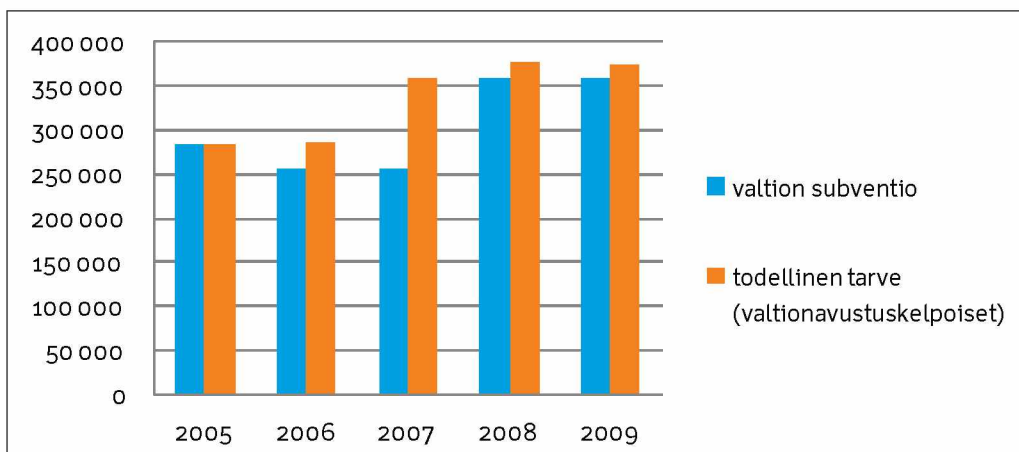
Kuva 3.10. Seutulipputuki Pohjois-Savon ELY:ssä.



Kuva 3.11. Kaupunkilipputuki Pohjois-Savon ELY:ssä.



Kuva 3.12. Seutulipputuki Varsinais-Suomen ELY:ssä.



Kuva 3.13. Kaupunkilipputuki Varsinais-Suomen ELY:ssä.

Kaupunkiliikenteen ostot

Kaupunkiliikenteen ostot ovat paikallisliikennettä sekä palvelu- ja kutsuliikennettä. Kaupunkiliikenteen ostoissa valtion tukiosuus on enintään 50%. Pohjois-Savon ELY:ssä valtio tukee kaupunkiliikenteen ostoja noin 640 000 €:lla ja tukiosuus on pääsääntöisesti ollut täydet 50%. Lisämäärärahan tarvetta on ollut lähinnä palvelu- ja kutsuliikenneostoissa pienempiin kuntiin (vuonna 2009 noin 40 000 €).

Varsinais-Suomen ELY:ssä valtion tuki kaupunkiliikenneostoihin vuonna 2009 oli noin 910 000 € ja tukiosuus jäi alle 50%:n. Kaupunkiliikenneostojen lisämäärärahan tarve oli vuonna 2009 yhteensä noin 100 000 € sisältäen palveluliikenteen subventiotarpeen.

Lipunhintoja alentamalla on pystytty luomaan toimintamahdollisuuksia itsekannattavalle joukkoliikenteelle. Etenkin Joensuun ja Kuopion kaupungeissa on panostettu kaupunkilipun tukemiseen ja näin ollen ylläpidetty itsekannattavaa paikallisliikennettä. Toisaalta Varsinais-Suomen ELY:ssä panostus seutulippuihin näkyy vähäisenä runkoliikenteen oston tarpeena.

4 Peruspalvelutaso

Jotta joukkoliikennepalveluiden rahoitus kohdistuisi mahdollisimman tasapuolisesti eri käyttäjäryhmille ja alueille, on määriteltävä alueiden joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet. Pyrkimyksenä on tuottaa kaikkialle vähintään peruspalvelutasoinen joukkoliikennepalvelu. Julkisen liikenteen peruspalvelutasoon kuuluva tarjonta on määritelty LVM:n julkaisussa 7/2005. Lisäksi suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen sekä kaukoliikenteen peruspalvelutasoista on omat julkaisunsa.

Julkaisussa 7/2005 peruspalvelutasoon kuuluvan julkisen liikenteen laajuudesta on todettu seuraavaa:

- Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä turvataan työ-, opiskelu ja liityntämatkojen tarpeita palvelevat yhteydet sekä asiointimahdollisuudet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista alueen keskuskaupunkiin ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin. Julkisen liikenteen palvelut muodostavat kattavan alueellisen liikenneverkon.
- Seutukuntien ja kuntien sisäisessä liikenteessä järjestetään peruspalveluihin liittyvät kuljetukset kustannustehokkaasti ja turvallisesti sekä tarjotaan riittävät asiointiyhteydet autottomille kuntalaisille.
- Määritetty julkisen liikenteen peruspalvelutaso on tavoite, ei subjektiivinen oikeus. Yhteiskunta hankkii vain sellaisia julkisen liikenteen palveluja, joille on käyttäjiä.

Tässä työssä peruspalvelutasoksi on katsottu julkisen liikenteen tarjonta joka mahdollistaa:

- Ympärivuotiset työmatkat kuntakeskusten välillä niin, että perillä ollaan ennen kello 8 ja paluu lähtee kello 16 jälkeen. Näiden yhteyksien on katsottu palvelevan myös opiskelumatkoja.
- Kuntakeskuksiksi on katsottu myös kuntaliitosten myötä kuntien aluekeskuksiksi jääneet entiset kuntakeskukset.
- Yhteyksien on katsottu olevan tarpeellisia jos yhteysvälillä on vähintään noin 100 pendelöijää ja matka-aika on korkeintaan yhden tunnin luokkaa.
- Liityntäyhteydet perjantaisin rautatieasemilta ja sunnuntaisin rautatieasemille kuntakeskuksista tai junayhteyden puuttuessa pitkänmatkan linja-autoliikenteeseen/-stä.

Tässä työssä on selvitetty, mitä puutteita suunnittelualueilla on verrattuna yllä kuvattuun käytännön sovellukseen julkisen liikenteen peruspalvelutasosta.

Pohjois-savon ELY:n toiminta-alueella peruspalvelutason ulkopuolella asuu tällä hetkellä noin 6 060 asukasta (=pendelöijien määrä, joille ei ole riittäviä joukkoliikennedyhteyksiä työpaikkakunnalle). Varsinais-Suomen ELY:n toiminta-alueella vastaava luku on noin 18 500 asukasta.

5 Rahoituksen tarve eri skenaarioissa

5.1 Yleistä

Rahoituksen tarvetta lähivuosina tarkasteltiin muodostamalla kolme erilaista skenaarioita. 0-skenaario alavaihtoehtoineen keskittyi kuvaamaan nykytilanteen säilyttämiseen sitoutuvaa rahoitusta hieman eri tavoin kohdistettuna. Koska käytettävissä oleva rahoitustaso ei näyttäisi riittävän kaiken nykyisen palvelun ylläpitämistä, esitettiin eri alavaihtoehtojen yhteydessä laskennallinen arvio kuinka paljon runkoliikenteiden ostoja pitäisi vähentää, jotta lipunhintojen alennukset voidaan maksaa osittain tai täysimääräisinä. Yhdessä alavaihtoehdossa kuvattiin myös tilannetta, jossa palveluliikenteiltä poistettaisiin tuki kokonaisuudessaan. 0-skenaario eri alavaihtoehtoineen edustaa parhaiten tulevaisuuskatsauksen Edistyvä Suomi etenemispolkua.

I-skenaariota varten selvitettiin nykyisessä liikenteen tarjonnassa olevat puutteet verrattuna peruspalvelutasoon, ja arvioitiin näiden puutteiden korjaamiseen sitoutuva rahoitus. Skenaarion I mukainen peruspalvelutason toteuttaminen koko suunnittelualueella edellyttäisi siis vääjäämättä rahoituksen lisäämistä. Tämän skenaarion mukainen tavoite linja-autoliikenteen peruspalvelutason turvaamiseksi ja arvio siinä olevien puutteiden täyttämiseen sitoutuvasta rahoituksesta edustaa tulevaisuuden etenemispoluista parhaiten Aktiivista Suomea.

II-skenaario perustuu malliin, jossa maakuntien vahvimille joukkoliikennekaupungeille suunnattavan tuen määrää lisätään. Tuen lisäämisen edellytyksenä olisi luonnollisesti, että myös toimivaltaisena viranomaisena toimivat kaupungit/kaupunkiseudut sitoutuvat omalta osaltaan vähintään nykyiseen panostukseen. Ei ole tarkoitus, että valtion rahoitusosuuden lisäämisen seurauksena kaupungit vähentäisivät omaa panostustaan, vaan että nykyistä suuremman kokonaisrahoituksen myötä voitaisiin joukkoliikenteen käyttöä lisätä. Skenaario II, jossa nykyistä suurempi osa rahoituksesta kohdistetaan kehittyville joukkoliikennekaupunkiseuduille, osuu laajamittaisesti toteutettuna hyvin Rohkean Suomen valintoihin, mutta noudattelee myös Aktiivisen Suomen hillitympää tavoitetta suunnata liikenteen rahoitusta kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukeen matkalippujen hintojen alentamiseksi.

Eri skenaarioiden laskelmat perustuvat pitkälti erilaisiin arvioihin ja niihin liittyy useita epävarmuustekijöitä. Laskelmat ovat siten kaikki suuntaa-antavia ja niiden perusteella voidaan päätellä pääasiassa kustannusvaikutusten suuruusluokkia. Laskelmiin vaikuttavia merkittäviä tekijöitä ovat joukkoliikenteen kustannustason arviointi, peruspalvelutason täsmällinen määrittely ja lipputuen tarve.

0-skenaariossa laskelmiin vaikuttaa erityisesti arvioitu ELY-kohtainen joukkoliikennebudjetti. Etenkin I-skenaariossa laskelmien lopputulokseen vaikuttavat käytetty ostoliikenteen kilometrihintaa ja peruspalvelutason puutteiden oikea arviointi. Joitakin peruspalvelutason puutteita voitaneen korjata esimerkiksi pienillä aikataulu- tai reittimuutoksilla, jolloin vuoroa ei välttämättä tarvitse ostaa. Lipputuen tarpeen arviointiin vaikuttavat lipunhintojen kehitys ja matkustajamäärät.

5.2 0-skenaario

0-skenaariossa on tarkasteltu määrärahan jakautumista eri tarkoituksiin nykyrahoituksen puitteissa. Pohjois-Savon ELY:n rahoitusraamiksi on arvioitu vuodelle 2011 8,4 ME ja Varsinais-Suomen ELY:lle 4,6 ME. Arvio perustuu tietoon käytettävissä olevasta kokonaisrahoituksesta ja viime vuosien keskimääräiseen jakosuhteeseen eri alueiden välillä.

0-skenaariossa tarkasteltiin viittä vaihtoehtoista tapaa jakaa määräraha eri käyttötarkoituksiin.

- 1) Vaihtoehdossa 1 käytettiin vuoden 2010 käyttösunnitelman summia
- 2) Vaihtoehdossa 2 lipputukeen varattiin täydet 48% vuoden 2009 toteuman perusteella
- 3) Vaihtoehdossa 3 varattiin lipputukeen täydet 48% kuten edellä ja lisäksi huomioitiin laskennallinen 4%:n kustannusten nousu vuodessa
- 4) Vaihtoehdossa 4 määräraha on jaettu eri tarkoituksiin prosenttiosuuksittain neljän edellisen vuoden keskiarvon perusteella
- 5) Vaihtoehdossa 5 varattiin lipputukeen täydet 48%, huomioitiin laskennallinen 4%:n kustannusten nousu vuodessa ja poistettiin palveluliikenteiden rahoitus kokonaan.

Kaikissa vaihtoehdoissa varattiin lisäksi 100 000 € siirtymäajan sopimusten lakkautuksiin. Kaikista vaihtoehdoista saadaan tuloksena runkoliikenteen ostoihin jäävä määräraha, jota on verrattu vuoden 2010 käyttösunnitelman vastaavaan summaan.

Tarkastelun lähtökohtana oli vuoden 2010 käyttösunnitelma.

Taulukko 5.1 Pohjois-Savon ELY:n joukkoliikennemäärärahan käyttösunnitelma 2010

Tukimuoto	€
Runkoliikenneostot	6480 000
Paikallisiikenneostot	190 000
Palveluliikenne	445 000
Lipputuki, kaupunkiliikenne	1008 000
Lipputuki, seutuliput	692 000
Kehittämishankkeet	131 000
Yhteensä	8946000

Seuraavassa taulukossa on esitetty, kuinka paljon runkoliikenneostoihin jäisi eri vaihtoehtoisissa rahaa vuonna 2011 ja millainen muutos olisi vuoden 2010 vastaavaan määrärahaan verrattuna. Arvioitu kokonaisbudjetti Pohjois-Savon ELY:ssä on 8,4 M€.

Taulukko 5.2 Runkoliikenneostoihin vuonna 2011 jäävä määräraha eri tarkasteluvaihtoehtoisissa Pohjois-Savon ELY:ssä.

Vaihtoehto	Runko-ostoihin jäävä raha /€	Muutos 2010 määrärahaan /€	Muutos-% 2010 määrärahaan	Muutos ostokilometreissä
1	5 815 000	-665 000	-10 %	-799 000
2	5 215 000	-1 265 000	-20 %	-1 317 000
3	5 098 000	-1 382 000	-21 %	-1 419 000
4	5 840 000	-640 000	-10 %	-777 000
5	5 560 000	-919 600	-14 %	-1 019 000

Runkoliikenneostojen määräraha pienenee 10-20 % laskentatavasta riippuen. Ostokilometreissä se tarkoittaa 13-24 % vähennystä.

Taulukko 5.3 Varsinais-Suomen ELY:n joukkoliikennemäärärahan käyttösuunnitelma 2010

Tukimuoto	€
Runkoliikenneostot	1 740 000
Paikallisiikenneostot	850 000
Palveluliikenne	70 000
Lipputuki, kaupunkiliikenne	340 000
Lipputuki, seutuliput	1 810 000
Kehittämishankkeet	200 000
Yhteensä	5 010 000

Seuraavassa taulukossa on esitetty, kuinka paljon runkoliikenneostoihin jäisi eri vaihtoehtoisissa rahaa vuonna 2011 ja millainen muutos olisi vuoden 2010 vastaavaan määrärahaan verrattuna. Arvioitu kokonaisbudjetti Varsinais-Suomen ELY:ssä on 4,6 M€.

Taulukko 5.4 Runkoliikenneostoihin vuonna 2011 jäävä määräraha eri tarkasteluvaihtoehtoisissa Varsinais-Suomen ELY:ssä.

Vaihtoehto	Runko-ostoihin jäävä raha / €	Muutos 2010 määrärahaan / €	Muutos-% 2010 määrärahaan	Muutos ostokilometreissä
1	1 330 000	-410 000	-24 %	-498 000
2	1 149 000	-591 000	-34 %	-687 000
3	1 019 000	-721 000	-41 %	-822 000
4	1 555 000	-185 000	-10 %	-265 000
5	1 092 000	-648 000	-37 %	-746 000

Runkoliikenneostojen määräraha pienenee 10-40 % laskentatavasta riippuen. Ostokilometreissä se tarkoittaa 14-44 % vähennystä.

5.3 I-skenaario

I-skenaariossa on arvioitu nykyisen joukkoliikennetarjonnan suhdetta tavoiteltavaan peruspalvelutasoon, jota on tarkemmin kuvattu luvussa 4. Joukkoliikennetarpeita on tarkasteltu niin arkipäivän työmatkayhteyksien kuin valtakunnallisen kaukoliikenteen liityntäyhteyksien osalta. Liityntäyhteydet on tarkistettu perjantai-illan saapuvilta kaukoliikenteen vuoroilta sekä sunnuntai-illan lähteville vuoroille. Koottuun puutetietoon perustuen on laskettu, mikä on eri alueilla se lisärahoitustarve, jolla saataisiin tuotettua peruspalvelutasoista joukkoliikennettä.

Laskelmallisena yksikköhintana on käytetty seuraavia vuoden 2010 ostoliikenteen keskilometrihintoja (hintoihin on skenaariossa huomioitu 4 % vuosittainen kustannusten nousu):

- Pohjois-Savon ELY 1,1126 €/km
- Varsinais-Suomen ELY 0,9255 €/km

Pendelöintiyyhteyksien kustannusarviossa on lisäksi käytetty seuraavia lähtöarvoja:

- Työpäivien lukumäärä vuodessa 252 työpäivää/v
- Koulupäivien lkm vuodessa 190 koulupäivää/v
- Kouluvuoden pituus (ml. viikonloput ja lomat; ei kesälomaa) 297 päivää/v
- Työpäivien lkm koulujen kesäloma-aikana 47 päivää/v

Alla on esitetty yhteenveto lisärahoitustarpeesta peruspalvelutasoisen liikenteen tuottamiseksi:

Taulukko 5.5 Peruspalvelutason turvaamisen edellyttämä lisäys ostoliikenteeseen (euroina ja ajokilometreinä) eri ELY:issä v. 2011

	Pendelöintipuutteiden korjaamisen aih. lisäys		Liityntäyhteyspuutteiden korjaamisen aih. lisäys		Lisästarve yhteensä	
	€/v	km/v	€/v	km/v	€/v	km/v
POSELY	408 000	353 000	287 000	248 000	695 000	601 000
VARELY	632 000	657 000	75 000	78 000	707 000	735 000

5.4 II-skenaario

II-skenaarion lähtökohtana on, että nykyistä enemmän rahoitusta kohdistetaan niille merkittävälle joukkoliikennekaupunkeille, joista löytyy tahtotila liikennejärjestelmän kehittämiseen niin, että joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta voidaan kasvattaa. Skenaariossa näitä kaupunkeja ovat Pohjois-Savon ELY:n alueella Joensuu, Kuopio ja Mikeli sekä Varsinais-Suomen ELY:n alueella Pori, Rauma ja Salo. Näille kaupunkiseuduille kohdistettu valtion joukkoliikennesubventio vuonna 2009 on esitetty liitteessä 3.

Laskelmissa on arvioitu lisärahoitustarvetta tilanteessa, jossa kaupunkien liikenneostoja ja avustuskelpoisia lipputuotteita tuetaan jatkossa täysillä tukiprosenteilla. Näin muodostuvan summaan on vielä lisätty 10 % kuvaamaan kulkumuoto-osuuden kasvamisesta aiheutuvaa lisäkustannusta. Lähtökohtana on, että kaupungit panostavat joukkoliikenteeseensä vähintään yhtä paljon kuin nykytilanteessa, vaikka valtion tuki lisääntyikin. Käytännössä liikenteen tehostetusta kehittämisestä sovittaisiin pitkäjänteisillä aiesopimuksilla.

Skenaariossa on oletettu seuraavien kuntien liittyminen kaupungin joukkoliikenneorganisaatioon ja näin ollen kaupunkilipun käyttöalueeseen:

- Joensuu toimii isäntäkuntana Liperille ja Kontiolahdelle
- Kuopio toimii isäntäkuntana Siilinjärvelle
- Noormarkku on osa Poria jo toteutuneen kuntaliitoksen myötä.

Laskelmissa on oletettu, että yllä mainittujen kuntien seutulipun käyttäjät siirtyvät pääsääntöisesti kaupunkilipun käyttäjiksi.

Taulukossa 5.6 on esitetty kaupunkikohtainen lisärahoitustarve v. 2011 tilanteessa, jossa kaupunkiliikenteen ostoja ja valtionapukelpoisia lipputuotteita tuetaan nykyistä voimakkaammin. Laskelmat pohjautuvat v. 2009 toteutuneisiin kustannustietoihin, joihin on huomioitu 4 %:n vuosittainen kustannusten nousu.

Taulukko 5.6 Kaupunkiliikenteen tehostetun tukemisen (maksimituki + 10 %) edellyttämä lisäkustannus v. 2011 eri ELY:issä

	Paikallisiikenneostot lisäys /€	Palveluliikenneostot lisäys /€	Kaupunkilipputuki lisäys /€	Seutulippu-tuki lisäys /€	Yhteensä lisäys /€
POSELY					690 000
Joensuu		7 000	59 000		
Kuopio		14 000	581 000		
Mikkeli	5 000	4 000	19 000		
VARELY					310 000
Pori	107 000		48 000		
Rauma	21 000	2 000	9 000		
Salo		97 000		25 000	

Jos skenaarion II mukainen kaupunkiliikenteen tukemisen tehostaminen rahoitetaan syömällä runkoliikenteen ostoon käytettyjä määrärahoja, tarkoittaa tämä seuraavia muutoksia:

- Pohjois-Savon ELY:n alueella kaupunkiliikenteen tehostettu tukeminen vähentää runkoliikenneostoja 820 000 km:llä, mikä on noin 14 % vuoden 2010 ostokilometreistä.
- Varsinais-Suomen ELY:n alueella kaupunkiliikenteen tehostettu tukeminen vähentää runkoliikenneostoja noin 390 000 km:llä, mikä on noin 21 % vuoden 2010 ostokilometreistä.

Siirtymäaika kaupunkiliikenteen tehostettuun tukemiseen olisi 2–3 vuotta.

5.5 Yhteenveto skenaarioista

Luvussa 5.1 todettiin, että vuodelle 2011 on Pohjois-Savon ELY:n rahoitusraamiksi arvioitu 8,4 M€ ja Varsinais-Suomen ELY:lle 4,6 M€. Tämä tarkoittaa väistämättä joukkoliikennepalvelujen merkittävää karsimista nykyisestä.

Alla on arvioitu, millainen kokonaisrahoitus toisaalta vaadittaisiin eritasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiseksi eri ELY:issä vuonna 2011:

	POSELY	VARELY
i) Nykyisten palveluiden turvaaminen	9,3 M€	5,2 M€
ii) Peruspalvelutason tuottaminen	10,0 M€	5,9 M€
iii) Kaupunkiseutujen tehostettu tuki	10,0 M€	5,5 M€
iv) Peruspalvelutaso + kaupunkituki	10,7 M€	6,2 M€

Ero suunniteltuun rahoitusraamiin on Pohjois-Savon ELY:ssä 0,9-2,3 M€ ja Varsinais-Suomen ELY:ssä 0,6-1,6 M€.

6 Johtopäätökset

0-skenaariossa on tarkasteltu eri vaihtoehtoja, miten vuoden 2011 suunniteltu määräraha jakautuisi eri tukimuotoihin. Kaikissa vaihtoehtoissa runkoliikenteen ostoihin jäisi nykyistä vähemmän rahaa ja runkoliikenneostoja jouduttaisiin karsimaan. Pohjois-Savon ELY:ssä runkoliikennemääräraha pienenesi 0,6-1,4 M€, mikä tarkoittaa 0,8-1,4 milj. km:n karsintaa, kun huomioidaan sekä määrärahan pienentyminen että kilometrihinnan nousu. Varsinais-Suomessa ostoliikenteen määräraha pienenesi 0,2-0,7 M€, mikä tarkoittaa vastaavasti 0,3-0,8 milj.km:n vähennystä runkoliikenneostoihin. Jo nykyisten palveluiden turvaaminen vaatisi suunniteltuihin rahoitusraameihin Pohjois-Savon ELY:ssä 0,9 M€ ja Varsinais-Suomen ELY:ssä 0,6 M€ lisärahaa.

Skenaarion I mukainen peruspalvelutasoon kohotettava tarjonta lisäisi määrärahan tarvetta noin 0,7 M€ molemmilla tarkastelualueilla. Nykyisen palvelun ylläpitämisen sekä peruspalvelutasossa olevien puutteiden korjaamisen lisästarve rahoitusraameihin olisi siis Pohjois-Savon ELY:ssä +1,6 M€ ja Varsinais-Suomen ELY:ssä +1,3 M€.

Mikäli halutaan panostaa merkittävien kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukemiseen, tarvitaan lisärahoitusta Pohjois-Savon ELY:ssä noin +0,7 M€ ja Varsinais-Suomen ELY:ssä +0,3 M€. Jos lisäpanostus halutaan toteuttaa suunniteltujen rahoitusraamien puitteissa, tarkoittaisi se Pohjois-Savon ELY:ssä noin 0,8 milj.km ja Varsinais-Suomen ELY:ssä 0,4 milj.km lisäkarsintaa nykyisistä runkoliikenteistä. Lisäksi tulee huomioida, että kaupunkiseutujen tehostetun tukemisen aiheuttama karsintatarve tulee lisätä jo 0-skenaarion laskelmien mukaiseen karsintatarpeeseen. Merkittävien kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tehostettu tukeminen suunniteltujen rahoitusraamien puitteissa tarkoittaisi siis kokonaisuutena Pohjois-Savossa 1,8 milj.km ja Varsinais-Suomessa 1,1 milj.km karsimista nykyisiin runkoliikenteisiin.

Muita työn aikana esiin tulleita havaintoja

Siirtymäajan liikenteiden liikennöintisopimukseen sisältyy seutu- ja kaupunkilippuja koskevia hintavelvoitteita, eli toimivaltainen viranomaisen määrää näiden lippujen hinnan ja maksaa liikennöitsijälle korvausta lipun hinnan alentamisesta. Hintavelvoitteen noudattamisesta liikennöitsijälle maksettava korvaus ei jousta vastaavasti määrärahatilanteen mukaisesti kuin aikaisemmin kunnille maksettujen lipputukien prosenttiosuudet.

Siirtymäajan jälkeen käyttöoikeussopimukset ovat hyvä työkalu pitkäjänteiseen joukkoliikenteen kehittämiseen, mutta päätökset käyttöoikeussopimukseen siirtymisestä pitää tehdä niin aikaisessa vaiheessa, että joukkoliikenneviranomaisella ei ole tiedossaan varmuutta edes sopimuskauden alkamisajankohdan liikenteeseen käytettävissä olevasta rahoituksesta. Lisäksi käyttöoikeussopimuksista saataisiin paras hyöty tekemällä nykyisiä ostosopimuksia pidempiä, vähintään viisivuotisia sopimuksia. Joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimivat kaupungit tekisivät mielellään tätäkin pidempiä sopimuksia. Tämä voi johtaa siihen, että viranomaiskaupungeille ei voidaakaan maksaa koko sopimuskauden ajan täysimääräistä valtionapua, tai että käyttöoikeussopimukseen sitoutuva rahoitus estää kaiken muun joukkoliikennepalvelun ostamisen, tukemisen ja kehittämisen.

ELY:n omaan toimivaltaan kuuluvissa liikenteissä pitkäaikaisten käyttöoikeussopimusten hyödyntäminen on vieläkin ongelmallisempaa, koska sopimuksen myötä sitoudutaan nykyisten ostoliikenteiden tapaan tiettyyn indeksisidonnaiseen korvaukseen määräajaksi. Tällaiseen sopimukseen ei sisälly mahdollisuutta leikata maksuosuutta tuettavien liikenteiden tapaan. Käyttöoikeuksiin sitoutuvan rahoituksen on oltava nykyistä vakaammalla pohjalla, jotta ELY:t olisivat vakavasti otettavia yhteistyötahoja. Ellein näin ole, on suuri vaara, että liikennöitsijät joutuvat lisäämään tarjoamiinsa hintoihin sopimuksen ennenaikaisen purkautumisen riskistä johtuvan lisän.

Ostoliikenteiden lakkauttaminen purkaa autokierroja, heikentäen joukkoliikenteen tuotannon kustannustehokkuutta. Tämä johtaa pienellä viiveellä aikaisemmin itsekannattavina toimivien liikenteiden lakkauttamisiin. Usein näiden lakkautettavaksi haettujen vuorojen ostaminen olisi matkustajamäärien valossa perustellumpaa, kuin monien sellaisten ostoliikenteiden, joista on jo voimassaoleva tai päättyvä ostosopimus.

Ostoliikenteiden hinta on sidottu indeksiin ja sitä tarkistetaan kerran vuodessa, joten tarjouksen jättäminen kolmivuotiselle sopimuskaudelle pitäisi olla yrityksille taloudellisesti melko riskitöntä. Käytännössä päättyneiden sopimusten tilalle kilpailutettujen liikenteiden hinnat ovat kuitenkin nousseet noin 15 %, verrattuna päättyneisiin, indeksillä korjattuihin sopimushintoihin. Tämä johtunee ainakin osittain liikenteiden sirpaloitumisesta. Kun liikenteitä ei osteta enää kokonaisina autokierroina, on liikennöitsijöiden pakko lisätä hintaan tehottomuudesta aiheutuva lisä.

Palveluliikenteitä tuetaan nykykäytännön mukaisesti eri tavoin pienissä ja isoissa kunnissa. Pienet kunnat saavat vain käynnistämävaiheessa valtionapua, mutta sisäänajovaiheen jälkeen liikenteet jäävät kokonaan kuntien kustannusvastuulle. Isommassa kunnissa paikallisliikenteeseen integroidut palveluliikenteet saavat pysyvästi tukea valtiolta. Molemmissa toimintaympäristöissä liikenteet ovat käyttäjäryhmälleen tärkeä kulkumuoto. Pienissä kunnissa palveluliikenne on usein lähes ainoa kaikille avoin liikenne, jolloin se palvelee laajempaa matkustajakuntaa kuin kaupungeissa. Kaupungeissa palveluliikenteet palvelevat enimmäkseen käyttäjäryhmiä, joille perinteinen paikallisliikenne ei sovellu. Merkittävä osa isompien kuntien palveluliikenteiden matkustajista on henkilöitä, joiden liikkumisen kustannuksiin yhteiskunta osallistuu joko vammaispalvelu-, sosiaalihuolto- tai sairausvakuutuslain perusteella. Toisin sanoen palveluliikenteiden vähentyminen lisäisi yhteiskunnan kustannuksia kuljetuskustannusten siirtymässä joukkoliikennekustannuksista erilliskuljetusten kustannuksiksi.

Liikenteiden lakkauttamiset aiheuttavat usein tarpeen niitä hyödyntäneiden yhteiskunnan lakisääteisten kuljetusten uudelleenjärjestelyyn. Erilliskuljetuksiksi muuttuvat lakisääteiset kuljetukset saattavat tulla yhteiskunnalle kalliimmaksi, kuin kaikille avoimella liikenteellä hoidettuna. Eli yhteiskunnan rahaa kuluu aikaisempaa enemmän, jos ELY-keskukset joutuvat säästämään pakon edessä palvelusta, jolla olisi käyttäjiä. Edellä kuvattu yhteiskunnan maksamien henkilökuljetusten rahoituksen jakautuminen kaikille avoimen joukkoliikenteen ja lakisääteisten erilliskuljetusten kustannuksiin, johtaa vääjäämättä kustannusten osaoptimointiin tilanteissa, jolloin joudutaan karsimaan olemassa olevaa palvelua.

Päätyvät ostoliikenteen sopimukset eri ELY:issä v. 2011–2013

Päätyvien sopimusten vuotuinen arvo (suuntaa-antava)

	2011	2012	2013
POSELY			
Pohjois-Savo	668 000	846 000	352 000
Pohjois-Karjala	1 120 000	356 000	353 000
Etelä-Savo	1 000 000	776 000	388 000
Yhteensä	2 788 000	1 978 000	1 093 000
5 kk	1 161 667		
7 kk + 15% *)	1 870 283		
korotus 15% (7 kk)	243 950		
korotus 15% (12 kk)	418 200		
VARELY			
Varsinais-Suomi ja Satakunta **)	511 000	231 000	
5 kk	212 917		
7 kk + 15% *)	342 796		
korotus 15% (7 kk)	44 713		
korotus 15% (12 kk)	76 650		

*) 15%:n kilpailutuskorotus

**) ostosopimukset tilanne 30.12.2009

Ajokilometrit/vuosi

	2011	2012	2013
POSELY			
Pohjois-Savo	640 000	713 000	453 000
Pohjois-Karjala	1 278 000	315 000	323 000
Etelä-Savo	980 000	865 000	381 000
Yhteensä	2 898 000	1 893 000	1 157 000
VARELY			
Varsinais-Suomi ja Satakunta	672 000	278 000	

Päätyvien ostosopimusten hinnat €/km

	2011	2012	2013
POSELY			
Pohjois-Savo	1,044	1,186	0,779
Pohjois-Karjala	0,876	1,132	1,092
Etelä-Savo	1,020	0,898	1,019
Yhteensä	0,962	1,046	0,945
VARELY			
Varsinais-Suomi ja Satakunta	0,760	0,829	

Ostoliikenteen lakkautukset lääneissä/ ELY-keskuksissa 2005-2010

Luvuissa mukana kaikki tilaajan seurantataulukoissa lakkautettaviksi ehdotetut vuorot seurantataulukoissa lakkautettaviksi ehdotetut vuorot. (Huom. osa lakkautetusta liikenteestä siirtynyt kuntien ostettavaksi.)

	POSELY ostoliikenteessä tehdyt lakkautukset					
	Ajokm/v	Korvaus €/v	% kai- kista os- toliik.km	% koko liik. suo- ritteesta	Vuorotyypit (% vuoroista)	Huom.
2005	485 446	438 099	-	-	koulup. 55% työ+asiointi 26% vapaa-aika+ liityntä 19%	
2006	1 126 976	856 777	15,19	4,54	koulup. 58% työ 9% asiointi+ vapaa-aika 34%	
2007	289 296	315 454	4,02	1,15	koulup. 67% työ 12% asiointi+ liityntä 21%	Kustannustie- to otettu taulukon sarakeesta ”Kar- sinnan arvo”
2008	152 279	103 398	2,30	0,64	koulup. 62% työ+asiointi 28% liityntä 10%	V. 2008 P-Karja- lassa ei karsittuja vuoroja
2009	174 334	78 913	2,67	0,75	koulup. 8% työ+asiointi 11% liityntä 81%	
2010	1 157 257	1 087 965	16,71	4,91	koulup. 50% työ+asiointi 39% vapaa-aika+ liityntä 11%	Noin 10% kustan- nuksista koskee Kiteen kutsujouk- koliikennettä

Vuorotyypit:

koulup. = koulupäivinä ajettavat vuorot

työ = lähinnä koulujen loma-aikoina ajettavat, työmatkoja palvelevat vuorot

asiointi = päiväsaikaan ajettavat vuorot

liityntä = seutukeskuksiin (esim. su-iltana) tai joukkol. asemille suuntautuvat vuorot

vapaa-aika = lähinnä ilta-aikaan ajettavat vuorot

	VARELY ostoliikenteessä tehdyt lakkautukset					
	Ajokm/v	Korvaus €/v	% kai- kista os- toliik.km	% koko liik. suo- ritteesta	Vuorotyypit (% vuoroista)	Huom.
2005	-	-	-	-	-	Tiedot puuttuvat
2006	-	-	-	-	-	Tiedot puuttuvat
2007	-	-	-	-	koulup. 45% työ+asiointi+ liityntä 41% vapaa-aika+ liityntä 14%	Ei tietoa ajokm:stä tai kustannuksista
2008	286 292	108 347	13,93	1,08	koulup. 33% työ+asiointi+ liityntä 47% vapaa-aika+ liityntä 20%	Lukemat taulu- kosta ”Ostolakkautukset VARELY 07-10”
2009	153 024	175 632	7,55	-	koulup. 13% työ+asiointi 71% vapaa-aika+ liityntä 17%	Lukemat taulukon kohdista ”Sopi- mus-km” ja ”Sopi- mus-€”
2010	222 832	305 939	11,08	-	koulup. 10% työ+asiointi 80% vapaa-aika 10%	Lukemat taulukon kohdista ”Sopi- mus-km” ja ”Sopi- mus-€”

ELY:n joukkoliikennesubventio v. 2009 merkittävässä joukkoliikennekaupungeissa

	Paikallisiikenneostot			Palveluliikenteen ostot			Kaupunkilipputuki (valtionavustuskelpoiset tuotteet)		
	Nettohinta	Valtion osuus		Nettohinta	Valtion osuus		Subventio yht.	Valtion osuus	
		eur	eur		%	eur		eur	%
POSELY									
Joensuu ¹⁾	0	0	0	130 663	65 331	50	430 326	187 071	43
Kuopio ²⁾	0	0	0	259 836	129 918	50	872 319	322 208	37
Mikkeli	83 029	41 514	50	76 654	38 327	50	147 550	60 807	41
VARELY									
Pori ³⁾	1 231 670	579 589	47	0	0	0	723 423	338 000	47
Rauma ⁴⁾	324 013	158 806	49	34 349	17 174	50	53 807	20 000	37
Salon ⁵⁾	0	0	0	150 000	0	0			

	Kaupunkilipputuki (valtionavustuskelpoiset tuotteet)								
	40/44 matkan sarjalippu			Nuoriso 40 matkaa			Opiskelija 30 pv kausilippu		
	Subventio yht.	Valtion osuus		Subventio yht.	Valtion osuus		Subventio yht.	Valtion osuus	
	eur	eur	%	eur	eur	%	eur	eur	%
POSELY									
Joensuu ¹⁾				32 179	13 865	43			
Kuopio ²⁾	292 607	108 080	37	260 205	96 112	37	576 374	0	0
Mikkeli									
VARELY									
Pori ³⁾									
Rauma ⁴⁾									
Salon ⁵⁾									

HUOM.

- ¹⁾ Joensuussa muita kunnan tukemia lipputuotteita opiskelijalippu (40 matkaa), veteraanilippu. ELY:n liikenneostot Joensuun seudulla v. 2008 n. 2,4 M€.
- ²⁾ Kuopiossa muita kunnan tukemia lipputuotteita opiskelijaliput (30 pvää /20 matkaa) ja veteraanilippu.
- ³⁾ Porin kaupunkilipputuen osalta ei tarkempaa tietoa jakautumisesta. Porissa lipputuotteita ovat 30 pvän kausilippu (henk.koht.), nuoriso- ja opiskelijakausi kortti (poril.), perhe kortti (30 pvää, poril.), haltijakohtaiset sarjakortit (22/44 matkaa), 10-matkan kortti (poril.+ulvilal.), 40-matkan kortti (poril.; henk.koht.), 40-matkan nuoriso-/opiskelijakortti (poril.; henk.koht).
- ⁴⁾ Rauman kaupunkilipputuen osalta ei tarkempaa tietoa jakautumisesta eri lipputuotteille.
- ⁵⁾ Lipputuotteena Salossa seutulippu ja Matkahuollon tarjoamat liput. KETJU-raportin mukaan Salossa on kesällä 2009 käynnistetty koko kunnan kattava palveluliikenne, joka ei liene tämän taulukon nettohinnassa mukana.

SEUTULIPPUTUKI MERKITTÄVILLÄ KAUPUNKISEUDUILLA 2009

	Subven- tio yht.	Valtion osuus	
	eur	eur	%
POSELY			
Joensuun seutu			
Joensuu	157 476	75 589	48
Kontiolahti	146 077	59 892	41
Liperi	58 661	26 572	45
Outokumpu	35 559	15 365	43
Polvijärvi	18 170	8 721	48
Kuopion seutu			
Karttula	8 491	3 617	43
Kuopio	146 369	67 616	46
Maaninka	14 459	6 941	48
Siilinjärvi	149 222	61 181	41
Mikkelin seutu			
Hirvensalmi	7 364	3 019	41
Juva	78 955	33 825	43
Kangasniemi	30 822	13 950	45
Mikkeli	98 741	47 396	48
Puumala	5 257	2 155	41
Ristiina	29 978	12 291	41

VARELY			
Porin seutu			
Harjavalta	29 511	11 950	40
Huittinen	7 710	3 501	45
Kokemäki	785	377	48
Luvia	47 835	17 376	36
Merikarvia	11 035	5 089	46
Nakkila	16 459	6 947	42
Noormarkku	18 710	8 611	46
Pomarkku	18 160	6 265	34
Pori	241 756	113 265	47
Ulvila	61 708	21 114	34
Rauman seutu			
Eura	16 022	7 618	48
Eurajoki	30 736	14 753	48
Köyliö	284	0	0
Rauma	105 363	50 574	48
Säkylä	4 355	1 027	24

	Subven- tio yht.	Valtion osuus	
	eur	eur	%
VARELY			
Entinen Salon seutu			
Kemiö	2 666	1 280	48
Koski TL	1 249	578	46
Marttila	1 992	0	0
Paimio	24 854	9 259	37
Salo	171 468	71 598	42
Sauvo	26	0	0
Somero	4 505	2 162	48
Turun seutu			
Aura	36 735	16 100	44
Kaarina	441 215	211 783	48
Lieto	224 114	97 205	43
Länsi-Turunmaa	272 314	130 711	48
Masku	58 439	24 000	41
Mynämäki	72 284	28 218	39
Naantali	385 619	179 125	46
Nousiainen	28 334	13 600	48
Paimio	97 099	44 684	46
Raisio	452 405	201 517	45
Rusko	68 628	25 170	37
Sauvo	21 773	8 833	41
Turku 1	679 801		
Turku 2	159 058		
Turku yht.	838 859	361 385	43

Liik
enne
vira
sto

ISSN-L 1798-6656
ISSN 1798-6664
ISBN 978-952-255-033-0

www.liikennevirasto.fi