



Pekka Vähätörmä, Eija Riihimäki

Joukkoliikenteen määrärahan käyttötarve ja kohdentaminen Kaakkois-Suomen ELY:n alueella

Pekka Vähätörmä, Eija Riihimäki

Joukkoliikenteen määrärahan käyttötarve ja kohdentaminen Kaakkois-Suomen ELY:n alueella

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 21/2011

Liikennevirasto
Helsinki 2011

Kannen kuvat: Ramboll Finland Oy:n kuva-arkisto

Verkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-664-6

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 020 637 373

Pekka Vähätörmä, Eija Riihimäki: Joukkoliikenteen määrärahan käyttötarve ja kohdentaminen Kaakkois-Suomen ELY:n alueella. Liikennevirasto, liikennejärjestelmäosasto. Helsinki 2011. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 21/2011. 29 sivua. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-664-6.

Asiasanat: ostoliikenne, lipputuki

Tiivistelmä

ELY-keskukset ylläpitävät alueidensa joukkoliikenteen palvelutasoa ostamalla liikenteitä ja tukemalla asiakashintojen alentamista. Tämän selvitystyön kohdealueella Kaakkois-Suomen ELY-keskuksella on käytettävissään vuonna 2011 joukkoliikennemäärärahaa noin 3,7 M€. Viranomaiskaupungeissa ja niiden ulkopuolella asuvien väestömääriin suhteutettuna Kaakkois-Suomen ELY:n joukkoliikennerahoitus kohdistuu edelleen vahvasti kuntarajat ylittävään liikenteeseen, vaikka euromääräisesti suurempi osa käytetäänkin toimivaltaisten kaupunkien ostojen ja lipunhintojen tukemiseen

Rahoituksen tarvetta tarkasteltiin muodostamalla neljä erilaista skenaariota, jotka ovat linjassa tarkastelualueen liikennestrategioiden ja valtakunnallisten linjausten kanssa. 0-skenaariossa tarkasteltiin erilaisia vaihtoehtoja, miten vuodelle 2011 osoitettu joukkoliikennemääräraha voitaisiin jakaa erilaisin painotuksin. 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. III-skenaariossa rahoitusta kohdistettiin vilkkaimpien pendelöintivälien joukkoliikenteeseen. 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 lisärahoituksen tarve näyttäisi olevan 0,38 - 0,93 M€. Käytännössä tätä ei voida kattaa pelkästään runkoliikenteeseen käytettävää rahoitusta pienentämällä. Näin ollen näyttäisi, ettei lähivuosina ole mahdollista ohjata nykyistä enempää valtion tukea lipputuotteisiin. Tavoitteena kannattaa kuitenkin pitää sitä, että lipunhintojen alentamista tuettaisiin mahdollisimman voimakkaasti jatkossakin.

Skenaarion I mukainen peruspalvelutasoon kohotettava tarjonta lisäisi määrärahan tarvetta noin 0,65 M€. Nykyisen palvelun ylläpitämisen sekä peruspalvelutasossa olevien puutteiden korjaamisen lisärahoitustarve olisi siten yhteensä noin 1,0 M€.

Mikäli halutaan panostaa merkittävien kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukemiseen skenaarion II mukaisesti, tarvitaan lisärahoitusta noin 0,24 - 0,3 M€ 0-skenaarion laskelmien lisäksi. Skenaariossa III käsiteltyjen laatukäytävien arvioitiin puolestaan edellyttävän noin 0,24 M€ lisäystä rahoitukseen.

Pekka Vähätörmä, Eija Riihimäki: Behovet och fördelningen av kollektivtrafikens anslag i NMT-regionen Sydöstra Finland. Trafikverket, trafiksystemsavdelningen. Helsingfors 2011. Trafikverkets undersökningar och utredning 21/2011. 29 sidor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-664-6.

Nyckelord: köpt trafik, biljettstöd

Sammandrag

Närings-, trafik- och miljöcentralerna (NTM-centralerna) upprätthåller servicenivån inom kollektivtrafiken i sina respektive områden genom att köpa trafik tjänster och sänka kundpriser med hjälp av subventioner. I området som behandlas i denna utredning har NTM-centralen i Sydöstra Finland 2011 beviljats ungefär 3,7 mn € i anslag för kollektivtrafiken. I proportion till den folkmängd som bor i och utanför myndighetsstäderna allokerar NTM-centralen i Sydöstra Finland fortfarande i hög grad finansieringen för kollektivtrafiken till trafiken som går över kommungränserna, även om den största delen penningmässigt används till att subventionera köpen och biljettpriserna i städerna där de behöriga myndigheterna finns.

Behovet av finansiering undersöktes genom att skissa upp fyra olika scenarier, som följer trafikstrategierna i det undersökta området och de riksomfattande riktlinjerna. I 0-scenariot undersöktes olika alternativ för hur det för år 2011 beviljade anslaget för kollektivtrafik kunde fördelas med annorlunda prioriteringar. I I-scenariot utredde bristerna i det befintliga trafikutbudet jämfört med basservicenivån och uppskattades den finansiering som krävs för att korrigera dessa brister. II-scenariot baserar sig på en modell, enligt vilken subventionerna skulle ökas i de städer i landskapen som har den mest omfattande kollektivtrafiken. Förutsättningen för att öka subventionerna skulle vara att även de städer som fungerar som behörig myndighet skulle förbinda sig till att satsa åtminstone lika mycket som för tillfället. I III-scenariot allokerades finansieringen till kollektivtrafiken med de livligaste pendlingsavstånden. Syftet med kalkylerna har varit att få fram uppgifter om vilka tjänster som kan tryggas med finansiering som allokeras på olika sätt och hitta en verksamhetsmodell enligt vilken finansieringen som används för kollektivtrafiken kan göras så effektiv som möjligt.

I de olika underalternativen i 0-scenariot verkar behovet av tilläggsfinansiering ligga runt 0,38 - 0,93 mn €. I praktiken kan detta belopp inte täckas enbart genom att minska finansieringen för stamtrafiken. Således ser det inte ut som om det under de närmaste åren vore möjligt att i någon större omfattning än hittills styra det statliga stödet för biljettprodukter. Målet borde emellertid vara att biljettpriserna skulle subventioneras så mycket som möjligt också i fortsättningen.

För att höja utbudet till basservicenivån enligt I-scenariot skulle anslagsbehovet öka med omkring 0,65 mn €. Behovet av tilläggsfinansiering för att upprätthålla den nuvarande servicen samt för att korrigera de brister som finns på basservicenivån är sålunda sammanlagt cirka 1,0 mn €.

Om man vill satsa på att stöda kollektivtrafiken i de betydande stadsregionerna enligt II-scenariot, behövs det ungefär 0,24 - 0,3 mn € tilläggsfinansiering utöver beräkningarna i 0-scenariot. Det uppskattades att kvalitetskorridorerna som behandlas i III-scenariot å sin sida skulle kräva en tilläggsfinansiering om ungefär 0,24 mn €.

Pekka Vähätörmä, Eija Riihimäki: Demand and Allocation of Appropriations for Public Transport in ELY Region Southeast Finland. Finnish Transport Agency, Traffic Systems's Department. Helsinki 2011. Research reports of the Finnish Transport Agency 21/2011. 29 pages. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-664-6.

Key words: purchased transport services, ticket subsidies

Summary

The Centres for Economic Development, Transport and the Environment (ELY Centres) maintain the public transport service level in their respective area by purchasing transport services and subsidising customer prices. In regard to the target area of this study, the ELY Centre for Southeast Finland has for 2011 approximately 3.7 M€ in appropriations for public transport at its disposal. In proportion to the population in and outside the cities where the competent authorities are situated, the public transport financing of the ELY Centre for Southeast Finland is still heavily allocated to the traffic crossing municipal boundaries, even though an even larger share measured in euros is used for purchasing services and subsidising ticket prices in the cities acting as competent authorities.

The need for financing was studied by devising four different scenarios, in line with the transport strategies in the examined area and national policies. Scenario 0 examined various options for allocating the public transport appropriations for 2011. For scenario I the deficiencies in the present transport provision in comparison to the basic service level were examined, and the financing required in order to remedy these deficiencies was estimated. Scenario II is based on a model whereby the subsidies targeted at the cities with the busiest public transport in their regions would be increased. The prerequisite for increasing the subsidies would be that the cities acting as competent authorities would commit themselves to the current input at the minimum. In scenario III the financing was allocated to the public transport with the busiest commuting distances. The aim of the calculations was to generate information on which services can be secured through financing allocated in different ways and to find an operating model, according to which the highest impacts on financing allocated to public transport could be achieved.

The various sub-options of scenario 0 would require additional financing of 0.38 – 0.93 M€. In practice, this amount can not be covered solely by cutting the financing for trunk traffic. Under the circumstances it does not seem possible in the next few years to steer more of the government support to ticket products than at present. The aim should however be that that ticket prices are subsidised to such a large extent as possible in the future as well.

In order to raise the provision of services to the basic service level, in accordance with scenario I, appropriations to the amount of approximately 0.65 M€ would be required. The need for additional financing for maintaining the current services and remedying the deficiencies of the basic service level would thus total approximately 1.0 M€.

If the objective is to support public transport in the major urban regions in line with scenario II, additional financing of approximately 0.24 – 0.3 M€ would be required, in addition to the calculations in scenario 0. It has been estimated that the quality corridors dealt with in scenario III would require additional financing of about 0.24 M€.

Esipuhe

Selvitys Pohjois-Savon ja Varsinais-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten joukkoliikenteen määrärahan tarpeesta valmistui lokakuussa 2010.

Aiempaan selvitykseen pohjautuen käynnistettiin Liikenneviraston johdolla selvitys Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen toiminta-alueen joukkoliikenteen määrärahan käyttötarpeesta ja kohdentamisesta tammikuussa 2011.

Tarkasteltavia skenaarioita oli neljä. Nykyiseen rahoitukseen pohjaavassa 0-skenaariossa ja sen alavaihtoehdoissa arvioitiin runkoliikenteen tarjontaan kohdistuvien leikkausten määrää, mikäli nykyisestä palvelutasosta halutaan muilta osin pitää kiinni annettua määräraha kiintiötä noudattaen. I-skenaariossa arvioitiin peruspalvelutasossa työ- ja liityntämatkoilla esiintyvien puutteiden korjaamiseksi tarvittavaa lisärahoitusta. II-skenaariossa rahoituksen kohdistamista painotettiin nykyistä voimakkaammin vilkkaimpien kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukemiseen. Näiden kustannusten kattamisen vaikutuksia arvioitiin lisärahoitustarpeen lisäksi arvioimalla kuinka merkittäviä leikkauksia nykyiseen runkoliikenteen tarjontaan pitäisi tehdä, jotta rahoituksen painopisteen siirtäminen voitaisiin toteuttaa nykyisellä rahoitusraamilla. III-skenaariossa arvioitiin joukkoliikenteen laatukäytävien toteuttamisen lisärahoitustarvetta sekä toisaalta vaikutusta runkoliikennetarjontaan, mikäli laatukäytävät toteutettaisiin rahoitusraameissa pysyen.

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

Pekka Rintamäki, Liikennevirasto
Jenni Eskola, Liikennevirasto
Tuomas Talka, Kaakkois-Suomen ELY-keskus.

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

Helsingissä huhtikuussa 2011

Liikennevirasto
Liikennejärjestelmäosasto/joukkoliikenneyksikkö

Sisältö

1	TAUSTAA JA TAVOITTEET	8
1.1	ELY-keskusten rooli joukkoliikenteen rahoituksessa.....	8
1.2	Tarkastelualueiden joukkoliikennettä ohjaavat strategiat	8
1.3	Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsaus.....	10
1.4	Liikenneviraston pitkän tähtäimen suunnitelma.....	11
2	TARKASTELUALUEET JA NIIDEN ERITYISPIIRTEET	12
3	JOUKKOLIIKENTEEN RAHOITUS.....	14
3.1	Joukkoliikennerahoitus valtakunnan tasolla.....	14
3.2	Joukkoliikenteen määrärahan käyttö ja todellinen tarve tarkastelu- alueilla	15
4	PERUSPALVELUTASO	21
5	RAHOITUKSEN TARVE ERI SKENAARIOISSA	22
5.1	Yleistä	22
5.2	0-skenaario	23
5.3	I-skenaario	24
5.4	II-skenaario.....	25
5.5	III-skenaario	26
5.6	Yhteenveto skenaarioista	27
6	JOHTOPÄÄTÖKSET	28

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 2011 Kaakkois-Suomen ELY-keskuksella on käytettävissään joukkoliikennemäärärahaa noin 3,7 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 vaatisivat. Lisäksi on arvioitu millaista panostusta vaadittaisiin, jotta kehittyvien kaupunkiseutujen tai vilkkaimmin pendelöityjen yhteysvälien 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.

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 joukkoliikennettä ohjaavat strategiat

Maakuntaohjelmat

Maakuntaohjelma on alueiden kehittämislain mukainen asiakirja, jossa asetetaan maakunnan keskeisiä kehittämistavoitteita. Vuonna 2010 voimaan astunut uusi aluekehityslaki sekä valtion aluehallinnon uudistamishanke vahvistavat merkittävästi maakuntaohjelman roolia ja sen vaikuttavuutta maakunnan kehittämistä ohjaavana asiakirjana. Maakuntaohjelman velvoittavuus valtion aluehallinnon ohjauksessa lisääntyy. Maakuntaohjelma ja sen linjaukset tulee huomioida elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja aluehallintovirastojen tulosohtausprosessissa.

Etelä-Karjalan tuorein maakuntaohjelma on hyväksytty kesäkuussa 2010. Etelä-Karjalan Visio 2030 mukaan *Etelä-Karjala on Saimaan, rajan ja uusiutuneen metsäsektorin sekä elinkeinorakenteen vetovoimainen, sijaintinsa ja kilpailuetunsa tehokkaasti hyödyntävä sekä osaamisestaan, yhteistyöverkostoistaan ja kulttuuristaan uutta luovien ihmisten kasvumaakunta*. Joukkoliikenteen kannalta tähän päämäärään pyritään mm. keskittämällä julkisia ja yksityisiä palveluita keskeiselle työssäkäynti- ja asumis-alueelle, laatukäytävälle. Laatukäytävästä rakennetaan elinkeinoelämää houkutteleva ja uusille toimintoille joustava alue, vetovoimainen ja maakunnan sydämenä sykkivä aluekokonaisuus. Myös Helsinki-Pietari-välisen nopean raideyhteyden toteutuminen ja Lappeenrannan lentokenttätoiminnan nopea kehittyminen edellyttävät alueen liikenne- ja liityntäyhteyksien kehittämistä.

Myös Kymenlaakson viimeisin maakuntaohjelma on hyväksytty maakuntavaltuustossa kesäkuussa 2010. Yhtenä lähtökohtana on laajan metropolialueen kasvu kestävän kehityksen periaatteita noudattaen ja mm. yhdyskuntarakenteen kehittäminen nykyisen aluerakenteen sisällä. Joukkoliikenteen palvelutason tulee mahdollistaa sujuvat arjen matkat Kotkan ja Kouvolan kaupunkiseuduilla, niiden välisessä liikenteessä sekä metropolialueiden suuntiin. Kehittämisen painopisteet ovat mm. kaupunkiympäristön vetovoimaisuuden vahvistaminen, kaupunki -maaseutu- saaristo vuorovaikutuksen kehittäminen, yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistäminen sekä autoriippuvuuden vähentäminen. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja käytön houkuttelevuutta parannetaan erityisesti maakunnan sisäisessä työmatka- ja asiointiliikenteessä.

Vuoden 2010 alussa voimaantullut Laki alueiden kehittämisestä edellyttää, että maakunnat muodostavat toiminnallisesti ja taloudellisesti tarkoituksenmukaiset yhteistoiminta-alueet. Kaakkois-Suomessa ollaan ainoana alueena Suomessa perustamassa kahdeksanjäseninen yhteistoimintaelin, johon molemmat maakuntaliitot (Etelä-Karjala, Kymenlaakso) nimeävät neljä jäsentä. Yhteistoimintaelin käsittelee etenkin maakuntaohjelmien ja toteuttamissuunnitelmien yhteiset tavoitteet ja linjaukset ja muut maakuntien yhteistyön kannalta merkittävät asiat.

Liikennestrategiat

Etelä-Karjalan liikennestrategian päivitys valmistui vuonna 2009. Liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita ovat mm. kohtuullisen palvelutason tarjoaminen kaikille liikennejärjestelmän käyttäjille sekä keskeisen työssäkäyntialueen eli ns. laatukäytävän tiivistäminen. Painopisteitä näissä ovat henkilöauton kanssa kilpailukykyinen joukkoliikenne Lappeenrannassa ja Imatralla, niiden välillä sekä Lappeenrannasta naapurikuntien ja naapurimaakuntien keskuksiin sekä pääkaupunkiseudulle mm. kehittämällä vahvimpia joukkoliikennekäytäviä ja maankäytön tukeutumista niihin. Joukkoliikenteen palvelujen kehittämisellä pyritään hillitsemään autoliikenteen kasvua, turvaamaan jokapäiväisen elämän edellyttämät liikkumismahdollisuudet eri ikäryhmille sekä tukemaan alueiden kehittymistä. Lappeenranta–Imatra-välillä joukkoliikenteen kilpailukyky voidaan turvata helposti, mutta maaseudun liikkumistarpeita turvaamaan tarvitaan uusia keinoja. Seutulippujärjestelmää kehitetään tulevaisuudessa sen käyttömahdollisuuksia laajentamalla. Maksuvälineiden kehittämisessä kiinnitetään erityistä huomiota eri kulkumuotojen yhteiskäyttöisten älykorttien kehittämiseen. Yhteistyötä joukkoliikenteen suunnittelussa ja järjestämisessä kehitetään sekä seudullisesti että kuntien sisällä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman seuranta toteutetaan jatkamalla suunnitelman laatineen ohjausryhmän toimintaa.

Kymenlaakson liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2010. Liikennejärjestelmätyössä korostetaan aiempaa voimakkaammin käyttäjälähtöisyyden ja kestävän liikenteen kehittämisen vaatimuksia. Työn tavoitteena on ollut saavuttaa runsaaseen vuorovaikutukseen ja kattaviin selvityksiin pohjautuen eri osapuolten kesken yhteinen näkemys Kymenlaakson maakunnan liikennejärjestelmän kehittämisen tarpeista ja kehittämisperiaatteista. Työn yhtenä keskeisenä tavoitteena on myös ollut luoda maakuntaan liikennejärjestelmätyön jatkuva toimintamalli. Joukkoliikenteen kehittämisen

keskeisenä haasteena on käyttäjämäärien lisääminen siellä, missä joukkoliikenteen kehittämiseksi on jo nykyisin olemassa parhaat edellytykset. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamisen suurimpana haasteena on saada matkustajien ”ovelta-ovelle” matka-ajat kilpailukykyiseksi henkilöautoliikenteen kanssa. Tavoitteena on mm. mahdollistaa sujuvat arjen matkat Kotkan ja Kouvolan kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä sekä turvata sujuvat ja ennustettavissa olevat matkaketjut eri liikennemuotojen välillä. Taloudellisesti tehokkaan ja autolle kilpailukykyisen joukkoliikennepalvelun järjestäminen vaatii riittävän väestöpohjan eli joukkoliikennettä tukevia alueiden käytön ratkaisuja. Maakunnallisen ja seudullisen suunnittelu yhteistyön laajentaminen on tärkeää käyttäjien kannalta toimivien palveluiden kehittämiseksi.

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 asiantuntijanäkymys 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 kehittämismallivaihtoehtoja 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 palvelutason koko Suomessa. Tässä mallissa käsitys aluerakenteesta pohjautuu siihen, että maassa on 10-20 kehittyvää kaupunkiseutua. Joukkoliikenteen näkökulmasta tämä tarkoittaisi suurimpien kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukyvyyn 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 kehittämismallivaihtoehdoissa on tuotu esille vain joukkoliikenteen kehittämisen keskeisin painopistealue. Liikenneviraston strategiaan päämääriin sisältyy kasvavien kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantamisen ohella myös se, että haja-asutusalueilla julkinen liikenne varmistaa peruspalveluiden saatavuuden.

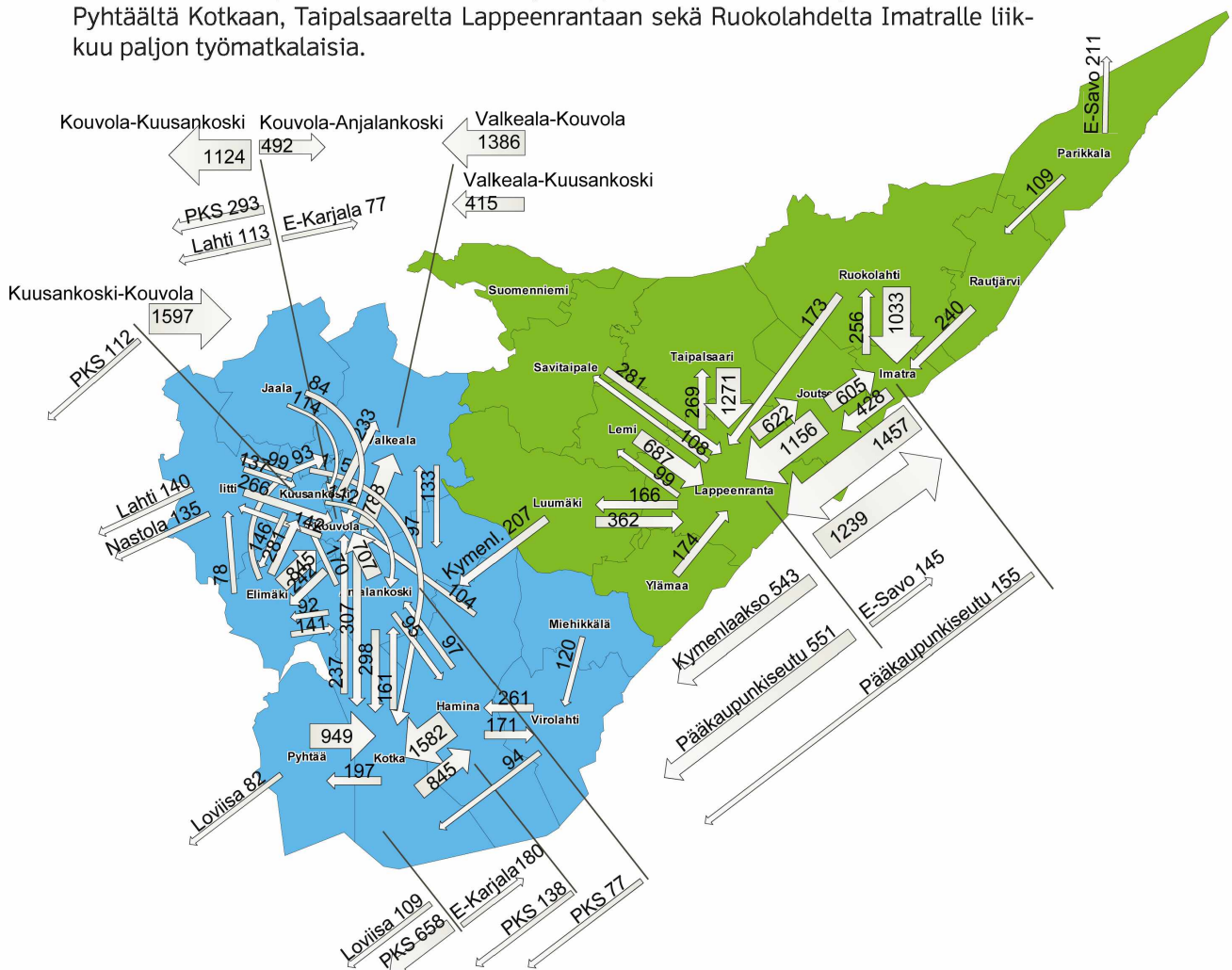
2 Tarkastelualueet ja niiden erityispiirteet

Kaakkois-Suomen ELY:n toiminta-alue kattaa Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson maakunnat.

Etelä-Karjala koostuu Imatran ja Lappeenrannan seutukunnista, joissa on yhteensä 10 kuntaa ja 133 800 asukasta. Suurin kunnista on Lappeenranta 72 000 asukkaallaan. Imatra sijoittuu toiseksi (28 500 asukasta). Väestötiheys Etelä-Karjalassa on 23,8 as/km². Maakunnan ikärakenne painottuu vanhempiin ikäluokkiin maan keskiarvoa enemmän.

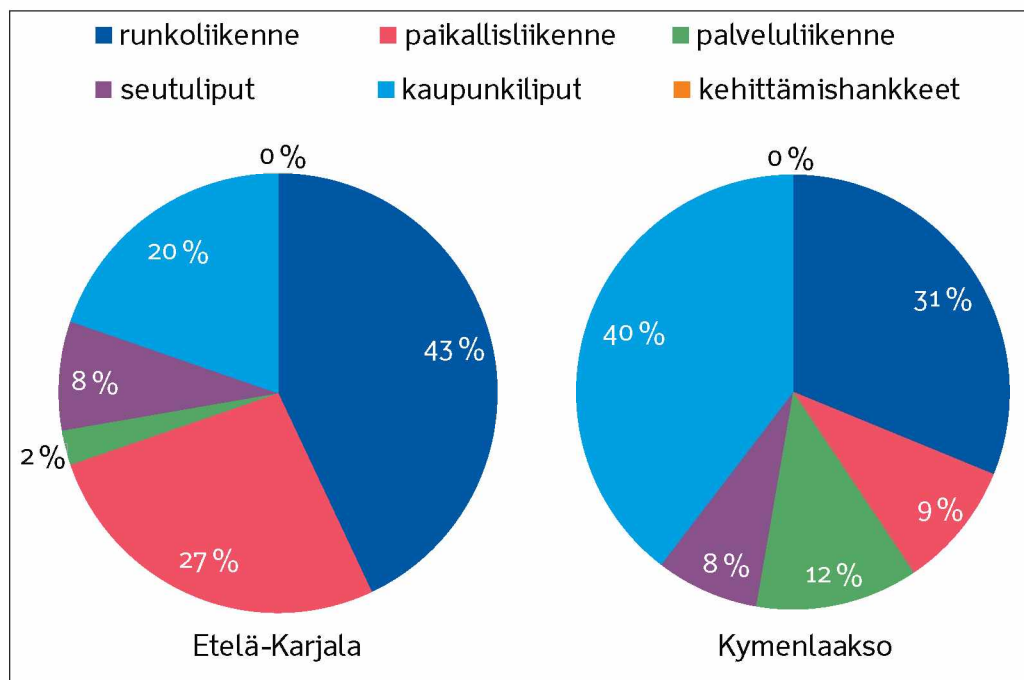
Kymenlaakson seutukuntia ovat Kotka-Haminan seutukunta sekä Kouvolan seutukunta. Asukkaita maakunnassa on yhteensä 182 400. Kuntia on seitsemän, joista v. 2009 laajan kuntaliitoksen jälkeen ylivoimaisesti suurin Kouvola (88 100 asukasta). Kotkassa asukkaita on 54 800 ja Haminassa 21 400. Väestötiheys Kymenlaaksossa on selvästi Etelä-Karjalaa suurempi (35,4 as/km²). Maakunnan sijainti kahden metropolin välissä nopeutuvine liikenneyhteyksineen luo hyvät edellytykset työpaikkojen ja asukasluvun kasvulle.

Työmatkaliikenteessä maakunnat eroavat toisistaan siten, että Etelä-Karjalassa on selkeämmät suuret työpaikkakeskittymät, joihin suuntautuu voimakkaat työssäkäyntivirrat. Kymenlaaksossa työmatkaliikenne jakaantuu tasaisemmin usean kunnan välille. Pendelöintiä tapahtuu eniten Imatran ja Lappeenrannan välillä. Myös Haminasta ja Pyhtäältä Kotkaan, Taipalsaarelta Lappeenrantaan sekä Ruokolahdelta Imatralle liikkuu paljon työmatkalaisia.



Kuva 2.1 Suurimmat pendelöintivirrat Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson maakunnissa (tarkastelussa myös entiset v. 2005 kuntakeskukset).

Etelä-Karjalassa ELY:n joukkoliikennerahat on kohdistettu pääasiassa runkoliikenneos-
toihin, kun taas Kymenlaaksossa rahoitus on painottunut viime vuosina kaupunkilippu-
jen tukemiseen.



Kuva 2.2 Joukkoliikennemäärärahan jakautuminen eri tukimuotoihin Etelä-Karjalassa ja Kymenlaaksossa v. 2010.

ELY:n maksamien valtionapujen erilainen suhteellinen kohdentuminen maakunnissa johtuu suurimpien kaupunkien erilaisista ratkaisuista. Etelä-Karjalassa rahoituksen jakautumista voidaan pitää tyypillisenä mille tahansa melko harvaan asutulle alueelle. Kuntarajat ylittävän runkoliikenteen ja seutulipun osuus on hieman yli puolet käytetystä rahoituksesta. Paikallisliikenteeseen kohdistuva rahoitus puolestaan jakaantuu melko tasaisesti lipputuen ja ostojen tukemisen kesken. Palveluliikenteen osuus on Etelä-Karjalassa sangen pieni, kuten sillä yleensä on tapana olla. Toimivaltaisissa viranomaiskaupungeissa asuvaa väestöä palvelevaan liikenteeseen (paikallisliikenne, palveluliikenne ja kaupunkilippu) kohdistetun tuen määrä oli vuonna 2010 noin 8,1€/asukas. Jos vastaavasti ajatellaan muun tuen (runkoliikenne ja seutulippu) palvelevan ensisijaisesti toimivaltaisten viranomaiskaupunkien ulkopuolella asuvaa väestöä, oli tähän palveluun kohdistetun tuen määrä noin 25,6€/asukas.

Kymenlaaksossa yli puolet rahoituksesta kohdistuu kaupunkien sisäisten liikenteiden ja niiden lipputuotteiden tukemiseen. Huomattavan suuri kaupunkilippujen %-osuus selittyy Kouvolan edullisella kaupunkilipulla. Paikallisliikenteen ostoihin kohdistuvan tuen suhteellinen osuus on alhainen, mutta se selittyy pitkälti Kotkan huomattavan korkeasta palveluliikenteen tuen määrästä. Kotkassa palveluliikenteellä hoidetaan käytännössä myös suuri osa hiljaisen kysynnän paikallisliikenteestä. Kouvolan seudun kuntien kuntaliitoksen myötä merkittävä osa Kymenlaakson aikaisemmista runkoliikenteistä jäi Kouvolan sisäiseksi liikenteeksi, mikä on luonnollisesti vähentänyt runkoliikenteisiin kohdistuvien ostojen osuutta.

Kymenlaaksossa vuoden 2010 rahoitusta kohdistui toimivaltaisten viranomaiskaupunkien asukkaita palvelevaan liikenteeseen noin 9,7€/asukas ja niiden ulkopuolella asuvaa väestöä palvelevaan liikenteeseen noin 22,4€/asukas. Väestöön suhteutettuna rahoitus painottuu hieman voimakkaammin toimivaltaisten viranomaiskaupunkien liikenteen tukemiseen kuin Etelä-Karjalassa, mutta edelleen ELY:n rooli kuntarajat ylittävän liikenteen peruspalvelutason turvaajana tulee vahvasti esiin.

3 Joukkoliikenteen rahoitus

3.1 Joukkoliikennerahoitus valtakunnan tasolla

Vuoden 2011 talousarviossa valtio on varannut joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen 64,7 miljoonaa euroa, mikä on miljoona euroa enemmän kuin vuonna 2010. Määrärahan käytön arvioidaan kohdistuvan eri momenteille seuraavasti:

Taulukko 3.1 Valtion talousarvioesitys joukkoliikenteen määrärahojen kohdentamiseksi vuonna 2011

Määrärahan kohde	Esitys 2011
Junien lähiliikenteen palvelujen osto	10 200 000
Kemijärven yöjunaliikenteen osto	1 200 000
Lentoliikenteen palvelujen osto	1 200 000
Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostot, hintavelvoitteet ja kehittäminen	40 825 000
Valtakunnalliset kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimushankkeet	1 000 000
Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki	10 000 000
Merenkurkun liikenne	250 000
YHTEENSÄ	64 675 000

ELY-keskuksien käyttöön, alueellisen ja paikallisen joukkoliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen sekä lippualennuksiin varattu 40,8 miljoonan euron määräraha ja kaantuu alueiden kesken seuraavasti:

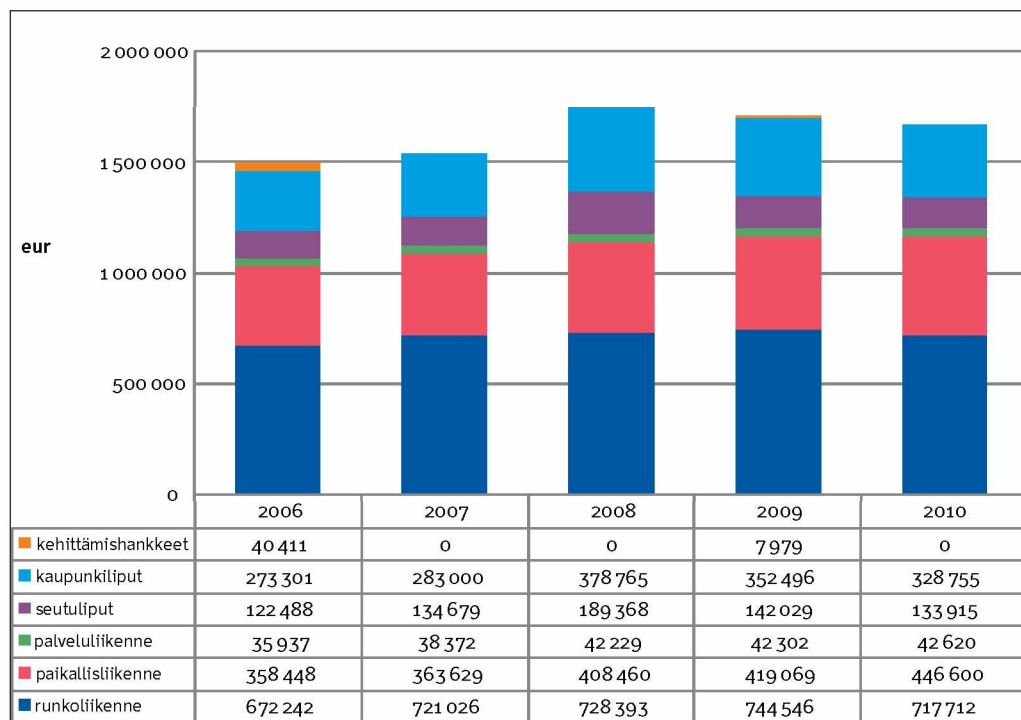
- Uusimaa 6,2 miljoonaa,
- Varsinais-Suomi 4,8 miljoonaa,
- Kaakkois-Suomi 3,7 miljoonaa,
- Pirkanmaa 3,0 miljoonaa,
- Pohjois-Savo 8,6 miljoonaa,
- Keski-Suomi 3,2 miljoonaa,
- Etelä-Pohjanmaa 3,6 miljoonaa,
- Pohjois-Pohjanmaa 4,4 miljoonaa ja
- Lappi 3,3 miljoonaa euroa.

Aiempina vuosina Lääninhallitusten liikenneosastoille osoitettu, alueellinen joukkoliikenteen määräraha oli kiintiöity erillisinä momentteina (liikenteen ostot, lippujen hinnan alentaminen, kehittäminen ja matkojen yhdistely). Vuonna 2010 rahat osoitettiin ensimmäisen kerran ELY-keskuksille, jolloin momentit yhdistettiin yhdeksi alueellisen joukkoliikenteen momentiksi joustavuuden parantamiseksi. Kasvavana haasteena on kuitenkin rahan riittämättömyys esitettyihin tarpeisiin nähden.

3.2 Joukkoliikenteen määrärahan käyttö ja todellinen tarve tarkastelualueilla

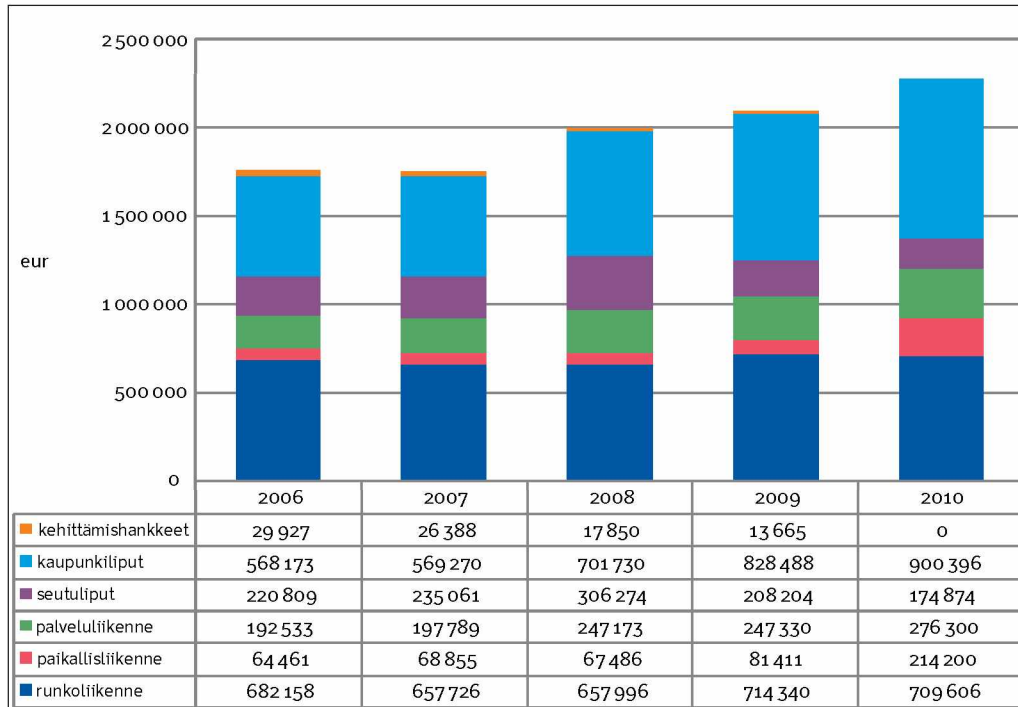
Joukkoliikennemäärärahan käyttö

ELY-keskuksen joukkoliikennerahoitus on Etelä-Karjalassa kohdistunut vuosina 2006-2010 suurimmalta osin runko- ja paikallisliikenneostoihin. Muiden tukimuotojen osuus on 2-20 % määrarahasta. Kehittämishankkeisiin on viime vuosina käytetty hyvin vähän rahaa. Kaupunki- ja seutulippujen sekä palveluliikenteen rahoitusosuus on pysynyt lähes vakiona viiden vuoden tarkastelujaksolla.



Kuva 3.1 ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahan käyttö Etelä-Karjalassa vuosina 2006-2010.

Kymenlaaksossa valtion joukkoliikennerahoituksen painopiste on viiden viime vuoden aikana siirtynyt runkoliikenneostoihin kaupunkilippujen tukemiseen. Myös paikallisliikenteen rahoitus on noussut. Näihin molempiin lienee suurimpana selittäjänä tekijänä Kouvolan seudun kuuden kunnan liitos v. 2009. Myös Kymenlaaksossa on kehittämishankkeiden osuus ollut viime vuosina hyvin pieni.



Kuva 3.2 ELY-keskuksen joukkoliikenteen määrärahan käyttö Kymenlaaksossa vuosina 2006-2010.

Runkoliikenneostot

Runkoliikenneostoista lähes puolet kohdistuu koulumatkavuoroihin sekä kolmasosa lähinnä harvaan asuttujen alueiden asiointiyhteyksien turvaamiseen. Runkoliikenteen ostoihin käytettävät määrärahat ovat pysyneet vuosittain lähes samalla tasolla. Kun toisaalta tuotantokustannukset ovat samaan aikaan voimakkaasti nousseet, on tämä johtanut ostojen leikkauksiin.

Kaakkois-Suomen ELY:ssä on runkoliikenneostoja leikattu voimakkaasti vuosina 2007-2009. Lakkautetuista liikenteistä ylivoimaisesti suurin osa oli vapaa-ajan asiointivuoroja. Yhteensä vuosina 2006-2010 ostokilometrejä leikattiin Kaakkois-Suomen ELY:n alueella 471 000 kilometriä.

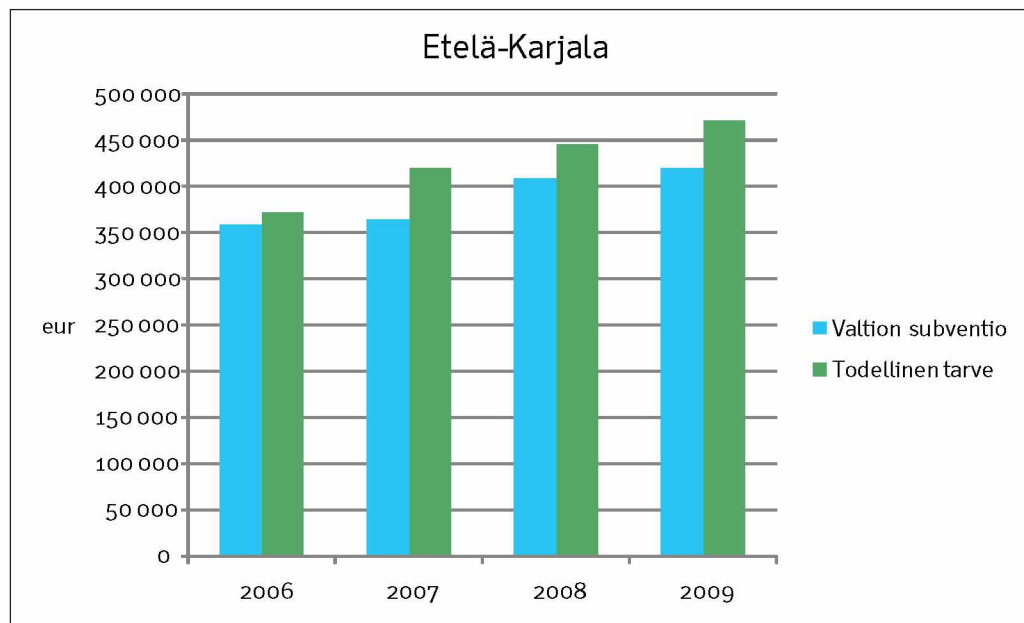
Taulukko 3.2 Runkoliikenneostojen lakkautukset Kaakkois-Suomen ELY:n alueella vv. 2006-2010

Kaakkois-Suomen ELY	Km/v	Ajopv/v	Pääasiallinen käyttötarkoitus (%)			
			työ	koulu	vapaa-aika	liityntä
2006	36 600	1 233	8	15	77	-
2007	142 900	3 729	7	11	57	25
2008	106 000	2 699	29	17	48	6
2009	135 200	2 547	13	19	62	6
2010	50 500	998	11	22	44	22

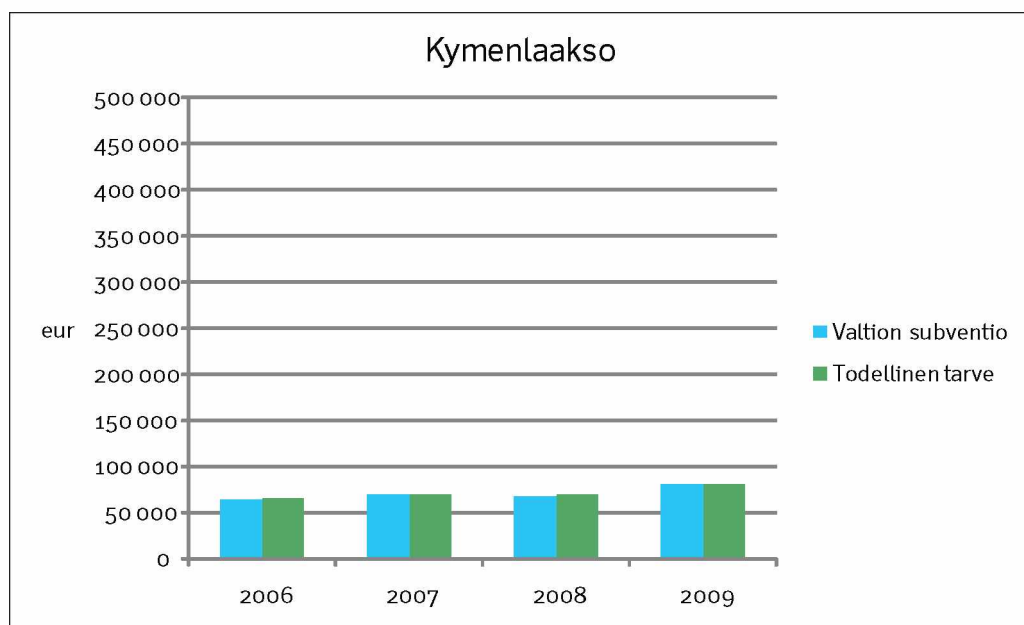
Kaupunkiliikenteen ostot

Kaupunkiliikenteen ostot koskevat kaupunkien paikallisliikennettä sekä kuntien palvelu- ja kutsuliikennettä. Kaupunkiliikenteen ostoissa valtion tukiosuus on enintään 50%.

Etelä-Karjalassa valtion paikallisliikenteen tukeen on käytetty viime vuosina n. 400 000 eur/v subventio-osuuden ollessa n. 45%. Lisämäärärahan tarve on ollut keskimäärin 40 t€/v. Kymenlaaksossa valtion tuki paikallisliikenteelle on ollut alle 100 000 eur/v ennen vuotta 2010, jolloin tuki nousi yli 200 000 euron. Lisämäärärahan tarvetta ei ole juuri ollut.

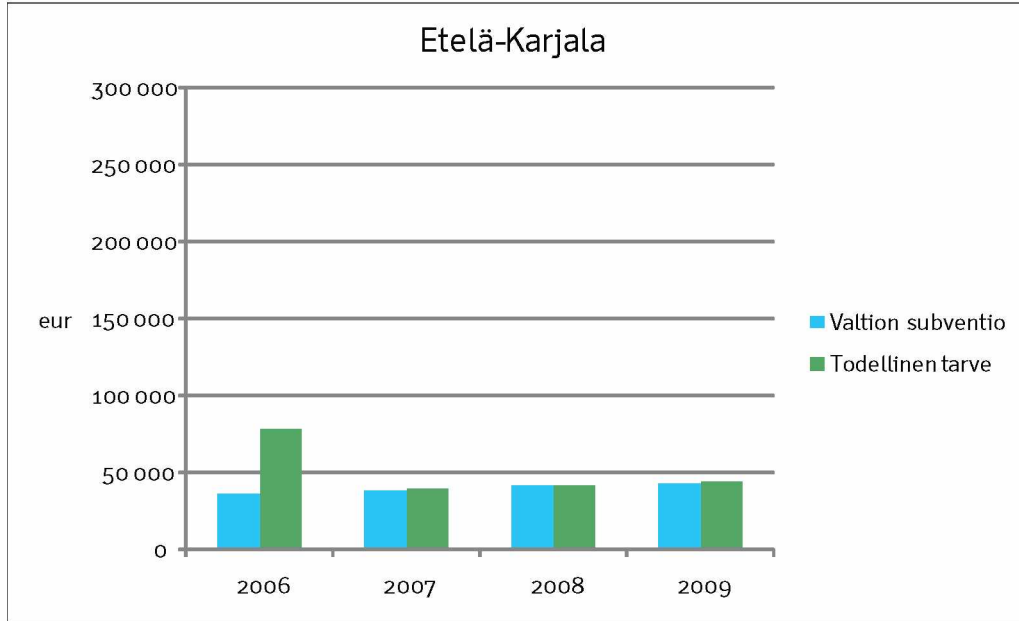


Kuva 3.3 ELY-keskuksen paikallisliikenteen tuki vv. 2006 - 2009 Etelä-Karjalassa.

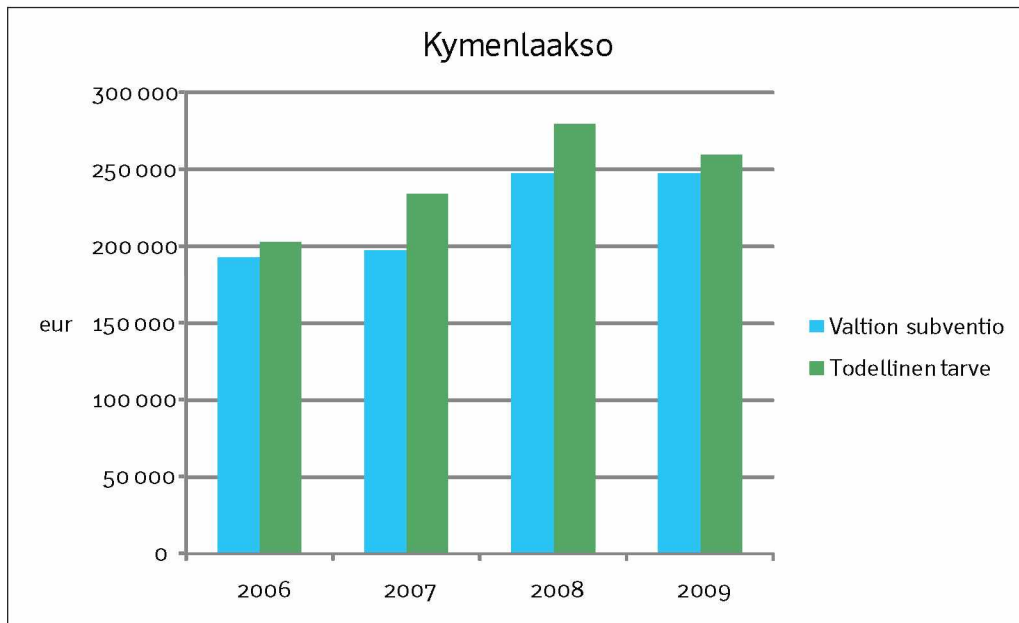


Kuva 3.4 ELY-keskuksen paikallisliikenteen tuki vv. 2006 - 2009 Kymenlaaksossa.

Palveluliikennettä on ELY tukenut Etelä-Karjalassa viime vuosina noin 40 000 eur/v subvention ollessa lähes 50 %. Kymenlaaksossa palveluliikenteen valtion tuki on puolestaan ollut lähes 250 000 eur/v subvention ollessa noin 45 %. Lisämäärärahan tarve on ollut n. 20 t€/v.



Kuva 3.5 ELY-keskuksen palveluliikenteen tuki vv. 2006 - 2009 Etelä-Karjalassa.

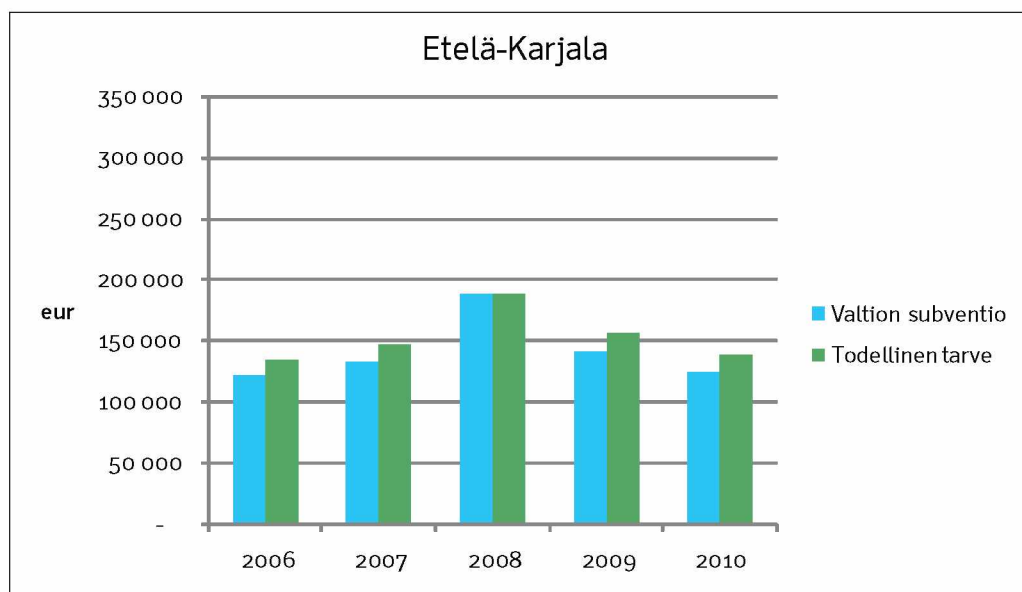


Kuva 3.6 ELY-keskuksen palveluliikenteen tuki vv. 2006 - 2009 Kymenlaaksossa.

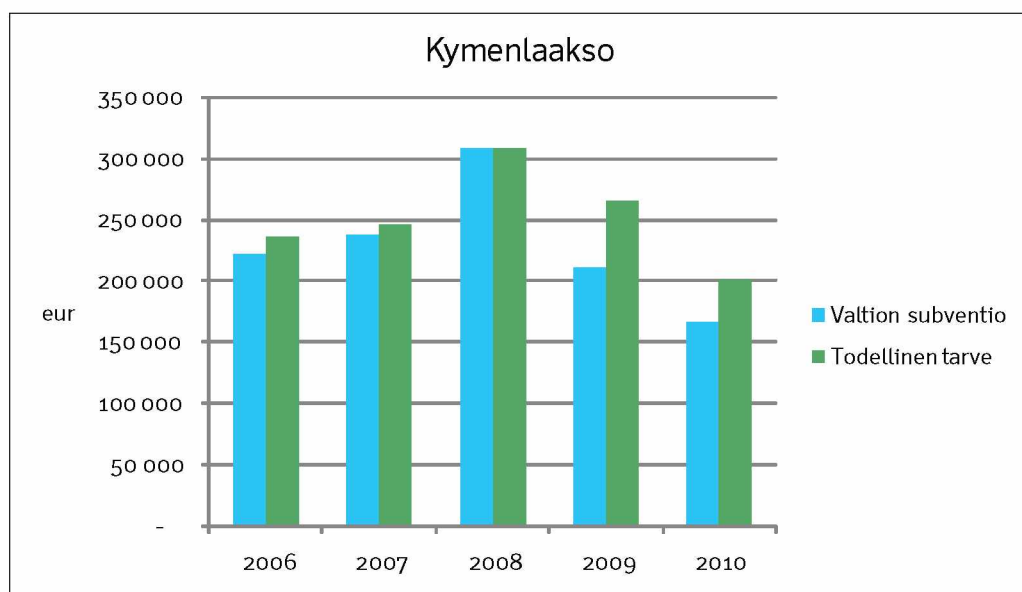
Lipputuki

Lipputukea myönnetään seutulippuihin ja kaupunkilippuihin, joiden osalta ELY:n maksimitukiosuus on 48 %. Etelä-Karjalassa valtion subventio oli vuonna 2010 seutulipussa 44 % ja kaupunkilipuissa 40 %. Vastaavasti Kymenlaaksossa valtion lipputuki jäi vuonna 2010 seutulipuissa 40 %:iin ja kaupunkilipuissa 36 %:iin. Seuraavissa kuvissa on esitetty valtion lipputuen määrä Kaakkois-Suomen ELY:n alueella ja sen suhde todelliseen tarpeeseen eli tilanteeseen, jossa lipputuki olisi täydet 48 %.

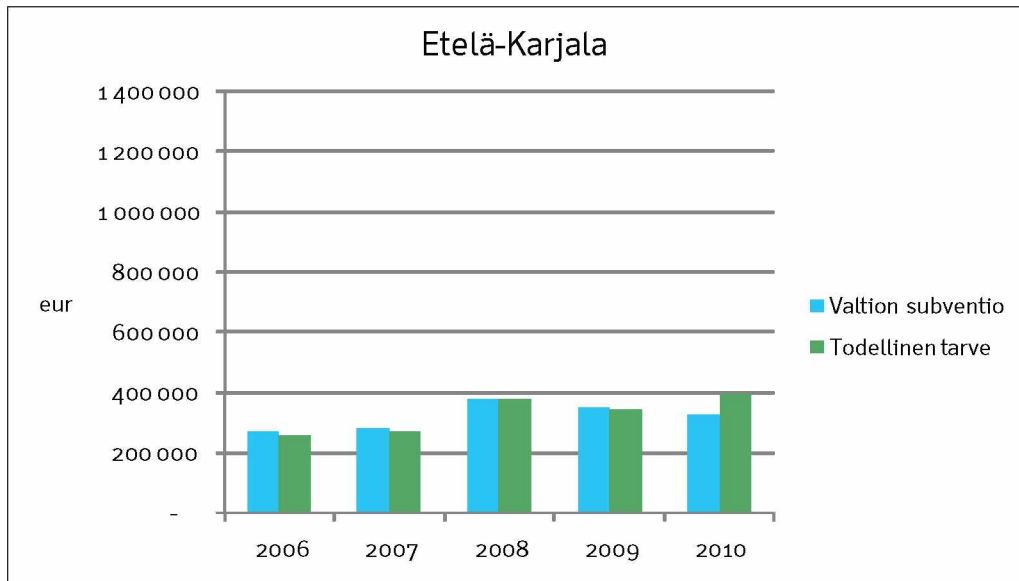
Kymenlaaksossa on valtio tukenut seutu- ja kaupunkilippuja viime vuosina vuosittain yli miljoonalla eurolla. Silti lisämäärärahan tarve on kasvanut ollen v. 2010 noin 370 000 euroa. Kouvolan seudun kuntaliitosten myötä kaupunkilippujen käyttö on lisääntynyt voimakkaasti. Etelä-Karjalassa lipputuki on ollut vähäisempää ja säilynyt samalla tasolla. Lisämäärärahan tarve oli v. 2010 noin 80 000 euroa.



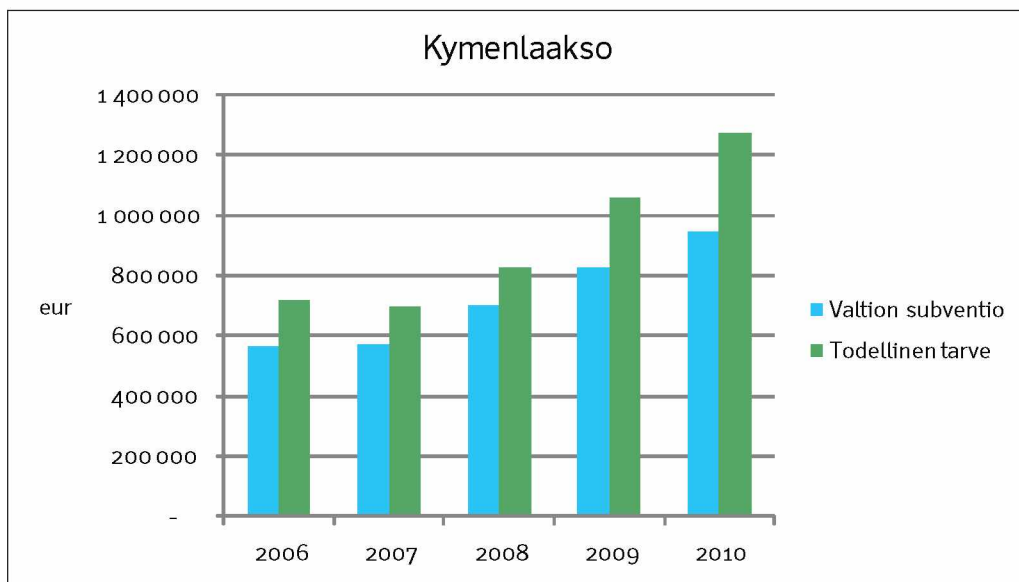
Kuva 3.7 Valtion seutulipputuki Etelä-Karjalassa vv. 2006 - 2010.



Kuva 3.8 Valtion seutulipputuki Kymenlaaksossa vv. 2006 - 2010.



Kuva 3.9 Valtion kaupunkilipputuki Etelä-Karjalassa vv. 2006-2010.



Kuva 3.10 Valtion kaupunkilipputuki Kymenlaaksossa vv. 2006-2010.

4 Peruspalvelutaso

Jotta joukkoliikennepalvelut kohdistuisivat mahdollisimman tasapuolisesti eri käyttäjäryhmille ja alueille, on alueellisten viranomaisten määriteltävä alueiden joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet. Pyrkimyksenä on tuottaa kaikkialle vähintään peruspalvelutasoinen joukkoliikennepalvelu.

LVM:n 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 keskuskäupunkiin 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 joukkoliikennetarjonta joka mahdollistaa:

- Ympärivuotiset työmatkayhteydet kunta- ja aluekeskusten välillä noin kello 8-16. Näiden yhteyksien on katsottu palvelevan myös opiskelumatkoja.
- Liityntäyhteydet perjantaisin rautatieasemilta ja sunnuntaisin rautatieasemille kuntakeskuksista tai junayhteyden puuttuessa pitkämatkan linja-autoliikenteeseen/-stä.

Nykyisten kuntakeskusten lisäksi työssä on tarkasteltu joukkoliikenneyhteyksiä kuntaliitosten myötä nykyisten kuntien aluekeskuksiksi jääneisiin entisiin kuntakeskuksiin. Peruspalvelutasoisten yhteyksien on katsottu olevan tarpeellisia jos yhteysväälillä on vähintään noin 100 pendelöijää ja matka-aika on korkeintaan yhden tunnin luokkaa.

Etelä-Karjalassa peruspalvelutason ulkopuolella asuu tällä hetkellä noin 2700 asukasta (=pendelöijien määrä, joille ei ole riittäviä joukkoliikenneyhteyksiä työpaikkakunnalle). Kymenlaaksossa vastaava luku on noin 7200 asukasta.

5 Rahoituksen tarve eri skenaarioissa

5.1 Yleistä

Rahoituksen tarvetta lähivuosina tarkasteltiin muodostamalla neljä erilaista skenaariota. O-skenaario alavaihtoehtoineen keskittyi kuvaamaan runkoliikenteen ostoissa vaadittavia karsintoja, mikäli annetussa määrärahakiintiössä pitäydytään. Koska käytävissä oleva rahoitustaso ei tulle riittämään kaiken nykyisen palvelun ylläpitämiseen, esitettiin eri alavaihtoehtojen yhteydessä laskennallinen arvio sille, kuinka paljon runkoliikenteiden ostoja joudutaan vähentämään, jotta esimerkiksi lipunhintojen alennukset voidaan maksaa osittain tai täysimääräisinä. Yhdessä alavaihtoehdossa kuvattiin myös tilannetta, jossa palveluliikenteiltä poistettaisiin tuki kokonaisuudessaan. O-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 voimakkaasti. Tuen lisäämisen edellytyksenä olisi luonnollisesti, että myös toimivaltaisena viranomaisena toimivat kaupungit/kaupunkiseudut sitoutuvat omalta osaltaan suurempaan panostukseen. 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.

III-skenaariossa tutkittiin joukkoliikenteen laatuikäytävien kehittämisen vaikutusta joukkoliikennerahoitukseen, eli millaista lisärahoitusta vilkkaimpien pendelöintivälien joukkoliikenteen tarjontaan ja matka-aikaan panostaminen edellyttäisi, sekä toisaalta millaisia karsintoja jouduttaisiin muilla osa-alueilla tekemään, jotta muutokset voitaisiin toteuttaa nykyisellä rahoitustasolla.

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.

O-skenaariossa laskelmiin vaikuttaa erityisesti arvioitu ELY-kohtainen joukkoliikennebudjetti. I-skenaariossa laskelmien lopputulokseen vaikuttavat oletettu ostoliikenteen kilometrihintaa sekä peruspalvelutason puutteiden oikea arviointi. Joitakin peruspalvelutason puutteita voitaneen korjata esimerkiksi pienillä aikataulu- tai reittimuutoksilla, jolloin vuoroa ei välttämättä tarvitse ostaa. II-skenaarion lipputuen tarpeen arviointiin vaikuttavat etenkin lipunhintojen ja matkustajamäärien kehitys. III-skenaariossa suurin epävarmuustekijä on se, kuinka paljon ja nopeasti matkustamisen kulkumuotoja-kaumaan voidaan vaikuttaa joukkoliikenteen palvelutasoa parantamalla.

5.2 0-skenaario

0-skenaariossa on tarkasteltu määrärahan jakautumista eri tarkoituksiin v. 2011 annetun määrärahaziintöön puitteissa. Kaakkois-Suomen ELY:lle on varattu valtion talousarvioesityksessä joukkoliikenteen tukemiseen 3,662 M€ vuodelle 2011. Määrärahaziintö on laskelmissa jaettu maakuntien kesken siten, että arvioitu kokonaisbudjetti Etelä-Karjalan osalta on 1,55 M€ ja Kymenlaakson osalta 2,11 M€.

0-skenaariossa tarkasteltiin kolmea vaihtoehtoista tapaa jakaa määräraha eri käyttötarkoituksiin:

- 01) Vaihtoehdossa 01 käytettiin vuoden 2010 toteutumätietoja rahoituksen jakautumisesta eri käyttötarkoituksiin (ks. taulukko 5.1).
- 02) Vaihtoehdossa 02 varattiin edellisen lisäksi lipputukeen täydet 48 %
- 03) Vaihtoehdossa 03 varattiin lipputukeen täydet 48 % ja poistettiin palveluliikenteiden rahoitus kokonaan

Kaikissa vaihtoehdoissa huomioitiin laskennallinen 4 % kustannusten nousu vuodessa. Lisäksi varattiin yhteensä 100 000 € siirtymäajan sopimusten lakkautuksiin (50 000 € molemmissa maakunnissa).

Tuloksena laskelmista saadaan runkoliikenteen ostoihin jäävä määräraha, jota on verrattu vuoden 2010 toteumaan eri maakunnissa.

Taulukko 5.1 Kaakkois-Suomen ELY:n joukkoliikennemäärärahan käyttö v. 2010

Tukimuoto	Etelä-Karjala €	Kymenlaakso €	Yhteensä €
Runkoliikenneostot	717 700	709 600	1 427 300
Paikallisliikenneostot	446 600	214 200	660 800
Palveluliikenne	42 600	276 300	318 900
Lipputuki, seutuliput	133 900	174 900	308 800
Lipputuki, kaupunkiliikenne	328 800	900 400	1 229 200
Kehittämishankkeet	0	0	0
Yhteensä	1 669 600	2 275 400	3 945 000

Seuraavissa taulukoissa on esitetty maakunnittain, kuinka paljon runkoliikenneostoihin jäisi eri vaihtoehdoissa rahaa vuonna 2011 ja millainen muutos olisi vuoden 2010 vastaavaan toteutumaan verrattuna.

Taulukko 5.2 Runkoliikenneostoihin v. 2011 jäävä määräraha eri tarkasteluvaihtoehdoissa Etelä-Karjalassa.

Vaihtoehto	Runko-ostoihin jäävä raha €	Muutos 2010 määrärahaan €	Muutos 2010 määrärahaan %	Muutos ostokilometreissä km
01)	548 000	-170 000	-23,7	-159 700
02)	457 000	-261 000	-36,3	-232 400
03)	500 000	-218 000	-30,4	-198 300

Runkoliikenneostoihin jäävä määräraha pienenisi Etelä-Karjalassa 20-35 % laskentatavasta riippuen. Ostokilometreissä se tarkoittaisi 25-40 % vähennystä.

Taulukko 5.3 Runkoliikenneostoihin v. 2011 jäävä määräraha eri tarkasteluvaihtoehtoisissa Kymenlaaksossa.

Vaihtoehto	Runko-ostoihin jäävä raha €	Muutos 2010 määrärahaan €	Muutos 2010 määrärahaan %	Muutos ostokilometreissä km
01)	496 000	-213 000	-30,0	-194 200
02)	39 000	-671 000	-94,5	-560 200
03)	315 000	-394 000	-55,6	-339 100

Runkoliikenneostojen määräraha pienenisi Kymenlaaksossa siis 30-95 % laskentavasta riippuen. Ajokilometreissä tämä tarkoittaisi 35-95 % karsintaa.

Mikäli 0-skenaarion mukainen määrärahan vähennys otettaisiin runkoliikenneostojen sijasta kokonaisuudessaan pois kaupunkilipputuesta, tarkoittaisi se sitä, että valtion kaupunkilippusubventioon jäisi Etelä-Karjalassa rahaa 159 t€, jolloin tukiosuus olisi enää noin 20 %. Kymenlaaksossa subventioon jäisi rahaa 687 t€, eli tukiosuus olisi noin 25 %.

Jos määrärahojen leikkaus suoritettaisiin paikallis- ja palveluliikenneostoihin, jäisi Etelä-Karjalassa kyseistä subventiota varten v. 2011 rahaa 319 t€ ja Kymenlaaksossa 277 t€. Subventioprocentteina tämä tarkoittaisi Etelä-Karjalassa 29% (valtion maksimituki 50%) ja Kymenlaaksossa 27%.

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. Työmatka- ja liityntäyhteyksissä arvioituihin puutteisiin perustuen on laskettu, mikä eri maakunnissa on se lisärahoitustarve, jolla saataisiin tuotettua peruspalvelutasoista joukkoliikennettä.

Vuonna 2010 ostoliikenteen keskimääräinen kilometrihintaa oli Kaakkois-Suomen ELY:n alueella 1,20 eur/km. Kun lukuun lisätään arvioitu vuosittainen 4 % kustannusten nousu, saadaan laskennalliseksi yksikköhinnaksi 1,25 eur/km.

Pendelöinti-yhteyksien kustannusarviossa on lisäksi käytetty seuraavia lähtöarvoja:

- työpäivien lukumäärä vuodessa 252 työpäivää/v
- koulupäivien lkm vuodessa 190 koulupäivää/v
- kouluvuoden pituus (ml. viikonloput ja lomamat; ei kesälomaa) 297 pvää/v
- työpäivien lkm koulujen kesäloma-aikana 47 pvää/v.

Seuraavassa taulukossa on esitetty yhteenveto lisärahoitustarpeesta peruspalvelutason liikenteen tuottamiseksi:

Taulukko 5.4 Peruspalvelutason turvaamisen edellyttämä lisästarve ostoliikenteeseen (euroina ja ajokilometreinä) eri maakunnissa v. 2011

	Pendelöinti-puutteiden korjaamisen aih. lisäys		Liityntäyhteyksipuutteiden korjaamisen aih. lisäys		Lisästarve yhteensä	
	€/v	km/v	€/v	km/v	€/v	km/v
Etelä-Karjala	141 000	113 100	23 000	18 300	164 000	131 400
Kymenlaakso	482 000	385 800	-	-	482 000	385 800

5.4 II-skenaario

II-skenaariossa on arvioitu tilannetta, jossa nykyistä enemmän rahoitusta kohdistettaisiin niille merkittävälle joukkoliikennekaupungeille, joissa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiselle olisi potentiaalia. Etelä-Karjalassa vaihtoehtoina arvioitiin Lappeenrannan–Taipalsaaren muodostamaa aluetta sekä laajennettuna Lappeenrannan–Imatran–Taipalsaaren–Ruokolahden aluekokonaisuutta. Kymenlaaksossa tutkitavan kaupunkiseudun muodosti Kouvolan–Iitin alue.

Laskelmissa on arvioitu lisärahoitustarvetta tilanteessa, jossa kaupunkien liikenneostoja ja avustuskelpoisia lipputuotteita tuetaan jatkossa täysillä tukiprosenteilla. Näin muodostuvaan summaan on lisätty 10 % kuvaamaan kulkumuoto-osuuden kasvamisesta aiheutuvaa lisäkustannusta. Lähtökohtana on, että myös 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:

- 1) Lappeenranta toimisi Taipalsaaren isäntäkuntana.
- 2) Lappeenranta ja Imatra muodostaisivat yhteisen isäntäkuntaorganisaation ja siihen liittyisivät myös Taipalsaari ja Ruokolahti.
- 3) Kouvola toimisi isäntäkuntana Iitille.

Laskelmissa on oletettu, että yllä mainittujen kuntien seutulipun käyttäjät siirtyvät pääsääntöisesti kaupunkilipun käyttäjiksi (myös Imatra Lappeenrantaan suuntautuvilla matkoilla ja Lappeenranta Imatraan suuntautuvilla matkoilla).

Taulukossa 5.5 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 % vuosittainen kustannusten nousu.

Taulukko 5.5 Kaupunkiliikenteen tehostetun tukemisen (maksimituki + 10 %) edellyttämä lisäkustannus v. 2011 eri vaihtoehdoissa

	Paikallisliikenneostot lisäys/€	Palveluliikenneostot lisäys/€	Kaupunkilipputuki lisäys/€	Yhteensä lisäys/€
Etelä-Karjala				
Yhteensä Etelä-Karjala	109 000	7 000		
1) Lappeenranta + Taipalsaari			28 000	143 000
2) Lappeenranta + Imatra + Taipalsaari + Ruokolahti			86 000	201 000
Kymenlaakso				
Yhteensä Kymenl.	9 000	41 000		
3) Kouvola+Iitti			50 000	100 000

Jos skenaarion mukainen kaupunkiliikenteen tuen tehostaminen rahoitetaan annetuissa rahoitusraameissa runkoliikenteen ostoon käytettyjä määrärahoja supistamalla, tarkoittaa tämä seuraavaa:

- Etelä-Karjalassa kaupunkiliikenteen tehostettu tukeminen vähentäisi runkoliikenneostoja 114 600–160 700 km:llä, mikä on 20–27 % vuoden 2010 ostokilometreistä.
- Kymenlaaksossa kaupunkiliikenteen tehostettu tukeminen vähentäisi runkoliikenneostoja 79 700 km:llä, mikä on noin 15 % vuoden 2010 ostokilometreistä.

5.5 III-skenario

III-skenaariossa on arvioitu tilannetta, jossa nykyistä enemmän rahoitusta kohdistetaan vilkkaimmin pendelöitäville kaupunkien välisille yhteyksille joukkoliikenteen laatukäytävien muodossa. Laatukäytävällä ja siitä aiheutuville kustannuksilla tarkoitetaan tässä yhteydessä ensisijaisesti tarjonnan lisäämisestä ja matka-ajan nopeuttamisesta aiheutuvia muutoksia. Kertaluonteisia infran kehittämisestä mahdollisesti aiheutuvia kustannuksia ei ole huomioitu lainkaan.

Tarkasteluun nostettuja yhteysvälejä ovat Lappeenranta–Imatra–Lappeenranta sekä Kotka–Hamina–Kotka. Molemmilla yhteysväleillä on nykytilanteessakin useampia vaihtoehtoisia linja-autoyhteyksiä vilkkaimpina työmatkustamisen ajankohtina. Kouvola–Kotka–Kouvola yhteysväliä ei otettu tarkasteluun mukaan, koska näiden suurten kaupunkien välinen pendelöinti on selkeästi vaatimattomampaa. Joukkoliikenteen näkökulmasta kyseisen yhteysvälin pendelöinnin ongelmana on se, että osa tarjonnasta on toteutettu junalla ja osa bussilla, mutta näille kulkumuodoille ei ole yhteistä lipputuotetta.

Säännöllisesti, päivittäin matkustavan kannalta seutulippu on molemmilla tarkastelluilla yhteysväleillä huomattavan edullinen verrattuna yksityisautoilun kustannuksiin, joten lipputuotteiden näkökulmasta yhteysvälit ovat houkuttelevia jo nykytilanteessa. Mahdollinen kehittämistarve lipputuotteissa voisi olla epäsäännöllisemmin matkustavien tarpeisiin oma lippunsa. Suurin haaste on nostaa joukkoliikenteen matkanopeus kilpailukykyisemmäksi suhteessa henkilöautoon. Nykytilanteessa linja-auton matka-aika on näillä yhteysväleillä 30–100 % pidempi kuin henkilöautolla tehdyllä matkalla. Tavoitetasona on nostaa linja-autoliikenteen matka-aika tasolle, jossa se on korkeintaan 20 % hitaampi kuin yksityisauto. Käytännössä tämän saavuttaminen edellyttäisi kaupunkikeskustojen välisten, lähes non-stop-yhteyksien järjestämistä. Nämä eivät suoremman reitin ja ainakin osittaisen välipysähdysten puuttumisen johdosta palvelisi kaikkia nykyisten liikenteiden yhteysväleille tuottamia tarpeita, joten käytännössä nopeimmat yhteydet olisi tuotettava täysin uusina liikenteinä.

Yhteysvälien joukkoliikennepalvelun laatutason houkuttelevaksi nostavien liikenteiden hankintakustannuksia on arvioitu laskemalla kolmen edestakaisen aamu- ja iltavuoron tuotantokustannus alueen keskimääräistä ostoliikenteen kilometrihintaa (1,25 €/km) käyttäen. Arkipäivinä ympärivuotisesti järjestettävien liikenteiden hinnaksi muodostuisi Imatra–Lappeenranta välillä noin 140 000 euroa ja Kotka–Hamina välillä noin 100 000 euroa.

Laskettuihin hintoihin tulee suhtautua enemmänkin suuruusluokkaa kuvaavina arvioina, koska varsinkin aamun liikenteet ajoittuvat joukkoliikenteen kysynnän huippuajankohtaan. Toinen tuotantokustannusta nostava seikka on se, että järjestettävistä uusista liikenteistä ei esitetystä laajuudessaan muodostu ehjiä miestyöpäiviä, vaan kaksi lyhyehköä patkää. Toisaalta liikenteillä on kysyntäpotentiaalia huomattavasti enemmän, kuin alueen ostoliikenteillä keskimäärin. Tämä nostaa lipputulosten osuuden keskimääräistä ostoliikennettä korkeammaksi. Lipputulosten merkitystä kuitenkin vähentää se, että matkat tultaisiin maksamaan voimakkaasti subventoiduilla lipputuotteilla.

5.6 Yhteenvedo skenaarioista

Vuodelle 2011 on Kaakkois-Suomen ELY-keskukselle osoitettu noin 3,7 M€ määräraha-kiintiö joukkoliikenteen tukemiseen, josta arviolta 1,6 M€ kohdistuu Etelä-Karjalaan ja 2,1 M€ Kymenlaaksoon. Rahoitusraamissa pitäytyminen tarkoittaa väistämättä joukkoliikennepalveluiden merkittävää karsimista tai lipputuen vähentämistä nykyisestä.

Alla on esitetty, millainen kokonaisrahoitus vaadittaisiin joukkoliikennepalvelujen turvaamiseksi eri vaihtoehtoissa vuonna 2011.

Taulukko 5.6 Joukkoliikennepalvelujen turvaamisen kustannukset.

		Etelä-Karjala	Kymenlaakso	Yhteensä
I)	Nykyisten palveluiden turvaaminen	1,7 M€	2,4 M€	4,1 M€
II)	Peruspalvelutason tuottaminen	1,9 M€	2,9 M€	4,8 M€
III)	Kaupunkiseutujen tehostettu tuki	1,9 ... 2,0 M€	2,5 M€	4,4 ... 4,5 M€
IV)	Peruspalvelutaso + kaupunkituki	2,0 ... 2,1 M€	3,0 M€	5,0 ... 5,1 M€
V)	Peruspalvelutaso + laatuikätyvät	2,0 M€	3,0 M€	5,0 M€

Ero suunniteltuun rahoitusraamiin on koko Kaakkois-Suomen ELY:n osalta 0,4 ... 1,4 M€.

6 Johtopäätökset

Työssä tarvittavia tilastotietoja koottaessa havaittiin sama ongelma, johon törmättiin myös Pohjois-Savon ja Varsinais-Suomen selvityksen yhteydessä. Eri vuosilta ei ole saatavilla kaikkia tietoja samalla tavoin tilastoituna, eikä menneiden vuosien tietoja voi tuottaa ELY:n järjestelmällä takautuvasti. Tilastointia ja siinä käytettäviä työkaluja tulee kehittää. Lisäksi eri ELY:jen tilastoinnin käytännöt tulee yhdenmukaistaa, jotta käytetyn rahoituksen kohdistamista ja vaikuttavuutta voidaan jatkossa seurata samoilla mittareilla eri puolilla maata.

Kaakkois-Suomessa ELY:n rahoitus kohdistuu voimakkaammin toimivaltaisten viranomaiskaupunkien joukkoliikenneostojen ja erityisesti lipunhintojen tukemiseen, kuin aikaisemmin tutkituilla alueilla. Tämä johtuu enimmäkseen alueiden erilaisesta rakenteesta ja väestön keskittymisestä toimivaltaisina viranomaisina toimiviin kaupunkeihin. Toisaalta esimerkiksi Pohjois-Savossa rahoituksen painopistettä ollaan siirtämässä liikenteen ostoista nykyistä voimakkaammin lipunhintojen tukemiseen. Näin ollen Kaakkois-Suomen voidaan katsoa olevan jo pidemmällä tässä kehityksessä, jonka tavoitteena on kohdistaa rahoitusta voimakkaammin kohteisiin, joihin käytetyllä eurolla voidaan tuottaa palvelua useammalle matkustajalle.

Viranomaiskaupungeissa ja niiden ulkopuolella asuvien väestömääriin suhteutettuna Kaakkois-Suomen ELY:n joukkoliikennerahoitus kohdistuu edelleen vahvasti kuntarajat ylittävään liikenteeseen, vaikka euromääräisesti suurempi osa käytetäänkin toimivaltaisten kaupunkien ostojen ja lipunhintojen tukemiseen.

O-skenaariossa tehdyt tarkastelut osoittavat, että pelkästään runkoliikenteiden ostojen vähentämistä ei voida käyttää puskurina kattamaan kustannusten nousun ja siirtymäajan sopimusten mahdollisiin lakkautuksiin varattavan rahoituksen aiheuttamaa, noin 0,4 M€ vajetta. Myöskään paikallisliikenteiden tai lipputuen tukiprosentit eivät yksin voi mielekkäällä tavalla toimia puskurina. Käytännössä kustannusten noususta aiheutuva rahoituksen vaje on tarkoituksenmukaisinta kattaa leikkaamalla sopivissa määrin kaikista tuetuista elementeistä. Näyttäisi, ettei lähivuosina ole mahdollista lisätä valtion tukiosuutta lipputuotteisiin. Tavoitteena kannattaa kuitenkin pitää sitä, että lipunhintojen alentamista tuettaisiin mahdollisimman voimakkaasti jatkossakin, koska tuen vähentäminen johtaisi lipunhintojen nousemiseen ja sitä kautta matkustuksen vähentymisen myös jäljelle jäävistä liikenteistä. Joukkoliikennerahoituksen oikea kohdentaminen edellyttää yhteisen tahtotilan löytämistä Kaakkois-Suomen ELY:n alueella. Tähän antaa hyvän lähtökohdan liikennestrategioissa kehitetyt jatkuvan liikennejärjestelmätöiden toimintamallit.

I-skenaariossa tarkasteltuja puutteita peruspalvelutasossa ei ole nykytilanteeseen verrattuna paljon. Lähinnä puutteet koskevat työmatkayhteyksiä pienemmistä kuntakeskuksista työpaikkakeskittyymiin. Kuitenkin, kun otetaan huomioon tuotantokustannusten nousu, on nykyisten liikenteiden ylläpitämisen ja palvelutasossa olevien puutteiden korjaamisen aiheuttama lisästarve vuodelle 2011 annettuun rahoitusraamiin verrattuna noin 1,1 M€.

Kaupunkiliikennettä tuetaan jo nykyisellään Kaakkois-Suomen ELY:n alueella voimakkaasti. II-skenaariion mukainen lisäpanostus tarkoittaisi noin 0,8 M€ lisästarvetta valtion asettamaan määrärahaan v.2011. Täytyy muistaa, että tällöin parannettaisiin tilannetta vain merkittäväillä kaupunkiseuduilla. Jos tämän lisäksi halutaan turvata peruspalvelutaso myös muualla, on lisämääräraharave jo 1,4 M€. Skenaario edellyttää, että myös kyseessä olevat kaupunkiseudut itse lisäävät joukkoliikennetukeaan vastavasti.

Laatukäytävien joukkoliikenteeseen panostamista lyhyesti tarkastelleesta III-skenaariosta voidaan nostaa esille keskeisimpinä johtopäätöksiä seuraavat ajatukset:

- Seutulippu on nykyisellään erittäin kilpailukykyinen verrattuna yksityisautoilun kustannuksiin, jos matkustetaan päivittäin tai lähes päivittäin.
- Hieman satunnaisemmin matkustaville tutkittujen laatukäytävien alueella ei ole houkuttelevaa lipputuotetta. Jos näitä laatukäytäviä ryhdytään kehittämään, tarvitaan seutulipun rinnalle esimerkiksi 40 matkaa / 90 vrk työmatkalippu.
- Erityisesti Kotkan ja Kouvolan, mutta pienemmässä määrin myös Lappeenrannan ja Imatran välillä yksi laatukäytävän koko joukkoliikennetarjonnan tehokkaan hyödyntämisen este on bussi- ja junaliikenteen yhteisen lipputuotteen puuttuminen.
- Usein suurin kynnys yksityisautosta joukkoliikenteeseen siirtymiselle on jälkimmäisen hitaampi matka-aika. Käytännössä kilpailukykyisen matka-ajan saavuttaminen edellyttää välipysähdysten minimointia. Tämä puolestaan heikentää reitin varrelta kyytiin nousevien saamaa palvelua, jos nopeat yhteydet järjestetään olemassa olevia vuoroja nopeuttamalla.
- Laatukäytävien joukkoliikenteen kehittämisessä päästäisiin parhaiten liikkeelle toteuttamalla riittävän laajamittainen pilottihanke.

Liik
enne
vira
sto

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-664-6

www.liikennevirasto.fi