

Joukkoliikennepoliittisen ohjelman 1998 – 2005 toteutuminen

JOUKKOLIIKENNEPOLIITTISEN OHJELMAN 1998 - 2005 TOTEUTUMINEN

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ	1
1 Yleistä	3
1.1 Projektin/arvioinnin tavoitteet	3
1.2 Aikataulu ja resurssit	3
1.3 Arvioinnin kohdentaminen	3
1.4 Arvioinnissa käytettävä aineisto ja –menetelmät	4
2 Joukkoliikennepoliittisen ohjelman 1998 - 2005 toteutuminen tasapainotetun tuloskortin eri näkökulmista	4
2.1 Prosessit ja rakenteet	4
2.1.1 Kilpailuttaminen	4
2.2 Osaaminen, uudistuminen ja työkyky	7
2.2.1 Linja-autonkuljettajien saatavuus ja osaamistaso Turussa	7
2.2.2 Linja-autonkuljettajille tarjottava koulutus	7
2.3 Talous	7
2.3.1 Kaupungin rahankäyttö joukkoliikenteeseen	7
2.3.2 Taksapolitiikka	9
2.4 Asiakkuuden hallinta ja palvelukyky	10
2.4.1 Asiakaspalvelun laatu	10
2.4.2 Joukkoliikenteen kehittämishankkeita ja tulevia kehittämishaasteita	11
2.4.3 Seutuliikenne	12
2.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset	14
2.5.1 Joukkoliikenteen kysyntä	14
2.5.2 Palvelulinjasto	16
2.5.3 Ympäristökuormituksen vähentäminen	18
3 Liikennelaitoksen asema ja tulevaisuus	18
3.1 Vertailu muihin kaupunkeihin	18
3.2 Liikennelaitoksen tulevaisuus tuottajan näkökulmasta	19
3.3 Liikennelaitoksen tulevaisuus tilaajan näkökulmasta	22
4 Yhteenveto ja johtopäätökset	22
4.1 Joukkoliikennepoliittisen ohjelman toteutuminen	22
4.2 Liikennelaitoksen tulevaisuus	23

TIIVISTELMÄ

Tarkastuslautakunnan käynnisti syksyllä 2003 arviointiprojektin, jonka tavoitteena oli muodostaa kokonaiskuva valtuuston 18.5.1998 asettamien joukkoliikennepoliittisten tavoitteiden toteutumisesta sekä tarkastella kaupungin liikennelaitoksen muuttuvaa roolia kaupungin joukkoliikenteen kehittämässä sekä tilaajan että tuottajan näkökulmasta. Arvioinnin toteutti tarkastuslautakunnan nimeämä ohjausryhmä.

Arvioinnin painopisteenä oli joukkoliikenteen tavoitteiden ja resurssien yhteensopivuuden sekä palvelukyvyn ja asiakastytyväisyyden kartoittaminen. Erityiseen tarkasteluun otettiin liikennelaitoksen toiminnan ja talouden kehitys sekä muutostarpeet. Arviointiraportti valmistui tammikuussa 2004.

Raportissa todetaan, että joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa 1998 - 2005 asetetut tavoitteet ovat pääosin toteutuneet, mutta ei kaikilta osin. Kilpailuttamista koskevat tavoitteet toteutuivat melko hyvin. Kilpailuttamisessa käytetyt valintakriteerit ovat sekä joukkoliikennepalvelujen tuottajien että tilaajien edustajien mielestä olleet onnistuneet. Kaupungin joukkoliikenne on onnistuttu järjestämään huomattavasti halvemmallalla kuin ennen kilpailuttamista. Linja-autot ovat uudempia, ympäristöystävällisempiä ja matalalattiaisia, mikä lisää matkustusmukavuutta. Liikennepalveluja on lisäksi pystytty lisäämään.

Kaupungin rahankäyttöä joukkoliikenteeseen koskevat tavoitteet ovat toteutuneet siltä osin, että puolet kilpailuttamalla saaduista hyödyistä on suunnattu joukkoliikenteen kehittämiseen ja taksatason alentamiseen ja puolet hyödyistä on käytetty joukkoliikenteen tuen pienentämiseen. Poikkeama tavoitteista on tehty siinä, että runsas 20 % joukkoliikennelautakunnan käyttöön jääneestä, kilpailuttamisesta saadusta hyödystä on suunnattu erityisryhmien taksojen alennuksiin. Ohjelman mukaan 20 % olisi tullut käyttää taksojen korotustarpeen vähentämiseen. Ohjelman mukaan taksojen korotustarpeen vähentämisellä ei tarkoitettu taksojen nimellistason alentamista vaan sitä, että taksoja ei tarvitse korottaa vuosittain kustannusnousua vastaavasti. Taksoja on jouduttu korottamaan yli kustannusnousun.

Matkustajamäärän kasvutavoite (10 % vuoden 1997 tasosta) saavutettiin vuonna 2001, mutta sen jälkeen matkustajamäärät ovat olleet alle asetetun tavoitteen. Palvelulinjasto on perustettu asetetun tavoitteen mukaisesti. Ympäristökuormitusta on pystytty pienentämään huomattavasti tavoitetta paremmin asettamalla ympäristövaatimukset kilpailutetussa liikenteessä käytettäville linja-autoille.

Ohjausryhmä toteaa liikennelaitoksen tulevaisuudesta, että haastattelujen perusteella voidaan vetää johtopäätös, että yhtiöittäminen olisi liikennelaitoksen toimintaedellytysten kannalta monella tavalla edullinen ratkaisu, mikäli liikennelaitoksen talous saadaan terveille pohjalle. On ainakin lyhyellä tähtämellä todennäköistä, että kaupunki hyötyisi taloudellisesti siitä, että joukkoliikenne kilpailutettaisiin kokonaan. Toisaalta säilyttämällä liikennelaitos omana toimintana (liikelaytöksena tai kaupungin omistamana osakeyhtiönä) voidaan kuitenkin paremmalla tavalla varmistaa, että tar-

joushinnat eivät nouse hallitsemattomasti. Jos liikennelaitos säilytetään omana toimintana voidaan kilpailutettu liikenne antaa sen hoidettavaksi, mikäli hintataso nousee liikaa. Ohjausryhmän mukaan kyseessä on perusteellista selvitystä vaativa asia, jossa vaihtoehtoja on punnittava tarkoin ennen lopullista ratkaisua.

1 Yleistä

1.1 Projektin/arvioinnin tavoitteet

Arviointiprojektin tarkoituksena on ollut edistää kaupungin toiminnan tuloksellisuutta (tehokkuutta, taloudellisuutta ja vaikuttavuutta) tuottamalla valtuustolle raportointitietoa siitä, miten hyvin kaupunginvaltuuston 18.5.1998 hyväksymä joukkoliikennepoliittinen ohjelma vuosille 1998 - 2005 on toteutunut. Käytännössä joukkoliikennepoliittinen ohjelma koskee vuosia 1998 - 2003, koska kaupunginvaltuusto hyväksyi uuden joukkoliikennepoliittisen ohjelman vuosille 2003 - 2008 kokouksessaan 3.3.2003.

Arviointiprojektin tavoitteena on ollut

- muodostaa kokonaiskuva valtuuston asettamien joukkoliikennepoliittisten tavoitteiden toteutumisesta sekä
- tarkastella kaupungin liikennelaitoksen muuttuvaa roolia kaupungin joukkoliikenteen kehittämisessä sekä tilaajan että tuottajan näkökulmasta.

1.2 Aikataulu ja resurssit

Arviointiprojekti aloitettiin syyskuussa 2003. Raportti on laadittu hyväksytyin aikataulun mukaisesti tammikuun 2004 loppuun mennessä.

Tarkastuslautakunnan nimeämään projektin ohjausryhmään kuuluivat tarkastuslautakunnan puheenjohtaja Annina Lehtiö-Vainio ja jäsenet Marjuka Laitinen ja Heikki Korhonen. Ohjausryhmän työskentelyyn osallistuivat revisiotoimistosta vs. kaupunginreviisori Pertti Korhonen (25.11.2003 asti), vs. kaupunginreviisori Kari Koivuluhta (26.11.2003 alkaen) sekä tarkastuspäällikkö Synnöve Niemi, joka toimi ohjausryhmän asioiden valmistelijana.

1.3 Arvioinnin kohdentaminen

Arvioinnin painopisteenä oli joukkoliikenteen tavoitteiden ja resurssien yhteensopivuuden sekä palvelukyvyn ja asiakastytyväisyyden kartoittaminen. Erityiseen tarkasteluun otettiin liikennelaitoksen toiminnan ja talouden kehitys sekä muutostarpeet.

Arviointityön pohjana oli Turun tasapainotetun tuloskortin viisi näkökulmaa:

- 1 Prosessit ja rakenteet
- 2 Osaaminen, uudistuminen ja työkyky
- 3 Talous
- 4 Asiakkuuden hallinta ja palvelukyky ja
- 5 Yhteiskunnalliset vaikutukset

1.4 Arvioinnissa käytetty aineisto ja -menetelmät

Aineistona käytettiin alan lainsäädäntöä, Turku-strategiaa, joukkoliikennepoliittisia ohjelmia vuosille 1998 - 2005 ja 2003 - 2008, joukkoliikennelautakunnan ja teknisten palveluiden johtokunnan pöytäkirjoja ja joukkoliikenteeseen liittyviä kaupungin omia ja valtakunnallisia selvityksiä ja tutkimuksia.

Tiedonkeruumenetelmänä käytettiin kirjallisen materiaalin lisäksi kaupungin joukkoliikenteen johtamiseen ja kehittämiseen osallistuvien henkilöiden sekä liikennelaitoksen edustajien haastatteluita. Myös joukkoliikenteen ostopalveluja tuottavan yhtiön edustajaa ja ympäristötoimen apulaiskaupunginjohtajaa haastateltiin.

Haastateltavina olivat seuraavat henkilöt:

Joukkoliikennelautakunnan puheenjohtaja Pentti Korhonen

Joukkoliikennelautakunnan varapuheenjohtaja Sini Silvän

Joukkoliikennejohtaja Erkki Airaksinen

Teknisten palveluiden johtokunnan puheenjohtaja Marjukka Pentti

Teknisten palveluiden johtokunnan varapuheenjohtaja Mikko Lehtinen

Teknisten palvelujen johtaja Esko Pohjanen

Liikennelaitoksen johtaja Heikki Lepistö

Projektipäällikkö Hannu Mäkilä (liikennelaitoksen johtaja 31.7.2003 asti)

LS-Liikennelinjat Oy:n hallituksen pj Pasi Muurinen

Apulaiskaupunginjohtaja Olli A. Manni.

Raporttiluonnos lähetettiin tiedoksi ja mahdollista kommentointia varten myös kaupunginjohtaja Armas Lahoniitylle.

2 Joukkoliikennepoliittisen ohjelman 1998 - 2005 toteutuminen tasapainotetun tulokortin eri näkökulmista

2.1 Prosessit ja rakenteet

2.1.1 Kilpailuttaminen

Joukkoliikennepoliittinen ohjelma 1998 - 2005 sisältää seuraavat tavoitteet koskien joukkoliikenteen kilpailuttamista:

- *Turun kaupungin joukkoliikenteen kilpailuttaminen annetaan joukkoliikennelautakunnan tehtäväksi kilpailuviraston hyväksymässä aikataulussa.*

- *Liikennettä kilpailutettaessa joukkoliikennelautakunnan tulee selvittää, miten seudullista liikennettä tulee kehittää ja hyödyntää sisäistä liikennettä korvaavana liikenteenä ja voidaanko se toteuttaa liikennelupapohjaisena.*

- *Liikennelaitoksen liikenteestä kilpailutetaan tällä päätöksellä kuitenkin noin 40 % samalla aikataululla kuin TLO:n liikenne. Liikennelaitoksen liikennettä kilpailutettaessa joukkoliikennelautakunnan on otettava huomi-*

oon tehty henkilöstösopimus sekä valtuuston hyväksymä "kilpailuttamistyöryhmän" ohjeisto.

- Liikennelaitoksen kilpailuttamattoman liikenteen korvausten hinta sidotaan kilpailutetun liikenteen hintaan vuoden 2001 alusta. Esitetyt sopimusliikennekorvauksien alentamiset poistetaan vuosilta 1998 - 1999.

Asetetut kilpailuttamista koskevat tavoitteet ovat toteutuneet hyvin. Joukkoliikennepoliittinen ohjelma vuosille 1998 - 2005 hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 18.5.1998, pian sen jälkeen kun kilpailuneuvosto oli 30.3.1998 tehnyt päätöksensä siitä, että kaupungin ja TLO:n välinen sopimus on kilpailulainsäädännön vastainen ja edellyttänyt kaupungilta koko TLO:n liikenteen kilpailuttamista mahdollisimman nopeasti. Kilpailuviraston kanssa sovittiin aikataulusta, jonka mukaan tarjouspyynnöt tuli lähettää ensimmäisestä kierroksesta toukokuussa 1998, toisesta lokakuussa 1998 ja kolmannelta kierroksesta toukokuussa 1999. Ensimmäisen kierroksen tarjouspyynnöt hyväksyttiin joukkoliikennelautakunnassa 4.6.1998, toinen kilpailuttamiskierros käynnistettiin lautakunnan 25.11.1998 tekemällä päätöksellä. Kolmas kilpailukierros käynnistettiin 8.7.1999. **Aikataulu on pienellä viiveellä noudattanut kilpailuviraston hyväksymää aikataulua.**

Joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa edellytettiin, että liikennettä kilpailutettaessa joukkoliikennelautakunnan tulee selvittää, miten seudullista liikennettä tulee kehittää ja hyödyntää sisäistä liikennettä korvaavana liikenteenä ja voidaanko se toteuttaa liikennelupapohjaisena. **Vuoden 2000 alusta laadittiin seutuliikenteen kuntalippusopimus 11 liikennöitsijän kanssa Turun kaupungin läpi kulkevien linjojen osalta.**

Liikennelaitoksen liikenteestä kilpailutettiin 40 %, kuten joukkoliikennepoliittinen ohjelma edellytti. Ohjelman edellyttämää samaa aikataulua TLO:n liikenteen kilpailuttamisen kanssa ei täysin noudatettu. Tästä johtuen 8.7.1999 käynnistetyssä erässä oli välimiesoikeuden uhka, koska TLO vaati kaupungin liikennelaitoksen linjojen yhtä nopeata kilpailuttamista. Vaatimus yhtä nopeasta kilpailuttamisesta perustui joukkoliikennepoliittisen ohjelman lisäksi TLO:n kanssa tehtyyn sopimukseen, joka oli edelleen voimassa 31.12.1999 asti lukuun ottamatta hintasidonnaisuutta koskevaa osuutta.

Joukkoliikennelautakunnan tuli kilpailutuksessa ottaa huomioon tehty henkilöstösopimus sekä valtuuston hyväksymä kilpailuttamistyöryhmän ohjeisto. Kaupunginhallitus hyväksyi 30.3.1998 henkilöstösopimuksen, joka kielsi vakinaisen henkilökunnan lomautuksen ja irtisanomisen taloudellisista tai tuotannollisista syistä. Sopimuksen voimassaolo päättyi 29.2.2000.

Kilpailuttamistyöryhmän laatimat kilpailuttamista koskevat ohjeet on hyväksytty valtuustossa 2.2.1998 ja ne ovat edelleen voimassa. Ohjeiden mukaan yleisperiaatteena on, että henkilöstön työsuhteet pyritään turvaamaan joko kaupungin piirissä tai muilla keinoin. Kilpailuttamiseen ryhtyneen hallintokunnan (tässä tapauksessa joukkoliikennelautakunnan) on kaupungin tuottajayksikön (tässä tapauksessa liikennelaitoksen) häviämisen kilpailun jälkeen järjestettävä tuottajayksikön henkilöstölle uusi työ hallintokun-

nan omassa piirissä tai, niin sovittaessa, jossakin muussa hallintokunnassa tai selvitettävä hävinneen yksikön henkilöstön toissijainen työllistämismahdollisuus kilpailun voittaneessa yrityksessä. Mikäli uudelleensijoitteluratkaisua ei kyetä löytämään, on kilpailuttamisesta kaupunginvaltuuston päätöksen mukaan luovuttava ja jatkettava sopeuttamismenettelyä.

Kaupunginhallituksen henkilöstöjaosto hyväksyi 8.3.1999 paikallisen virka- ja työehtosopimuksen noudatettavista palvelussuhteen ehdoista ja menettelytavoista, kun muutos perustuu Turun kaupungin kilpailuttamaan joukkoliikenteeseen (Lonka-sopimus). Sopimus on edelleen voimassa. Sopimuksen tarkoituksena on helpottaa ja nopeuttaa tarjouskilpailussa hävinneen liikenteenharjoittajan työntekijän mahdollisuuksia siirtyä voittaneen liikenteenharjoittajan palvelukseen silloin, kun voittanut liikenteenharjoittaja aikoo palkata uusia työntekijöitä sen vuoksi, että hän on voittanut tarjouskilpailun. Sopimusjärjestely pyrkii turvaamaan sekä hävinneen liikenteenharjoittajan henkilökunnan joustavan siirtymisen voittaneen palvelukseen että myöskin voittaneen liikenteenharjoittajan mahdollisuudet saada pätevää työvoimaa kilpailuttamisen kohteen siirtyessä hänen hoidettavakseen.

Liikennelaitoksen liikenteen kilpailuttaminen on kaupunkia vuoden 1999 loppuun asti sitoneen, TLO:n kanssa tehdyn sopimuksen vuoksi jouduttu suorittamaan niin nopealla aikataululla, että liikennelaitos on joutunut irtisanomaan henkilökuntaansa kilpailuttamisen johdosta. Irtisanotuille on Lonka-sopimuksen mukaisesti tarjottu työtä tarjouskilpailun voittaneessa yrityksessä, mikäli irtisanominen on tapahtunut sopimuksen edellyttämässä aikataulussa.

Teknisten palveluiden johtokunta käsitteli 11.12.2003 § 156 toimenpiteitä Lonka-sopimuksen aikataulun laiminlyönnin johdosta. Asia palautettiin uudelleen valmisteltavaksi. Teknisten palvelujen johtaja on katsonut itsensä ja alaisensa liikennelaitoksen nykyisen johtajan esteellisiksi valmistelemaan asiaa uudelleen. Asian valmistelu on 16.12.2003 siirretty ympäristötoimen apulaiskaupunginjohtajan tehtäväksi. Liikennelaitokselta saadun selvityksen mukaan irtisanomisista ei vuonna 2003 suoritetun kilpailuttamisen johdosta tarvitse tehdä, minkä vuoksi Lonka-sopimuksen laiminlyöntiä ei ole tapahtunut. Ilman työtä jää kilpailuttamisen johdosta pelkästään määrääkäsessa työsuhteessa olevia, joiden työsuhde on voimassa huhtikuuhun 2004 asti, jolloin kilpailutettu liikenne siirtyy pois liikennelaitokselta.

Liikennelaitokselta saatujen tietojen mukaan liikennelaitoksella oli henkilökuntaa ennen kilpailuttamista vuoden 1998 alussa 194 henkilöä. Vuoden 1999 alussa lukumäärä oli 180, vuotta myöhemmin 148 ja vuoden 2001 alussa kilpailutuksen jälkeen 117. Kolmen vuoden aikana henkilökuntavähennys oli 77 henkilöä tai 40 %. **Kilpailuttamisohjeita on noudatettu**, mikä on käytännössä merkinnyt sitä, että henkilökuntaa, joka on kilpailuttamisen vuoksi jäänyt ilman työtä, eikä ole saanut työtä tarjouskilpailun voittaneelta yritykseltä, on pääsääntöisesti jäänyt liikennelaitokselle kunnes heidät on saatu sijoitettua muualle. Tämä valtuuston päätösten mukainen, henkilöstön kannalta joustava toimintatapa on luonnollisesti vuosien varrella heikentänyt liikennelaitoksen kilpailukykyä.

Liikennelaitoksen saama korvaus kilpailuttamattomasta liikenteestä sidottiin kilpailutetun liikenteen hintaan vuoden 2001 alusta. **Liikennelaitoksen suorittamien laskelmien mukaan liikennelaitoksen saama korvaus on joukkoliikennepoliittisen ohjelman mukainen.**

2.2 Osaaminen, uudistuminen ja työkyky

2.2.1 Linja-autonkuljettajien saatavuus ja osaamistaso Turussa

Työvoiman saatavuus on Turussa parempi kuin Helsingissä, mutta koulutettuja linja-autonkuljettajia tarvitaan Turussakin enemmän kuin on tarjontaa. Linja-autonkuljettajia koulutetaan Turun ammatti-instituutin aikuiskoulutuskeskuksessa. Vuosittain koulutukseen otetaan yli 30 opiskelijaa, mutta alalle heistä jää arvion mukaan vain n. 25. He työllistyvät kaikki välittömästi valmistuttuaan. Yritykset ovat mm. ryhtyneet yhteistyöhön ammatti-instituutin aikuiskoulutusosaston kanssa varmistaakseen kuljettajien saamisen yritykseensä. Yhteistyötä tehdään esim. vuokraamalla edullisesti linja-autoja opetuskäyttöön. Haastatellun liikennöitsijän mukaan uusilla kuljettajilla on hyvä ammattitaito ja positiivinen palveluasenne.

2.2.2 Linja-autonkuljettajien koulutus

Linja-autonkuljettajia koulutetaan Ammatillisissa aikuiskoulutuskeskuksissa. Koulutus kestää kuusi kuukautta työharjoitteluineen. Koulutukseen hakeudutaan työvoimatoimistojen tai lääninhallitusten rahoittaman ja lehdissä ilmoittaman koulutuksen kautta. Hakeutuessaan koulutukseen henkilöllä on oltava 21-vuoden ikä ja C-ajokortti. Uutuutena koulutukseen on mahdollisuus päästä myös oppisopimuskoulutuksella, tosin D-kortti on oltava jo suoritettuna. Alle 16-paikkaisen pienoislinja-auton kuljettamiseen riittää kevyempi ajokortti D1, jonka suorittamiseen vaaditaan 30 tunnin koulutus. Koulutusta antavat autokoulut eri puolilla Suomea sekä jotkut aikuiskoulutuskeskukset.

Työehtosopimuksen mukainen koulutus on 1 pv/vuosi, mikä haastatellun liikennöitsijän edustajan mukaan on käytännössä liian vähän. Pääasiassa koulutus on asiakaspalveluun liittyvää.

2.3 Talous

2.3.1 Kaupungin rahankäyttö joukkoliikenteeseen

Joukkoliikennepoliittinen ohjelma 1998 - 2005:
- Vuodesta 2000 alkaen kaupungin rahankäyttö joukkoliikenteeseen tulee määräytyä siten, että puolet kilpailuttamalla saavutettavista säästöistä suunnataan joukkoliikenteen kehittämiseen ja taksatason alentamiseen joukkoliikennelautakunnan tarkemmin määrittelemällä tavalla ja puolet säästöistä käytetään kaupungin maksaman joukkoliikenteen tuen pienentämiseen.

Ohjelmassa asetettu rahankäyttöä koskeva tavoite on toteutunut melko hyvin. Joukkoliikennelautakunnan toimintakertomuksesta vuodelta 2002 ja liikennelaitokselta saatujen tietojen mukaan joukkoliikenteen (joukkoliikennelautakunta ja joukkoliikennetoimisto) alijäämä lähti vuoden 1998 jälkeen laskuun, mutta on vuoden 2001 jälkeen noussut uudestaan. Joukkoliikennelautakunnalle maksetun tuen määrä on pienentynyt seuraavasti.

Taulukko 1: Joukkoliikenteen alijäämä vuosina 1998 - 2002

Vuosi	Alijäämä, milj. euroa	%	Erotus vuoteen 1998, milj. euroa
1998	8,86	38,7	0
1999	8,13	36,1	0,73
2000	7,55	34,7	1,31
2001	7,14	30,7	1,72
2002	7,47	31,7	1,39

Kilpailuttaminen suoritettiin kolmessa erässä, joten kilpailuttamisesta saatiin täysi hyöty vasta keväällä 2000, kun kilpailutettu liikenne oli käynnistynyt kaikilta osin. Ensimmäinen kilpailukierros toteutettiin tilanteessa, jossa tarjonta oli kysyntää suurempi. Joukkoliikennetoimiston arvion mukaan ensimmäisen kilpailukierroksen hyödyt muodostuivat tämän vuoksi suuremmiksi kuin mitä toisen kilpailukierroksen hyödyistä tulee muodostumaan.

Joukkoliikennejohtajan arvion mukaan kilpailuttamisesta saatu täysimääräinen hyöty oli ensimmäisessä kilpailuttamiskierroksessa n. 3 milj. euroa/v. Hyödystä n. puolet on käytetty edellä esitetyllä tavalla kaupungin subvention pienentämiseen. Loput on joukkoliikennetoimistosta saatujen tietojen mukaan käytetty taksojen alentamiseen tiettyille kohderyhmille (opiskelijoiden alennuskortti otettiin käyttöön ja sotaveteraaneille myönnettiin ilmaiset matkat, n. 300.000 €/v), seutu-liikennelipun käyttöönottoon (n. 250.000 €/v), palveluliikenteen käyttöönottoon (n. 700.000 €/v) ja aikataululisäyksiin (n. 250.000 €/v).

Kilpailuttamisesta saatu hyöty oli suuri kilpailuttamisen alkuvaiheessa, kun liikennepalvelujen tarjonta oli suurempaa kuin mitä se on tänä päivänä ja kilpailu oli kovempaa. Toisessa kilpailukierroksessa hintojen nousu oli n. 7 %, ja kilpailuttamisesta saatava hyöty on vastaavasti pienentynyt. Joukkoliikennelautakunnan puheenjohtajan mukaan nousu oli kuitenkin odotettua pienempi. Ostopalvelujen hinnat tulevat puheenjohtajan arvion mukaan nousemaan entisestään seuraavassa kilpailukierroksessa. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että nykyisen palvelutason ylläpitäminen edellyttää joukkoliikenteen tuen kasvattamista nykyisestäään mikäli halutaan välttää taksojen korotuksia. Vuosittaisesta 200.000 euron lisäpanostuksesta onkin päätetty vuosia 2003 - 2008 koskevassa joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa.

2.3.2 Taksapolitiikka

Joukkoliikennepoliittinen ohjelma 1998 - 2005:

- *Vuodesta 2000 lähtien reaalityksatasoa alennetaan kanavoimalla 20 % joukkoliikennelautakunnan käyttöön jäävistä säästöistä taksojen korotustarpeen vähentämiseen. Käytännössä tämä ei merkitse taksojen nimellistason alentamista vaan sitä, että taksoja ei tarvitse korottaa vuosittain kustannusnousua vastaavasti.*

- *Taksojen korotus vuoden 1998 ja 1999 tuloksen saavuttamiseksi tehdään vähintään alv:n korotusta vastaavalla 2 %:n korotuksella.*

Taksapolitiikassa on poikettu joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa asetetusta tavoitteesta siten, että kilpailuttamisesta saadusta, joukkoliikennelautakunnan käyttöön jääneestä taloudellisesta hyödystä (n. 300.000 €/v) ei ole käytetty 20 %:a ohjelman edellyttämällä tavalla taksojen yleisen korotustarpeen hillitsemiseen, vaan runsas 20 % on käytetty erityisryhmien taksojen alennuksiin, eli opiskelijoiden lippujen alennuksiin ja sotaveteraanien ilmaismatkoihin. Haastatteluissa ilmeni, että joukkoliikenteen taksapolitiikassa määrävänä on ollut ennemminkin kunkin vuoden talousarvio kuin joukkoliikennepoliittinen ohjelma. Ostopalveluliikenteen sopimushinnat on sidottu linja-autoliikenteen kokonaisindeksiin, kun taas kaupungin maksama subventio joukkoliikennelautakunnalle ei ole. Kun talousarvio on ollut vaarassa ylittyä on siten jouduttu turvautuman taksojen korotuksiin.

Vuonna 1998 korotettiin kertalipun hintaa 25 %, jonka lisäksi arvokortin hintaa korotettiin. Seuraava taksojen korotus tehtiin vuonna 2000, jolloin korotettiin arvokortin ja kausikortin hintoja. Vuonna 2001 ei tehty korotuksia. Vuonna 2002 korotettiin kertalipun hintaa 11 %:a 2 euroon. Joulukuun alusta 2003 korotettiin taksoja kertalipun hintaa lukuun ottamatta keskimäärin n. 4,9 %.

Viime aikoina on taksoja korotettaessa nostettu suhteellisesti eniten kertalipun hintaa. Joukkoliikennetoimiston selvityksen mukaan vuodesta 1998 lähtien on kertalipun hinta noussut peräti 50 % (Jlk 20.11.2003 § 215). Tästä on ollut seurauksena se, että kertalipun kysyntä on laskenut ja esimerkiksi vuonna 2003 kysyntä on pudonnut 8 % verrattuna vuoteen 2002 ja tämä lippulaji on viimeksi (vuonna 2002) toteutetun 11 %:n korotuksen jälkeen tuottanut vain 3 % lisätuloa. Matkustajista vain n. 16 % käyttää kertalippua. Kertalipusta saatiin aiemmin 40 % tuloista, vuoden 2002 korotuksen jälkeen vain 32 %. Lyhyet matkat ovat vähentyneet aiempaan verrattuna.

Joukkoliikennejohtajan mukaan nykyinen taksataso ei ole muita suuria kaupunkeja korkeampi. Toisella kilpailukierroksella liikennepalvelujen hinnat ovat nousseet, mikä pakottaa joukkoliikennelautakuntaa nostamaan lippujen hintoja, ellei hintojen nousua kompensoida talousarviossa riittävästi suurempana subventiona. Joukkoliikennejohtajan 31.1.2003 laatiman ja joukkoliikennelautakunnassa 6.2.2003 tiedoksi merkityn muistion mukaan vuosien 2000 - 2002 aikana tehdyt taksojen korotukset ovat ylittäneet linja-autoliikenteen kokonaisindeksin korotukset. Linja-

autoliikenteen kustannustason muutos on ollut vuoden 1999 tasosta vuoden 2002 loppuun 9,8 % ja vastaavana aikana taksat ovat nousseet yhteensä 13,1 %, joten taksoja on korotettu kilpailuttamisen jälkeen enemmän kuin kustannustaso on noussut.

2.4 Asiakkuuden hallinta ja palvelukyky

2.4.1 Asiakaspalvelun laatu

Kilpailutussopimukseen sisältyy asiakaspalvelun laatuohjeet. Laatuohjeiden perusteella on määrätty liikennöitsijälle sakkoja tietyistä rikkeistä, kuten ajamattomista vuoroista, myöhästymisistä tai linja-autossa tupakoimisesta. Ensimmäisen kilpailukierroksen sopimusehtoihin kuuluu, että liikenteenharjoittajille maksetaan asiakastytyväisyysbonusta (laatupalkkiot koskien sopimuksen kohtaa 5.1). Tämän takia joukkoliikennetoimisto teettää kerran vuodessa asiakastytyväisyysmittauksen, jossa kunkin kilpailutettuja linjoja hoitavan liikennöitsijän matkustajia pyydetään arvioimaan kyseessä olevan liikennöitsijän tuottama palvelutaso. Kilpailutetut kohteet asetetaan tutkimuksen perusteella paremmuusjärjestykseen ja jaetaan matkustajamäärien perusteella kolmeen osaan. Parhaaseen kolmannekseseen sijoittuneiden kohteiden liikennöitsijöille maksetaan bonus, joka on 2 % tarkastellun puolivuotiskauden liikennöintikorvauksesta. Toiseksi paras kolmannes saa vastaavasti yhden prosentin suuruisen bonuksen. Lopuille ei bonusta makseta.

Toisella kilpailuttamiskierroksella on otettu käyttöön uudenlainen palvelubonussysteemi. Tähän liittyvät tarjouspyyntöehdot hyväksyttiin joukkoliikennelautakunnassa 27.3.2003. Sopimuksessa on sovittu, että kolme kertaa vuodessa (talvi, kesä, syksy) suoritetaan tilaajan toimesta asiakaskysely, joka koskee kuljettajan asiakasystävällisyyttä ja ajotapaa sekä linja-auton sisä- ja ulkopuolen siisteyttä. Liikenteenharjoittaja saa palvelubonusta mittaustuloksen perusteella, jos arvosana ylittää 3,9 (asteikolla 1-5). Bonusprosentti lasketaan sopimukseen sisältyvän kaavan mukaan. Bonusprosentin maksimiarvo on +5 %. Mikäli kokonaisarvosana jää alle 3,8 vähennetään liikennöitsijältä jakson (4 kuukautta) aikana maksetuista korvauksista miinusbonus, jonka maksimiarvo on -5 %. Uusi järjestelmä otetaan käyttöön keväällä 2004.

Jokainen kirjeitse tai sähköpostitse saapunut palaute käsitellään ja palaute toimitetaan joukkoliikennelautakunnalle tiedoksi. Joukkoliikennetoimisto pyytää liikennöitsijöiltä selvitykset jokaisesta palautteesta. Palautteet ja niihin saadut selvitykset käsitellään liikennöitsijöiden kanssa joukkoliikennetoimiston koolle kutsumassa yhteistariffikokouksessa kerran kuukaudessa.

Kilpailutussopimukseen sisältyvät asiakaspalvelua koskevat ehdot ovat joukkoliikennejohtajan mukaan parantaneet kuljettajien antamaa palvelua. Palvelurikkeet, joista joudutaan maksamaan sakkoa, ovat vähentyneet. Kilpailutussopimuksen ehdoilla pyritään parantamaan kuljettajien motivaatiota, heidän työnsä arvostusta ja työnantajan intressiä asiakaspalvelu laadun parantamiseen.

Vuonna 2002 toteutetun asiakastyytyväisyystutkimuksen tulokset olivat melko positiiviset ja tulos oli hieman parantunut vuodesta 2001. Matkustajien antama kokonaisarvosana kyselyhetkellä käyttämänsä linja-auton liikkennöitsijälle oli 4,04 asteikolla 1-5, eli melko hyvä.

Seuraavassa matkustajien vuonna 2002 antamia arvosanoja (keskiarvo):

- Kuljettajien pukeutumisen siisteys ja asianmukaisuus	4,24
- Aikataulujen noudattaminen	4,02
- Kuljettajien palvelun ystävällisyys	3,94
- Kuljettajien kyky antaa matkustamiseen liittyviä neuvoja	3,90
- Linja-autojen sisätilojen siisteys	3,88
- Kuljettajien ajotapa	3,79
- Linja-autojen ulkoinen kunto ja siisteys	3,75

Kuljettajien kyky antaa matkustamiseen liittyviä neuvoja oli heikentynyt viime vuoteen verrattuna. Tyytyväisyys kuljettajien ajotapaan oli parantunut pariin edelliseen vuoteen verrattuna, mutta parantamisen varaa on ajotavassa vieläkin, koska tulos oli vain 3,79. Linja-autojen sisätilojen siisteystä saatu arvosana on hieman parempi kuin vuonna 2001, mutta selvästi huonompi kuin vuonna 1999 ja 2000. Linja-autojen ulkoinen kunto ja siisteys sai selvästi huonommat arvostukset kuin aiempina vuosina.

2.4.2 Joukkoliikenteen kehittämishankkeita ja tulevia kehittämishaasteita

Matkojen yhdistelykeskus/ Kuljetuspalvelukeskus (KPK)

Joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa vuosille 2003 - 2008 on asetettu tavoitteeksi toteuttaa ylikunnallinen matkojen yhdistelykeskus ja kilpailutettu kutsuohjattu liikenne vuoden 2005 aikana. Kaupunginjohtaja asetti 2.9.2003 § 259 työryhmän matkojen yhdistämiskeskuksen ja kutsuohjatus palveluliikenteen tarpeen selvittämiseksi. Työryhmä laati yhdessä konsulttiyrityksen kanssa selvitysraportin, joka valmistui 28.11.2003. Raportista on pyydetty lausunnot 16.1.2004 mennessä. Tarveselvitysraportin ja saatujen lausuntojen perusteella käydään ympäristökuntien kanssa neuvottelut, minkä jälkeen tullaan asettamaan varsinainen matkojen yhdistelyä ja kutsuohjattua liikennettä valmisteleva laajapohjainen toimikunta joukkoliikenneohjelmassa hyväksytyjen periaatteiden mukaisesti.

Pysäkkikohtainen aikatauluinfo Internetiin

Helsingissä ja Tampereella on käytössä pysäkkikohtaiset minuuttiaikataulut, jotka on lisäksi julkaistu Internetissä. Joukkoliikennelautakunta päätti 4.12.2003 esittää kaupunginhallitukselle, että eräiden valtuutettujen tekemän aloitteen johdosta lisätään koteihin jaettaviin aikatauluihin keskimääräinen ajoaika ja ajokilometrit ja että linjoilla 1 ja 8 merkitään ajoajat välipysäkkeineen. Koko liikenteen pysäkkikohtaisten aikataulujen saaminen Internetiin vaatii lisähenkilökuntaa ja pystytään toteuttamaan vain jos tarkoitukseen vaadittavat resurssit saadaan talousarvioon. Lautakunta päätti, että tutkitaan erikseen, missä määrin on mahdollista rahoittaa tulevissa ta-

lousarvioissa nettipalvelujen saaminen asiakaskäyttöön koskien koko liikenteen pysäkki-informaatiota.

Rahastusjärjestelmä

Seuraava pakollinen laaja investointi on uusi rahastusjärjestelmä, johon liittyvästä korttihankinnasta tehtiin päätös joukkoliikennelautakunnassa 18.12.2003. Uusia kortteja on pakko hankkia, koska vanhoja ei enää valmisteta. Jäljellä olevien korttien kappalehintaa nousee kolminkertaiseksi (10 €) uusiin verrattuna (3,28 - 3,47 €). Uusien korttien heikkoutena on kuitenkin, ettei niitä voi ladata linja-autoissa, ennen kuin rahastuslaitteet on uusittu. Uutta korttia ladataan toistaiseksi ainoastaan lipunmyyntipaikoissa ja myöhemmin tekniikan niin salliessa myös linja-autoissa.

Muita harkinnan alla olevia uudistuksia

Helsingissä ja Tampereella on käytössä sähköinen reittiopas Internetissä, jonka avulla käyttäjä saa neuvontaa siitä, mikä on kahden valitun osoitteen välisen matkan kannalta joustavin kulkuväline, kulkuvälineen aikataulu, vaihtoyhteydet, mahdolliset kävelymatkat ja matkan kesto. Toteutukseen on Tampereella ja Helsingissä käytetty samaa ohjelmaa. Joukkoliikennejohtajan mukaan asia on selvityksen alaisena ja esitellään joukkoliikennelautakunnan päätettäväksi lähitulevaisuudessa.

GPS-tekniikkaan perustuvat joukkoliikenteen liikennevaloetudet ja reaaliaikainen pysäkki-info on käytössä erällä ruuhkaisilla linjoilla Helsingissä ja syksystä 2003 alkaen Tampereella. Haastateltavien arvion mukaan tekniikan kalleuden vuoksi on kyseenalaista kannattaako järjestelmää ottaa käyttöön Turussa. Todennäköisesti joukkoliikenteen sujuvuutta on Turussa mahdollisuus lisätä riittävästi ja huomattavasti halvemmalla tekemällä erilaisia liikennejärjestelyjä, esimerkiksi joukkoliikennekaistoja tai kiertoliitymiä. Vastaavasti samalla rahalla pystyttäisiin nostamaan palvelutasoa selvästi lisäämällä vuoroja. Tampereella on lisäksi ollut teknisiä ongelmia järjestelmän käyttöönotossa. Turussa seurataan Tampereen tilannetta. Joukkoliikennejohtajan mukaan investointikustannukset ovat n. 0,5 milj. euroa/linja ja ylläpitokustannukset n. 50.000 euroa/v. Ylläpito vaatii erikoisosaamista, joten se on ostettava ulkoa.

2.4.3 Seutuliikenne

Joukkoliikennepoliittinen ohjelma 1998 - 2005:

- Turun seudun seutulippu toteutetaan mahdollisimman pikaisesti laajentamalla Turun sisäisessä liikenteessä käytössä oleva rahastusjärjestelmä myös Turun seutuliikenteeseen. Seutulipun toteuttamisen edellytyksenä on, että seutulippujärjestelmään liittyvät liikennöitsijät hankkivat autoihinsa samanlaiset etäkortin lukulaitteet kuin Turun sisäisessä liikenteessä on jo käytössä ja että liikenneministeriö hyväksyy järjestelmän joukkoliikenteen valtionapuun oikeuttavaksi järjestelmäksi.

- Seutulipun toteuttamisen ohella käynnistetään selvitystyö Turun seudullisen joukkoliikenteen hoito-organisaation vaihtoehtoista ja perustamistarpeesta sekä seudullisen joukkoliikenteen hoidon järjestämisestä pitkällä tähtäimellä.

Seutuliikennettä koskevat tavoitteet ovat toteutuneet melko hyvin. Seutuliikennestrategiaa valmisteltiin yhteistyössä naapurikuntien, lääninhallituksen ja seudun liikenteenharjoittajien kanssa. Strategia hyväksyttiin joukkoliikennelautakunnassa 26.1.2000. Lautakunta päätti seutuliikennestrategiaraportin pohjalta hyväksyä Turun joukkoliikenteen osalta seutuliikennestrategiassa esitetyt toimenpiteet, hyväksyä seutuliikennetyöryhmän käyttöön Turun osalta esitetty 280.000 markan määräraha käytettäväksi seutuliikenteen korvaustililtä (1,2 Mmk) ja nimetä Turun edustaja seutuliikennetyöryhmään. **Vuoden 2000 alusta laadittiin seutuliikenteen kuntalippusopimus 11 liikennöitsijän kanssa Turun kaupungin läpi kulkevien linjojen osalta.**

Keväällä 2002 perustettiin seutuliikennetyöryhmä, jossa on mukana Turun lisäksi Kaarina, Raisio, Naantali, Lieto, lääninhallitus ja tielaitos. Työryhmä on käynnistänyt seutuliikenteen kehittämishankkeen. Joukkoliikennelautakunnan käsittelyssä oli 18.12.2003 seutuliikennetyöryhmän esitys joukkoliikenteen keskustan reiteistä. Selvitystyö on teetetty ulkopuolisella konsultilla liikenne- ja viestintäministeriön tuella. Asia on kytketty kauppatorin kehittämissuunnitelmaan. Kehittämistyön tavoitteeksi on asetettu mm., että seutuliikenteen linja-autot ajaisivat mahdollisimman läheltä kauppatoria tai kauppatorin kautta, jotta vaihto seutuliikenteen linja-autosta paikallisliikenteen linja-autoon olisi matkustajille nykyistä sujuvampaa.

Seutuliikenne on tappiollista Turun kaupungille. Kaupunki maksaa saman verran korvausta liikennöitsijöille matkustajista, jotka käyttävät seutuliikennelippua Turun kaupungin rajojen sisällä kuin jos matka tehtäisiin kaupungin ulkopuolelle. Seutuliikenteen Turun sisäistä taksaa korotettiin 1.12.2003 alkaen 15 senttiä 1,05 euroon, mikä on lähellä keskimääräisen matkan hintaa. Vuonna 2002 keskimääräinen matkan hinta Turun sisäisessä liikenteessä oli 1,08 euroa (Jlk 20.11.2003 § 215).

Seutuliikenteen rahastusjärjestelmän uusimistarve nopeampaan on suuri. Seutuliikenteessä on käytössä Matkahuolto Oy:n 1990-luvun alkupuolella käyttöönotettu rahastusjärjestelmä, joka on kaupunkiliikenteessä hidas. Turku oli jo vuonna 1994 irtautumassa yhteistyöstä Matkahuollon kanssa, mutta lääninhallitukselta ei saatu korvaavalle hankkeelle anottua rahoitusta.

Haastatteluissa ilmeni, että seutuliikennelinjan (Naantali - Raisio - Kaarina - Paimio - Lieto) kilpailuttaminen tulisi kaupungille nykyistä järjestelyä edullisemmaksi, koska linja on kannattava. Tällä hetkellä linja ajetaan liikenneluvalla, joka on voimassa vielä useita vuosia. Kilpailutuksen edellytyksenä on, että kunnat perustavat yhteenliittymän, joka kilpailuttaa seutuliikenteen. Tämä tulee joukkoliikennejohtajan arvion mukaan ajankohtaiseksi ehkä vuonna 2010. Joukkoliikennejohtajan mukaan kilpailuttamisen

myötä lippujen hinnat tulisivat halvemmiksi, mikä nostaisi matkustajamääriä n. 20 - 30 % ja näin vähentäisi autoliikennettä.

2.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset

2.5.1 Joukkoliikenteen kysyntä

Joukkoliikennepoliittinen ohjelma 1998 - 2005:

- *Joukkoliikenteen matkustajamäärää pyritään kasvattamaan vuoteen 2005 mennessä 10 %:lla nykyisestä tasosta, mikä merkitsee kulkumuoto-osuuden (joukkoliikennematkat/kaikki ajoneuvomatkat) säilymistä nykyisellä tasolla. Keskustaan suuntautuvilla matkoilla joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta pyritään kuitenkin kasvattamaan nykyisestä. Kokonaisuudessaan joukkoliikenteen kysyntä kasvaa tällöin vuoteen 2005 mennessä nykyisestä 20 miljoonasta matkasta 22 miljoonaan matkaan ja keskustaan suuntautuvassa liikenteessä nykyisestä 16 miljoonasta matkasta 18 miljoonaan matkaan.*

- *Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden säilyttämiseksi toteutetaan kehittämistoimenpiteitä laajalla rintamalla parantamalla joukkoliikennejärjestelmän palvelukykyä ja sen rinnalla toteuttamalla joukkoliikenteen kilpailukykyä parantavia liikennejärjestelyjä vv. 1997 - 1999 laadittavassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettävillä keinoilla.*

- *Vuosina 2001 - 2005 joukkoliikenteen tarjontaa lisätään kanavoimalla 80 % joukkoliikennelautakunnan käyttöön jäävistä säästöistä palvelutason kehittämiseen. Palvelutason kehittäminen on vuorotarjonnan lisäämistä, matkustajainformaation kehittämistä sekä mahdollisten joukkoliikennekokeilujen toteuttamista.*

Matkustajamäärän kasvutavoite 10 % saavutettiin vuonna 2001, mutta vuonna 2002 matkustajamäärä lähti laskuun ja matkustajamäärä oli enää 7,7 % suurempi kuin vuonna 1997.

Taulukko 2: Joukkoliikennelautakunnan matkustajamäärien kehitys 1997 - 2002

Vuosi	Matkustajia (1.000 matkustajaa)	Kasvu vuodesta 1997, %
1997	20.241	-
1998	20.871	3,11
1999	21.055	4,02
2000	21.555	6,49
2001	22.441	10,87
2002	21.807	7,74
2003*	22.000*	8,69*

* Ennuste

(Lähteet: Joukkoliikennelautakunnan toimintakertomus vuodelta 2002, joukkoliikennelautakunnan toiminnan seurannan raportti 30.9.2003)

Matkustajamäärät vaihtelevat vuodesta toiseen riippuen mm. säätilojen vaihtelusta. Lämpimät kesät vähensivät matkustajamääriä vuosina 2002 ja 2003, koska matkustajat siirtyivät pyöräilemään ja kävelemään. Haastattelujen mukaan vuoteen 2001 mennessä matkustajamäärä kasvoi, koska kilpailutus oli suoritettu, pitkät linja-autot oli käytössä ja korttien käyttö oli vakiintunut. **Mahdollisuudet saavuttaa tulevaisuudessa uudelleen 10 %:n kasvu verrattuna vuoteen 1997 arvioitiin heikoiksi.** Mahdollisesti linja-automatkustamisen positiivinen imago ja asiakaspalvelua parantavat bonusjärjestelmät voivat nostaa matkustajamääriä tulevaisuudessa. Vilkastunut henkilöautokauppa ennustaa selvää notkahdusta matkustajamääriin. Myöskään taksojen hintakehitys ei ole edesauttanut tavoitteen toteutumista.

Seurantatutkimuksen teko joukkoliikenteen osuudesta kaikista ajoneuvomatkoista on niin kallista, että siitä on joukkoliikennejohtajan antamien tietojen mukaan luovuttu.

Joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa mainittu Liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu Turun, Naantalın, Raision, Liedon, Kaarinan, Varsinais-Suomen liiton, Turun tiepiirin, Liikenneministeriön, Ympäristöministeriön ja Ratahallintokeskuksen yhteistyönä vuonna 2000.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma vuodelta 2000 sisältää seuraavat joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet (suluisissa joukkoliikennetoimistolta saadut tiedot niiden toteutumisesta):

- Seudullisen joukkoliikennetyöryhmän kokoaminen ja työskentelyn käynnistäminen. (Keväällä 2002 perustettiin seutuliikennetyöryhmä, jossa on mukana Turun lisäksi Kaarina, Raisio, Naantali, Lieto, lääninhallitus ja tielaitos.)
- Seutulipun kehittäminen ja markkinointi sekä seutulippualueen laajentaminen. (Seutusopimukseen perustuva seutulipputyöryhmä vastaa kehittämisestä. Lisäksi toimii seudun yhteinen joukkoliikenteen markkinointityöryhmä ja kaksi kertaa vuodessa seutukuntien edustajat kokoontuvat päättämään resurssien myöntämisestä mainituille työryhmille.)
- Linja-autopysäkkien kunnossapidon sopimusten tarkistaminen.
- Turun kaukoliikenteen terminaalien yhteistoiminnan kehittäminen.
- Kuntien sisäiset kuljetukset ja palvelulinjastojen kehittäminen. (Palvelulinjat on perustettu ja seuraavana vaiheena on kutsuohjatun palveluliikenteen luominen, josta on tehty peruskartoitus)
- Joukkoliikenteen palvelutasosuositusten laatiminen. (Palvelutasoa koskevat määritykset sisältyvät kilpailuehtoihin. Palvelun tarjonnan osalta noudatetaan kuntalaisten kesken tasapuolisuutta siten, että aikataulutiheys määritellään vuosittain linjojen keskikuorman perusteella.)
- Laatuikäväselvitysten laatiminen. (Selvitysten perusteella nykytekniikalla telematiikan käyttöönotto Turun liikenneolosuhteissa on liian kallis eikä anna sijoitetulle rahoille vastaavaa hyötyä.)
- Linja-autoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen laatuikäväillä, joukkoliikenne-etuuksien toteuttaminen liikennevaloissa. (Ydinkeskustan liikennevaloja on sopeutettu joukkoliikenteen tarpeisiin.)
- Keskeisten linja-autopysäkkien uudistaminen ja kaukoliikenteen vaihtopysäkkien rakentaminen. (Keskeisiä pysäkkejä on uudistettu.)

- Terminaalien pyöräpysäköinnin kehittäminen. (Keskeisillä pysäkeillä on erillinen pyöräparkki.)

2.5.2 Palvelulinjasto

Joukkoliikennepoliittinen ohjelma 1998 - 2005:

- *Suunnittelukaudella luodaan kaupunkiin kysyntäohjattu, löyhästi linjasidonnainen palvelulinjasto, jolla parannetaan vanhusten ja liikuntaesteisten liikkumismahdollisuuksia julkisilla liikennevälineillä. Palvelulinjaston avulla ohjataan osa sosiaalitoimen kustantamista kuljetuksista pois taksin tai invataksien käytöstä joustavasti palvelevan linjaliikenteen piiriin ja näin vähennetään sosiaalitoimen maksamien kuljetusten kustannuksia.*

- *Keskustan ja saariston joukkoliikenteen kehittämiseksi laaditaan suunnitelma sekä ns. palvelulinjaston tarpeellisuus tutkitaan ja tuodaan myöhemmin päätettäväksi.*

Palveluliikenne aloitettiin vuoden 2001 syksyllä. Seuranta siitä, miten palveluliikenne on vaikuttanut sosiaalitoimen maksamien kuljetusten kustannuksiin ei ole. Tampereen ja Turun paikallisliikenteen vertailun yhteydessä tehtiin palveluliikenteen linja 1:n matkustajien joukossa haastattelututkimus, jonka mukaan 5 %:lla matkustajista oli vammaispalvelulain nojalla oikeus sosiaalitoimen myöntämiin matkoihin. Ruotsissa vastaavassa tutkimuksessa osuus oli 11 %.

Sosiaalikeskuksesta saatujen tietojen mukaan kuljetuspalvelun asiakasmäärät ja kuljetuskustannukset ovat kehittyneet seuraavasti viime vuosina:

Taulukko 3: Vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset vuosina 1998 - 2002

Vuosi	Asiakasmäärä	Matkojen määrä	Kustannukset, €
1998	2.426	191.778	2.098.217
1999	2.512	160.968	1.857.320
2000	2.297	154.898	1.977.560
2001	2.446	171.961	2.395.252
2002	2.662	182.719	2.730.781

Taulukko 4: Sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset vuosina 1998 - 2002

Vuosi	Asiakasmäärä	Matkojen määrä	Kustannukset, €
1998		19.635	131.836
1999	487	19.421	130.369
2000	506	22.933	173.253
2001	569	21.753	162.470
2002	501	18.335	142.764

Vammaispalvelulain mukaisten kuljetusten asiakasmäärät olivat alimmillaan vuonna 2000, minkä jälkeen ne ovat kasvaneet, kuten myös matkojen määrät ja kustannukset.

Sosiaalihuoltolain mukaisten kuljetusten asiakasmäärä on kasvanut vuoteen 2001 asti, jonka jälkeen määrä on vähentynyt. Matkojen määrä on ollut suurimmillaan vuonna 2000 ja on sen jälkeen vähentynyt, kuten myös kustannukset.

Palveluliikenteellä ei ole ollut alentavaa vaikutusta vammaispalvelulain mukaisten matkojen määriin, mutta näyttäisi siltä, että sosiaalihuoltolain mukaisten kuljetusten väheneminen on alkanut samasta ajankohdasta, jolloin palveluliikenne on aloitettu. Toisaalta syitä vähenemiseen voi olla useitakin, esim. sosiaalihuoltolain mukaisten kuljetusten asiakkaiden siirtyminen vammaispalvelulain mukaisten kuljetusten asiakkaiksi. Selvää johtopäätöstä ei tilastojen pohjalta voi tehdä.

Keskikuorma P1-linjalla on nykyään 20 matkustajaa, P2-linjalla 13,4 matkustajaa ja P3-linjalla 23 matkustajaa. P1 ja P3 ovat matkustajamääriltään hyviä linjoja. Haastatteluissa esitettiin, että P2 linjan voisi korvata kutsuohjatulla liikenteellä, jonka kustannukset ovat samat, mutta palvelutaso paranisi. Kutsuohjattu liikenne merkitsee sitä, että linja-auto kulkee määrättyä runkolinjaa väljän aikataulun mukaan, mutta voi poiketa linjasta kutsun mukaan ja noutaa asiakkaan esimerkiksi kotoa.

Palveluliikenteen kehittämiseen liittyen on tehty matkojen yhdistelykeskuksen tarveselvitys. Keväällä 2003 hyväksytyssä uudessa joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa on asetettu tavoitteeksi, että toteutetaan ylikunnallinen matkojenyhdistelykeskus ja kilpailutettu kutsuohjattu liikenne vuoden 2005 aikana siten, että ylikunnallinen ja poikkihallinnollinen työryhmä valmistelee yhdessä sidosryhmien kanssa keskuksen perustamisen ja tekee ehdotuksensa 1.10.2003 mennessä. Kaupunginjohtaja asetti 2.9.2003 työryhmän matkojen yhdistämiskeskuksen ja kutsuohjatun palveluliikenteen tarpeen selvittämiseksi. Selvitysraportti on valmistunut 28.11.2003. Työryhmän ehdotuksen mukaisesti kaupunginkanslia on pyytänyt raportista lausunnot 16.1.2004 mennessä. Selvitysraportin mukaan kuljetuspalvelukeskuksen toteuttaminen Turussa on mitä ilmeisimmin tarkoituksenmukaista. Hankkeen nettohyödyksi arvioidaan raportissa n. 510.000 euroa/v.

Saariston joukkoliikenne (linjat 14 ja 15) kilpailutettiin keväällä 2003 ja kilpailutettu liikenne alkaa huhtikuussa 2004. Joukkoliikennelautakunta on lisäksi päättänyt, että asutuksen kasvaessa Hirvensalossa lisätään vuoroja. Muuta suunnitelmaa ei joukkoliikennejohtajan mukaan ole saariston liikenteen kehittämiseksi.

Keskustan joukkoliikenteen kehittämiseen liittyy konsultin tekemä selvitys joukkoliikenteen keskustan reiteistä, joka on hyväksytty seutuliikennetyöryhmässä kesäkuussa 2003. Joukkoliikennelautakunnan esitys ympäristö- ja kaavoitusvirastolle ydinkeskustan joukkoliikenteen suunnittelutavoitteiksi oli esillä joukkoliikennelautakunnassa 18.12.2003, jolloin se palautettiin. Ajatuksena on, että seutuliikenteen linja-autot voisivat myös pysähtyä kauppatorille tai sen lähetyville.

2.5.3 Ympäristökuormituksen vähentäminen

Joukkoliikennepoliittinen ohjelma 1998 - 2003:

- *Linja-autokaluston uusiutumisen myötä joukkoliikenteen aiheuttamaa ympäristökuormitusta pienennetään vuoden 1997 tasosta vuoteen 2001 mennessä koko kaupungin alueella seuraavasti:*

<i>Typen oksidit (NO_x)</i>	<i>- 40 %</i>
<i>Hiilivedyt (HC)</i>	<i>- 45 %</i>
<i>Häkä (CO)</i>	<i>- 50 %</i>
<i>Partikkelit</i>	<i>- 70 %</i>

Ympäristökuormituksen vähentämistavoitteet on joukkoliikennetoimistosta saatujen tilastojen mukaan jo vuonna 2000 saavutettu ja ylitetty. Kilpailuttamishedoissa edellytettiin, että linja-autot täyttävät tietyt ympäristönormit. **Linja-autoliikenteen päästöjen vähennys ennen kilpailuttamista vallinneeseen tilanteeseen verrattuna oli seuraava keväällä 2000:**

Typen oksidit (NO_x)	- 47 %
Hiilivedyt (HC)	- 80 %
Häkä (CO)	- 79 %
Partikkelit	- 77 %

Katalysaattoreiden lisäksi keskustan ohittava uusi Helsingintie on vähentänyt saasteita keskustassa. Hiilidioksidikaasua koskevia päästörajatavoitteita ei ole asetettu eikä suodatin vaikuta niihin.

Keväällä 2004 kalusto uusiutuu merkittävästi, sillä keväällä 2003 suoritetun kilpailutuskierron tuloksena uusia linja-autoja tulee liikenteeseen 30. Ne täyttävät uusimman Euro III -päästönormin mukaiset vaatimukset. Matalalattiaisia, vähintään Euro II -normin mukaisia ja CRT-suodattimin varustettuja linja-autoja tulee keväällä 2004 olemaan 80 % linja-autojen maksimitarpeesta. CRT-katalysaattorisuodattimet poistavat mm. terveydelle vaaralliset hiukkaset 99-prosenttisesti. Typenpoistotekniikan kehittyessä CRT:llä varustettuihin linja-autoihin on mahdollista vielä jälkiasentaa typenpoistoyksikkö (EGR), jonka avulla linja-autojen päästötaso voidaan pudottaa typenkin osalta kaasulinja-autojen tasolle.

3 Liikennelaitoksen asema ja tulevaisuus

3.1 Vertailu muihin kaupunkeihin

Linja-autoliiton julkaisemien tietojen mukaan kunnallisia liikennelaitoksia on Suomessa enää Helsingissä, Tampereella ja Turussa. Linja-autoyrityksiä on runsaat 400. Lisäksi linja-autoilla harjoitettavaan tilaus- ja ostoliikenteeseen oikeuttava joukkoliikennelupa on noin 500 yrityksellä tai henkilöllä. Linja-autoliikenne on pienyritysvaltaista. Tyypillisimmillään suomalaisella linja-autoyrityksellä on omistuksessaan korkeintaan viisi

linja-autoa. Yli sadan linja-auton määrään yltää Suomessa yhdeksän linja-autoyritystä sekä Helsingin liikennelaitos ja Tampereen liikennelaitos.

Tampereen kaupunki järjestää joukkoliikennepalvelut lähes kokonaisuudessaan omana työnään. Tampereen kaupungin liikennelaitoksella oli vuoden 2002 toimintakertomuksen mukaan 489 henkilöä työssä vakinaisessa työsuhteessa ja 509 kaikkiaan vuonna 2002. Matkoja tehtiin 25,36 milj. 160:llä linja-autolla. Liikevaihto oli 19,86 milj. euroa.

Helsingin kaupungin liikennelaitoksella oli julkaisemiensa tietojen mukaan henkilökuntaa 2.063 vuoden 2002 lopussa. Raitiovaunuja oli vuoden 2003 alussa 115, linja-autoja 454 ja metrovaunupareja 54. Liikevaihto oli 201,3 milj. euroa. Matkoja tehtiin 210 milj.

Turun kaupungin liikennelaitoksella oli toimintakertomuksen mukaan 101 henkilöä työssä vuonna 2002 ja autoja linjaliikenteessä 37. Matkoja tehtiin 3,67 milj. Liikevaihto oli 4,96 milj. euroa.

3.2 Liikennelaitoksen tulevaisuus tuottajan näkökulmasta

Joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa vuosille 2003 - 2008 on päätetty,
- että liikennelaitokselle muodostuva tilikauden alijäämä tulkitaan vuosittain talousarvion yhteydessä päätettäväksi konsernitueksi,
- että konsernituki pienenee asteittain siten, että tilikaudella 2007 liikennelaitoksen tuloksen on oltava tasapainossa,
- että mikäli liikennelaitos tuolloin saavuttaa käyttötalouden tasapainon, käytetään toiminta- tai rahoitusavustusta kattamaan laitoksen taseeseen kertyneet alijäämät.

Liikennelaitoksen antaman selvityksen mukaan henkilökunnan koko on toimintaan nähden ollut ylisuuri jo pitkään, mutta kehitys on koko ajan mennyt parempaan suuntaan ja henkilöstön määrä on jo hyvin lähellä tavoitetta. Toimintaan nähden ylimääräinen henkilöstö on rasittanut liikennelaitoksen tulosta. Liikennelaitokselta saatujen tilastojen mukaan henkilöstön määrä on vähentynyt seuraavasti vuodesta 1991:

Vuosi	Henkilöitä 1.1.
1991	374
1992	355
1993	320
1994	297
1995	254
1996	237
1997	217
1998	194
1999	180
2000	148
2001	117
2002	109
2003	101

Vaikka henkilöstömäärä on pienentynyt voimakkaasti, sen olisi toiminnan laajuuteen nähden pitänyt vähetä vielä nopeammin. Ylikapasiteetti on kuitenkin vähentynyt voimakkaasti joka vuosi vuodesta 1992 alkaen, mikä on vaikuttanut positiivisesti tulokseen. Liikennelaitoksen tulos oli ensimmäistä kertaa ylijäämäinen vuonna 1998 (93.000 euroa), oltuaan vuonna 1991 3,92 milj. euroa alijäämäinen. Joukkoliikenteen kilpailuttamisen johdosta liikennelaitoksen toiminta kuitenkin supistui niin, että ylikapasiteetti kasvoi väliaikaisesti vuonna 2000, minkä jälkeen se on taas nopeasti laskeutunut.

Vuonna 2003 suoritettu kilpailutus, jossa liikennelaitos menetti useita linjoja, hidasti jonkun verran liikennelaitoksen talouden sopeuttamista supistuneeseen toimintaan. Uusi kilpailutettu liikenne alkaa keväällä 2004. Liikennelaitoksen antaman selvityksen mukaan liikennelaitokselle ei keväällä 2004 liikenteen siirtyessä pois liikennelaitokselta kuitenkaan jää ylikapasiteettia kuljettajahenkilöstön osalta, koska määräaikaista työsopimussuhteita päättyy samaan aikaan riittävä määrä. Muun henkilöstön osalta meillä oleva työvoimamäärän sopeuttaminen pyritään saamaan toteutetuksi vuoden 2004 aikana. Sopeuttaminen koskee vuonna 2004 liikennelaitoksen toimitiloja ja varikon toimintoja. Liikennelaitoksen johto on optimistinen sen suhteen, että liikennelaitoksen tulos saadaan tasapainoiseksi viimeistään vuonna 2007, kuten vuonna 2003 kaupunginvaltuuston hyväksymässä joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa on asetettu tavoitteeksi. Edellytyksenä on kuitenkin, ettei toimintaa supisteta enää vuoden 2004 kevään muutosten jälkeen.

Toiminnan seurannan raportissa syyskuulta 2003 arvioitiin, että vuodelle 2003 asetettu taloudellinen tavoite (liikeyli/alijäämä + poistot = 0) saavutetaan ja ylitetään. Tavoite oli -394.300 euroa, toteutuma 51.707 euroa ja ennuste -256.000 euroa.

Joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa vuosille 2003 - 2008 on asetettu tavoitteeksi, että *vuoden 2003 aikana laajennetaan kaupunginvarikon Rieskalähteentien tonttia, tarkennetaan varikon hankesuunnitelmaa, laaditaan kaavamuutos ja siirretään Amiraalistonkadun varikkotoiminnot Rieskalähteentielle.*

Liikennelaitoksen varikkotoiminnan siirtämistä Amiraalistonkadulta kaupungin konevarikon yhteyteen Rieskalähteentielle on valmisteltu siten, että siirtyminen tapahtuisi syyskuussa 2004. Toiseen rakennukseen tulee autojen pesulinja ja kuljettajien sosiaalitulat ja läheisessä rakennuksessa toimii kaupungin konevarikko.

Liikennelaitoksen varikkotyöntekijät siirtyivät hallinnollisesti kaupungin konevarikon alaisuuteen jo vuonna 2001 ja kaupungin konevarikko on laskeutunut liikennelaitosta varikkopalveluista. Varikkotoiminnassa on liikennelaitoksen johtajan mukaan ollut yli kaksinkertaiset henkilöstöresurssit verrattuna liikennelaitoksen tarpeeseen. Jatkossa on tarkoitus ostaa varikon palveluja vain todellisen tarpeen mukaan. Linja-auton korjaustarve on liikennelaitoksen johtajan mukaan n. 50-70 tuntia/v, eli liikennelaitoksen linja-auton korjaustarve on ollut n. 3.000 tuntia/v. Kapasiteetti on ollut n. 8.000 tuntia/v. Amiraalistonkadun varikolta kaupungin konevarikolle

Rieskalähteentielelle siirtyvä henkilökunta tekee jatkossa myös muiden ko-
neiden korjausta. Lisäksi muuton myötä liikennelaitoksen kiinteät kulut
vähenevät kun vuokratuloja on jatkossa vähemmän.

Joukkoliikennepoliittisen ohjelmassa vuosille 2003 - 2008 päätettiin,
*- että vuoden 2004 keväällä muun kilpailutuksen yhteydessä kilpailutetaan
liikennelaitoksen linjat 14, 15 ja 72,*
*- että liikennelaitos ei jatkossa osallistu tarjouskilpailuihin ilman kaupun-
ginhallituksen erillistä päätöstä lukuun ottamatta pienimuotoista tilaus-
ajoa,*
*- että liikennelaitos luopuu kaupunginhallituksen erillisellä päätöksellä
matkojen yhdistelykeskuksen perustamisen jälkeen laadittavan suunnitel-
man mukaan osittain rinnakkaisesta linjamuotoisen palveluliikenteen tuo-
tannosta,*
*- että loput liikennelaitoksen linjoista suojataan kilpailulta joukkoliiken-
nepoliittisen ohjelmakauden 2003 - 2008 ajaksi.*

Liikennelaitoksen linjat 14,15 ja 72 kilpailutettiin jo vuonna 2003 ja kil-
pailutettu liikenne siirtyy pois liikennelaitokselta huhtikuussa 2004.

Liikennelaitoksen johtajan mielestä matkojen yhdistelykeskuksen perusta-
misen jälkeen ei voida joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa mainitulla
tavalla vähentää liikennelaitoksen liikennemääriä, mikäli halutaan varmis-
taa liikennelaitokselle riittävät tulot käyttötalouden tasapainon saavuttami-
seksi.

Joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa vuosille 2003 - 2008 on päätetty,
*- että liikennelaitoksen kilpailukyvyistä laaditaan taloudellinen ja oikeu-
dellinen selvitys v. 2007 talousarvion laadinnan yhteydessä.*

Taloudellisen ja oikeudellisen selvityksen perusteella tehdään päätökset
liikennelaitoksen tulevaisuudesta vuoden 2007 jälkeen. Liikennelaitoksen
yhtiöittäminen saattaa olla eräänä vaihtoehtona tulevaisuudessa. Yhtiöittä-
misen etuina nykyiseen tilanteeseen verrattuna liikennelaitoksen johtaja
mainitsee yksityisten tarjoamien oheispalvelujen (kirjanpito, atk-palvelut
yms.) halvemman hinnan kaupungin keskitettyihin palveluihin verrattuna
sekä yrityspuolella voimassa olevan työehtosopimuksen edullisuuden
työnantajalle verrattuna KTV:n sopimukseen, joka on käytössä liikenne-
laitoksella. Ulkopuolisen konsultin tekemässä Tampereen ja Turun jouk-
koliikenteen vertailututkimuksessa vuodelta 2001 todettiin, että kilpailuetu
yksityisellä sektorilla työehtosopimuksen ja eläke-etujen vuoksi on n. 8 %
verrattuna kunnalliseen liikelaitokseen. Yhtiöittämisen jälkeen liikenne-
laitosta ei myöskään sitoisi enää kaupungin henkilöstöpolitiikan asettamat
rajoitukset, esim. kilpailuttamista koskevat ohjeet. Henkilöstöä koskevat
ratkaisut voitaisiin tehdä joustavammin.

Liikennelaitoksen rasitteena on ollut myös korkea sairauspoissaolopro-
senti (henkilöstötilinpäätöksen mukaan 7,95 % vuonna 2002), jonka syynä
on mm. useat pitkäaikaissairaat. Ratkaisuna on harkittu ennen aikaista elä-
kettä. Sairauspoissaoloprosentti yksityisissä joukkoliikenneyrityksissä on
huomattavasti pienempi, 1,5 - 2 %.

Kaupungin liikennelaitoksen säilyttämistä omana toimintana puoltaa se, että kilpailuttamista helpottaa joukkoliikenteen palvelujen tuottamisen asiantuntemuksen säilyminen kaupungilla ja toisaalta oman toiminnan säilyttämällä on taipumusta vaikuttaa vakauttavasti kilpailutettavan toiminnan hintamuodostukseen, koska kilpailuttaja ei ole markkinoiden armoilla. Mikäli tarjoushinta muodostuu liian korkeaksi työ voidaan suorittaa omana työnä.

3.3 Liikennelaitoksen tulevaisuus tilaajan näkökulmasta

Joukkoliikennelautakunnan edustajien näkemys on, että mahdollisuuksia käyttötalouden tasapainon saavuttamiseen joukkoliikennepoliittisen ohjelman asettamassa aikataulussa on, mutta mikäli siinä epäonnistutaan kaupungin tulisi luopua joukkoliikennepalvelujen tuottamisesta. Kilpailuttamalla kaikki liikennelaitoksen linjat pystyttäisiin järjestämään nykyiset palvelut halvemmalla.

Joukkoliikennelautakunnan puheenjohtaja myöntää, että mikäli liikennelaitoksen käyttötalous saadaan kuntoon ja se pystyy osallistumaan palvelujen kilpailuttamiseen samoin ehdoin kuin muut, niin oma liikennelaitos voisi toimia kustannusnousun jarruna. Hänen mielestään liikennelaitos voitaisiin kuitenkin yhtiöittää sillä edellytyksellä, että se on saatu tuottavaksi.

Joukkoliikennejohtajan näkemyksen mukaan paras vaihtoehto olisi, että sopeutetaan liikennelaitoksen talous tasapainoiseksi ja säilytetään se kaupungin omana toimintana.

4 Yhteenveto ja johtopäätökset

4.1 Joukkoliikennepoliittisen ohjelman toteutuminen

Joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa 1998 - 2005 asetetut tavoitteet ovat pääosin toteutuneet, mutta ei kaikilta osin.

- **Kilpailuttamista koskevat tavoitteet toteutuivat melko hyvin. Kilpailuttamisessa käytetyt valintakriteerit ovat sekä joukkoliikennepalvelujen tuottajien että tilaajien edustajien mielestä olleet onnistuneet. Kaupungin joukkoliikenne on onnistuttu järjestämään huomattavasti halvemmalla kuin ennen kilpailuttamista. Linja-autot ovat uudempia, ympäristöystävällisempiä ja matalalattiaisia, mikä lisää matkustusmukavuutta. Liikennepalveluja on lisäksi pystytty lisäämään. Työllisyyttä on pystytty parantamaan, koska vuoroja on aiempaa enemmän ja linja-autonkuljettajia näin ollen tarvitaan nykyään enemmän kuin ennen kilpailuttamista. Joukkoliikennelautakunnan näkemys on, että laajempikin kilpailuttaminen olisi kaupungin edun mukaista, koska siitä on saatavissa taloudellista hyötyä kaupungille.**

- **Kaupungin rahankäyttöä joukkoliikenteeseen koskevat tavoitteet ovat toteutuneet siltä osin, että puolet kilpailuttamalla saaduista hyödyistä on suunnattu joukkoliikenteen kehittämiseen ja taksatason alentamiseen ja puolet hyödyistä on käytetty joukkoliikenteen tuen pienentämiseen. Poikkeama tavoitteista on tehty siinä, että taksoja on korotettu jopa yli kustannustason nousun, vaikka 20 % joukkoliikennelautakunnalle jäävistä hyödyistä olisi ohjelman mukaan tullut käyttää taksojen korotustarpeen vähentämiseen. Runsaas 20 % on käytetty erityisryhmien taksojen alentamiseen, eli opiskelijoiden lippujen alennuksiin ja sotaveteraanien ilmaismatkoihin. Ohjelman mukaan taksojen korotustarpeen vähentämisellä ei tarkoitettu taksojen nimellistason alentamista vaan sitä, että taksoja ei tarvitse korottaa vuosittain kustannusnousua vastaavasti.**
- **Matkustajamäärän kasvutavoite (10 % vuoden 1997 tasosta) saavutettiin vuonna 2001, mutta sen jälkeen matkustajamäärät ovat olleet alle asetetun tavoitteen.**
- **Palvelulinjasto on perustettu asetetun tavoitteen mukaisesti. Tosin sosiaalitoimen maksamien kuljetusten kustannukset ovat kasvaneet siitä huolimatta, vaikka toiveena oli, että ne olisivat vähentyneet. Sellaista seurantaa ei ole suoritettu, mikä osoittaisi mikä suora vaikutus palveluliikenteellä on sosiaalitoimen maksamien kuljetusten kustannuksiin. Mikäli kuljetuspalvelujärjestelmää kehitetään perustamalla kuljetuspalvelukeskus on ennen lopullista ratkaisua välttämätöntä suorittaa päätöksenteon pohjaksi kokonais-taloudellista seurantaa.**
- **Ympäristökuormitusta on pystytty pienentämään huomattavasti tavoitetta paremmin asettamalla ympäristövaatimukset kilpailute-tussa liikenteessä käytettäville linja-autoille.**

4.2 Liikennelaitoksen tulevaisuus

Kilpailuttamisen nopea aikataulu on hidastanut liikennelaitoksen taloudellisen tasapainon saavuttamista. Kaupungin henkilöstöpolitiikan asettamista rajoituksista johtuen liikennelaitos ei ole voinut irtisanoa kilpailuttamisen yhteydessä ilman työtä jäänyttä henkilökuntaa siinä laajuudessa, kuin liikennelaitoksen talouden tasapainon saavuttaminen olisi vaatinut. Ennen kilpailuttamista vuonna 1998 liikennelaitos oli tästä huolimatta saavuttanut käyttötalouden tasapainon. Kilpailuttamisen tuloksena tulopohja pieneni ja tulos on sen jälkeen ollut alijäämäinen. Vuonna 2003 toteutettu kilpailuttaminen heikensi liikennelaitoksen taloutta edelleen ja hidastaa laitoksen saneeraamista kilpailukykyiseksi. Suunnitelmat tilojen supistamisesta ja varikkotoimintojen muutoksista tehokkaammiksi ovat kuitenkin pitkällä ja vuoden 2004 aikana sopeutetaan taloutta supistuneeseen liikennemäärään. Keväällä 2003 hyväksytyssä uudessa joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa asetettu tavoite, jonka mukaan liikennelaitoksen on saavutettava käyttötalouden tasapaino viimeistään vuonna 2007, on haasteellinen, mutta tuottajien edustajat suhtautuvat toiveikkaasti mahdollisuuksiin onnistua tavoitteen saavuttamisessa.

Joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa vuosille 2003 - 2008 on päätetty, että liikennelaitoksen kilpailukyvyistä laaditaan taloudellinen ja oikeudellinen selvitys v. 2007 talousarvion laadinnan yhteydessä. Tuolloin otettaneen kantaa siihen, jatketaanko joukkoliikennepalvelujen tuottamista kaupungin omana toimintana ja millä edellytyksillä.

- **Haastattelujen perusteella voidaan vetää johtopäätös, että yhtiöittäminen olisi liikennelaitoksen toimintaedellytysten kannalta monella tavalla edullinen ratkaisu, mikäli liikennelaitoksen talous tuolloin on terveellä pohjalla. On ainakin lyhyellä tähtämellä todennäköistä, että kaupunki hyötyisi taloudellisesti siitä, että joukkoliikenne kilpailutettaisiin kokonaan. Toisaalta säilyttämällä liikennelaitos omana toimintana (liikelaitoksena tai kaupungin omistamana osakeyhtiönä) voidaan kuitenkin paremmalla tavalla varmistaa, että tarjoushinnat eivät nouse hallitsemattomasti. Jos liikennelaitos säilytetään omana toimintana voidaan kilpailutettu liikenne antaa sen hoidettavaksi, mikäli hintataso nousee liikaa. Kyseessä on perusteellista selvitystä vaativa asia, jossa vaihtoehtoja on punnittava tarkoin ennen lopullista ratkaisua.**

Turun kaupungin tarkastuslautakunnan julkaisuja

- 1:2003 Kuntalais-, osallisuus- ja asiakasnäkökulman huomioon ottaminen päätöksenteossa ja palveluiden järjestämisessä
- 2:2003 Arviointikertomus Turun kaupungin taloudellisten ja toiminnallisten tavoitteiden toteutumisesta vuonna 2002
- 3:2003 Turku-strategiasta opetustoimen strategiaan
- 4:2003 Tuloksellisuuden seuranta kaupungin toimintaorganisaatiossa
- 1:2004 Kaupungin kansainvälistymisstrategia, toimeenpano ja seuranta
- 2:2004 Joukkoliikennepoliittisen ohjelman 1998 – 2005 toteutuminen

Julkaisija: Turun kaupungin revisiotoimisto

Painatus: Turun kaupunginkanslia, painatuspalvelut
Turku 2004