



Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän lausunto vaihtoehtoisista joukkoliikenteen vyöhykemalleista

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä kiittää mahdollisuudesta lausua vaihtoehtoisista joukkoliikenteen vyöhykemalleista. Kuntayhtymä esittää lausuntonsa asiantuntijalausuntona. Lausunnon antamisen lähtökohtana ovat seutuhallituksen asettaman seutustrategian tavoitteet (Lumoava arki, Fiksu kasvu, Maailmalle auki) ja seudullisen liikennejärjestelmätyn yhteydessä toteutettuja asiantuntijaselvityksiä sekä suunnittelua.

Lumoava arki

Seudun strategiseen tavoitteeseen Lumoava arki liittyy ajatus siitä, että seudun asukkaiden on eri puolilla seutua hyvä elää, ja että seudun tarjoamat palvelut tuottavat asukkaalle hyvinvointia. Joukkoliikenteen edistäminen vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja ja lisää ihmisten mahdollisuuksia autottomaan elämiseen. Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta voidaan siten hyvin pitää lumoavan arjen indikaattorina. Siten Tampereen kaupunkiseudun näkökulmasta vyöhykemallin uudistamisella tavoiteltava joukkoliikenteen helppokäyttöisyys on erittäin kannatettava tavoite.

Kaupunkiseudun näkökulmasta molemmat valmistetut mallit edistävät osaltaan joukkoliikenteen helppokäyttöisyyttä lisäämällä selkeyttä hinnoitteluun. Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä kuitenkin toteaa, että hinnoittelu ja vyöhykemallit vaikuttavat joukkoliikenteen houkuttelevuuteen merkittävästi vähemmän kuin esimerkiksi joukkoliikenteen vuorovälit ja nopeus. Vyöhykemallilla tavoiteltavaa selkeyttä on mahdollista saavuttaa myös esimerkiksi parantamalla informaatiota ja muita matkustajapalveluja.

Huomioiden vyöhykemalleille tunnistetut kustannukset ja potentiaaliset vaikutukset Tampereen kaupunkiseutu pitää uusista vaihtoehtoista parempana vaihtoehtona ABC-vaihtoehtoa. Kolmen vyöhykkeen mallin kustannusvaikutusta kunnille voidaan pitää maltillisena. Tampereelle kohdentuvia lipputulojen lisääntymisiä on perusteltua kohdentaa joukkoliikenteen kehittämiseen alueella, mikä johtaa seudullisesti positiivisiin vaikutuksiin.

Yhden vyöhykkeen malli sisältää kehyskunnille merkittäviä kustannuksia, mikäli lipunhintoja ei koroteta. Tampereen kaupunkiseudun näkökulmasta yhden vyöhykkeen mallin edellyttämälle rahoitukselle on parempaa käyttöä lumovoiman ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi niin tiiviillä kuin harvaan asutuilla alueilla. Fokus tulee vyöhykkeiden ja lipunhintojen sijaan suunnata palvelutason kehittämiseen eri alueille soveltuvia palveluja hyödyntäen. Tiiviillä alueilla tulee kehittää joukkoliikenteen runkoyhteyksiä. Harvaan asutuilla alueilla, joiden sisälle laadukkaan joukkoliikennepalvelun tuottaminen taloudellisesti on haastavaa, tulee muodostaa mahdollisuus liittyä joukkoliikenteen runkoyhteyksille liityntäpysäköinnin avulla. Lisäksi on perusteltua kehittää kutsupohjaista joukkoliikennepalvelua.

Mikäli lipun hintoja korotetaan, kuntien lisärahoitus on maltillinen, mutta asiakasvaikutusta voidaan pitää negatiivisena. Tämä ilmenee selkeästi matkasuoritteiden muutosten arvioinnin avulla: henkilöauton houkuttelevuus kasvaa, kun lipunhinta nousee. Seudun tavoitteiden näkökulmasta tätä mallia ja sen vaikutuksia voidaan pitää negatiivisina.



Perustuen arvioon vyöhykemallin uudistamisen maltillisista positiivisista potentiaaleista joukkoliikenteen kysyntään, Tampereen kaupunkiseutu ei pidä vyöhykemallin uudistamista kriittisenä toimenpiteenä joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseksi. Kuitenkin voidaan tunnistaa, että vyöhykemallin uudistaminen muodostaa asiakkaalle näkyvän kehitysaskelen, jonka yhteydessä toteutettavalla viestinnällä, markkinoinnilla sekä yleisellä informaatioaineistojen kehittämällä on mahdollista vaikuttaa asukkaiden kulkutapavalintoihin. Perustuen erityisesti vyöhykeuudistuksen tarjoamaan ”momentumiin” Tampereen kaupunkiseutu kannustaa edelleen kehittämään siirtymistä ABC-vyöhykemalliin ja yhdistämään uudistukseen määrätietoista markkinointia ja viestintää.

Fiksu kasvu

Kaupunkiseudun strategiseen tavoitteeseen fiksuma kasvusta liittyy ajatus siitä, että toimimme ekologisesti kestävästi ja kuntarajattomasti. Kasvun selkärangana on eheä ja vahva yhdyskuntarakenteen. Eheän ja vahvan yhdyskuntarakenteen voidaan katsoa muotoutuvan vain joukkoliikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämisen tiiviillä yhteen kytkeillä.

Seudulla päivitetään parasta aikaa kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen kehitystä suuntaavaa rakennesuunnitelmaa sekä työtä tukevaa joukkoliikenteen kehityskuvaa. Molemmat työt tunnistavat seudun ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä kehityksen kannalta keskeisiä kehitystoimenpiteitä ja kehittämisalueita. Ekologisen ja taloudellisen kestävyuden kannalta on erityisen tärkeää, että seudun kasvu kohdennetaan jo olemassa olevaa taajamarakennetta täydentäen, jolloin jo tehdyistä investoinneista saadaan hyödyt irti ja luodaan samalla edellytyksiä kehittää palvelutasoa entisestään. Tällä seudun tiiviisti asutulla alueella asuu yli 90 % seudun väestöstä. Sosiaalisen kestävyuden näkökulmasta on keskeistä pitää huolta siitä, että segregatiouhan alla oleviin alueisiin panostetaan. Lisäksi on tärkeää pitää huolta siitä, että myös harvaan asuttujen alueiden liikkumistarpeet tulevat tyydyttyiksi eikä liikenneköyhyyttä pääse syntymään. Vyöhykemallin uudistamisella ei Tampereen kaupunkiseudun arvion mukaan ole suoraan merkittävää positiivista vaikutusta näiden tavoitteiden saavuttamiseen. Panostus tulee kohdentaa joukkoliikennepalvelun kehittämiseen.

Käynnissä olevassa joukkoliikenteen kehityskuvatyoissa on tunnistettu joukkoliikenteen kehitysvyöhykkeitä perustuen siihen, millainen potentiaali niillä on lisätä joukkoliikennematkoja ja siten edistää seudun päästövähennystavoitteiden saavuttamista taloudellisesti kestävällä tavalla. Seudun liikennettä koskevien päästövähennystavoitteiden saavuttaminen on erittäin haastava tavoite, joka nojaa henkilöautojen käyttövoiman puhdistumiseen sekä kestävien kulkutapojen käytön lisääntymiseen. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden tulee kaksinkertaistua vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteen saavuttaminen nojaa puhtaasti joukkoliikenteen lisääntymiseen tiiviisti asutuilla alueilla, joilla matkoja tehdään jo nykyisin paljon. Harvaan asuttujen alueiden joukkoliikenteen matkamäärien merkittäväkään prosentuaalinen lisääminen ei ole seudullisesti tarkasteltuna kovin merkittävää. Harvaan asutuilla alueilla keskeinen keino vähentää liikenteen päästöjä on kestävä autoilun lisääntyminen, mikä tarkoittaa autojen käyttövoiman puhdistumista, auton käyttöä vain osalla matkaa ja esimerkiksi kimpakyytejä.

Tampereen kaupunkiseutu tuo näkemyksensä esille, että toteutuessaan yhden vyöhykkeen malli voi olla haitallinen kokonaistavoitteiden kannalta, kun subventio siirtyy harvaan



asutuille alueille tai uudistuksen vaikutus lipunhintoihin. Tarkasteluissa on tunnistettu mahdollisuus kuntien kulujen kattamista lipunhinnoilla, jonka vaikutukset voidaan seudullisesti arvioida hyvin negatiivisiksi. Lipunhintojen nostamisen lisäämä yksityisautoilun houkuttelevuus lisää päästöjä, onnettomuuksia ja ruuhkautumista, eli vaikuttaa täysin tavoitteiden vastaisesti. Mikäli kustannukset jäävät kuntien katettavaksi, voi nousta esiin tarve tai halu palvelutason leikkauksille, mikä taas johtaa joukkoliikenteen houkuttelevuuden vähenemiseen. Tavoitteiden saavuttamisen kannalta on erittäin haitallista, mikäli uudistukset johtavat jollain tapaa joukkoliikenteen houkuttelevuuden vähenemiseen tiiviisti asutuilla alueilla. Ylipäätään voidaan tunnistaa, että siirtyminen yhden vyöhykkeen malliin sisältää riskejä.

Huomioiden edellä kuvattu tarve kestävien kulkutapojen merkittävään lisäämiseen tiiviisti asutuilla joukkoliikenteen runkoyhteyksien varsilla ja yhden vyöhykkeen malliin liittyvät riskit sekä tunnistetut negatiiviset vaikutukset Tampereen kaupunkiseutu pitää tarkastelluista uusista vyöhykemalleista ABC-vaihtoehtoa selvästi parhaana.

Maailmalle auki

Seudun strategiseen tavoitteeseen Maailmalle auki liittyy ajatus siitä, että seudulle halutaan tulla kauempaakin, ja että tänne saapuminen on helppoa. Tavoitteeseen kytkeytyy ajatus sekä työntekijöiden että opiskelijoiden houkuttelusta kansainvälisesti. Selkeä ja toimiva joukkoliikennejärjestelmä on keskeinen tekijä kansainvälisen houkuttelevuuden luomisessa. Esitetty vyöhykemallin uudistamisen lisäämä selkeys on siten kannatettava. Selkeyden ja saavutettavuuden muodostamisessa selkeä runkoverkko ja sen säännöllinen palvelutaso ovat kuitenkin keskiössä.

Tampereen kaupunkiseutu pitää vyöhykemallin uudistuksen vaikutusta kansainvälisen houkuttelevuuden lisäämiseen kokonaisuutena hyvin vähäisenä. Lausunnossa on jo edellä tuotu esille mahdollisia riskejä, joita vyöhykemallin uudistus tuottaa kansainvälisen houkuttelevuuden lisäämiselle tapauksessa, jossa vyöhykeuudistusta toteutetaan lipunhintojen tai palvelutason kustannuksella. Keskeistä on panostaa joukkoliikenteen palvelutasoon ja kilpailukykyyn siellä, missä on joukkoja.

Yhteenveto

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä toteaa yhteenvetona tarkastelluista vyöhykemallivaihtoehdoista seuraavaa:

Tampereen kaupunkiseutu kannattaa ABC-vyöhykemallin tai nykyisen vyöhykemallin käyttöä jatkossakin.

ABC-vyöhykeuudistus tarjoaa mahdollisuuden tehdä joukkoliikennejärjestelmää selkeyttävä uudistus, jonka yhteydessä on perusteltua toteuttaa myös muuta joukkoliikenteen käyttöä lisääviä toimenpiteitä, kuten mm. markkinointia. Vyöhykerajoja on perusteltua tarkastella vielä erikseen huomioiden mm. seudulla keväällä 2023 valmistuva joukkoliikenteen kehityskuva -työ sekä rakennesuunnitelman päivitys.

ABCDEF-vyöhykeuudistus mahdollistaa joukkoliikenteen riittävän selkeän käytettävyyden. Pitäytyminen nykymallissa mahdollistaa joukkoliikenteen kehitysresurssien kohdentamisen



14.2.2023

esimerkiksi joukkoliikenneinfran, palvelutason ja joukkoliikenteen uusien palvelujen kehittämiseen. Tampereen kaupunkiseutu kannustaa harkitsemaan tarkkaan perusteita vyöhykemallin toteuttamiselle.

Tampereen kaupunkiseutu ei kannata siirtymistä yhden vyöhykkeen malliin kuntakustannuksin.

Yhden vyöhykkeen malli johtaa subvention siirtoon seudun joukkoliikennetavoitteiden saavuttamisen kannalta keskeisiltä, tiiviiltä alueilta harvaan asutuille alueille, joiden merkitys esimerkiksi seudun liikenteen päästövähennystavoitteiden kannalta ei ole keskeinen. Kaupunkiseutu pitää merkittävänä riskinä sitä, että uudistuksista aiheutuvat kustannukset johtavat palvelutason heikentämiseen, jolla on merkittävät negatiiviset vaikutukset seudun tavoitteiden kannalta. Tampereen kaupunkiseutu ei pidä yhden vyöhykkeen mallilla saavutettavia hyötyjä kustannusten ja riskien arvoisena.

Tampereen kaupunkiseutu pitää siirtymistä yhden vyöhykkeen malliin ja kulujen kattamista lipunhintojen korotuksilla seudun tavoitteiden vastaisena eikä siten kannata esitettyä mallia.

Yhden vyöhykkeen mallin toteuttaminen nostamalla lipunhintoja johtaa joukkoliikenteen kilpailukyvyyn ja houkuttelevuuden heikkenemiseen, koska lipunhintojen nostoa vastaavaa hyötyä ei asiakasnäkökulmasta muodostu. Uudistus olisi seudun tavoitteiden kannalta haitallinen.

Tampereella 14.2.2023

Päivi Nurminen
seutujohtaja, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä

Tiedustelut ja lisätiedot:

Tapani Touru
Liikennejärjestelmäpäällikkö, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä
Puh. 040 503 4237, tapani.touru@tampereseutu.fi