



LAUREA
AMMATTIKORKEAKOULU

Uuden edellä

Jatkuvan ja vakavan haitan aiheuttaminen siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoille. Tapaus Onnibus Oy

Rosenholm, Roni-Kristian

2013 Laurea Leppävaara

Laurea-ammattikorkeakoulu
Laurea Leppävaara

Jatkuvan ja vakavan haitan aiheuttaminen siirtymäajan
liikennöintisopimuksien haltijoille. Tapaus Onnibus Oy.

Roni-Kristian Rosenholm
Liiketalouden koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Toukokuu, 2013

Roni-Kristian Rosenholm

Jatkuvan ja vakavan haitan aiheuttaminen siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoille. Tapaus Onnibus Oy

Vuosi 2013 Sivumäärä 99

Turun hallinto-oikeus hylkäsi helmikuussa 2013 J. Vainion liikenteen ja Oy Pohjolan Liikenne Ab:n jättämän valituksen koskien Onnibus Oy:n alla liikennöivälle Rindell Oy:lle myönnettyä reittiliikennelupaa Raisio-Turku-Helsinki-reitillä.

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli tuottaa Onnibus Oy:lle selvitys siitä aiheuttaako se kyseisen reitin liikennöinnillä jatkuvaa ja vakavaa haittaa siirtymäajan PSA-suojaa nauttivien liikennöintisopimusten haltijoille J. Vainion liikenteelle ja Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle. Selvitystä voitaisiin käyttää mahdollisessa korkeimman hallinto-oikeuden käsittelyssä, mikäli J. Vainion liikenne ja Oy Pohjolan liikenne Ab päättävät valittaa Turun hallinto-oikeuden päätöksestä. Valittajien yhtenä keskeisenä perusteena alkuperäiselle käsittelylle oli juuri Onnibus Oy:n alla liikennöivän Rindell Oy:n aiheuttaman jatkuvan ja vakavan haitan tuottaminen siirtymäkauden liikennöintisopimuksien haltijoille.

Tilanteen arvioimiseksi tuli ensin selvittää, minkälaiseen toimintaan jatkuvan ja vakavan haitan aiheuttamisella viitataan. Opinnäytetyön viitekehys jatkuvan ja vakavan haitan aiheuttamisen tarkastelulle rakentui pitkälti aiheita määrittävän joukkoliikennelain ja siihen liittyvän hallituksen esityksen sekä palvelusopimusasetuksen tarkastelun varaan. Laissa säädetyn lisäksi aiheeseen syvennyttiin myös perehtymällä liikenne- ja viestintäministeriön, liikenneviraston ja asetettujen työryhmien aiheeseen liittyviin mietintöihin, raportteihin ja ohjeistukseen.

Kysymyksen, aiheuttaako Onnibus Oy liikennöinnillään jatkuvaa ja vakavaa haittaa Raisio-Turku-Helsinki-reitin osalta, selvittämiseksi suoritettiin reitillä matkustajatutkimus. Tämän lisäksi vertailutietoa kerättiin myös Onnibus Oy:n liikennöimien Tampere-Pori ja Tampere-Helsinki reittien osalta. Käytännössä tutkimus suoritettiin jakamalla strukturoitu lomakekysely matkustajille Onnibus Oy:n linja-autoissa. Kyselylomakkeita jaettiin mainittujen reittien linja-autoissa yhteensä 1000, joista käsiteltäviksi palautui 536 kappaletta. Tavoitteena oli selvittää muun muassa pysäkkikuormitusta ja vastaajien matkaketjuja.

Matkustajatutkimuksen tuloksien ja viitekehysten valossa Onnibus Oy:n liikennöinti ei vaikuttaisi aiheuttavan siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoiden, J. Vainion liikenne ja Oy Pohjolan Liikenne Ab, toiminnalle jatkuvaa ja vakavaa haittaa Raisio-Turku-Helsinki-reitillä. Mikäli Rindell Oy:n reittiliikennelupahakemuksen käsittely kuitenkin vielä jatkuu hallinto-oikeudessa, tulisi molempien osapuolien toimittaa tapauksen perinpohjaisen tutkimisen vuoksi laskelmat matkustajaliikenteen tulovirrasta Raisio-Turku-Helsinki-reitiltä. Lisäksi siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoilta tulisi edellyttää selvitystä linja-atorahdin osalta, koska se tuottaa merkittävän osan kyseisen reitin asiakastuloista. Linja-atorahdin tuotot ovat keskeisessä osassa jatkuvan ja vakavan haitan aiheuttamisessa rahtiliikenteen jäädessä Onnibus Oy:n palveluvalikoiman ulkopuolella. Näin ollen Onnibus Oy:n harjoittaman reittiliikenteen vaikutukset on rajattu ainoastaan siirtymäajan liikennöintisopimusten harjoittamaan matkustajaliikenteeseen.

Asiasanat: reittiliikenne, joukkoliikennelaki, palvelusopimusasetus, matkustajatutkimus, siirtymäajan liikennöintisopimukset, jatkuva ja vakava haitta

Roni-Kristian Rosenholm

**The inducement of continual and severe harm against transitional period operators:
a case study of Onnibus Oy**

Year	2013	Pages	99
------	------	-------	----

In February 2013 an appeal submitted by J. Vainion Liikenne and Oy Pohjolan Liikenne Ab was rejected by the administrative court of Turku. The submitted appeal was a complaint against the granting of the transport license that allowed Rindell Oy to operate on the Raisio-Turku-Helsinki route. Rindell Oy collaborates with Onnibus Oy on the particular route.

The purpose of this Bachelor's thesis was to produce a report for Onnibus Oy about whether it causes continual and severe harm against J. Vainion Liikenne and Oy Pohjolan Liikenne Ab, as it operates on the Raisio-Turku-Helsinki route. Inducing continual and severe harm against transitional period operators, which J. Vainion Liikenne and Oy Pohjolan Liikenne are, is forbidden. The completed report could be utilized if J. Vainion Liikenne and Oy Pohjolan Liikenne Ab decide to make a new appeal that would be tried in supreme administrative court. One of the key arguments the transitional period operators would use in the court hearing is the alleged inducement of continual and severe harm against them by Onnibus Oy.

The purpose of the first part of this thesis was to clarify what is meant by causing continual and severe harm. The framework for this is largely based on both national and EU legislation. In addition to this some material produced by the Ministry of Transport and Communication contributed to this matter.

To establish whether or not Onnibus Oy causes continual and severe harm against transitional period operators a survey that was targeted at passengers was conducted on the Raisio-Turku-Helsinki route. In addition, comparative information was gathered from two other routes, which were the Tampere-Pori and Tampere-Helsinki routes. This survey was carried out by distributing 1000 questionnaires to passengers, of which 536 were returned. The aim was to examine passenger loads on stops and respondents' travel chains.

In the light of the findings the conclusion of this thesis is that Onnibus Oy does not seem to induce continual and severe harm against transitional period operators. However, if the operators decide to file an appeal to the supreme administrative court, both sides should provide calculations of their passenger traffic yields. This is to ensure a thorough hearing process. Furthermore, transitional period operators should also be obliged to provide calculations of their freight service yields since this constitutes a significant portion of all revenues on a particular route. Freight service yield plays a crucial role when assessing whether continual and severe harm is induced, as it is not in Onnibus Oy's range of services. Therefore the impact of Onnibus Oy's operating is confined within the transition period operator's passenger yields.

Keywords: regular service, regulation (EC) No 1370/2007, passenger survey, operating Contracts under transition period, continual and severe harm

Sisällys

1	Johdanto.....	7
1.1	Taustaa.....	7
1.2	Työn tavoite ja rajaus.....	8
1.3	Tutkimusmenetelmät.....	10
1.4	Raportin rakenne.....	11
2	Keskeiset käsitteet.....	12
2.1.1	Henkilöliikennelaki.....	12
2.1.2	Joukkoliikennelupa.....	12
2.1.3	Linjaliikenne.....	12
2.1.4	Linjaliikennelupa.....	12
2.1.5	Luvanvarainen henkilöliikenne.....	13
2.1.6	Joukkoliikennelaki.....	13
2.1.7	Palvelusopimusasetus.....	13
2.1.8	PSA-tuotanto.....	14
2.1.9	Markkinaehtoinen järjestämistapa.....	15
2.1.10	Siirtymäajan liikennöintisopimukset.....	16
2.1.11	Toimivaltaiset viranomaiset.....	17
2.1.12	Etujärjestöt.....	17
2.1.13	Muut toimijat.....	18
3	Onnibus Oy.....	19
3.1	Taustaa.....	19
3.2	Visio.....	19
3.3	Menestystekijät.....	19
3.4	Onnibus Oy:n liikennöimä kaukoliikenne ja halpabussikonsepti.....	20
4	Joukkoliikenteen lainsäädäntö.....	22
4.1	Taustaa.....	22
4.2	Lainmuutoksen tavoitteet.....	23
4.3	Lainmuutoksen vaikutusten arviointi.....	24
4.4	Palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki.....	26
4.4.1	Joukkoliikenteen palvelutaso.....	26
4.4.2	Henkilöliikennelain mukaiset linjaliikenneluvat ja siirtymäaika.....	28
4.4.3	Toimivaltaiset viranomaiset.....	31
4.4.3.1	Toimivaltaisten viranomaisten myöntämät keskeiset luvat.....	32
4.4.4	Liikenteen järjestäminen.....	34
4.4.4.1	Markkinaehtoinen liikenne.....	35
4.4.4.2	Palvelusopimusasetuksen mukainen liikenne.....	35
5	Jatkuvan ja vakavan haitan tarkastelu.....	39

5.1	Jatkuvan ja vakavan haitan aiheuttaminen	39
6	Matkustajatutkimus.....	43
6.1	Tutkimusongelma ja tutkimuksen tavoitteet.....	43
6.2	Tutkimuksen kohderyhmä ja kerätyn aineiston käsittely	44
6.3	Kyselylomake	44
6.4	Tutkimuksen luotettavuus	45
6.5	Tutkimuksen tulokset.....	46
7	Johtopäätökset	61
	Lähteet	68
	Kuviot	72
	Taulukot	73
	Liitteet.....	74

1 Johdanto

Ensimmäisessä luvussa keskitytään tarkastelemaan työn taustaa, tavoitteita, rajausta ja tutkimusmenetelmiä. Luvussa käydään lävitse myös opinnäytetyön kannalta keskeiset käsitteet, tutustutaan opinnäytetyön rakenteeseen sekä lyhyesti työn tilaajaan.

1.1 Taustaa

Uusi kansallinen joukkoliikennelaki astui voimaan Suomessa 3.12.2009 (Joukkoliikennelaki 13.11.2009/ 869) kumoten vanhan henkilöliikennelain (341/1991 Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä).

Uusi joukkoliikennelaki perustuu Euroopan unionin palvelusopimusasetukseen (EY) N:o 1370/2007, joka on sellaisenaan Suomessa sovellettava laki. Yhdessä kansallisen joukkoliikennelain kanssa palvelusopimusasetus muodostaa lakikokonaisuuden, joka säätelee joukkoliikenteen järjestämistä Suomessa.

Palvelusopimusasetuksen tavoitteena on harmonisoida eli yhdenmukaistaa Euroopan unionin jäsenvaltioiden kansallinen joukkoliikenteen lainsäädäntö. Yleisesti harmonisoinnin avulla pyritään puuttumaan kansallisen lainsäädännön mahdollistamiin kaupankäynnin esteisiin, jotka mahdollisesti rajoittaisivat työvoiman, palveluiden, pääoman tai tavaroiden vapaata liikkuvuutta. Kansallisten lakien harmonisoinnilla pyritään siis käytännössä luomaan samankaltaiset kilpailuolosuhteet Euroopan unionin kaikissa jäsenvaltioissa.

Vanhan henkilöliikennelain ja linjaliikennelupamenettelyn tarveharkinnan (6.6.2003/434 Hallintolaki) soveltaminen johti linja-autoliikenteen tosiasialliseen sääntelyyn. Uusi lakikokonaisuus, joka muodostuu uudesta joukkoliikennelaista (Joukkoliikennelaki 2009) ja palvelusopimusasetuksesta (Euroopan unionin virallinen lehti 2007), ei mahdollista linja-autoliikenteen järjestämistä vanhan henkilöliikennelain mukaisesti (HE 175/1990). Uudessa joukkoliikennelaissa on kuitenkin huomioitu vanhan henkilöliikennelain aikana linjaliikennelupansa saaneet toimijat, jotka olisivat joutuneet kohtuuttomien rakennemuutoksien eteen, mikäli uusi lakikokonaisuus olisi astunut voimaan palvelusopimusasetuksen mukaisesti välittömästi ja nämä kohtaisivat uuden lakikokonaisuuden mahdollistaman markkinaehtoisen kilpailun rajoittamattomana. Tilanne huomioitiin soveltamalla portaittaista ja alueellista siirtymäaikaa pisimmillään vuoteen 2019 saakka.

Vanhat henkilöliikennelain mukaiset linjaliikenneluvat onkin muutettu siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi, jotka nauttivat siirtymäkauden PSA-suojaa. Se takaa, ettei sopimuksen

liikennöitsijäosapuolelle aiheuteta jatkuvaa ja vakavaa haittaa muiden liikennöitsijöiden toimesta.

Siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoilla on siis intressinä turvata oma taloudellinen asemansa. Osa siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoista onkin jo vienyt hallinto-oikeuteen viranomaispäätökset, joiden perusteella markkinoille hiljattain tullut Onnibus Oy saa harjoittaa Raisio-Turku-Helsinki-reitillä reittiliikennettä. Liikennöitsijöiden tavoitteena hallinto-oikeudessa on ollut muun muassa näyttää toteen, että Onnibus-halpubussikonseptin alla liikennöivä Rindell Oy aiheuttaa toiminnallaan jatkuvaa ja vakavaa haittaa siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoille kyseisellä reitillä. Hallinto-oikeuden päätöksen mukaan Onnibus Oy:n väreissä liikennöivä Rindell Oy ei kuitenkaan aiheuta siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoille J. Vainion liikenteelle Ja Oy Pohjolan liikenne Ab:lle jatkuvaa ja vakavaa haittaa eikä toimivaltaisen viranomaisen reittiliikennelupapäätöstä siten peruta (Turun hallinto-oikeus. dnro 00984/12/7503. 2013). Valituksen jättäneillä siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoilla on kuitenkin mahdollisuus valittaa saamastaan päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

1.2 Työn tavoite ja rajaus

Tämä opinnäytetyö on Onnibus Oy:n tilaama. Tavoitteena oli tuottaa yritykselle raportti, jossa selvitetään aiheuttaako Onnibus Oy toiminnallaan PSA-suojaa nauttiville liikennöintisopimuksien haltijoille jatkuvaa ja vakavaa haittaa harjoittaessaan markkinaehtoista reittiliikennettä Raisio-Turku-Helsinki-reitillä, jolla myös siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijat liikennöivät. Valittajien yhtenä keskeisenä perusteena alkuperäisellä käsittelyllä oli juuri vakavan ja jatkuvan haitan aiheuttaminen siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoille. Selvitystä voitaisiin käyttää mahdollisessa korkeimman hallinto-oikeuden käsittelyssä, mikäli J. Vainion liikenne ja Oy Pohjolan liikenne Ab päättävät valittaa Turun hallinto-oikeuden päätöksestä.

Yllä mainitusta voidaan johtaa kaksi tutkimuskysymystä:

- 1.) Mitä jatkuvalla ja vakavalla haitalla tarkoitetaan PSA-suojaa nauttivien yritysten kohdalla.
- 2.) Onko Onnibus Oy luonut uutta joukkoliikenteen kysyntää vai ainoastaan vienyt matkustajia siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoilta.

Ensimmäisen tutkimuskysymyksen pohjalta pyritään selvittämään näkemyksiä jatkuvan ja vakavan haitan tuottamisesta lainsäädännön ja viranomaisten valmisteleman toimivaltaisia vir-

naomaisia koskevan ohjeistuksen avulla. Näiden pohjalta pyritään objektiivisesti pohtimaan sekä kokoamaan näkemyksiä jatkuvan ja vakavan haitan aiheuttamisesta.

Toisessa tutkimuskysymyksessä taas pyritään tutkimaan, onko Onnibus Oy aiheuttanut siirtymääjan liikennöintisopimusten haltijoille vakavaa ja jatkuvaa haittaa ensimmäisen tutkimuskysymyksen valossa. Tätä tutkitaan Onnibus Oy:n matkustajille toteutetussa asiakaskyselyssä. Tavoitteena on selvittää, keitä Onnibus Oy:n asiakkaat ovat ja missä määrin nämä nykyiset matkustajat ovat siirtyneet siirtymääjan liikennöintisopimuksen haltijoiden liikenteestä Onnibus Oy:n asiakkaiksi vai onko Onnibus Oy onnistunut luomaan uutta joukkoliikenteen kysyntää. Toisella tutkimuskysymyksellä pyritään siis ottamaan kantaa siirtymääjan liikennöitsijöiden väitteeseen siitä, että Onnibus Oy aiheuttaa toiminnallaan vakavaa ja jatkuvaa haittaa siirtymääjan liikennöintisopimuksien haltijoille.

Mikäli Onnibus Oy on luonut uutta joukkoliikenteen kysyntää tai ei ole merkittävästi vienyt matkustajia siirtymääjan liikennöintisopimuksien haltijoilta, ei voida puhua vakavasta haitanteosta. Lisäksi on huomattava, että Onnibus Oy:n reittiliikenne ohjautuu kaupunkien välillä eri kaupunginosiin kuin siirtymääjan liikennöitsijöillä, joten on syytä kiinnittää huomiota Onnibus Oy:n asiakkaiden tekemien matkojen lähtö- ja päätepuoleisiin. Kysymys on merkittävä jatkuvan haitan näkökulmasta. Tämän lisäksi tulee kuitenkin myös tarkastella Onnibus Oy:n reittilinjojen päällekkäisyyttä siirtymääjan liikennöintisopimuksien haltijoiden reittien kanssa koko reitin varrelta. Kokonaisuutena jatkuvaa haittaa tulee siis tarkastella Onnibus Oy:n matkustajien todellisten lähtö- ja päätepuoleiden sekä koko linja-autoreitin päällekkäisyyksien suhteena. Vakavan haitan todentamisessa taas pyritään arvioimaan Onnibus Oy:n harjoittaman reittiliikenteen vaikutusta siirtymääjan liikennöintisopimuksien haltijoiden tuotantotaloudelle, kuitenkin siten, ettei arvioinnissa oteta huomioon taloudellisia laskelmia kuten asiakastuloja, joiden tarkasteluun ei tässä opinnäytetyössä ollut mahdollisuutta.

Alkuperäisenä tavoitteena tälle opinnäytetyölle oli tuottaa selvitys Turun hallinto-oikeuden käsittelyä varten. Tutkimusasetelma kuitenkin muuttui tutkimusmateriaalin viivästymisen johdosta ja tavoitteeksi asetettiin vastaavan selvityksen tuottaminen mahdollista korkeimman hallinto-oikeuden käsittelyä varten. Turun hallinto-oikeuden päätös oli jatkuvan ja vakavan haitan aiheuttamisen tarkastelun kannalta köykäinen (Turun hallinto-oikeus. dnro 00984/12/7503. 2013). Tämä opinnäyte kuitenkin luo päätökselle lisäarvoa ja syventää näkemystä vallitsevasta tilanteesta.

1.3 Tutkimusmenetelmät

Opinnäytetyö muodostuu empiirisestä tutkimusosiesta sekä keskeisen tietoperustan muodostamisesta. Tutkimusosio toteutetaan kvantitatiivisena tutkimuksena, jossa vastaajat koostuvat Onnibus Oy:n matkustajista. Jotta tulokset voidaan yleistää koskemaan koko perusjoukkoa, tulee tutkittavien tapausten määrän olla suuri. Tämän vuoksi tutkimus suoritettiin laajalle joukolle matkustajia. Käytännössä tutkimus suoritettiin jakamalla strukturoitu lomakekysely Onnibus Oy:n matkustajille linja-autoihin toimitettavina lomakkeina kuljettajan toimesta.

Tietoperustan muodostamiseksi ja keskeisenä aineistona tulen käyttämään pääasiassa aihetta määrittäviä lakeja, kuten kumottua henkilöliikennelakia sekä 3.12.2009 voimaan astuneita joukkoliikennelakia ja palvelusopimusasetusta. Tärkeitä lähteitä ovat lisäksi hallituksen esitykset liittyen mainittuihin lakeihin sekä etujärjestöjen, toimijoiden ja viranomaisten kannanotot aiheesta.

1.4 Raportin rakenne

Opinnäytetyö on jaettu seitsemään lukuun.

Ensimmäisessä luvussa keskitytään tarkastelemaan työn taustaa, tavoitteita ja rajausta sekä tutkimusmenetelmiä. Luvussa lisäksi tutustutaan opinnäytetyön rakenteeseen.

Toisessa luvussa käydään lävitse opinnäytetyön kannalta keskeiset käsitteet.

Kolmannessa luvussa tutustutaan lyhyesti työn tilaajaan, Onnibus Oy:öön, sen visioon, menestystekijöihin ja toimintaan.

Neljännessä luvussa käydään lävitse uuden lakikokonaisuuden tavoitteita sekä ennakoituja vaikutuksia toimintaympäristöön. Lisäksi luvussa perehdytään aiheen kannalta keskeisimpään joukkoliikenteen lainsäädäntöön.

Viidennessä luvussa keskitytään tarkastelemaan kysymystä vakavasta ja jatkuvasta haitasta olemassa olevan lainsäädännön ja viranomaisten toimintaa koskevan ohjeistuksen avulla.

Työn kuudennessa luvussa on kuvattu Onnibus Oy:n asiakkaille toteutettu matkustajatutkimus ja sen tulokset.

Seitsemännessä luvussa esitellään johtopäätökset.

Työtä varten on myös valmisteltu toimintaympäristön kuvaus julkisesta, joukko- ja linja-autoliikenteestä, mikäli lukija haluaa syventää ymmärrystään aiheesta eräänlaisen johdannon avulla. Tämä toimintaympäristön kuvaus on sijoitettu työn loppupuolelle liitteeksi 1.

2 Keskeiset käsitteet

2.1.1 Henkilöliikennelaki

Henkilöliikennelaille viitataan lakiin luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (15.2.1991/343), joka kumottiin joukkoliikennelaille (13.11.2009/869). Henkilöliikennelakia sovellettiin esimerkiksi luvanvaraisesti harjoitettuun linja-auto-, vesi- ja raideliikenteeseen ja viranomaistoimintaan. (Joukkoliikennelaki 13.11.2009/869.)

2.1.2 Joukkoliikennelupa

Joukkoliikennelaki, kuten myös kumottu henkilöliikennelaki edellyttää, että linja-autoliikennettä harjoittavilla yrityksillä tulee olla joukkoliikennelupa. Aiemmin joukkoliikenneluvan myönsi hakijan kotipaikan lääninhallitus sellaiselle hakijalle viideksi vuodeksi, joka oli hyvämaineinen, todistanut ammattitaitonsa ajoneuvohallintokeskuksen myöntämällä todistuksella, oikeustoimikelpoinen ja vakavarainen (HE 175/1990). Säännökset joukkoliikenneluvasta ovat käytännössä sisällöltään edelleen muuttumattomat, joskin luvat on myönnetty keskitetysti vuodesta 2013 alkaen Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksessa (ELY 2013).

2.1.3 Linjaliikenne

Linjaliikenteellä tarkoitettiin viranomaisen vahvistamaa luvanvaraista henkilöliikennettä, joka oli säännöllistä ja yleisesti kaikkien käytettävissä viranomaisen vahvistamalla reitillä. Lisäksi linjaliikenne ei saanut perustua esimerkiksi kunnan tai muun toimivaltaisen viranomaisen kanssa tehtyyn ostosopimukseen, vaan sen tuli olla yritysaloitteista. (HE 175/1990.)

2.1.4 Linjaliikennelupa

Linjaliikennelupa voitiin myöntää joukkoliikenneluvan haltijalle enintään kymmeneksi vuodeksi. Linjaliikenneluvassa määritettiin tyypillisesti linja-autojen enimmäismäärä, valvontapaikka, reitti, aikataulu ja liikennöinnin aloittamisen ajankohta. Linjaliikenneluvista vastaavia lupaviranomaisia olivat entinen liikenneministeriö sekä kunnat (HE 175/1990).

Linjaliikenneluvan tarveharkinta

Kumottu henkilöliikennelaki mahdollisti tarveharkinnan soveltamisen linjaliikennelupamenetelyssä. Tarveharkinnassa tarkasteltiin kyseisen reitin tarpeellisuutta, tarkoituksenmukaisuutta, taloudellisia edellytyksiä, reitin kysyntää sekä jo olemassa olevaa tarjontaa reitillä. Lakia on aikanaan voitu tulkita varsin vapaasti, jonka seurauksena markkinoita on tosiasiallisesti

säännelty vakiintuneiden toimijoiden näkemysten mukaisesti. Käytännössä tarveharkinnan soveltaminen esti uusien linjaliikennelupien myöntämisen. Linjaliikennelupamenettelystä säädetään tarkemmin hallintolaissa (Hallintolaki 434/2003). Uusi joukkoliikennelaki estää tarveharkinnan kaltaiset käytännöt markkinaehtoisessa mallissa, jossa linjaliikennelupia vastaavia yksinoikeuksia ei myönnetä. (HE 110/2009.)

2.1.5 Luvanvarainen henkilöliikenne

Luvanvaraisella henkilöliikenteellä viitataan liikenteeseen, jonka harjoittamiseen tarvitaan liikennelupa. (HE 110/2009.)

2.1.6 Joukkoliikennelaki

Joukkoliikennelaki kumosi 3.12.2009 henkilöliikennelain. Joukkoliikennelain siirtymäaika alkoi 3.12.2009 ja päättyi 2.12.2019. Lakia sovelletaan esimerkiksi ammattimaisesti harjoitettuun henkilöliikenteeseen, jota ajetaan linja-auto-, lento-, raide-, ja vesiliikenteenä. Ammattimaisella toiminnalla viitataan suoritteeseen rahallista korvausta vastaan. Lain tavoitteena on ollut palvelutasomäärittelyjen, markkinaehtoisuuden ja kilpailutuksen keinoin edistää kaupunkiseudullisen joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvua kaikesta liikenteestä sekä turvata ihmisten jokapäiväiset liikkumistarpeet koko maassa palvelutasomäärittelyt huomioon ottaen. (Joukkoliikennelaki 13.11.2009/869.)

2.1.7 Palvelusopimusasetus

Palvelusopimusasetus (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista EY N:o 1370/2007) astui voimaan samanaikaisesti joukkoliikennelain kanssa 3.12.2009.

Palvelusopimusasetus mahdollistaa toimivaltaisten viranomaisten puuttumisen markkinoiden toimintaan ja edelleen palvelusopimusasetuksen soveltamisen liikennepalveluihin tilanteissa, joissa markkinaehtoiset ratkaisut eivät tuota tai saavuta asetettua tarpeelliseksi katsottua palvelutasoa. Palvelusopimusasetusta sovellettaessa halutaan tuottaa markkinaehtoista liikennöintiä tasokkaampaa julkista liikennettä. Tyypillisiä palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi käytettävä pysäkkiverkosto, liikennevuorojen määrä ja laatu, liikennöinnin täsmällisyys, kalusto ja kuluttajahinnat. Palvelusopimuksen soveltaminen voi olla perusteltua esimerkiksi sellaisissa tapauksissa, joissa markkinaehtoisesti toimivat liikennöitsijät tuottavat liikennepalveluja liian harvoilla vuoroväleillä verraten liikennöitävän alueen todelliseen matkustustarpeeseen. (Euroopan unionin virallinen lehti. L 315. 2007.)

2.1.8 PSA-tuotanto

Toimivaltaisten viranomaisten soveltaessa palvelusopimusasetusta markkinaehtoisen liikennöinnin sijasta ja siten järjestäessä liikennöinti palvelusopimusasetuksen mukaisesti puhutaan PSA-tuotannosta. Palvelusopimusasetusta sovellettaessa yksityiset liikenteenharjoittajat valitaan yleensä kilpailuttamalla.

PSA-tuotannossa viranomainen määrittää yksityiselle liikenteenharjoittajalle julkisen palvelun veloitteet sekä korvaa tälle edellä mainituista aiheutuneet kustannukset tai vaihtoehtoisesti myöntää tälle yksinoikeuden liikennöintiin. Palvelusopimusasetuksen mukaisia liikenteen järjestämismalleja ovat esimerkiksi käyttöoikeussopimus sekä bruttomalli.

Bruttomalli

Suomessa PSA-tuotannon bruttomallia, joka tunnetaan ehkä myös hieman harhaanjohtavasti nimellä tilaaja-tuottaja-malli, sovelletaan pääasiassa pääkaupunkiseudulla, Tampereella sekä Turussa.

Mallissa viranomainen, eli tilaaja, kilpailuttaa suunnittelemansa reittien ja aikataulujen mukaisen liikenteen, kerää lipputulot ja kantaa edelliseen liittyvän lipputuloriskin. Liikennöitsijä, eli tuottaja, saa liikennöinnistä sopimuksen mukaisen liikennöintikorvauksen.

Alueellinen käyttöoikeussopimus

Käyttöoikeussopimuksella viitataan toimivaltaisen viranomaisen ja liikennöitsijän väliseen sopimukseen, jossa yleensä määritetään liikennöitsijälle yksinoikeus määritellyn maantieteellisen alueen, liikenneverkon tai siitä lohkotun osan liikennöintiin.

Sopimuksessa viranomaistaho määrittelee tarvitsemansa liikenteen palvelutasomäärittelyn mukaisesti rajatulle alueelle tai linjalle, jonka kilpailutuksen voittanut liikennöitsijä tai suorahankintamenetelmällä valittu liikennöitsijä ottaa hoitaakseen.

Sopimuksen liikennöitsijäosapuoli suunnittelee linjaston ja aikataulun sekä kerää lipputulot ja kantaa niihin liittyvän lipputuloriskin.

Reittipohjainen käyttöoikeussopimus

Reittipohjainen käyttöoikeussopimus tunnetaan myös nettomallina. Se on yksi käyttöoikeussopimuksen alatyypeistä, jossa viranomainen suunnittelee reitin ja aikataulun, jonka ostaa liikennöitsijältä määritettyyn tai vaihtoehtoisesti kilpailutettuun hankintahintaan. Myös tässä mallissa liikennöitsijä kerää lipputulot itselleen sekä kantaa näihin liittyvän lipputuloriskin.

Nettomalli soveltuu käytettäväksi erityisesti heikon kysynnän alueille, joilla kysyntä on vakiintunutta, mutta alueen matkustuskysyntää halutaan kasvattaa. Nettomallia käyttämällä viranomainen voi välillisesti vaikuttaa palvelutason kohentamiseen, sillä liikennöitsijä saattaa tuotonsa maksimoimiseksi parantaa reitin palvelutasoa houkutellessaan matkustajia siirtymään julkisen liikenteen käyttäjiksi. Palvelutason kohentamisella voidaan tarkoittaa esimerkiksi investointeja matkustajatiloihin, kalustoon tai liikennöitsijöiden tarjoamaa koulutusta kuljettajille asiakaspalveluhenkisyden lisäämiseksi.

2.1.9 Markkinaehtoinen järjestämistapa

Palvelusopimusasetusta ja sen mukaista PSA-tuotantoa ei tarvitse soveltaa ja edelleen järjestää mikäli markkinaehtoisesti syntyneet liikennepalvelut ovat sellaisella tasolla, että viranomainen katsoo ne riittävän laadukkaiksi ja kattaviksi verrattaessa niitä palvelutasomäärittelyssä asetettuihin tavoitteisiin.

Markkinaehtoinen malli on joukkoliikennesopimuksen toinen päätyyppi. Markkinaehtoisessa liikenteessä toimivaltainen viranomainen ei puutu liikenteen järjestämiseen kuin niissä tapauksissa, joissa joukkoliikenne- ja reittiliikennelupia myönnetään ja tarpeen vaatiessa peruutaan. Kysymyksessä voi olla esimerkiksi liikenteenharjoittajan soveltumattomuus alalle tai luvan jo ollessa muutos soveltuvuudessa. Mainituista luvista säädetään joukkoliikennelaissa 13.11.2009/869. Lisäksi toimivaltainen viranomainen voi peruuttaa tai olla myöntämättä lupaa niissä tapauksissa, joissa luvanhakija tai luvanhaltija aiheuttaisi tai aiheuttaa merkittävää haittaa palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteelle.

Markkinaehtoisesti toimivien liikennöitsijöiden välistä kilpailua, liikennöitsijöiden määrää tai hinnoittelua ei rajoiteta. Näin ollen myös julkinen tuki on rajattu näiden toimijoiden ulottumattomiin. Liikennöitsijöiden ainoaksi tulovirraksi muodostuvat asiakastulot, joista se myös kantaa lipputuloriskin.

Reittiliikenne

Reittiliikenteellä tarkoitetaan joukkoliikennelain mukaista markkinaehtoista liikennettä, joka on yleisesti käytettävissä, säännöllistä ja jonka reitin ja pysäkit toimivaltainen viranomainen vahvistaa.

Reittiliikennelupa

Joukkoliikennelaissa nimetty lupa, jota edellytetään reittiliikenteen harjoittamiseksi. Reittiliikennelupahakemus tulee hyväksyä, ellei joukkoliikenteen 22 §:n 11 momentin soveltamiseen liittyvä syy estä luvan puoltamista. Esteenä voi olla se, että liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteellä. Lisäksi toimivaltaisella viranomaisella on mahdollisuus kuulla asianosasia ennen lupapäätöstä.

Reittiliikenneluvan myöntäessään toimivaltainen viranomainen vahvistaa reittiliikenneluvan hakijan reitin päätepisteet ja tärkeimmät pysäkit sekä aikataulun nimenomaisella reitillä. Reittiliikenneluvan saatuaan liikennöitsijän on jatkettava reittiliikennettä vähintään kahden vuoden ajan luvan alkamisesta. Reittiliikennelupa voidaan pisimmillään laajentaa kymmenvuotiseksi.

2.1.10 Siirtymäajan liikennöintisopimukset

Henkilöliikennelain aikaiset linjaliikenneluvat ovat uuden joukkoliikennelain myötä muutettu siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi. Entisissä linjaliikenneluvissa, nykyisissä siirtymäajan liikennöintisopimuksissa noudatetaan palvelusopimusasetusta siirtymäajan puitteissa 3.12.2009-2.12.2019.

Siirtymäajan loputtua liikennettä ei voida järjestää entiseen tapaan, vaan liikennejärjestelyt toteutetaan markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetusta soveltaen. Uuteen malliin siirytään vaiheittaisesti 2.12.2019 mennessä. Siirtymäajasta kerrotaan tarkemmin luvussa neljä, sivuilla 28-30.

Huomioitavaa on myös se, että muut liikennöitsijät eivät saa aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa siirtymäajan liikennöintisopimusten haltijoille, sillä nämä nauttivat PSA-suojaa.

2.1.11 Toimivaltaiset viranomaiset

Lainsäädännössä toimivaltaisilla viranomaisilla viitataan viranomaisiin, joilla on valtuudet valvoa ja toimeenpanna joukkoliikennelain mukaisia heille kuuluvia tehtäviä määritellyllä maantieteellisellä alueella. Toimivaltaisia viranomaisia ovat muun muassa yhdeksän Elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskusta (ELY-keskusta), 26 kunnallista tai seudullista viranomaista sekä liikenne- ja viestintäministeriö (LVM). Toimivaltaisten viranomaisten tehtäviin kuuluu esimerkiksi joukkoliikenteen järjestämisestä päättäminen, palvelutasomäärittelyt, liikennelupien myöntäminen, palveluiden hankinta, kilpailuttaminen ja järjestäminen.

2.1.12 Etujärjestöt

Paikallisliikenneliitto ry

Suomen paikallisliikenneliitto ry (PLL) on vuonna 1970 perustettu kaupunkien ja kaupunkiseutujen joukkoliikenteen yhteistyö- ja edunvalvontajärjestö. Paikallisliikenneliiton varsinaiset jäsenet ovat Helsingin seudun liikenne, Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lappeenrannan, Oulun ja Porin kaupungin sekä Tampereen ja Turun joukkoliikenneyksiköt. Lisäksi liitolla on kannatusjäseniä, jotka eivät harjoita liikennöintiä. Suomen paikallisliikenneliitto ry. määrittelee tehtäväkseen: ”vaikuttaminen julkiseen valtaan päin paikallisliikenteen kannalta tärkeissä kysymyksissä ja joukkoliikennetietouden ja ammattitaidon syventäminen.” (PLL 2012.) Linja-autoliikenteen vastaava etujärjestö on Linja-autoliitto.

Linja-autoliitto

Linja-autoliitto on vuonna 1928 perustettu yritysmuotoisen bussiliikenteen etujärjestö, johon kuuluu noin 350 linja-autoyritystä, jotka edelleen työllistävät noin 11 000 henkilöä. Linja-autoliitto määrittelee tehtäväkseen ”vaikuttaa julkiseen valtaan ja muihin keskeisiin sidosryhmiin siten, että liiton jäsenet voivat harjoittaa joukkoliikennettä taloudellisesti kannattavalla tavalla osana valtakunnallista bussiliikennettä ja bussiasemaverkostoa. Liitto osallistuu bussiliikenteen ja sen eri liikennetyyppien kehittämiseen niin, että eri liikennepalvelutuotteet tyydyttävät mahdollisimman hyvin asiakkaiden tarpeita.” (Linja-autoliitto 2012.)

2.1.13 Muut toimijat

Matkahuolto

Matkahuolto on vuonna 1933 perustettu yksityinen bussiliikenteen palvelu- ja markkinointiyri-
tys, jonka pääomistaja on 93,8 %:n omistusosuudella Linja-autoliitto ja 6,2 %:n omistusosu-
della Linja-autoliiton alueosastot. Yrityksen liiketoiminta-alueet muodostuvat matka-, paket-
ti-, kioski- ja IT-palveluiden myynnistä. Yhtiön palveluksessa on noin 700 henkilöä. Oy Matka-
huolto Ab:n liikevaihto vuonna 2011 oli noin 50 miljoonaa euroa. Yrityksellä on erittäin kes-
keinen asema linja-automarkkinoilla sen ylläpitäessä linja-autoasemia, matkalippujärjestel-
mää sekä pakettipalveluja. (Matkahuolto 2010.)

3 Onnibus Oy

Toisessa luvussa tutustutaan lyhyesti työn tilaajaan, Onnibus Oy:öön, sen visioon, menestystekijöihin ja toimintaan.

3.1 Taustaa

Onnibus Oy on vuonna 2011 perustettu kaukoliikenteen halpabussikonseptistaan tunnettu joukkoliikenneyritys. Yrityksen liiketoimintaan kuuluu markkinaehtoisen bussiliikenteen lisäksi myös viranomaisvetoinen kaupunkiliikenne, jossa Onnibus Oy sai haltuunsa kilpailutuksen seurauksena Tampereen sisäisen linjan 25 liikennöinnin viideksi vuodeksi alkaen 12.8.2013. Sopimuksen vuotuinen arvo on noin miljoona euroa ja työllistävä vaikutus koko sopimuskaudelta 90 henkilöä. Huomattava on myös yrityksen valmistautuvan vuosikymmenen lopulla tapahtuvaan raideliikenteen vapautumiseen. (Helke 2013.)

3.2 Visio

Onnibus Oy:n visiona on olla Suomen johtava joukkoliikennebrändi ja toimialansa johtava edelläkävijä. Kaukoliikenteessä Onnibus Oy on asettanut tavoitteekseen olla junilla tapahtuvan matkustajaliikenteen merkittävä haastaja sekä bussiliikenteen markkinajohtaja. Kaukoliikenteessä se haluaa olla merkittävä tuottaja kaikilla kaupunkiseuduilla sekä bussialan halutuin työnantaja. (Helke 2013.)

3.3 Menestystekijät

Onnibus Oy:n nimeämät keskeiset menestystekijät toiminnalleen ovat:

- Sääntelyn purkautuminen ja kilpailijakentän tuntemisen erikoisosaaminen
- Ulkomaisista esimerkeistä benchmarkattu halpabussikonsepti
- Edistyksellinen ja ketterä IT
- Tulorahoituksella nopean kasvun mahdollistanut franchising-malli
- Joukkoliikennejuridiikan tunteminen
- Suomen paras joukkoliikenteen suunnitteluosaaminen
- Nopeaa kasvua palvelleen räväkän sissimarkkinoinnin ja viestinnän osaaminen
- Sosiaalisen median hyödyntämisen osaaminen
- Julkisen keskusten hallinnan osaaminen
- Pääkaupunkiseudun raideliikenteen suunnittelu-, tuotanto- ja sopimusosaaminen
- Laajat verkostot elinkeinoelämässä, julkishallinnossa ja politiikassa

(Helke 2013.)

3.4 Onnibus Oy:n liikennöimä kaukoliikenne ja halpabussikonsepti

Halpabussikonsepti perustuu pitkälti erottuvaan markkinointiin, kysyntäperusteiseen hinnoitteluun sekä reitteihin suurten kysyntäpisteiden välillä, joilla on nopeat siirtymät mahdollistava runko-osuus. (Helke 2013.)

Yritys avasi ensimmäisen halpabussireitin Tampereen ja Porin välille uutena vuotena 2012 ja samaisena vuonna, kesäkuussa, reitit Helsingistä Turkuun ja Tampereelle. Halpabussiverkoston laajentuminen on myös jatkunut. Uusin lisäys halpabussiverkostoon on Rauman ja Helsingin välinen liikennöinti, joka on alkanut 2.4.2013. (Helke 2013.)

Halpabussiverkoston liikennöinti on osittain omaa tuotantoa, kuten Tampereen ja Helsingin välillä, mutta nojaa pääasiassa franchising-malliin, jossa bussiliikennöitsijälle haetaan reittiliikennelupa reittiliikennevuoroille, joita liikennöitsijä hoitaa Onnibus-konseptin mukaisesti. Opinnäytetyön kannalta keskeisen Raisio-Turku-Helsinki-reitin reittiliikennelupa on myönnetty Rindell Oy:lle. Onnibus Oy omistaa brändin ja vastaa sen kehittämisestä sekä tuottaa tarvittavat IT-palvelut, kuten verkkokaupan, kotisivut ja kysyntäperusteisen hinnoittelun taustajärjestelmän liikennöitsijöiden käytettäväksi. IT-puolen kehitys ja ylläpito on keskeinen osa Onnibus Oy:n liiketoimintaa. Liikennöitsijä vuorostaan vastaa kalustoinvestoinneista ja lipputuloriskistä. Vuoden 2012 lopulla verkostossa liikennöi yhteensä kahdeksan linja-autoa ja 2.4.2013 lähtien yhdeksän. (Helke 2013.) Alla olevassa kuvassa on kuvattuna Onnibus Oy:n harjoittama reittiliikenne Suomessa.



Kuva 1 Onnibus Oy:n reittikartta 2013

Alle on koottu listaus Onnibus Oy:n liikennöimistä reiteistä (Onnibus 2013.)

- Tampere-Pori
- Tampere-Turku
- Tampere-Helsinki
- Rauma-Helsinki
- Rauma- Forssa
- Raisio-Turku-Helsinki
- Turku-Helsinki-Kuopio
- Turku-Jyväskylä
- Tampere-Jyväskylä
- Oulu-Jyväskylä
- Jyväskylä-Helsinki
- Turku-Pori
- Turku-Oulu-Ylläs

4 Joukkoliikenteen lainsäädäntö

Kolmannessa luvussa käydään lävitse uuden lakikokonaisuuden tavoitteita sekä ennakoituja vaikutuksia toimintaympäristöön. Lisäksi luvussa perehdytään aiheen kannalta keskeisimpään joukkoliikenteen lainsäädäntöön.

4.1 Taustaa

Liikenneneuvos Petri Jalasto kuvaa kirjassa *Joukkoliikenne Suomen liikennejärjestelmän osana*, liikennejärjestelmien ja liikennepolitiikan kehitystä: ”Euroopan unionin perustehtävä on yhteismarkkinoiden luominen. Henkilöiden ja tavaroiden vapaa liikkuvuus ovat kaksi yhteismarkkinoiden kasvun pääedellytystä tulevaisuudessa. Täysin tehokkaasti toimiakseen yhteismarkkinat tarvitsevat tehtävästä suoriutuvan liikennejärjestelmän” ja ”Integroidun verkon tuomien etujen maksimoimiseksi komissio ja jäsenvaltiot pyrkivät kansallisten liikennepolitiikkojen yhdentämiseen, liikennepalvelujen tarjoajien välisen kilpailun lisäämiseen... sekä valtionapujen ankaraan rajoittamiseen” (Jalasto 2000, 7-8.)

Palvelusopimusasetuksella ja joukkoliikennelaille on pyritty muokkaamaan liikennesektorilla toimivien yritysten ja muiden tähän kytköksissä olevien sidosryhmien toimintaympäristöä asetettujen liikennepoliittisten tavoitteiden mukaiseksi. Nämä tavoitteet on määritetty vuonna 1995 EU:n toimesta julkaistussa *Vihreässä kirjassa, Kansalaisen verkko: Euroopan julkisen henkilöliikenteen mahdollisuuksien hyödyntäminen*. Euroopan Unionin liikennepoliittisiksi päätavoitteiksi määritettiin tuolloin (Jalasto 2000, 8-12.):

- Markkinoille pääsyn vapauttaminen
- Yhtenäisten liikennejärjestelmien varmistaminen Euroopassa
- Oikeudenmukaisen ja tehokkaan hinnoittelun varmistaminen eri liikennemuodoissa ja niiden välillä
- Sosiaalisen ulottuvuuden parantaminen
- Laadun parantaminen

Mainitut pääteemat ovat hyvin pitkälle yhdenmukaisia uudistuneen kansallisen ja Euroopan unionin lainsäädännön tavoitteiden kanssa. Euroopan unionin tämänhetkinen liikennepolitiikka on määriteltynä *Valkoisessa kirjassa*, jossa keskeisiksi teemoiksi on nostettu liikenteen merkitys kilpailukyvyn turvaamisessa sekä liikennejärjestelmien rakentaminen vakaalle pohjalle (LVM 2011). Näiden päämäärien saavuttamiseksi on kiinnitetty huomiota puhtaampaan energiaan, tehokkaisiin ja tarkoituksenmukaisiin kuljetusmuotoihin ja edelleen älykkääseen ja integroituun liikenneverkkoon. Nykyisen komission linjauksia näkyvämmässä asemassa ovat kuitenkin aiempien komissioiden jo mainitut linjaukset vuoden 1995 *Vihreässä kirjassa*.

4.2 Lainmuutoksen tavoitteet

Joukkoliikennelain 3 §:ssä on määritetty lain tavoitteeksi ”joukkoliikenteen kehittäminen siten, että ihmisten käytettävissä on jokapäiväisiä liikkumistarpeita vastaavat joukkoliikenteen palvelut koko maassa. Tavoitteena on lisäksi, että runsasväkisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä palvelutaso on niin korkea, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa.” (Joukkoliikennelaki 2009.) Lainmuutoksella siis pyritään vaikuttamaan oleellisesti linja-autoliikenteen toimintaympäristöön ja järjestämiseen.

Tämän toteaa myös komissio antamassaan palvelusopimusasetuksessa, N: o1370/2007, jossa se toteaa: ”Tehdyt tutkimukset ja sellaisissa jäsenvaltioissa saadut kokemukset, joissa julkisen liikenteen alalla on ollut kilpailua jo useiden vuosien ajan, osoittavat, että liikenteenharjoittajien välisen säännellyn kilpailun käyttöönotto asianmukaisin suojatoimenpitein lisää palvelujen houkuttelevuutta ja innovatiivisuutta ja alentaa niiden hintaa eikä haittaa julkisen liikenteen harjoittajille määrättyjen erityistehtävien suorittamista.” (Euroopan unionin virallinen lehti. L 315. 2007.)

Hallituksen esityksessä eduskunnalle joukkoliikennelaiksi sekä laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta, HE 110/2009, tuodaan esille huoli linja-autoliikenteen laskevista matkustajamääristä läpi 2000-luvun sekä perustellaan lainmuutoksen tarpeellisuutta sillä, että kehityksen jatkuessa kuvatun kaltaisena tulee joukkoliikenteen rahoitustarve kasvamaan palvelujen säilyttämiseksi. (HE 110/2009.)

Joukkoliikenteen kysynnästä ja julkisesta rahoituksesta hallituksen esityksessä mainittiin tilanne vuosien 1997 ja 2005 väliltä, jolloin linja-autoliikenteen matkustajamäärät laskivat noin kolme % lipputuen kaksinkertaistuessa. Samalla ajanjaksolla henkilöliikenteen matkustajamäärät rautatieliikenteessä nousivat 27 % rahoitustarpeen pysyessä ennallaan. Muutosta eivät selittäneet ajosuoritteet, jotka samaisella ajanjaksolla olivat noin viiden prosentin kasvussa sekä linja-auto- että rautatieliikenteessä. (HE 110/2009.)

Samaisessa esityksessä viitattiin myös lääninhallituksen arviointiin vuodelta 2007, jonka mukaan joukkoliikenne ei ole kyennyt vastaamaan toimintaympäristön muutoksiin, lukuun ottamatta suurimpia kaupunkeja; Helsinkiä, Tamperetta ja Turku. (HE 110/2009.)

Yhdeksi selittäväksi tekijäksi tilanteeseen oli hajautettu ja hallinnoimaton osaoptimointi. Linja-autoliikenteen suunnittelu on ollut vaiheittaista ja kokonaisuuden kannalta tehottomasti hoidettua. Liikenneoitsijat suunnittelivat ensiksi liikenteen, jonka halusivat tuottaa lipputuloperusteisesti, jonka jälkeen tarpeellista runkoliikennettä hankittiin lääninhallituksen toimesta

ja muuta täydentävää liikennettä kunnan ostamana. Suunnitteluprosessin pirstaloituneisuus ja ohjauksen puute aiheutti selkeätä tehostomuutta ja tarjonta-aukkoja palveluverkostossa. (HE 110/2009.)

4.3 Lainmuutoksen vaikutusten arviointi

Hallituksen esityksessä HE 110/2009, on ennakoitu uudella joukkoliikenneläillä olevan kuluttajien, pienten linja-autoyritysten ja yhteiskunnan hyvinvointiin kohdistuvia positiivisia vaikutuksia. Esityksessä viitataan Tempo Economics Oy:ltä tilattuun vaikutusarvioon joukkoliikenneläin vaikutuksista.

Vaikutusarvioinnissa tarkasteltiin joukkoliikenneläin mahdollistamaa markkinaehtoista sekä palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestettyä liikennettä tilanteeseen, jossa henkilöliikenneläkiä ei olisi kumottu uudella joukkoliikenneläillä ja näiden kahden vaihtoehdoisen kehityskulun yhteiskunnallisia ja taloudellisia vaikutuksia. (HE 110/2009.)

Selvityksessä todetaan, että joukkoliikenneläki ohjaisi liikennöintiä suuntaan, jossa kysyntä määräisi tulevaisuudessa tarjonnan yhä selvemmin. Reittiverkoston arvioidaan kehittyvän tiheän kysynnän alueilla tulevaisuudessa myönteiseen suuntaan, maaseudun reittiverkoston heikentyessä, joskin toimivaltaisten viranomaisten investointipäätöksillä maaseudun reittiverkostoa voidaan ylläpitää vastaisuudessakin. (HE 110/2009.)

Matkustajahintojen arvioidaan pääsääntöisesti putoavan ja enemmistön kotitalouksista uskotaan hyötyvän lainmuutoksen vaikutusten seurauksena. Hinnoittelun vastaavasti kiristyyessä uskotaan yritysten liikevaihdon ja kannattavuuden kokonaisuutena laskevan tilanteesta, jossa lainmuutos ei toteutuisi.

Toisaalta Lakimuutos mahdollistaa yrityksille uusien tuotteiden ja palveluiden muodostamisen, sillä se sallii linja-autolla suoritettavan rahtikuljetuksen tilaus- ja ostoliikenteessä. (HE 110/2009.) Tällaisessa tilanteessa ketterät yritykset, jotka kykenevät mukauttamaan toimintansa muuttuvan toimintaympäristön mukaan, hyötyvät lainmuutoksesta. Toimintaympäristön muutoksista selviävät yritykset ovat todennäköisesti kehittäneet uusia palveluinnovaatioita ja toiminnan kannattavuus on terveellä tasolla. Tällaisilla toimijoilla on vuorostaan tervehdyttävä vaikutus liikennesektoriin ja edelleen kansantalouteen. Lisäksi on huomattava palvelusopimusasetuksen mukaisesti kilpailutetut sopimukset, joista kerätyillä kustannussäästöillä on edelleen mahdollista vaikuttaa kuntatalouteen (Kuntien alijäämäisyys oli vuonna 2012 yli kaksi miljardia (EK 2013)). (HE 110/2009.)

Selvityksen mukaan ilman lainmuutosta linja-autoliikenteen julkisen rahoituksen määrä kasvaisi 2000-luvun kehityksen mukaisesti vuodesta 2007 vuoteen 2019 92-99 prosentilla (laskelmassa ei kuitenkaan huomioita Helsingin, Tampereen ja Turun liikenteen vaikutusta). Mainittu 92-99 prosentin julkisen rahoituksen lisäys vastaisi noin 93 miljoonaa euroa. Lisäksi perusurala, eli tilanteessa ilman lainmuutosta, linja-autoliikenteen kysyntä laskisi samalla ajanjaksolla 25-32 %. Arviossa oli laskettu myös, että lainmuutoksen mahdollistamalla markkinaehtoisella liikennöinnillä olisi mahdollista, perusuran mukaiseen kehitykseen verrattuna, saavuttaa vuonna 2019 noin 190 miljoonan euron kustannussäästöt. Käytännössä kustannussäästöt jäävät markkinaehtoisen mallin laskennallista tavoitetta alemmalle tasolle sillä kunnat ja muu julkinen sektori joutuu hankkimaan täydentävää palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä. (HE 110/2009.)

Palvelusopimusasetuksen mukaisen kilpailutuksen ja markkinaehtoisesti järjestetyn liikenteen luoman paineen voidaan kuitenkin todeta asettavan voimakkaita hintapaineita markkinoilla toimiville yrityksille ja hyödyttävän siten yhteiskunnan ja kuluttajan etua. Lisäksi voidaan esittää myös vahva oletamus siitä, että pienikokoiset linja-autoyritykset hyötyvät lainmuutoksesta ja sitä seuraavasta toimintaympäristön muutoksesta. (HE 110/2009.) Erityisesti palvelusopimusasetuksen estämisen tarveharkinnan poistuminen helpottaa pienten linja-autoyritysten markkinoillepääsyä ja parantaa näiden mahdollisuuksia harjoittaa omatoimisesti markkinaehtoista reittiliikennettä.

Muita ennakoituja vaikutuksia olivat muutokset koskien viranomaisorganisaatiota ja näiden muutoskoulutusta uuden lakikokonaisuuden vaatiessa viranomaisilta uudenlaista liikenteen järjestämisen suunnitteluosaamista. Myönteisiä vaikutuksia olisivat muun muassa kaupunkiseutujen ilmanlaadun kohentuminen sekä melutason ja ruuhkautumiseen lasku yksityisautoilun vähentyessä. Lisäksi joukkoliikennelain palvelutasomäärittelyiden seurauksena eri väestöryhmien kuten nuorten, vanhusten, miesten, naisten, opiskelijoiden ja työllisten liikkumistarpeet olisi mahdollista huomioida aiempaa huolellisemmin. Väestöryhmien liikkumistarpeiden huomioinnilla voidaan vuorostaan edistää tasa-arvoa ja ehkäistä tehokkaasti syrjäytymistä kytkemällä väestöryhmät toimivan joukkoliikenteen avulla palveluiden ulottuville. Toimivalla joukkoliikenteellä voidaan näin edistää väestöryhmien itsenäistä liikkumista ja omatoimisuutta ja edelleen vaikuttaa kuntatalouteen. (HE 110/2009.)

Palvelutasomäärittelyt myös lisäävät kansalaisaktiivisuutta ja tarjoavat suoran vaikuttamisen välineen. Palvelutasomäärittelyjen valmistelun yhteydessä viranomaistahot nimittäin voivat kuulla asianosaisia ryhmiä.

4.4 Palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki

Uusi kansallinen joukkoliikennelaki sekä sitä pitkälti määrittävä Euroopan Unionin palvelusopimusasetus astuivat voimaan 3.12.2009 kumoten vanhan henkilöliikennelain 15.2.1991/343. Palvelusopimusasetus muodostaa joukkoliikennelain kanssa lakikokonaisuuden, joka säätelee joukkoliikenteen järjestämistä ja joukkoliikenteen toimintaympäristöä Suomessa.

Palvelusopimusasetus mahdollistaa toimivaltaisten viranomaisten puuttumisen markkinoiden toimintaan ja edelleen palvelusopimusasetuksen soveltamisen liikennepalveluihin tilanteissa, joissa markkinaehtoiset ratkaisut eivät tuota tai saavuta asetettua tai tarpeelliseksi katsottua palvelutasoa. Palvelusopimusasetusta sovellettaessa halutaan siis tuottaa markkinaehtoista liikennöintiä tasokkaampaa julkista liikennettä. (Joukkoliikennelaki 13.11.2009/869.)

Joukkoliikennelakia sovelletaan ammattimaisesti harjoitettuun linja-autoliikenteeseen, esimerkiksi palvelutason määrittelyyn, liikenteen suunnitteluun, liikenteenharjoittajien välisen yhteistyön, lupien ja tarjouskilpailujen, toimivaltaisten viranomaisten tehtävien, liikennöitsijöiden velvollisuuksien sekä alihankintaan liittyvien kysymyksien osalta. Joukkoliikennelain tavoitteena on ollut edistää kaupunkiseudullisen joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvua kaikesta liikenteestä sekä turvata ihmisten jokapäiväiset liikkumistarpeet koko maassa. (HE 110/2009.)

4.4.1 Joukkoliikenteen palvelutaso

Joukkoliikennelain 4 §:n mukaisesti toimivaltaisten viranomaisten tehtävänä on määrittää säännöllisesti toimivaltaansa kuuluvalla alueella joukkoliikenteen palvelutaso ja tässä määrittelyssä huomioitava eri väestöryhmien tarpeet (Joukkoliikennelaki 13.11.2009/869).

Lisäksi joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä on haluttu varmistaa alueellisten kokonaisuuksien toimiva joukkoliikenne. Hallituksen esityksessä eduskunnalle joukkoliikennelaiksi sekä laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta, HE 110/2009, sanotaan seuraavaa: ”Kuntien tehtävänä on määritellä alueensa joukkoliikenteen palvelutaso tarvittavilta osin. Kuntien tulee toimia yhteistyössä toistensa kanssa pyrkien yhteen sovittamaan eri henkilöliikennemuotojen palveluita sekä ottaen huomioon eri väestöryhmien tarpeet.” Joukkoliikennelain 4 §:ssä sanotaan, että ” Palvelutason määrittelyä valmistellessaan viranomaisten tulee toimia tarpeellisilta osin yhteistyössä keskenään sekä kuntien ja maakuntien liittojen kanssa.” Toimivaltaisten viranomaisten yhteistoiminta on siis joukkoliikenteen suunnittelun osalta kriittisessä osassa.

Palvelutasomäärittelyn avulla kukin toimivaltainen viranomainen määrittelee toiminta-alueensa osalta tarvittavan palvelutason. HE 110/2009 mukaan määrittelyissä huomioitavia olennaisia seikkoja olisivat erityisesti:

- Kansalaisten tarpeet
- Käytettävissä olevat varat
- Joukkoliikenteen ympäristöhyödyt
- Muut yhteiskunnalliset hyödyt

Palvelutasomäärittelyt ovat määräaikaista ja ne päivitetään toimintaympäristön ja kysynnän muutoksien seurauksena. Lisäksi ne ohjaavat markkinaehtoisen liikenteen liikennöitsijöitä sopeuttamaan toimintaansa toimivaltaisen viranomaisen odotusarvoihin sekä ohjaavat näitä palvelutason valvonnassa. (HE 110/2009.)

Tyypillisiä koettuun palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi; matka- ja liikennöinti-aika, vuoroväli, kävelymatka, asiakaspalvelu, istumapaikan saantimahdollisuus, kaluston taso sekä informaation määrä. (Joukkoliikenne Suomen liikennejärjestelmän osana, s.39) Edelliseen listaukseen voidaan myös nostaa matkustajahinnat sekä liikennöinnin täsmällisyys. Palvelutason osatekijöiden arvottaminen vaihtelee väestö- tai matkustajaryhmän mukaisesti.

Nina Karasmaan mukaan joukkoliikenteen palvelutaso voidaan esittää kolmitasoisena;

1. Peruspalvelutaso
2. Tavoitetaso
3. Kilpailutaso

Peruspalvelutasolla on tarkoitus turvata autottomien asukkaiden liikkumistarpeet, kuten koulu- ja työmatkat, kun taas tavoitetasolla on pyrkimys tuottaa joukkoliikennepalveluja kaupunkikohtaisten määrittelyjen perusteella. Kilpailutasolla määrittelyjen tulisi taas olla niin korkealla tasolla, että joukkoliikenteen palvelut kykenisivät kilpailemaan henkilöautoilun kanssa. (Karasmaa 2000. 40)

Lisäksi Liikennevirasto on vuonna 2011 julkaissut käytössä olevan ohjeistuksen alueellisen palvelutason määrittelyssä käytettävistä luokista:

1. Lakisääteinen taso
 - Määritelmä: Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle
 - Tavoite: Hoitaa lakisääteiset kuljetukset
2. Minimitaso
 - Määritelmä: Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle

- Tavoite: Turvata asiointimahdollisuudet
- 3. Peruspalvelutaso
 - Määritelmä: Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin
 - Tavoite: Turvata arjen liikkumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä
- 4. Keskitaso
 - Määritelmä: Vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin
 - Tavoite: Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia
- 5. Houkutteleva taso
 - Määritelmä: Perusyhteydet: aamulla töihin/kouluun, iltapäivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa
 - Tavoite: Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen
- 6. Kilpailutaso
 - Määritelmä: Ainoastaan lakisääteiset kuljetukset
 - Tavoite: Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta

(Liikennevirasto 2011.)

4.4.2 Henkilöliikennelain mukaiset linjaliikenneluvat ja siirtymäaika

Joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen muodostama lakikokonaisuus mahdollistaa siirtymäajan, jonka loputtua viranomaiset voivat päätöksensä mukaisesti järjestää linja-autoliikenteen markkinaehtoisena tai palvelusopimusasetusta soveltaen (Joukkoliikennelaki 13.11.2009/869). Siirtymäajan umpeutumiseen saakka linja-autoliikennettä ajetaan myös siirtymäajan liikennöintisopimuksien mukaisena liikenteenä.

Siirtymäajan liikennöintisopimukset ovat kumotun henkilöliikennelain mahdollistamaa linjaliikennelupaliikennettä, jotka on muutettu siirtymäkauden ajaksi sopimuksiksi (Joukkoliikennelaki 13.11.2009/869). Henkilöliikennelain 15.2.1991/343 mahdollistamassa linjaliikennelupamallissa liikennöitsijöille myönnettiin linjaliikennelupia, jotka takasivat näille yksinoikeuden, usein 5 tai 10 vuodeksi, harjoittaa linja-autoliikennettä kyseisellä luvan määrittämällä reitillä ja joissakin tapauksissa kokonaisen kaupungin joukkoliikenteen harjoittamiseen. Linjaliikennelupa on toiminut eräänlaisena ”sukuoikeutena”, sillä linjaliikenneluvan mahdollistama yksinoikeus liikennöidä tietyllä maantieteellisellä alueella tai reitillä on periytynyt yrittäjäpolvelta toiselle. Linjaliikennelupia ei siis millään tavoin kilpailutettu luvan umpeutumisen yhteydessä, vaan saman yrityksen yksinoikeutta lähestulkoon aina jatkettiin.

Linjaliikenneluvan sääntelyn mekanismi perustui tarveharkintaan. Kuka tahansa joukkoliikenneluvan haltija kykeni hakemaan viranomaiselta linjaliikennelupaa, mutta käytännössä uusia lupia ei myönnetty tarveharkinnan soveltamisesta johtuen. Lain mukaan lupia ei myönnetty, mikäli tarve oli tyydytetty jo olemassa olevalla tarjonnalla. Kaikki kannattavat ajat ja alueet

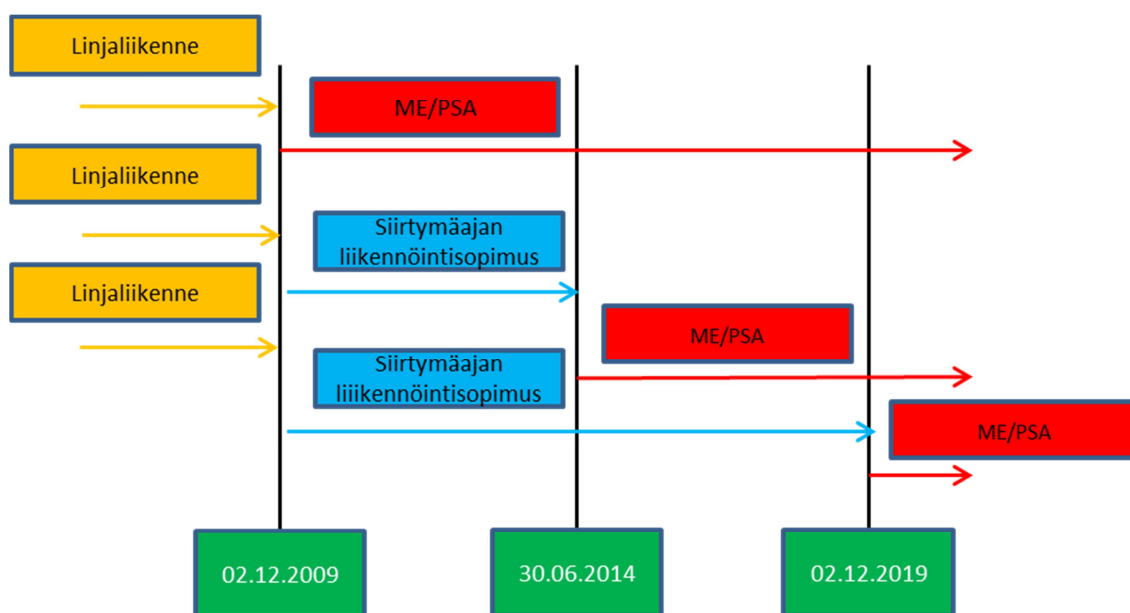
ja näiden reunat oli jo vallattu olemassa olevilla linjaliikenneluvilla, joten uuden toimijan oli mahdotonta päästä linjaliikenteeseen. Linjaliikennelupien haltijat eivät myöskään kyenneet laajentamaan toimintaansa muutoin kuin rakenteellisella kasvulla, toisin sanoen yrityskaupoilla, ostaen yrityksiä, jotka olivat liikenneluvan haltijoita. Näin ollen Linjaliikennelupa oli arvopaperi, jonka arvo määräytyi sen mahdollistamien vuorojen kannattavuuden perusteella.

Tämän seurauksena toimiala polarisoitui voimakkaasti, tilausajoliikenteen mikroyritysten kilpaillessa verisesti matalien katteiden markkinoilla ja linjaliikenteen suurten toimijoiden hankkiessa pienempiä linjaliikenneyrityksiä kasvaen suuriksi konserneiksi.

Luvan myöntämisestä on vastannut toimivaltainen liikennelupaviranomainen, joka käytännössä teki päätöksensä pyytämänsä linja-autoliiton alueosaston hallituksen lausunnon perusteella. Alueosasto on omalta osaltaan antanut puoltavan tai jättänyt antamatta puoltavan lausunnon.

Käytännössä kaikki vanhan henkilöliikennelain aikaiset linjaliikenneluvat, joita oli 3.12.2009 208 kappaletta, ovat uuden joukkoliikennelain myötä muutettu siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi (Paikallisliikenneliitto 2012). Entisissä linjaliikenneluvissa, nykyisissä siirtymäajan liikennöintisopimuksissa noudatetaan palvelusopimusasetusta siirtymäajan, 03.12.2009-02.12.2019 puitteissa. Joukkoliikennelain 62 § säädetään linjaliikennelupien muuttamisesta siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi seuraavaa: ”Ennen 3 päivää joulukuuta 2009 myönnetyt linjaliikenneluvat katsotaan palvelusopimusasetuksen 8 artiklan 3 kohdan b ja d kohdassa tarkoitetuiksi julkisia palveluhankintoja koskeviksi sopimuksiksi, joiden soveltamista voidaan asetuksen mukaisesti jatkaa enintään 2 päivään joulukuuta 2019 edellyttäen, että 14 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen ja liikenteenharjoittaja ovat tehneet 3 momentissa tarkoitetun sopimuksen viimeistään 2 päivänä joulukuuta 2009.” sekä ”Siirtymäajan liikennöintisopimus on voimassa linjaliikenneluvan voimassaoloajan päättymiseen asti kuitenkin enintään 2 päivään joulukuuta 2019. Liikenteenharjoittajan halutessa sopimuksen voimassaoloaika jatkuu kuitenkin 30 päivään kesäkuuta 2014 myös siinä tapauksessa, että linjaliikenneluvan voimassaoloaika päättyy ennen sitä.” (Joukkoliikennelaki 13.11.2009/869.)

Alla olevassa kuvassa on havainnollistettu linjaliikennelupien, merkitty kaavioon keltaisella, muutos siirtymäkauden liikennöintisopimuksiksi, merkitty sinisellä, ja siirtymäkauden päätyttyä joko palvelusopimusasetuksen tai markkinaehtoisen liikenteen mukaiseksi, merkitty punaisella. Kaavion alareunassa olevat vihreät suorakulmiot kuvastavat siirtymäkauden keskeisiä ajanjaksoja.



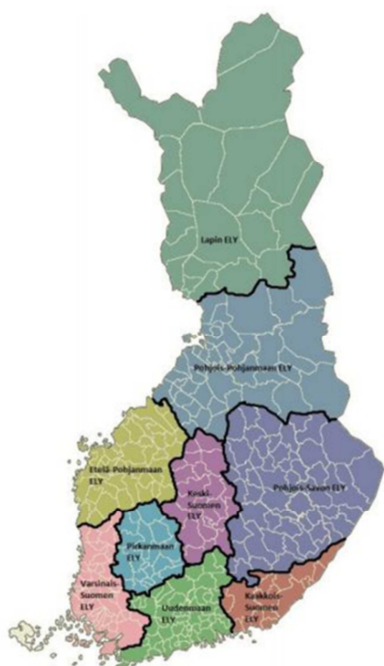
Kuvio 1 Siirtymäaika

Siirtymäajan loputtua liikennettä ei voida järjestää entiseen tapaan, vaan liikennejärjestely toteutetaan markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetusta soveltaen. Siirtymä uuteen malliin tapahtuu vaiheittaisesti edellä esitetyn mukaisesti, mutta kuitenkin viimeistään 2.12.2019 mennessä. (Joukkoliikennelaki 2009).

Huomioitavaa on myös se, että siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoille ei saa aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa muiden liikennöitsijöiden toimesta, sillä edellä mainitut nauttivat PSA-suojaa. PSA-suojasta säädetään joukkoliikennelain 22 § ja 2 kohdassa seuraavaa: ”Reittiliikenneluvan myöntävä viranomainen voi hylätä hakemuksen, jos: 2) haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa liikenteelle, jota harjoitetaan toisen toimivaltaisen viranomaisen tai kunnan taikka kuntayhtymän kanssa tehdyn, palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaan” (Joukkoliikennelaki 2009.)

4.4.3 Toimivaltaiset viranomaiset

Lainsäädännössä toimivaltaisilla viranomaisilla viitataan joukkoliikennelain 3 luvun mukaisiin viranomaisiin, joilla on valtuudet valvoa ja toimeenpanna joukkoliikennelain mukaisia heille kuuluvia tehtäviä määritellyllä maantieteellisellä alueella. Toimivaltaisia viranomaisia ovat muun muassa yhdeksän Elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskusta, josta käytetään lyhenteenä ELY-keskusta, 26 kunnallista tai seudullista viranomaista sekä liikenne- ja viestintäministeriö, eli LVM. (Joukkoliikennelaki 2009.) Alla olevassa kuvassa on esitetty ELY-keskusten vastualueet:



Kuva 2 ELY-Keskusten vastualueet

Toimivaltaisten viranomaisten tehtäviin kuuluvat esimerkiksi päätökset joukkoliikenteen järjestämisestä, palvelutasomäärittelyt, liikennelupien käsittely ja päätökset, palveluiden hankinta, kilpailuttaminen ja järjestäminen. (Joukkoliikennelaki 2009.)

4.4.3.1 Toimivaltaisten viranomaisten myöntämät keskeiset luvat

Lainsäädäntö edellyttää, että linja-autoliikennöintiä harjoittavalle yritykselle on myönnetty joukko- ja reittiliikennelupa. (Joukkoliikennelaki 2009.)

Joukkoliikennelupa

Joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytyksistä säädetään joukkoliikennelain 13.11.2009/869 19 §:ssä seuraavaa:

1. ”joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 ja 6-8 artiklassa säädetyt maan- teiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset;
2. joka on täysi-ikäinen ja jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999)18 §:n nojalla rajoitettu ja jolla ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;
3. joka ei ole konkurssissa;
4. jolla ei ole erääntyneitä verovelkoja tai sosiaaliturvamaksuja eikä muita, ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin;
5. jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon.”

Lisäksi yrityksen toimitusjohtajan sekä vastuunalaisten yhtiömiesten tulee olla joukkoliikennelain 20 § edellyttämällä tavalla hyvämaineisia. Hakijan hyvämaineisuuteen vaikuttavat esimerkiksi kärsityt sakko- ja vankeusrangaistukset sekä tekojen määrä, vakavuus ja suunnitelmallisuus. (Joukkoliikennelaki 13.11.2009/869.)

Reittiliikennelupa

Reittiliikennelupa on joukkoliikennelaissa nimetty lupa, joka tarvitaan reittiliikenteen ajamiseen. Reittiliikenne taas on määritelmän mukaan markkinaehtoista liikennettä, joka on yleisesti käytettävissä, säännöllistä ja jonka reitin ja pysäkit toimivaltainen viranomainen vahvistaa. Reittiliikenneluvan myöntävä viranomainen voi hyväksyä hakemuksen, ellei joukkoliikennelain 13.11.2009/869 22 § sitä estä. 22 § momentit hakemuksen hylkäämiseen ovat:

1. ”luvan myöntävä viranomainen päättää tai on päättänyt järjestää alueensa tai sen osan joukkoliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetulle tai harjoitettavalle liikenteelle;

2. haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa liikenteelle, jota harjoitetaan toisen toimivaltaisen viranomaisen tai kunnan taikka kuntayhtymän kanssa tehdyn, palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaan;
3. haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa liikenteelle, jota on tarkoitus harjoittaa 2 kohdassa mainitun sopimuksen mukaisesti edellyttäen, että liikennettä koskeva palvelusopimusasetuksen 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ilmoitus on toimitettu Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistavaksi;
4. haetut reitit tai pysäkit eivät ole liikennöintiin käytettävissä;
5. hakija on ilman viranomaisen 33 §:n 2 momentin nojalla tekemää liikenneluvan peruuttamispäätöstä viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana lopettanut reittiliikenteen harjoittamisen ennen kuin 1 momentin mukainen liikenteen harjoittamisen vähimmäisaika on umpeutunut tai kutsujoukkoliikenteen harjoittamisen ennen kuin 23 §:n 1 momentin mukainen liikenteen harjoittamisen vähimmäisaika on umpeutunut;
6. hakijan reittiliikennelupa tai kutsujoukkoliikennelupa on viimeksi kuluneen kahden vuoden aikana peruutettu 34 §:n 1 momentin nojalla tai hakijalle on annettu 35 §:n 1 momentin mukainen varoitus. Reittiliikenneluvan myöntävä viranomainen voi hylätä hakemuksen myös, jos hakemuksen hyväksyminen vakavasti vaarantaisi luotettavien liikennepalveluiden saatavuuden tai reitin tarjonta ylittäisi selvästi 4 §:n perusteella määritellyn joukkoliikenteen palvelutason. Sovellettaessa 2 momentin 1–4 kohtaa tai 3 momenttia hakemus voidaan hylätä myös osittain.”

Toimivaltaisella viranomaisella on mahdollisuus lisäksi kuulla asianosaisia ennen lupapäätöksen tekoa. Mikäli mikään edellä mainituista 22 § momenteista ei täyty vahvistaa toimivaltaisen viranomaisen reittiliikenneluvanhakijan reitin päätepisteet ja tärkeimmät pysäkit sekä aikataulun nimenomaisella reitillä. Reittiliikenneluvan saatuaan liikennöitsijän on jatkettava reittiliikennettä vähintään kahden vuoden ajan luvan alkamisesta.

Reittiliikennelupa on kuitenkin mahdollista peruuttaa esimerkiksi tilanteissa, joissa on ilmennyt muutos liikenteenharjoittajan soveltuvuudessa alalle tai luvanhaltija aiheuttaa merkittävää haittaa palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteelle. (Joukkoliikennelaki 13.11.2009/869.)

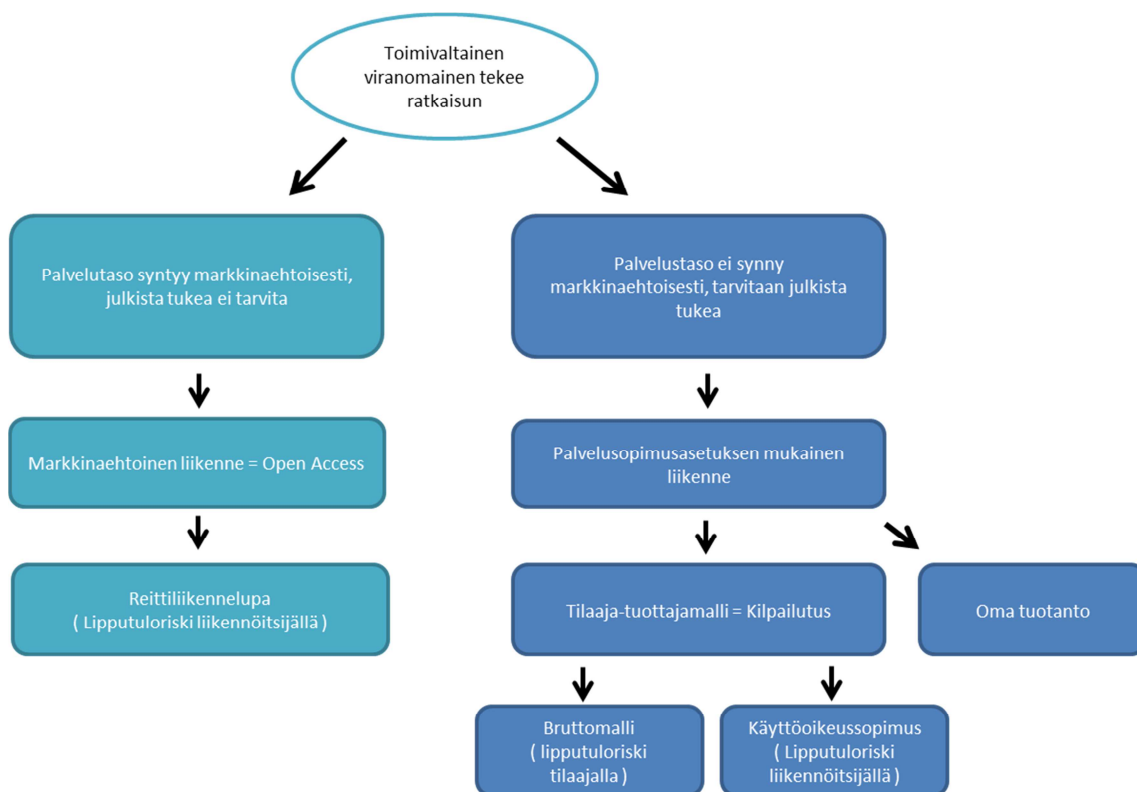
4.4.4 Liikenteen järjestäminen

Joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen muodostaman uuden lakikokonaisuuden mukaan linja-autoliikenne voidaan toteuttaa markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetuksen mukaisena PSA-tuotantona. (Joukkoliikennelaki 2009.) (Euroopan unionin virallinen lehti 2007.)

Markkinaehtoisesti järjestetty liikennöinti on yritysaloitteista eikä sitä ole mahdollista subventoida (Joukkoliikennelaki 2009). Liikenteen näin ollessa lipputuloperusteista nojaa se vahvasti kysyntäperusteisiin lähtökohtiin tuotantopäätöstä tehdessä, jolloin vaarana on toimivaltaisen viranomaisen määrittämän alueellisen palvelutason toteutumatta jääminen.

Markkinaehtoisesta liikenteestä ollessa viranomaisen asettamien laadullisten tai muiden tavoitteiden alittavalla tasolla palvelutason suhteen, voi toimivaltainen viranomainen turvautua palvelusopimusasetuksen soveltamiseen. Joukkoliikennelain 14 § säädetään seuraavaa: ”Viranomaiset soveltavat palvelusopimusasetusta asetuksen 1 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti varmistamaan sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.” (Joukkoliikennelaki 2009.)

Alla olevassa kaaviossa on kuvattu joukkoliikenteen järjestämistavat.



Kuvio 2 Liikenteen järjestäminen

4.4.4.1 Markkinaehtoinen liikenne

Palvelusopimusasetusta ja sen mukaista PSA-tuotantoa ei tarvitse soveltaa ja edelleen järjestää mikäli markkinaehtoisesti syntyneet liikennepalvelut ovat sellaisella tasolla, että viranomainen katsoo ne riittävän laadukkaiksi ja kattaviksi verraten palvelutasotavoitteessa määriteltyyn. (Joukkoliikennelaki 2009.)

Tällöin voidaan soveltaa joukkoliikennesopimuksen toista päätyyppiä, markkinaehtoista mallia. Markkinaehtoisessa liikenteessä toimivaltainen viranomainen ei puutu liikenteen järjestämiseen, kuin niissä tapauksissa, joissa joukko-, reitti- ja kutsujoukkoliikennelupia myönnetään ja tarpeen vaatiessa perutaan. (Joukkoliikennelaki 2009.)

Käytäntö eroaa osiltaan jossain määrin EU-oikeudesta, jossa markkinaehtoisen liikenteen aloittamiseksi edellytetään ainoastaan alalle tulolupaa. Suomessa alalle tulolupaa vastaa joukkoliikennelupa, jonka lisäksi liikennöitsijältä edellytetään lisäksi myös reitti- tai kutsujoukkoliikennelupaa. (LVM 2012.)

Toimivaltaisten viranomaisten sääntelyn ulottuessa ainoastaan lupakysymyksiin ei markkinaehtoisesti toimivien liikennöitsijöiden välistä kilpailua, liikennöitsijöiden määrää tai hinnoittelua rajoiteta. Näin ollen myös julkinen tuki on rajattu näiden toimijoiden ulottumattomiin, liikennöitsijöiden ainoaksi tulovirraksi muodostuvat asiakastulot, joista se myös kantaa lipputuloriskin. (LVM 2012.)

4.4.4.2 Palvelusopimusasetuksen mukainen liikenne

Toimivaltaisten viranomaisten soveltaessa palvelusopimusasetusta, markkinaehtoisen liikennöinnin sijasta, ja siten järjestäessä liikennöinti palvelusopimusasetuksen mukaisesti puhutaan PSA-tuotannosta. Mallia sovelletaan tilanteissa, joissa markkinaehtoinen liikenne ei tuota viranomaisen palvelutasomäärityksiä vastaavia palveluita ja, joiden tulisi olla esimerkiksi monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia. (LVM 2012.)

Palvelusopimusasetusta sovellettaessa yksityiset liikenteenharjoittajat valitaan yleensä kilpailuttamalla liikennöitsijät hankintadirektiivien mukaisesti, poikkeuksena tilanne käyttöoikeussopimuksen suhteen, jolloin menettelyssä sovelletaan palvelusopimusasetusta ja joukkoliikennelain 6 lukua. (Joukkoliikennelaki 2009.)

PSA-tuotannossa viranomainen määrittää yksityiselle liikenteenharjoittajalle julkisen palvelun velvoitteet sekä korvaa tälle edellä mainituista aiheutuneet kustannukset tai vaihtoehtoisesti myöntää tälle yksinoikeuden liikennöintiin. Palvelusopimusasetuksen mukaan liikenne voidaan

järjestää tilaaja-tuottaja-mallina, jonka mukaisia liikenteen järjestämismalleja ovat käyttö-oikeussopimus sekä bruttomalli. (LVM 2012.)

Tilaaja-tuottaja-malli

Bruttomalli

Suomessa PSA-tuotannon bruttomallia sovelletaan pääasiassa pääkaupunkiseudulla ja Tampereella sekä Turussa. Se on hankintalain mukainen julkinen palvelunhankintasopimus, joka mahdollistaa myös sellaisille kunnille ja kuntayhtymille, jotka eivät ole toimivaltaisia viranomaisia mahdollisuuden ostaa täydentävää joukkoliikennettä. Joukkoliikennelain 14 §:ssä sanotaan, ettei ”Muu kuin 14 §:ssä tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen julkisista hankinnoista annettua lakia täydentääkseen alueensa joukkoliikennepalveluja. Kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.” (Joukkoliikennelaki 2009.)

Mallissa viranomainen, kunta tai kuntayhtymä (eli tilaaja) kilpailuttaa suunnittelemansa tai ulkopuolisen toimijan suunnitteleman reittien, aikataulujen ja laadun mukaisen liikenteen, kerää lipputulot ja kantaa edelliseen liittyvän lipputuloriskin. Liikennöitsijä (eli tuottaja) saa liikennöinnistä sopimuksen mukaisen liikennöintikorvauksen, joka on usein indeksiin sidottu ja perustuu autopäiviin, linjatunteihin ja linjakilometreihin. (LVM 2012.) Liikennöintikorvaus siis perustuu suurelta osin liikennöinnistä aiheutuneisiin kuluihin ja lisättyyn voittomarginaaliin.

Liikennöinnistä saadun korvauksen perustuessa sopimuksen mukaiseen liikennöintikorvaukseen eikä loppukäyttäjiltä saatavaan tulovirtaan on tärkeää, että tilaaja sanktioi mahdolliset sopimuksesta poikkeamiset, kuten esimerkiksi ajamatta jääneet vuorot tai aikatauluista poikkeavan liikennöinnin, riittävän korkealle tasolle, jotta liikennöitsijän intresseissä olisi sopimukseen sitoutuminen ja sen noudattaminen. (LVM 2012.) Luonnollisesti liikennöitsijää voi kannustaa palvelutason kehittämiseen sopimukseen kirjatulla ylimääräisillä palkkioilla toiminnan kehittyessä suotuisaan suuntaan.

Bruttomalli soveltuu käytettäväksi parhaiten suuriin kaupunkeihin ja yhtenäisille talousalueille (LVM 2012). Alueilla, joissa bruttomalli on käytössä, on selvitysten mukaan saavutettu joukkoliikenteen parhaat palvelutasot sekä kulkumuoto-osuudet kaikista henkilöliikenteestä. Tämän osaltaan selittää tilaajan mahdollisuus sijoittaa keräämänsä lipputulot kannattamattomien linja-autovuorojen hankintaan ja parantaen näin joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja loppukäyttäjän kannalta.

Bruttomallin on lisäksi havaittu edistävän pienten linja-autoyrittäjien toimintakykyä, sillä malli mahdollistaa erikokoisten liikennekokonaisuuksien kilpailutuksen. Kilpailutuksia yksittäisiä linjoista ovat voittaneet jopa yhden hengen yritykset. (LVM 2012.)

Käyttöoikeussopimus

Käyttöoikeussopimuksella viitataan toimivaltaisen viranomaisen ja liikennöitsijän väliseen sopimukseen, jossa tyypillisesti määritetään yksinoikeus maantieteellisen alueen, liikenneverkon tai siitä lohkotun osan liikennöintiin. Liikennöitsijä saa palvelun tuottamisen vastineeksi hyödyntämisoikeuden ansaintamielessä sekä mahdollisen hankintakorvauksen toimivaltaiselta viranomaiselta. (Euroopan unionin virallinen lehti 2007) (LVM 2012.)

Sopimuksessa viranomaistaho määrittelee tarvitsemansa palvelutason rajatulle alueelle tai linjalle tai suunnittelee haluamansa liikenteen, jonka kilpailutuksen voittanut liikennöitsijä tai suora hankintamenetelmällä valittu liikennöitsijä ottaa hoitaakseen. (LVM 2012.)

Käyttöoikeussopimukset voidaan jakaa alueelliseen käyttöoikeussopimukseen sekä reittipohjaiseen käyttöoikeussopimusmalliin, joka tunnetaan myös nettomallina (LVM 2012.)

Alueellisessa käyttöoikeussopimuksessa sopimuksen liikennöitsijäosapuoli suunnittelee linjaston ja aikataulun toimivaltaisen viranomaisen palvelutasovaatimusten mukaisesti. Nettomallissa taas toimivaltainen viranomainen suunnittelee ja ostaa haluamansa reitin ja aikataulun mukaisen liikenteen liikennöitsijäosapuolelta. Toimivaltaisella viranomaisella ei täydy olla omaa suunnitteluorganisaatiota, vaikka se onkin nettomallissa liikenteen suunnitteluvastuussa, vaan voi se halutessaan ostaa liikenteen suunnittelun ulkopuoliselta taholta, kuten konsulttiyritykseltä. (LVM 2012.)

Molemmissa tapauksissa liikennöitsijäosapuoli saa hyödyntämisoikeuden asiakastuloihin, mutta kantaa myös lipputuloriskin. Tulonlähteenä liikennöitsijälle on matkustajatulojen lisäksi mahdolliset muut asiakastulot, kuten rahti- ja mainostulot sekä toimivaltaisen viranomaisen tälle maksama hankintahinta, joka sisältää kaikki sopimuksen sisältävät tukierät. (LVM 2012.)

Käyttöoikeussopimuksissa liikennöitsijä pystyy vaikuttamaan keräämiinsä asiakastuloihin mainonnalla ja laadullisilla aspekteilla, joilla voidaan nostaa reitin houkuttelevuutta potentiaalisten asiakkaiden silmissä ja houkutella näitä siirtymään julkisen liikenteen käyttäjiksi. Lisäksi alueellisessa käyttöoikeussopimuksessa liikennöitsijän intresseissä on luoda mahdollisimman houkutteleva tarjonta, sillä liikennöitsijällä on hyödyntämisoikeus suunnittelemaansa liikenteeseen. Reitin tai linja-autoliikenteen alueelliseen houkuttelevuuteen voidaan vaikuttaa myös matkustajahinnan kautta. Käyttöoikeussopimuksessa toimivaltainen viranomainen voi jättää määräämättä hintavelvoitteen, joka mahdollistaa liikennöitsijälle hintajoukon hyödyn-

tämisen. Kuluttajahintojen laskemisella on tyypillisesti kysyntää nostava vaikutus. (LVM 2012.)

Reittipohjaisen käyttöoikeussopimuksen katsotaan soveltuvan lyhyiksi sopimuskausiksi erityisesti heikon kysynnän alueille, joilla kysyntä on vakiintunutta, mutta sen osuutta matkustajamääristä halutaan kasvattaa. (LVM 2012.) (Liikennevirasto 2011.) Käytännössä nettomallista on kuitenkin luovuttu Helsingborgissa ja Sundsvallissa tehtyjen epäonnistuneiden kokeilujen seurauksena. Molemmissa tapauksissa sopimusosapuolet riitaantuivat lipputuloissa tapahtuneiden ennakoimattomien muutoksien seurauksena. (Paikallisliikenneliitto, Helke 2012)

Viranomaisen oma tuotanto ja sisäinen liikenteenharjoittaja

Lakikokonaisuus lisäksi mahdollistaa toimivaltaisen viranomaisen oman tuotannon käynnistämisen julkisten henkilöliikennepalvelujen tuottamiseksi sisäisen liikenteenharjoittajan avulla. Tällaisessa tapauksessa toimivaltaisella viranomaisella ei ole velvollisuutta järjestää sopimuksesta kilpailutusta. Suomessa mallia ei käytännössä katsoen kuitenkaan ole mahdollista soveltaa sillä ELY-keskuksilla, kunnallisilla tai seudullisilla toimivaltaisilla viranomaisilla ei ole tarpeellisia tuotantoresursseja toiminnan käynnistämiseksi. (LVM 2012.)

Toimivaltaisen viranomaisen omasta tuotannosta säädetään palvelusopimusasetuksen 5 §, jonka toisessa momentissa säädetään seuraavaa: ”Toimivaltainen paikallinen viranomainen, riippumatta siitä, onko se integroituja julkisia henkilöliikennepalveluja tarjoava yksittäinen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, voi päättää tarjota itse julkisia henkilöliikennepalveluja tai tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua oikeudellisesti erillisen yksikön kanssa, joka on toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, tai viranomaisten ryhmittymän tapauksessa vähintään yhden toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, määräysvallassa vastaavalla tavalla kuin viranomaisen omat yksiköt, ellei tämä ole kiellettyä kansallisen lainsäädännön nojalla.” Euroopan unionin virallinen lehti 2007.)

5 Jatkuvan ja vakavan haitan tarkastelu

Neljännessä luvussa keskitytään tarkastelemaan kysymystä vakavasta ja jatkuvasta haitasta olemassa olevan lainsäädännön ja viranomaisten toimintaa koskevan ohjeistuksen avulla

5.1 Jatkuvan ja vakavan haitan aiheuttaminen

Uudessa joukkoliikennelaissa vanhat henkilöliikennelain aikaiset linjaliikenneluvat on muutettu siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi (Joukkoliikennelaki 2009). Siirtymäaika on ollut tarpeen, jotta liikennöitsijät voivat sopeutua toimintaympäristön muutokseen, sillä muutoin toimijat olisivat joutuneet kohtuuttomien rakennemuutoksien eteen uuden lakikokonaisuuden astuessa voimaan palvelusopimusasetuksen mukaisesti välittömästi ja näiden kohdatessa uuden lakikokonaisuuden mahdollistaman markkinaehtoisen kilpailun rajoittamattomana. Tilanne huomioitiin soveltamalla portaittaista ja alueellista siirtymäaika pisinmillään vuoteen 2019 saakka (Joukkoliikennelaki 2009).

Vanhat henkilöliikennelain mukaiset linjaliikenneluvat, nykyiset siirtymäajan liikennöintisopimukset, nauttivat PSA-suojaa, joka takaa ettei sopimuksen liikennöitsijäosapuolelle aiheuteta jatkuvaa ja vakavaa haittaa muiden liikennöitsijöiden toimesta. (Joukkoliikennelaki 2009.)

Tämän opinnäytetyön tilaajana on ollut Onnibus Oy. Tavoitteena on ollut tuottaa tilaajalle raportti, jossa selvitetään aiheuttaako Onnibus Oy toiminnallaan PSA-suojaa nauttivalle liikennöintisopimuksen haltijalle jatkuvaa ja vakavaa haittaa harjoittaessaan markkinaehtoista reittiliikennettä osin samoilla reiteillä, kuin siirtymäajan liikennöintisopimuksen haltija.

Siirtymäajan liikennöintisopimukset katsotaan joukkoliikennelain 62 §:n 11 momentin mukaan julkisiksi palveluhankintoja koskeviksi sopimuksiksi, joka vuorostaan mahdollistaa joukkoliikennelain 22 §:n soveltamisen. Sovellettaessa joukkoliikennelain 62 §:n 11 momenttia voidaan reittiliikennelupahakemus estää joukkoliikennelain 22 §:ssä eriteltyjen momenttien täytyessä:

”Reittiliikenneluvan myöntävä viranomainen voi hylätä hakemuksen, jos:

1) luvan myöntävä viranomainen päättää tai on päättänyt järjestää alueensa tai sen osan joukkoliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetulle tai harjoitettavalle liikenteelle;

2) haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa liikenteelle, jota harjoitetaan toisen toimivaltaisen viranomaisen tai kunnan taikka kuntayhtymän kanssa tehdyn, palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaan;

3) haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa liikenteelle, jota on tarkoitus harjoittaa 2 kohdassa mainitun sopimuksen mukaisesti edellyttäen, että liikennettä koskeva palvelusopimusasetuksen 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu ilmoitus on toimitettu Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistavaksi;

Reittiliikenneluvan myöntävä viranomainen voi hylätä hakemuksen myös, jos hakemuksen hyväksyminen vakavasti vaarantaisi luotettavien liikennepalveluiden saatavuuden tai reitin tarjonta ylittäisi selvästi 4 §:n perusteella määritellyn joukkoliikenteen palvelutason.”

(Joukkoliikennelaki 2009.)

Reittiliikenteen aiheuttaman vakavan ja jatkuvan haitan kannalta oleellisin pykälä on joukkoliikennelain 22 §, ja erityisesti toinen kohta.

Joukkoliikennelain 22 §:n tulkintaa avaa Liikenne ja viestintäministeriön keväällä 2012 valmisteleva linja-autoliikenteen reittiliikennelupien käsittelyä koskeva ohjeistus, joka on tarkoitettu reittiliikennelupia käsitteleville ja myöntäville viranomaisille, kuten ELY-keskuksille ja toimivaltaisille kunnallisille ja seudullisille viranomaisille. Ohjeistuksen pääasiallisena tarkoituksena on ollut varmistaa liikenteenharjoittajien tasapuolinen kohtelu viranomaistaholta sekä joukkoliikennelain soveltamiseen liittyvien käytänteiden yhdenmukaisuus viranomaistaholla. Ohjeistuksessa on lisäksi kiinnitetty huomiota siirtymäajan liikennöintisopimusten nauttimaan suojaan: ”Siirtymäajan sopimusten osalta suuntaa tulkinnalle antaa se käytäntö, jota sovellettiin henkilöliikennelain voimassa ollessa. Siirtymäajan sopimusten tarkoituksena on säilyttää linjaliikennelupien oikeudet ja velvollisuudet, ellei PSA:sta muuta johdu. Tarkoituksena ei ollut linjaliikenneoikeuksien vahventaminen.” (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012.)

Myös joukkoliikennelain perusteluissa (HE 110/2009) todetaan, että siirtymäajan liikennöintisopimuksen tarkoituksena on ollut vain linjaliikennelupiin perustuvien oikeuksien ja velvollisuuksien säilyttäminen. Henkilöliikennelain aikaisten linjaliikennelupien suoja perustui linjaliikennelupien tarveharkintaan, jossa haettu linjaliikennelupa myönnettiin jos palvelulle katsottiin olevan tarve. Linjaliikenneluvan saaneilla liikennöitsijöillä oli liikenteeseen yksinoikeus. Samantyyppinen yksinoikeus ajettavaan liikenteeseen on myös siirtymäajan liikennöintisopimusten haltijoilla. Siirtymäajan liikennöintisopimukset eivät kuitenkaan nauti vahvempaa suojasta, kuin henkilöliikennelain aikaiset linjaliikenneluvat.

Ohjeistuksen mukaan hakemuksen hylkäämisen perusteiksi joukkoliikennelain 22 §:n 2 kohdassa tarkoitettu pätee ainoastaan niissä tapauksissa kun haitta on jatkuvaa ja vakavaa. Lisäksi näiden määreiden tulee toteutua samanaikaisesti. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012.) Kertauksena joukkoliikennelain 22 §:n 2 kohta: ”haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa liikenteelle, jota harjoitetaan toisen toimivaltaisen viranomaisen tai kunnan taikka kuntayhtymän kanssa tehdyn, palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaan.” (Joukkoliikennelaki 2009.)

Reittiliikennelupia käsittelevässä ohjeistuksessa on myös määritetty hieman yksityiskohtaisemmin millaisissa tilanteissa hylkäämisperusteet eivät täyty. Reittiliikennelupia koskevan ohjeistuksen mukaan jatkuvan haitan määre ei näyttäisi täyttyvän niissä tapauksissa, joissa reittiliikenne parantaisi liikenteen tarjontaa ajallisesti ja maantieteellisesti tai reittiliikenteessä, jonka määrättyt pysäkit eroavat PSA-liikenteen pysäkeistä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012.)

Luonnollisesti reittiliikennelupahakemusta ei tulisi hyväksyä, mikäli haettava liikenne olisi siirtymäajan liikennöintisopimusten kanssa täysin samalla reitillä sekä aikataulullisesti tätä hyvin lähellä: ”Reittiliikennehakemuksen hylkäykseen johtaisi tarjotun reittiliikenteen täysi päällekkäisyys jo olemassa olevan liikenteen kanssa.” Reittien päällekkäisyys mainitaan samaisessa ohjeistuksessa vielä toiseen kertaan, sekä lisätään haetun liikenteen aikataulujen samankaltaisuus jo olemassa olevan liikenteen suhteen ja tämän vaikutus lupapäätökseen: ”Sopimusten suojasta johtuu, että reittiliikennelupia ei pidä myöntää, jos reittiliikenne tulisi siirtymäajan sopimusten kanssa täysin samalle reitille ja aikataulullisesti liian lähelle sopimuksen nojalla harjoitettavaa liikennettä.” (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012.) Kuitenkin tilanteissa, joissa haettava reittiliikenne lähinnä poistaisi jo olemassa olevan liikenteen jättämiä tarjonta-aukkoja, tulisi reittiliikennelupa myöntää.

Reittiliikennelupia koskevassa ohjeistuksessa huomautetaan, ettei yleispäteviä periaatteita voida muodostaa sille, kuinka lähelle jo olemassa olevaa liikennettä haettu reittiliikennelupa voidaan hyväksyä. Syynä tähän on Suomen asutusrakenteen voimakas polarisoituminen suurten asutuskeskusten hyväksi ja tämän seikan synnyttämä liikenteen tarjonnan ja kysynnän epäsuhta maan eri osissa. ”Siellä missä kysyntäpotentiaalia on runsaasti, lisätarjonta yleensä parantaa kysyntää. Vähäisen kysynnän alueilla sen sijaan on todennäköistä, että lisäkysyntää ei synny, mistä johtuen osa olemassa olevan palvelun käyttäjistä siirtyy käyttämään uutta vuoroa.” (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012.)

Luonnollisesti runsaan kysyntäpotentiaalin alueella vakavan haitan tuottaminen ei tapahdu samoilla edellytyksillä kuin alueilla, joissa liikenteen kysyntä on alhaisemmalla tasolla. Reittiliikenteen vaikutus jo olemassa olevan liikenteen kannattavuuteen ei riitä hylkäysperusteeksi vaan vaikutuksien tulee olla yrityksen tuotantotalouden kannalta oleellisia: ”Se, että uudella tarjonnalla on vaikutusta olemassa olevan liikenteen kannattavuuteen, ei vielä riitä hylkäysperusteeksi, vaan liikennepalvelujen saatavuuden uhkan täytyy olla objektiivisesti todettavissa ja perusteltavissa esimerkiksi matkustajalaskennoin ja taloudellisin laskelmin.” (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012.)

Alueellisilla erityispiirteillä on suurehko merkitys arvioidessa lupahakemusta, kuten myös haetun reittiliikenneluvan ja jo olemassa olevan liikenteen ominaispiirteillä, kuten ohjeistuksessa tarkemmin mainitaan: ”Lisäksi on tarkasteltava kuhunkin tapaukseen liittyviä ominaispiirteitä.” (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012.)

Esimerkkejä haetun ja jo olemassa olevan liikenteen ominaispiirteistä, jotka lupapäätösmenttelyn lopulliseen kantaan vaikuttavat, ovat ohjeistuksen mukaan esimerkiksi: ”Haarautuvan tieverkon runko-osuuden pituudella on merkitystä asiaa arvioidessa, samoin vuorojen pysähtymiskäytännöillä ja liikennetyypillä.” (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012.)

Tieverkon runko-osuudella tarkoitetaan tieverkoston nopeaa tieosuutta, jonka tarkoituksena on yhdistää kysyntäpisteet tehokkaasti toisiinsa. Runko-osuudella pysäkkien väliset etäisyydet ovat muuta tieverkostoa suuremmat. Liikennöitsijät, joiden matkan lähtö- ja loppupisteet ovat toisistaan etäällä, ovat usein pakotettuja ajamaan samalla runko-osuudella ja siten käyttämään myös samoja pysäkkejä. Liikennetyypillä taas viitataan tilanteeseen, jossa liikennöitsijät saattavat ajaa vuoroja käyttäen samaa reittiä, mutta toisen liikennöitsijän ajaessa reitin vakio- ja toisen pikavuorotyypisenä.

Keskeisiin ominaispiirteisiin voidaan myös lisätä esimerkiksi olemassa olevan liikenteen ja haettavan reittiliikenteen tulorakenne. Olennaista voi olla esimerkiksi se missä määrin ja missä suhteessa asiakastulot muodostuvat rahti- ja matkustajatuloista.

Kysymys on jatkuvan ja vakavan haitan tuottamisen arvioimisessa merkittävä siksi, että Suomessa liikennöitävän kaukoliikenteen asiakastuloista huomattava osa muodostuu juuri rahtiliikenteestä (Aalto 2012). Tilanteissa, joissa olemassa olevan liikenteen liikennöitsijäosuuskerää merkittävän osan tulovirroistaan rahtiliikenteestä, mutta reittiliikennelupaa hakevan liikennöitsijän intresseissä tai mahdollisuuksien puitteissa ei ole mainitun palvelun tuottaminen, ei voida puhua vakavasta haitan tuottamisesta jo olemassa olevan liikenteen tuotantotaloudelle.

6 Matkustajatutkimus

Työn viidennessä luvussa on kuvattu Onnibus Oy:n asiakkaille toteutettu matkustajatutkimus ja sen tulokset. Lukijaa huomautetaan lisäksi siitä, että Onnibus Oy:n väreissä Raisio-Turku-Helsinki-reitillä ajaa Rindell Oy, jolle kyseisen reitin reittiliikennelupa on myös myönnetty. Rindell Oy toimii reitillä yhteistyössä Onnibus Oy:n kanssa. Lukijan tulee orientoitua siihen, että Rindell Oy ja Onnibus Oy mielletään tässä tutkimuksessa ja johtopäätöksissä Raisio-Turku-Helsinki-reitin osalta yhdeksi instanssiksi, vaikka todellisuudessa ne ovatkin itsenäisiä yhteistyötä tekeviä yrityksiä.

6.1 Tutkimusongelma ja tutkimuksen tavoitteet

”Yhteiskunta tarvitsee toimiakseen ja kehittyäkseen monenlaista tietoa. Esimerkiksi yhteiskunnallinen päätöksenteko, lainsäädäntötyö ja yleinen terveydenhoito tarvitsevat tuekseen usein yksityiskohtaisia tilastotietoja.” (Pahkinen 2012, 11)

Tutkimuksen tavoitteena oli ensisijaisesti selvittää aiheuttaako Onnibus Oy toiminnallaan jatkuvaa ja vakavaa haittaa siirtymäajan liikennöintisopimusten haltijoille. Tämän selvittämiseksi täytyi kerätä tietoa siitä missä määrin Onnibus Oy toiminnallaan luo uutta joukkoliikenteen kysyntää, sekä selvittää kuinka paljon se on vienyt matkustajia siirtymäajan liikennöitsijöiltä J. Vainion liikenne Oy:ltä ja Oy Pohjolan Liikenne Ab:ltä (Myöhemmin Pohjola) kyseisellä reitillä. Tämän selvittämiseksi tuli tutkia lomakekyselyyn vastanneiden matkustajien matkakettuja sekä mitä vaihtoehtoa edellä mainitut olisivat matkustamiseen käyttäneet, mikäli Onnibus Oy:n reittiliikennevuoroa ei olisi järjestetty. Raisio-Turku-Helsinki-reitin vastauksien arvottamiseksi suoritettiin vastaava kyselytutkimus myös Tampere-Pori ja Tampere-Helsinki reiteillä tarvittavan vertailutiedon hankkimiseksi.

Yhdistämällä matkustajakyselyn tulokset tässä työssä kerättyyn tietoaaineistoon voidaan arvioida objektiivisesti aiheuttaako Onnibus Oy toiminnallaan vakavaa ja jatkuvaa haittaa siirtymäajan liikennöintisopimusten haltijoille J. Vainion liikenteelle ja Pohjolalle.

”Tilastollisessa tutkimuksessa tutkittavaa ilmiötä selitetään tilastollisen yleistyksen avulla, eli tutkimuksen tutkimusotoksen perusteella muodostetaan kyseistä populaatiota koskevia väittämiä ja päätelmiä. Tämän avulla ennen kaikkea tiivistetään tutkimusaineistossa olevaa informaatiota ymmärrettävämpään ja tulkittavampaan muotoon.” (Tähtinen 2011, 12)

6.2 Tutkimuksen kohderyhmä ja kerätyn aineiston käsittely

”Harvoin on kuitenkaan mielekästä tutkia koko perusjoukkoa, vaan on tarkoituksenmukaisempaa rajoittaa tutkimus perusjoukosta muodostettuun otokseen.” (Tähtinen 2011, 13.) Tutkimuksen kohderyhmänä oli ensisijaisesti Raisio-Turku-Helsinki- ja toissijaisesti, vertailutiedon keräämiseksi, Tampere-Pori- ja Tampere-Helsinki-reitin matkustajat. Tutkimusta varten painettiin 1000 kyselylomaketta, jotka jaettiin kuljettajan toimesta linja-autoissa joulukuussa 2012.

Raisio-Turku-Helsinki-reitillä lomakkeista jaettiin 500 kappaletta ja Tampere-Pori ja Tampere-Helsinki reiteille toiset 500 kappaletta (Tampere-Pori reitille 200 lomaketta ja Tampere-Helsinki reitille loput 300 kappaletta). Kaiken kaikkiaan tuhannesta kyselylomakkeesta palautettiin täytettyinä 547 lomaketta, joista Raisio-Turku-Helsinki-reitin osuus oli 273 kyselylomaketta, Tampere-Pori reitin 114 kappaletta ja Tampere-Helsinki reitin 160 kappaletta. Vastausaineisto palautui kokonaisuudessaan vuoden 2013 tammikuun 15. päivään mennessä. Kerätty ja koodattu data käsiteltiin SPSS:llä, joskin osa taulukoista ja graafeista rakennettiin SPSS:llä saatujen tulosten pohjalta Excelillä.

6.3 Kyselylomake

”Kyselylomakkeen laadintavaihe on erittäin keskeinen tutkimuksen onnistumisen kannalta.” (Tähtinen 2011, 21.) Kyselylomakkeen rakenteeseen, viimeistelyyn ja saatekirjeeseen kiinnitettiin erityistä huomiota vastaajien houkuttelemiseksi. Lisäksi matkustajien osallistuminen järjestettävään matkailuaiheeseen arvontaan, josta saatekirjeessä mainittiin, kytkettiin kyselylomakkeen täyttämiseen ja palauttamiseen. Tämän arvioitiin vähentävän vastauskatoa. Kyselylomakkeen sisältöä valmisteltiin yhteistyössä Onnibus Oy:n kanssa ja yrityksen toiveesta lomakkeeseen lisättiin kysymykset koskien asiakaspalvelun laadullisia tekijöitä. Ennen matkustajatutkimuksen käynnistämistä kyselylomake esiteltiin pienessä ryhmässä tehdyllä teemahaastattelulla ulkoasun selkeyden sekä kysymysten ymmärrettävyyden ja neutraliteetin varmistamiseksi.

Lomakkeessa on yhteensä 22 kysymystä sekä avoin palauteosuus kehitysideoita, moitteita ja kiitoksia varten. Kysymykset 1-8 koskivat esimerkiksi ikäryhmää, johon vastaaja kuului, sukupuolta, asuinkuntaa, henkilöauton käyttömahdollisuutta, matkustajaprofiilia sekä muita tyyppisiä vastaajia kartoittavia kysymyksiä. Kysymykset 9-16 vuorostaan liittyivät asiakkaan käynnissäolevaan matkaan. Kysymysjoukossa tiedusteltiin matkan tarkoitusta, matkan lähtöpistettä, matkan loppupistettä, alku- ja pääte pysäkkiä, aiempaa asiakkuutta ja matkojen lukumäärää, matkan toistuvuutta ja vaihtoehtoista matkustusvälinettä. Huomioitavaa on myös se, että toisessa ja ensimmäisessä kysymysryhmässä asiakkailta kysyttiin muotoilultaan toisis-

taan poikkeava, mutta saman sisältöinen kysymys kahdesti. Tällä pyrittiin arvioimaan vastaajien ja saatujen vastauksien luotettavuutta.

Viimeinen kysymysryhmä liittyi matkan palvelukokemukseen sekä Onnibus Oy:n yrityskuvaan ja internet-sivustoon. Palvelukokemusta mittaavat kysymykset mittasivat linja-auton koettua siisteyttä, kuljettajan asiakaspalvelua ja bussireitin sopivuutta. Lisäksi vastaajia pyydettiin antamaan arvosana Onnibus Oy:lle sekä arvioimaan internet-sivuston toimivuus. Lopuksi vastaajilta kysyttiin onko heillä aikomusta käyttää tulevaisuudessa Onnibus Oy:n palveluita.

Kyselylomake on liitetty tämän opinnäytetyön Liitteeksi (Liite 4).

6.4 Tutkimuksen luotettavuus

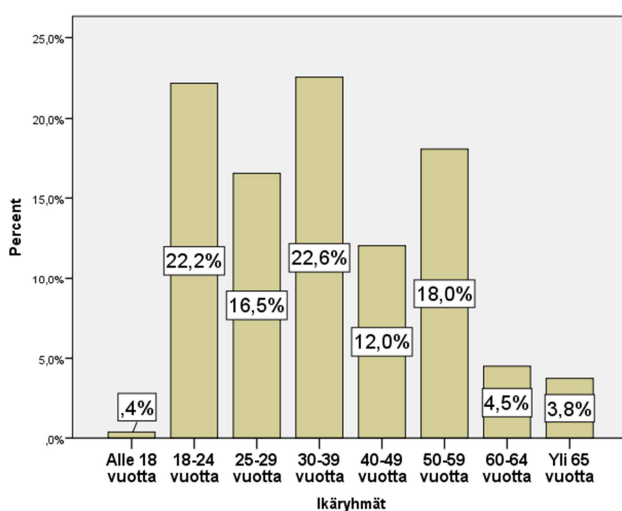
Täytetyistä 547 lomakkeesta puutteellisesti täyttyjä tai muuten kelvottomia oli 11 kappaletta. Hyväksytyjä kyselylomakkeita oli siis yhteensä 536 kappaletta, joista Raisio-Turku-Helsinki-reitin osuus oli 269, Tampere-Helsinki 157 ja Tampere-Pori 111 kappaletta. Kyselyyn vastanneiden lukumäärä muodostui positiiviseksi yllätykseksi kaikkien reittien yhteenlasketun vastausprosentin noustessa noin 54 %. Reittikohtaiset vastausprosentit olivat Raisio-Turku-Helsinki-reitillä 54 %, Tampere-Pori 56 % ja Tampere-Helsinki noin 52 %.

Kyselyyn osallistuneiden ryhmien, Raisio-Turku-Helsinki, Tampere-Pori ja Tampere-Helsinki, vastaukset olivat keskenään johdonmukaisia eikä vastausten perusteella kysymysten tulkinnaan liittyneitä ongelmia ilmennyt. Lisäksi vastaajien omaa johdonmukaisuutta testattiin kysymyksillä 3 ja 16, joissa samansisältöinen, mutta ulkoasultaan hieman toisistaan poikkeava kysymys esitettiin vastaajille kahdesti. Näiden kysymyksien osalta kaikki vastaajat olivat täysin johdonmukaisia. Kyselyllä myös onnistuttiin keräämään tarvittavat ja olennaiset tiedot tutkimuskysymyksen kannalta.

6.5 Tutkimuksen tulokset

Ikä

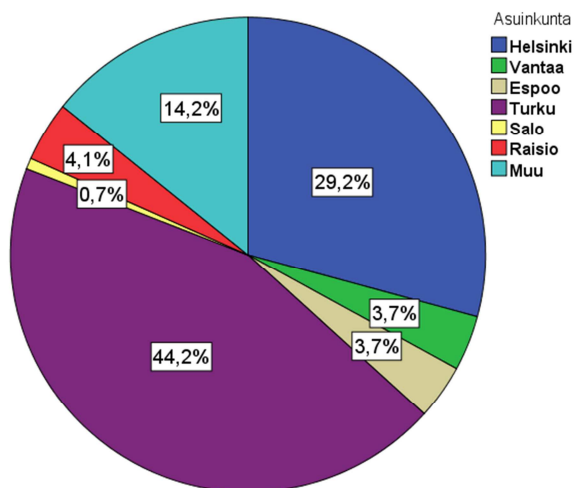
Raisio-Turku-Helsinki-reitillä kyselyyn vastanneista suurin osa, noin 23 %, kuului ikäryhmään 30-39-vuotiaat, joskin tämän ja ikäryhmän 18-24, noin 22 %, välillä ei ollut suurta eroa. On kuitenkin huomattava, että ikäryhmän 30-39-vuotiaat ikähaitari on 3 vuodella laajempi kuin 18-24-vuotiaiden. Kolmanneksi ja neljänneksi suurimpana ryhmänä olivat 50-59-vuotiaat, noin 18 %, ja 25-29-vuotiaat, joita oli kaikista reitin vastaajista noin 17 %. Ikäryhmän 40-49-vuotta osuus matkustajista jäi noin 13 prosenttiin. Muiden ryhmien alle 18-, 60-64- ja yli 65 vuotta, osuudet jäivät alle 5 prosentin.



Kuvio 3 Ikäryhmät Raisio-Turku-Helsinki

Asuinkunta

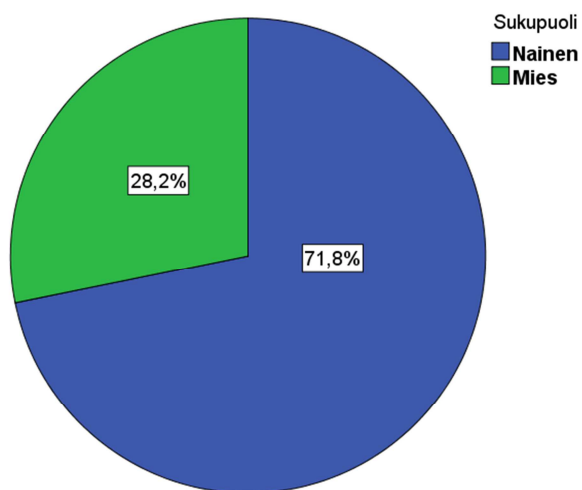
Raisio-Turku-Helsinki-reitin asiakkaat ovat kyselyn perusteella kotoisin pääasiassa Turusta ja Helsingistä. Reitin matkustajista Turusta kotoisin olevia matkustajia on noin 44 %, Helsingiläisten matkustajien osuuden ollessa noin 29 %. Muita selkeästi erottuvia ryhmiä kotikunnan mukaan jaoteltuna ovat raisiolaiset, noin 4 %, sekä espoo- ja vantaalaiset, molemmat noin 4 % osuudella. Loput matkustajista, hieman yli 9 % ovat kotoisin reitin päätepesäkkejä ympäröivistä seutukunnista, kuten Liedosta, Kaarinasta, Kauniaisista ja Paimiosta.



Kuvio 4 Asuinkunta Raisio-Turku-Helsinki

Sukupuolijakauma

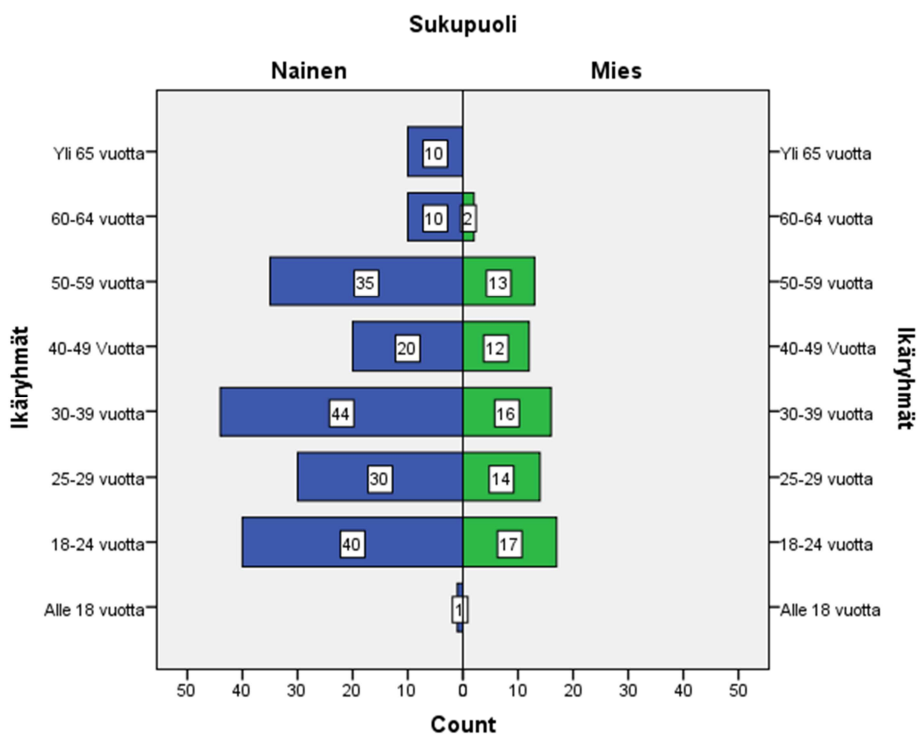
Vastaajien sukupuolijakauma on voimakkaasti naisten hyväksi. Reitin vastaajista noin 72 % oli naisia. Vastaajista miespuolisia oli noin 28 %. Jakauma on kaikilla reiteillä hyvin samankaltainen.



Kuvio 5 Sukupuolijakauma Raisio-Turku-Helsinki

Sukupuolijakauma ja ikäryhmät

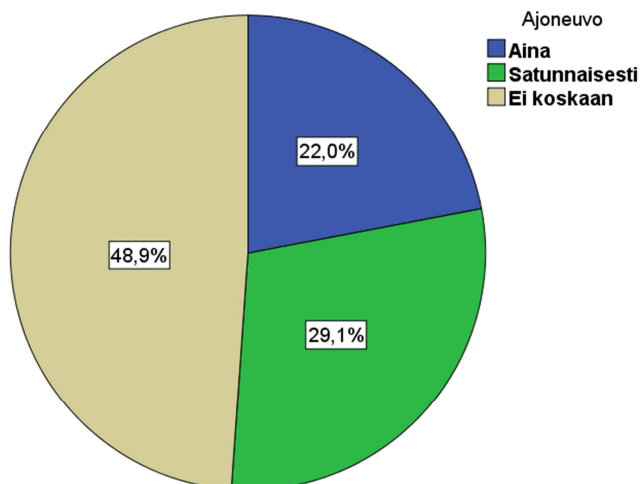
Tarkasteltaessa ikäryhmiä ja sukupuolia Helsinki-Turku-Raisio-reitin osalta, voidaan alla olevasta väestöpyramidista havaita erityisesti yli 60-vuotiaiden miesten uupuvan lähes kokonaan vastaajien ja todennäköisesti myös matkustajien joukosta. Sama ilmiö voitiin havaita myös Tampere-Pori- ja Helsinki-Tampere-reitillä.



Kuvio 6 Sukupuolet ja ikäryhmät Raisio-Turku-Helsinki

Ajoneuvolliset

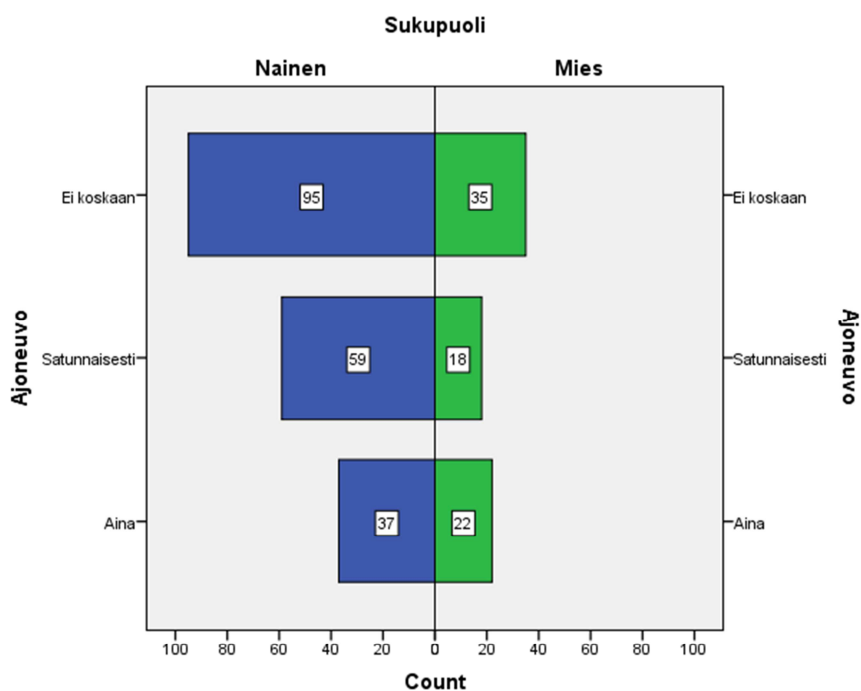
Seuraavalla sivulla esitetystä kaaviosta voidaan havaita, että kaikista vastaajista noin 49 prosentilla ei ollut autoa käytettävissään koskaan. Satunnaisia auton käyttäjiä oli vuorostaan noin 29 %. Lopuilla vastaajista, noin 22 prosentilla, mahdollisuus auton käyttöön oli olemassa aina. Osuudet eivät juuri poikenneet muiden reittien tuloksista.



Kuvio 7 Ajoneuvolliset Raisio-Turku-Helsinki

Ajoneuvon käyttömahdollisuus ja sukupuoli

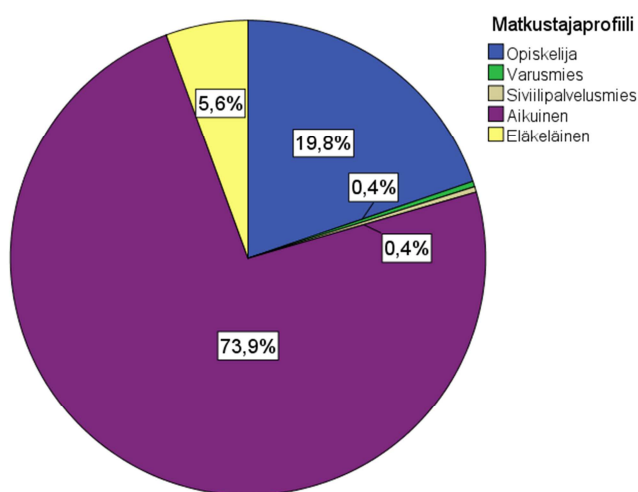
Tarkasteltaessa sukupuolia ja ajoneuvon käyttömahdollisuutta Helsinki-Turku-Raisio-reitin osalta, voidaan alla olevasta väestöpyramidista päätellen esittää, että miespuoliset matkustajat ovat perheen pääasiallisia autonkäyttäjiä. Vastaavasti naisilla ajoneuvo on satunnaisesti useammin käytettävissä, kuin miespuolisilla vastaajilla



Kuvio 8 Sukupuolet ja ajoneuvolliset

Matkustajaprofiili

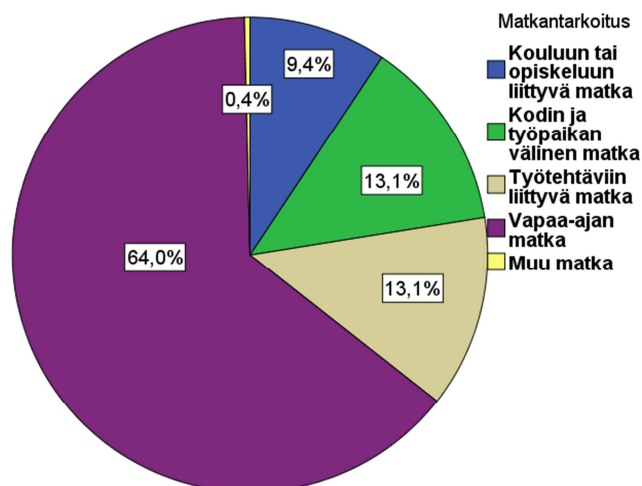
Kyselyyn vastanneiden joukosta yleisin matkustajaprofiili ja tyypillisin matkustaja on aikuinen, joita vastaajista oli noin 74 %. Toiseksi suurimpana vastaajaryhmänä oli 20 % osuudella opiskelijat ja 6 % osuudella eläkeläiset. Muut matkustajaryhmät, kuten alle kouluikäiset, koululaiset, varus- ja siviilipalvelusmiehet eivät ole mainittavia asiakasryhmiä, näiden saadessa yhteensä vain muutamia osumia koko aineistosta. Reitiltä saadut vastaukset matkustajaprofiilin suhteen eivät juuri poikenneet koko aineiston vastauksista.



Kuvio 9 Matkustajaprofiili Raisio-Turku-Helsinki

Matkan tarkoitus

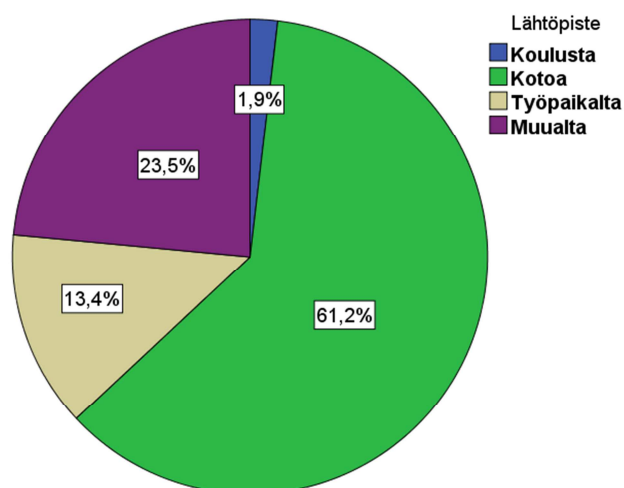
Yleisin matkan tarkoitus oli vapaa-ajan matka, joita oli kaikista matkoista noin 64 %. Toiseksi ja kolmanneksi merkittävimpänä syynä matkalle oli kodin ja työpaikan välinen matka sekä työtehtäviin liittyvä matka. Molempien vaihtoehtojen osuus oli noin 13 %. Tyypillisimpiä työtehtäviin liittyviä matkoja olivat matkustaminen työhön liittyvän koulutustapahtuman järjestämispaikkakunnalle sekä erilaiset vierailut ja kokoukset. Lähes, kodin ja työpaikan välisen sekä työtehtäviin liittyvän matkan tasolla oli kouluun tai opiskeluun liittyvät matkat, joita oli yhteensä noin 9 %. Tyypillisiä kouluun ja opiskeluun liittyviä syitä olivat siirtymiset kodin ja opiskelupaikan välillä sekä erilaiset ekskursiot. Pienimpänä ryhmänä olivat sekalaiset eli muut matkat, joita oli noin alle prosentti kaikista matkoista. Esille tulleita muita syitä matkoille olivat erilaiset apuvälinehankinnat sekä tarvittavaa erikoissairaanhoidon tarjoaville paikkakunnille siirtyminen. Vastaukset eivät juuri poikenneet muusta aineistosta.



Kuvio 10 Matkantarkoitus Raisio-Turku-Helsinki

Matkan lähtöpiste

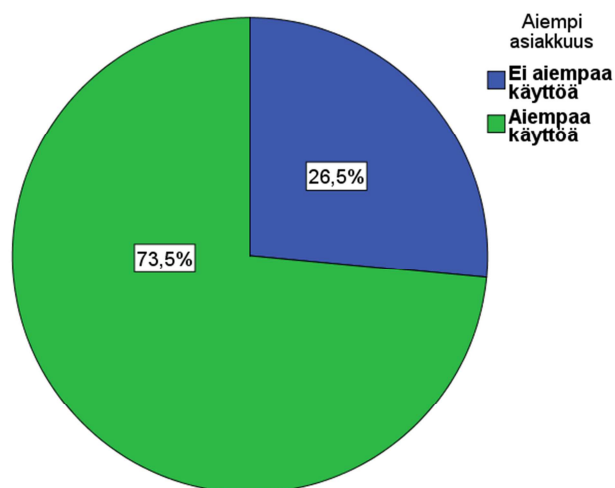
Kyselyyn vastanneiden matkustajien yleisin matkan lähtöpiste oli noin 61 prosentin osuudella koti. Toiseksi suosituimmaksi matkan lähtöpisteeksi ilmoitettiin muut lähtöpisteet, joita oli noin 24 % reitin aineistosta. Tyypillisiä muita lähtöpisteitä olivat tuttavien, ystävien, sukulaisten tai vanhempien kodit sekä rautatieasemat, terminaalit, hotellit ja koulutuspaikkakunnat. Vastaajista noin 13 % ilmoitti lähtöpisteekseen työpaikan ja noin 2 % koulun.



Kuvio 11 Lähtöpiste Raisio-Turku-Helsinki

Aiempi asiakkuus

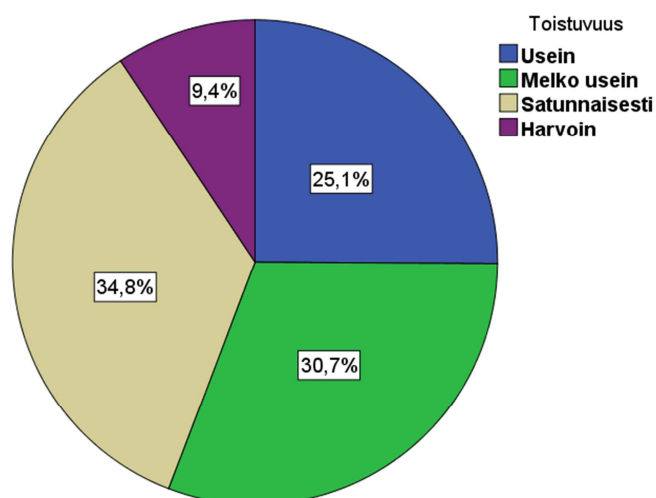
Helsinki-Turku-Raisio-reitillä vanhoja asiakkaita oli lähes 74 %. Kaikista matkustajista ensiker-
taa Onnibus Oy:n reittilinjaa käytti noin 27 % vastaajista.



Kuvio 12 Aiempi asiakkuus Raisio-Turku-Helsinki

Matkan toistuvuus

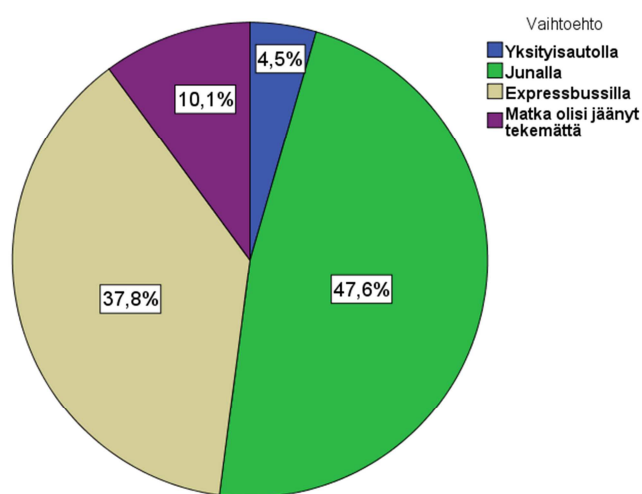
Raisio-Turku-Helsinki-reitillä matkustaneista vastaajista noin 25 % ilmoitti tekevänsä saman
matkan viikoittain. Melko usein, eli kerran kuukaudessa matkustavia vastaajia oli noin 31 % ja
muutaman kerran vuodessa matkaavia asiakkaita noin 35 %. Vastaajista noin 9 % on vuodessa
kerran tai harvemmin matkustavia.



Kuvio 13 Toistuvuus Raisio-Turku-Helsinki

Vaihtoehtoinen matkustusmuoto

Raisio-Turku-Helsinki-reitillä suosituimmaksi korvaavaksi matkustusmuodoksi osoittautui, Helsinki-Tampere- ja Tampere-Pori-reittien mukaisesti, juna noin 48 prosentin osuudella. Uutta kysyntää reittiliikenne loi noin 10 %. Vastaajista yksityisautoon olisi turvautunut noin 4 % matkustajista. Expressbussia olisi vuorostaan käyttänyt lähes 38 % vastaajista, joka on Tampere-Helsinki- ja Tampere-Pori-reitin noin 20 ja 19 prosenttiin nähden verrattain paljon.



Kuvio 141 Vaihtoehtoinen matkustusmuoto Raisio-Turku-Helsinki

Vaihtoehtoinen matkustusmuoto ja matkan toistuvuus

Toistuvuus * Vaihtoehto Crosstabulation

			Vaihtoehto				Total
			Yksityisautolla	Junalla	Expressbussilla	Matka olisi jäänyt tekemättä	
Toistuvuus	Usein	Count	2	41	23	1	67
		% within Toistuvuus	3,0%	61,2%	34,3%	1,5%	100,0%
		% of Total	0,8%	15,4%	8,6%	0,4%	25,2%
	Melko usein	Count	4	33	33	12	82
		% within Toistuvuus	4,9%	40,2%	40,2%	14,6%	100,0%
		% of Total	1,5%	12,4%	12,4%	4,5%	30,8%
	Satunnaisesti	Count	4	40	36	12	92
		% within Toistuvuus	4,3%	43,5%	39,1%	13,0%	100,0%
		% of Total	1,5%	15,0%	13,5%	4,5%	34,6%
	Harvoin	Count	2	13	8	2	25
		% within Toistuvuus	8,0%	52,0%	32,0%	8,0%	100,0%
		% of Total	0,8%	4,9%	3,0%	0,8%	9,4%
Total	Count	12	127	100	27	266	
	% within Toistuvuus	4,5%	47,7%	37,6%	10,2%	100,0%	
	% of Total	4,5%	47,7%	37,6%	10,2%	100,0%	

Taulukko 1 Vaihtoehdon ja toistuvuuden ristiintaulukointi Raisio-Turku-Helsinki

Yllä esitetystä taulukosta voidaan havaita usein matkustavien ensisijaisen matkustusvaihtoehdon olevan noin 61 prosentin osuudella juna. Toiseksi suosituimpana korvaavana vaihtoehtona oli Expressbus noin 34 % osuudella. Vastaajista noin 3 % olisi turvautunut yksityisautoon ja 0,4 % vastaajista olisi jättänyt matkan kokonaan tekemättä. Usein matkustavat muodostivat noin neljäsosan reitin matkustajaliikenteestä.

Melko usein, eli kuukausittain matkustavien kohdalla junan ja Expressbussin osuus oli yhtä suuri ollen molemmilla noin 40 %. Vastaajista noin 14 % olisi jättänyt matkan tekemättä ja yksityisautoa olisi käyttänyt noin 5 % matkustajista. Melko usein matkustavat muodostuvat reitin asiakasvirroista noin 31 %.

Satunnaisesti, eli muutaman kerran vuodessa matkustavien ensisijainen valinta oli juna, noin 44 %. Toiseksi suosituimpana vaihtoehtona oli Expressbus noin 39 prosentin osuudella. Matkustajista noin 13 % ilmoitti matkan jäävän toteutumatta ja noin 4 % matkustajista olisi turvautunut yksityisauton käyttöön. Kaiken kaikkiaan satunnaisesti matkustavat olivat reitin suurin matkustajaryhmä noin 35 % osuudella kaikista matkustajista.

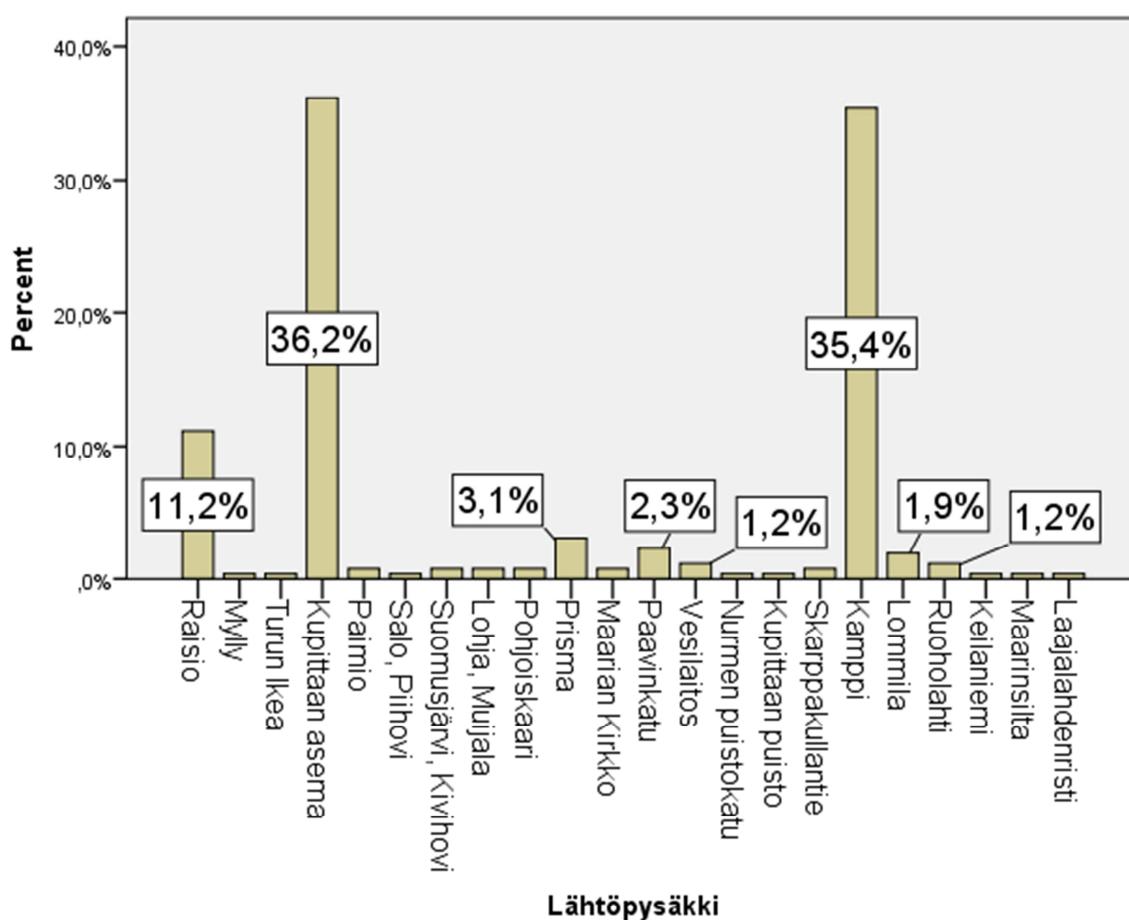
Harvoin, eli kerran vuodessa tai harvemmin matkustavien kohdalla suosituimpana vaihtoehtona pysyi edelleen juna noin 52 % osuudella, Expressbussin osuuden jäädessä noin 32 prosenttiin. Loput vastaajista, noin 16 %, olisivat turvautuneet yksityisautoon tai matka olisi jäänyt kokonaan tekemättä. Molempien ryhmien osuus oli 8 %. Harvoin matkustavat vastaajat olivat reitin pienin matkustajaryhmä noin 9 prosentin osuudella.

Pysäkkikohtaiset kuormitustiedot

Lähtöpysäkki

Alla olevaan kaavioon on merkitty lähtöpysäkin kuormitustiedot kyselyyn vastanneiden osalta. Tarkat prosentuaaliset määrät on tässä pylväskaaviossa ilmoitettu ainoastaan yli 1 prosentin osuuden saaneiden pysäkkien osalta.

Merkittävimpinä pysäkkeinä vastaajien ilmoitusten perusteella olivat Kampin linja-autoasema sekä Kupittaaan rautatieaseman linja-autopysäkki, joiden molempien osuus kaikista kyytiin nousijoista oli noin 36 %, Kolmanneksi merkittävin pysäkki oli Raisio, jossa kaikista matkustajista kyytiin oli noussut noin 11 %. Yli prosentin nousijoista keräsivät lisäksi seuraavat pysäkit: Prisma, noin 3 %, Paavinkatu ja Lommila, molemmat noin 2 %, sekä Ruoholahti ja vesilaitos, molemmat noin 1 prosentin.

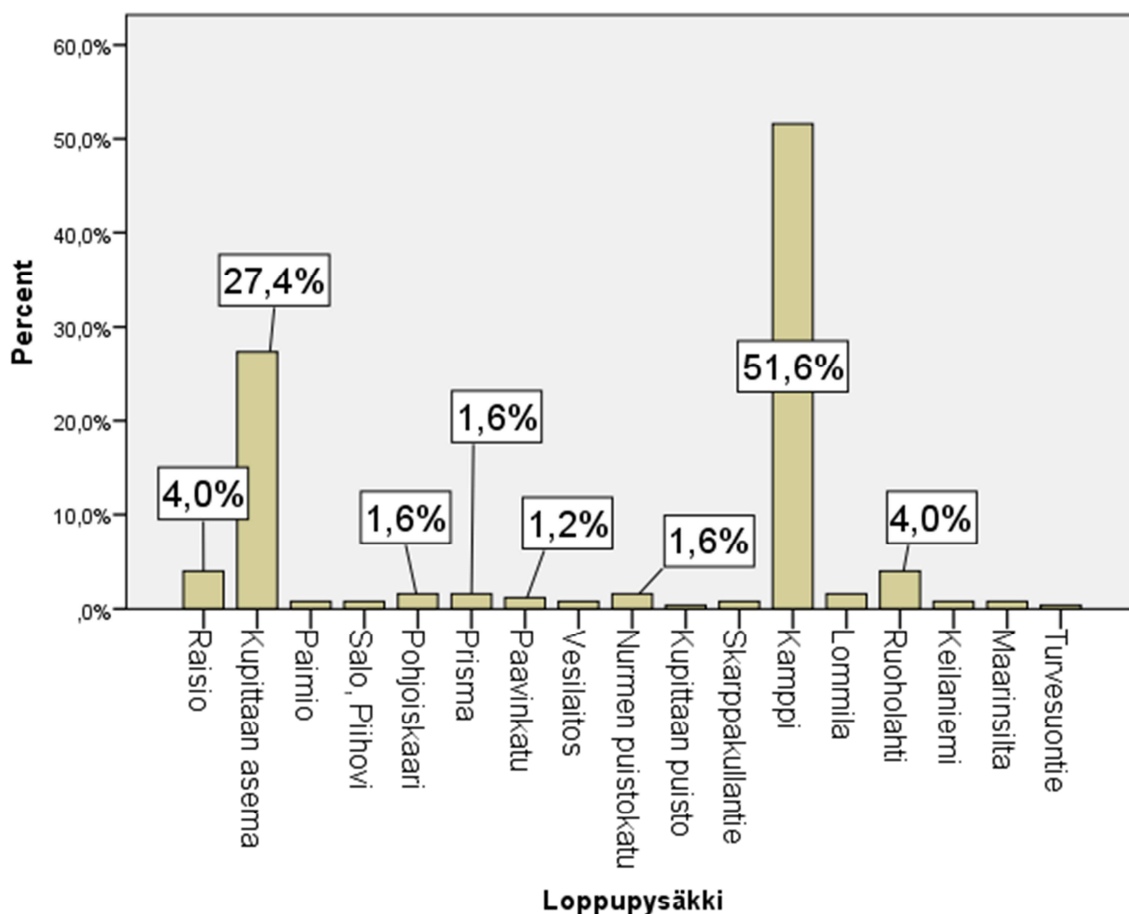


Kuvio 15 Lähtöpysäkki Raisio-Turku-Helsinki

Loppupysäkki

Alla olevaan kaavioon on merkitty loppupysäkin kuormitustiedot kyselyyn vastanneiden osalta. Tarkat prosentuaaliset määrät on tässä pylväskaaviossa ilmoitettu ainoastaan yli 1 prosentin osuuden saaneiden pysäkkien osalta.

Merkittävimpinä päätepysäkkeinä vastaajien ilmoituksien perusteella olivat Kampin linja-autoasema, noin 52 %, sekä Kupittaaan rautatieaseman linja-autopysäkki, noin 27 %. Kolmanneksi merkittävimmäksi pysäkki muodostui taas Ruoholahti ja Raisio, jotka kumpikin toimivat päätepysäkkinä noin 4 prosentille matkustajavirroista. Yli prosentin matkustajista keräsivät lisäksi seuraavat pysäkit: Pohjoiskaari, Prisma ja Nummen puistokatu, kukin noin 2 %, sekä Paavinkatu, noin 1 prosentti vastaajista.



Kuvio 162 Päätepysäkki Raisio-Turku-Helsinki

Pysäkkien kokonaiskuormitus ja päällekkäisyys J. Vainion liikenne Oy ja Pohjolan kanssa

Raisio-Helsinki väliä liikennöivälle Rindell Oy:lle myönnetyssä reittiliikenneluvassa ajoreitti kulkee Raision keskustasta Turun lentoasemalle ja edelleen Kupittaaan Rautatieaseman kautta Kampin linja-autoasemalle Helsinkiin. Kaiken kaikkiaan Rindell Oy:llä on pysäkkejä reitillä yhteensä 25 kappaletta. Rindell Oy:n käyttämät pysäkit sekä ajoreitti ovat jossain määrin päällekkäisiä samaisella reitillä liikennöivien siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoiden käyttämistä.

Seuraavalla sivulla olevaan taulukkoon on sijoitettu reitin pysäkkilistaus Rindell Oy:n sekä samaisella reitillä liikennöivien siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoiden J. Vainion liikenteen ja Pohjolan osalta. Lisäksi kaavioon on lisätty tiedot Rindell Oy:n pysäkkikohtaisista kuormitustiedoista sekä tieto siitä, mitkä pysäkit kyseisellä reitillä ovat jaettuja Rindell Oy:n ja J. Vainion liikenteen sekä Pohjolan välillä. Kaavion ensimmäiseen sarakkeeseen on merkitty X, mikäli kyseinen pysäkki on yhteiskäytössä, toisessa sarakkeessa on Onnibus Oy:n pysäkkilistaus, kolmannessa neljännessä ja viidennessä sarakkeessa on kuormitustieto lähtöpysäkin, päätepysäkin sekä kokonaiskuormituksen osalta. Viidennessä sarakkeessa on J. Vainion ja Pohjolan pysäkkilistaus.

Kaaviosta voidaan havaita, ettei Rindell Oy:n liikennöimä Raisio-Turku-Helsinki-reittiliikenne jaa pysäkkejä siirtymäajan liikennöintisopimusten mukaisen liikenteen kanssa kuin päätepysäkkien Kamppi ja Raisio, sekä moottoritieosuudelta, jossa Lommila, Muijala, Kivihovi sekä Paimio, osalta. Näitä yhteiskäytössä olevia pysäkkejä on kaiken kaikkiaan mahdollisesta 25 kappaleesta kuusi.

Tarkasteltaessa pysäkkien kokonaiskuormitusta voidaan havaita, että jaetuilta pysäkeiltä peräisin oleva matkustajavirta muodostaa 55 % Rindell Oy:n matkustajavirroista kyseisellä reitillä. Jäljelle jäävä 45 % matkustajavirroista on peräisin pysäkeiltä, joilla J. Vainion liikenteellä tai Pohjolalla ei ole pysähdyskäytäntöä.

Onko yhteisiä pysäkkejä	Onnibus Oy:n pysäkit	Lähtöpysäkin kuormitus prosenteissa	Päätepysäkin kuormitus prosenteissa	Pysäkin kuormitus prosenteissa	J. Vainion ja Pohjolan pysäkit
x	Kamppi	35,8	51,6	44	Helsinki linja-autoasema, Kamppi
	Ruoholahti	1,2	4	2,5	Oopperatalo, Mannerheimintie
	Keilaniemi	0,4	0,8	0,6	Meilahti Tukholmankatu
	Maarinsilta, Otaniemi	0,4	0,8	0,6	Munkkiniemen aukio
	Turvesuontie	0	0,4	0,2	Espoo, Turunväylä, Kehä I liitt.
	Laajalahdenristi	0,4	0	0,2	
x	Lommila, Espoo	1,9	1,6	1,8	Espoo, Ikea
x	Muijala, Lohja	0,8	0	0,4	Lohjanharju, Muijala
					Hiidenvesi
					Saukkola
					Sammatti th, tie 110
					Lahnajärvi
x	Kivihovi, Suomensjärvi	0,8	0	0,4	Suomensjärvi, Kivihovi
	Piihovi, salo	0,4	0,8	0,6	Muurla th, tie 110
					Pahkavuori
					Muurlan tulli
					Hermannin
					Salo linja-autoasema
					Salora
					Halikko Keskusta
					Vaskiontie, liittymä 13
x	Paimio	0,8	0,8	0,8	Paimio
	Skarppakullantie	0,8	0,8	0,8	Piikkiö tie 110
	Kupittaa puisto, Turku	0,4	0,4	0,4	Kaarina keskusta th, tie 110
	Kupittaa asema, Turku	35,8	27,4	31,6	Piispanristi
	Nummen puistokatu	0,4	1,6	1	Hautausmaa
	Vesilaitos	1,2	0,8	1	Kivikartiontie
	Paavinkatu	2,3	1,2	1,8	Uudenmaantulli
	Maarian kirkko	0,8	0	0,4	Tuomiokirkko
	Prisma	3,1	1,6	2	Turku linja-autoasema
	Pohjoiskaari	0,8	1,6	2,3	
	Lentoasema, Terminaalit	0	0	0	
	Turun Ikea	0,4	0	0,2	
	Mylly	0,4	0	0,2	
x	Raisio	11,2	4	7,6	Raisio

Taulukko 2 Pysäkkien kuormitus ja yhteiskäyttö Raisio-Turku-Helsinki

Matkaketjut

Ristiintaulukoimalla Raisio-Turku-Helsinki-reitin vastaajien ilmoittamat lähtö- ja pääte pysäkit saatiin selvitettyä asiakkaiden matkaketjut.

Alla olevan kahtia jaetun taulukon ensimmäisessä sarakkeessa on merkintä X tai XX mikäli matkaketjun lähtö sekä pääte pysäkki ovat jaettu J. Vainion liikenteen sekä Pohjolan kanssa. Merkintää X, käytetään muissa tapauksissa kuin niissä, jossa matkaketju alkaa tai päättyy Raisiossa, kuitenkin siten, että matkaketjun molemmat päät ovat myös J. Vainion liikenteen tai Pohjolan käyttämiä. Merkintää XX käytetään niissä tapauksissa, joissa matkaketjun molemmat päät ovat J. Vainion liikenteen tai pohjolan käyttämiä, mutta lähtö- tai pääte pysäkin tulee olla Raisiossa. Taulukon toiseen sarakkeeseen on merkitty matkaketjun lähtö- ja pääte pysäkki väliviivalla erotettuna. Kolmanteen sarakkeeseen on kirjattu matkaketjun prosentuaalinen osuus kaikista matkaketjuista. Matkaketjut ovat myös luokiteltu suuruusjärjestykseen suurimmasta pienimpään.

Lähtö- sekä pääte pysäkki jaettu	Lähtö- ja pääte pysäkki	Osuus kaikista matkaketjuista %
	Kupittaaan asema-Kamppi	30,5
	Kamppi-kupittaaan asema	24,1
XX	Raisio-Kamppi	10
XX	Kamppi-Raisio	4
	Kupittaaan asema-Ruoholahti	3,2
	Prisma-Kamppi	2,8
	Paavinkatu-Kamppi	2,4
	Kamppi-Nummen puistokatu	1,6
	Kamppi-Prisma	1,2
	Kamppi-Paavinkatu	1,2
	Vesilaitos-Kamppi	1,2
	Lommila-Kupittaaan asema	1,2
	Kamppi-Pohjoiskaari	0,8
	Kamppi-Vesilaitos	0,8
	Kamppi-Skarppakullantie	0,8
X	Lohja, Muijala-Kamppi	0,8
X	Kamppi-Paimio	0,8
X	Paimio-Kamppi	0,8
X	Suomusjärvi, Kivihovi-Kamppi	0,8
	Pohjoiskaari-Kamppi	0,8
	Lommila-Salo, Piihovi	0,8
	Ruoholahti-Pohjoiskaari	0,8

Lähtö- sekä pääte pysäkki jaettu	Lähtö- ja pääte pysäkki	Osuus kaikista matkaketjuista %
	Kupittaaan asema-Lommila	0,4
	Kupittaaan asema-Keilaniemi	0,4
	Kupittaaan asema-Maarinilta	0,4
XX	Raisio-Lommila	0,4
	Kamppi-Kupittaaan puisto	0,4
	Mylly-Kamppi	0,4
	Turun-Ikea-Kamppi	0,4
	Salo, Piihovi-Kamppi	0,4
	Prisma-Ruoholahti	0,4
	Maarian kirkko-Kamppi	0,4
	Maarian kirkko-Turvesuontie	0,4
	Nummen puistokatu-Kamppi	0,4
	Kupittaaan puisto-Ruoholahti	0,4
	Skarppakullantie-Lommila	0,4
	Ruoholahti-Prisma	0,4
	Keilaniemi-Kupittaaan asema	0,4
	Maarinilta-Kupittaaan asema	0,4
	Laajalahdenristi-Kupittaaan asema	0,4
	Skarppakullantie-Kamppi	0,4
	Raisio-Kupittaaan asema	0,4
	Raisio-Keilaniemi	0,4

Taulukko 3 Matkaketjut Raisio-Turku-Helsinki

Yllä olevasta taulukosta voidaan havaita, että yleisimpänä matkaketjuna on Kamppi-Kupittaa väli, joka muodostaa yhteensä noin 55 % kaikista matkoista. Toiseksi suosituimpana matkaketjuna taas on Raisio-Kamppi, jonka osuus tehdyistä matkoista nousee 14 prosenttiin. Muita merkittäviä matkaketjuja olivat Prisma-Kamppi, 4 %, Paavinkatu-Kamppi, 3,6 %, Kupittaaan asema-Ruoholahti, 3,2 %, Prisma-Kamppi, 2,8 %, Nummen puistokatu-Kamppi, 2 %, ja Kamppi-Vesilaitos, 2 %. Muut reittikokonaisuudet jäivät alle 2 prosenttiin.

Matkaketjut, joiden sekä lähtö- että päätepysäkki eivät olleet yhteiskäyttöisiä, muodostivat yhteensä noin 82 % kaikista matkaketjuista.

Vuorostaan niiden matkojen osuus, jotka lähtivät ja päätyivät jaetulle pysäkille (X:llä tai XX:llä merkityt) muodostivat noin 18 % kaikista matkoista. Tämä 18 % osuus on kuitenkin perusteltua jakaa kahteen osaan sillä, Raisiosta lähtevät tai sinne päätyvät matkat ovat siirtymääjan liikennöintisopimuksen haltijoiden ajamina liityntäliikennettä, jonka tarkoituksena on syöttää matkustajia Turusta lähteviin vuoroihin, jotka edelleen liikennöivät Helsinkiin, tai takaisin syöttää Helsingistä saapuneita matkustajia Raisioon Turusta. Siirtymääjan liikennöintisopimuksien haltijat eivät siis liikennöi Raisio-Turku-Helsinki väliä vaihdottomasti, kuten Rindell Oy.

Tästä 18 % osuudesta noin 78 %, eli kaikkiin matkaketjuihin nähden noin 14 %, muodostuu Raisiosta lähteviin tai sinne päätyviin matkoihin, joiden lähtö- tai päätepysäkki on kuitenkin yhteiskäytössä siirtymääjan liikennöintisopimuksen haltijan kanssa. Nämä yhteysvälit on merkitty taulukon ensimmäiseen sarakkeeseen XX:llä. Taulukosta voidaan havaita, että ainoat määritelmän mukaiset matkaketjut olivat Kamppi-Raisio ja Lommila-Raisio välillä.

Jäljelle jäävästä 18 % osuudesta noin 22 %, ja kaikkiin matkaketjuihin nähden noin 3 %, muodostui yhteysväleiltä, joiden lähtö- ja päätepysäkki ovat yhteiskäytössä siirtymääjan liikennöintisopimuksen haltijan kanssa, kuitenkin siten ettei matkaketjun kumpikaan pää sijaitse Raisiossa. Taulukon ensimmäiseen sarakkeeseen tällaiset yhteysvälit on merkitty X:llä. Taulukosta voidaan havaita, että määritelmän mukaisia yhteysvälejä olivat Paimio-Kamppi, Lohja, Muijala-Kamppi ja Suomusjärvi, Kivihovi-Kamppi.

7 Johtopäätökset

Työn kuudennessa luvussa esitellään johtopäätökset. Luvun loppuun on lisäksi koostettu johtopäätöksistä tiiviimpi yhteenveto.

Taustaa

J. Vainion liikenne ja Pohjola ovat vaatineet, että Rindell Oy:n reittiliikennehakemus hylätäisiin joukkoliikennelain 22 §:n mukaan sen aiheuttaessa siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoille jatkuvaa ja vakavaa haittaa. Tässä työssä on keskitytty ainoastaan, väitettyyn, Rindell Oy:n aiheuttaman vakavan ja jatkuvan haitan tarkasteluun. Jotta reittiliikennelupa voitaisiin hylätä, tulisi Rindell Oy:n aiheuttaa siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoille vakavaa ja jatkuvaa haittaa, lisäksi näiden seikkojen tulisi toteutua samanaikaisesti. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

Ajoreitti ja pysähdyskäytännöt

Onnibus Oy:n väreissä liikennöivälle Rindell Oy:lle myönnettyssä Raisio-Turku-Helsinki reittiliikenneluvassa ajoreitti kulkee Raision keskustasta Turun lentoaseman kautta Kupittaaan rautatieasemalle ja edelleen Kampin linja-autoasemalle Helsinkiin. Pysäkkejä reitillä on yhteensä 25 kappaletta, joista J. Vainion liikenteen tai Pohjolan kanssa on yhteiskäytössä enimmillään 6 kappaletta. (Matkahuolto 2012.)

Pysähtymiskäytännöiltään yhdenmukaiset pysäkit J. Vainion liikenteen tai Pohjolan ja Rindell Oy:n välillä sijaitsevat lähtö- ja päätepysäkeillä Raisiossa ja Helsingissä, sekä moottoritieosuuksilla Espoon Lommilassa, Lohjan Muijalassa, Kivihovissa Suomusjärvellä sekä Paimiossa. (Matkahuolto 2012).

On kuitenkin syytä huomioida siirtymäajan liikennöintisopimuksen haltijan liikennöinnin Raisioon ja Raisiosta olevan liityntäliikennettä, jonka tarkoitus on syöttää ja takaisinsyöttää matkustajia Turusta Helsinkiin ja Helsingistä Turkuun. Siten siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoilla, J. Vainion liikenne ja Pohjola, Raisio-Helsinki yhteysväli on vaihdollinen, kun taas Rindell Oy ajaa samaisen Raisio-Helsinki yhteysvälin vaihdottomasti.

Muilta osin Rindell Oy:llä ei ole yhdenmukaisia pysähtymiskäytäntöjä siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoiden kanssa. Moottoritieosuuksilla muut pysäkit ovat useiden kilometrien päässä J. Vainion liikenteen ja Pohjolan käyttämistä pysäkeistä ja lähimmälle näiden käyttämälle kaupunkialueen pysäkillekin on matkaa 800 metriä Rindell Oy:n käyttämästä Kupittaaan rautatieaseman pysäkistä. (Turun hallinto-oikeus 2013.)

Moottoritieosuuksilla Rindell Oy:n pysähtymiskäytännöt ovat identtiset siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoiden kanssa neljän pysäkin osalta. Reittiliikennelupia koskevassa ohjeistuksessa huomautetaan, että reittiliikennelupapäätökseen vaikuttavat kuhunkin tapaukseen liittyvät ominaispiirteet, kuten haarautuvan tieverkon runko-osuuden pituus ja pysähtymiskäytännöt. Koska Raisio-Turku-Helsinki yhteysvälin mahdollistaa Turun ja Helsingin toisiinsa liittävä moottoritie-osuus, joka toimii tieverkon runko-osuutena, on väistämätöntä, että Rindell käyttää kyseistä tieverkon osuutta. Mitä tulee Rindell Oy:n yhdenmukaisiin pysähtymiskäytäntöihin J. Vainion liikenteen ja Pohjolan kanssa kyseisten tieosuuksien pysäkeillä, voidaan todeta vaikutuksen olevan vähäisen pysäkkien kokonaismäärään nähden. Huomattava on myös se seikka, etteivät kaikki siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoiden linja-autovuorot kyseisellä reitillä pysähdy moottoritieosuudella lainkaan.

Reittiliikennelupia koskevassa ohjeistuksessa lisäksi mainitaan, että tilanteissa joissa haettava reittiliikenne lähinnä poistaisi jo olemassa olevan liikenteen jättämiä tarjonta-aukkoja, tulisi reittiliikennelupa myöntää. Rindell Oy:n reittiliikenne palvelee kysyntäpisteitä, joiden kautta linja-autoliikenne Raisiosta Helsinkiin ei ennen reittiliikenteen aloittamista kulkenut. Rindell Oy:n täyttämiä alueellisia tarjonta-aukkoja ovat esimerkiksi Kupittaa, Keilaniemi, Otaniemi ja Turun lentoasema sekä Raisio, josta on reittiliikenteen myötä tarjolla vaihdoton yhteys Helsinkiin. Näistä tarjonta-aukoista merkittävimiksi ovat osoittautuneet suoritettujen matkustajatutkimuksen perusteella Kupittaa ja Raisio. Muut mainitut tarjonta-aukot eivät ole kovinkaan merkityksellisiä matkustajavirtojen kannalta, joskin ne ovat asukastiheydeltään, Turun lentoasemaa lukuun ottamatta, potentiaalisia kysyntäpisteitä. ”Hylkääminen ei yleensä ole perusteltua, jos uusi lupa parantaa liikenteen tarjontaa alueellisesti tai ajallisesti. Kyse on tällöin pikemminkin tarjonta-aukkojen täyttämistä kuin palvelun haitallisesti päällekkäisyydestä, esimerkiksi usein yöajan liikenne ja liikenne alueelle, josta tarjonta puuttuu” (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012.)

Rindell Oy:n lähtevät vuorot Raisio-Turku-Helsinki yhteysvälillä ovat ajallisesti verrattain lähellä J. Vainion liikenteen ja Pohjolan linja-autovuoroja. Yhteysvälin palvelutaso on kuitenkin määritetty huipputasoiseksi, jonka mukaan vuorotiheyden on oltava ruuhka-aikoina enimmillään 15 ja ruuhka-ajan ulkopuolellakin enimmillään 30 minuuttia (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011, 4). Rindell Oy ajaa reittiliikenneluvan perusteella yhteysvälillä Raisio-Turku-Helsinki arkisin neljä ja viikonloppuisin kaksi edestakaista vuoroa, kun taas J. Vainion liikenteellä ja Pohjolalla on yhteysvälillä Helsinki-Turku yhteensä 40 edestakaista vuoroa, josta lisäksi liityntäliikennettä Turun ja Raision välillä. Rindell Oy:n harjoittaman reittiliikenteen lisäys, suhteessa yhteysvälin kaikkiin vuoroihin, on arkisin noin kymmenen ja viikonloppuisin noin viiden prosentin luokkaa. Tarjonnanlisäyksen kokonaisvaikutuksen voi arvioida alhaiseksi jo olemassa olevaan tarjontaan nähden.

Reittiliikennelupia koskevassa ohjeistuksessa mainitaan, että reittiliikennehakemuksen hylkämiseen johtaisi tarjotun reittiliikenteen täysi päällekkäisyys jo olemassa olevan liikenteen kanssa sekä ettei reittiliikennelupia tulisi myöntää, jos haettu reittiliikenne olisi aikataulullisesti liian lähellä siirtymäajan liikennöintisopimuksen haltijan linja-autovuoroja. Rindell Oy:n tarjonta ei ole reitin osalta päällekkäistä J. Vainion liikenteen tai Pohjolan kanssa. Rindell Oy:n 25 pysäkestä yhteiskäyttöisiä on kuusi. Myöskään aikataulullisesti Rindell Oy:n tarjonta, palvelutasomäärittelyn huomioiden, ei ole uhka siirtymäajan liikennöintisopimusten haltijoille. Rindell Oy:n luoma tarjonta lisäksi palvelee erityisesti tarjonta-aukkoja Kupittaa ja Raision osalta.

Rindell Oy:n aiheuttama matkustajasiirtymä kyselytutkimuksen perusteella

Raisio-Turku-Helsinki välisen reittiliikenteen aiheuttaman matkustajasiirtymän selvittämiseksi matkustajatutkimuksessa kysyttiin, mitä korvaavaa matkustusmuotoa asiakkaat olisivat käyttäneet siinä tapauksessa, ettei kyseistä reittiliikennevuoroa olisi järjestetty. Vastaajista noin 48 % ilmoitti korvaavaksi vaihtoehdoksi junan, noin 38 % Expressbussin, noin 10 % olisi jättänyt matkan tekemättä ja noin 4 % olisi turvautunut yksityisautoon.

Kyselyn perusteella vastaajista noin 62 % olisi valinnut muun vaihtoehdon kuin Expressbussin, eli kyseisellä reitillä palvelusopimusasetuksen mukaista suojaa nauttivan vaihtoehdon. Uutta joukkoliikenteen kysyntää Rindell Oy:n reittiliikenne synnytti, yksityisautoilun vähentyessä noin neljällä prosentilla ja täysin uusien matkojen kasvaessa noin kymmenellä prosentilla, yhteensä noin 14 %. Rindell Oy lisäksi kilpailee matkustajista ensisijaisesti junan ja toissijaisesti siirtymäajan liikennöintisopimusten haltijoiden kanssa. Kuitenkin Expressbussin olisi reitin vastaajista valinnut lähes kaksinkertainen määrä Tampere-Pori- ja Tampere-Helsinki-reitteihin nähden, joissa sama kysely myös toteutettiin.

Matkustajien alttius valita Expressbus Raisio-Turku-Helsinki-reitillä, noin 38 %, oli korkeammalla tasolla, kuin kahdella muulla tutkitulla reitillä. Tampere-Pori reitillä vastaajista noin 19 % ja Tampere-Helsinki reitillä vastaajista noin 20 % ilmoitti Expressbussin ensisijaiseksi matkustusmuodokseen siinä tapauksessa, ettei kyseistä reittiliikennevuoroa olisi (Liite 2). Tämä ei kuitenkaan ilmennä yksiselitteisesti vakavan haitan tuottamista siirtymäajan liikennöintisopimusten haltijoille. Reittiliikennelupia koskevassa ohjeistuksessa sanotaan, että ”siellä missä kysyntäpotentiaalia on runsaasti, lisätarjonta yleensä parantaa kysyntää. Vähäisen kysynnän alueilla sen sijaan on todennäköistä, että lisäkysyntää ei synny, mistä johtuen osa olemassa olevan palvelun käyttäjistä siirtyy käyttämään vuoroa.” Palvelutasomäärittelyssä Helsingin ja Turun välisen yhteysvälin palvelutasoksi on määritetty huipputaso, lisäksi Turku ja Helsinki

ovat edellä mainittuja suuria kysyntäpisteitä ja näin ollen voidaan olettaa tarjonnan lisäyksen parantavan joukkoliikenteen kysyntää yhteysvälillä.

Tarkasteltaessa Rindell Oy:n käyttämien pysäkkien kokonaiskuormitusta matkustajatutkimuksen perusteella havaittiin, että 55 % matkustajavirroista Raisio-Turku-Helsinki yhteysvälillä oli peräisin pysäkeiltä, joita myös J. Vainion liikenne tai Pohjola käytti. Loput 45 % matkustajavirroista oli peräisin pysäkeiltä, jotka olivat ainoastaan Rindell Oy:n käytössä. Pysäkkikohtaisista kokonaiskuormitusta ei kuitenkaan voi sellaisenaan käyttää arvioitaessa jatkuvan ja vakavan haitan tuottamista. Keskeistä kysymykselle on matkustajien lähtö- ja päätepuoleiden selvittäminen, jotta saadaan eksaktia tietoa siitä kuinka suuri osuus tehdyistä matkoista on tosiasiallisesti J. Vainion liikenteeltä ja Pohjolta siirtynyttä matkustajaliikennettä. Olennainen ja puuttuva tieto matkaketjuista, jatkuvan ja vakavan haitan tuottamisen arvioimiseksi, selvitettiin matkustajatutkimuksessa selvinneiden pysäkkikohtaisen nousija- ja poistumistietojen avulla ja näiden ristiintaulukoinnilla.

Matkaketjut, joiden sekä lähtö- että päätepuolekka eivät olleet yhteiskäyttöisiä, muodostivat yhteensä noin 82 % kaikista matkaketjuista. Jäljelle jäävä 18 % muodostui matkaketjuista, joiden lähtö- ja päätepuolekat olivat myös J. Vainion liikenne Oy:n ja Pohjolan käyttämiä ja siten vaikuttaisivat loukkaavan siirtymäajan liikennöintisopimuksille taattua suojaa jatkuvalta ja vakavalta haitalta. On kuitenkin huomioitava että, mainitusta 18 prosentista suurin osa, noin 78 %, on matkustajaliikennettä, jonka lähtö- tai päätepuolekka sijaitsee Raisiossa. Merkittävää tämä on syystä, että siirtymäajan liikennöintisopimuksien mukainen liikenne Raisiosta tai Raisioon on vaihdollista liityntäliikennettä, Onnibus Oy:n alle liikennöivän Rindell Oy:n ajaessa vastaavan reittiliikennevuoronsa vaihdotta. Karasmaan mukaan matkan rasittavuuden mittarina voidaan käyttää matkarasitusta ilmaisevaa matkavastusta, johon kuuluu esimerkiksi matkankustannukset, vaunussaolo- ja kävely aika sekä J. Vainion liikenteen ja Pohjolan tapauksessa myös vaihdot ja niihin liittyvä linja-auton laiturille saapumisen odottelu aika ja edelleen lähdön odotusaika. (Karasma 2000.) Voidaan esittää, että matkustajalle koituu vaihdollisesti yhteydestä niin olennaista haittaa tai ainakin kysymyksessä on olennainen epämuuustekijä matkalla verrattuna vaihdottomaan Onnibus Oy:n yhteyteen, ettei yrityksen liikennöintiä kyseisen matkaketjun osalta voida suoraan rinnastaa toisiinsa ja puhua substituutiosta.

Kaiken kaikkiaan näitä Raisiosta lähteneitä tai Raisioon päätyneitä matkoja, jonka matkaketjun toinen pää oli myös siirtymäajan liikennöintisopimuksen haltijan käytössä, oli absoluuttisesti noin 14 % kaikista matkaketjuista. Edellä mainittuja matkaketjuja ei vuoron vaihdottomuudesta johtuen voida katsoa rinnasteiseksi liikennöinniksi J. Vainion liikenteen tai Pohjolan vaihdolliselle liikenteelle, eikä matkaketjuja tule tämän seurauksena myöskään käsittää jatkuvaa ja vakavaa haittaa aiheuttavaksi palvelun täysin erilaisesta luonteesta johtuen. Tämän

perusteella jäljelle jäävä neljä % matkaketjuista muodostaa tosiasiallisesti J. Vainion liikenteen ja Pohjolan kanssa kilpailevan sekä rinnasteisen liikenteen, jonka voi todeta aiheuttavan substituutiota. Nämä matkaketjut olivat määritelmällisesti sellaisia, joiden lähtö- sekä päätepysäkit sijaitsivat yhteiskäytössä olevilla pysäkeillä kuitenkin siten, ettei matkaketjun toinen pää ole Raisio ja, että J. Vainion liikenteellä ja Pohjolalla oli tarjolla vaihdoton yhteys matkaketjulle. Tällaisia matkaketjuja asiakastutkimuksen vastauksien perusteella olivat Paimio-Kamppi, Lohja, Muijala-Kamppi ja Suomusjärvi, Kivihovi-Kamppi.

Vaatus taloudellisista laskelmista

On myös huomioitava, että Rindell Oy:n harjoittamalla reittiliikenteellä tulee olla selkeitä vaikutuksia J. Vainion liikenteen ja Pohjolan liikennöinnin kannattavuudelle, jotta reittiliikennelupa voitaisiin hylätä. Reittiliikennelupia koskevassa ohjeistuksessa toimivaltaisille viranomaiselle mainitaan, ”se, että uudella tarjonnalla on vaikutusta olemassa olevan liikenteen kannattavuuteen, ei vielä riitä hylkäysperusteeksi, vaan liikennepalvelujen saatavuuden uhkan täytyy olla objektiivisesti todennettavissa.” Ilmaisun, liikennepalvelujen saatavuuden uhka, voi käsittää niin vakavaksi haitaksi, että sillä on selkeitä ja havaittavia vaikutuksia yrityksen tuotantotalouteen. Tämän tilanteen todentamiseksi tulisi suorittaa selvitys esimerkiksi matkustajalaskennoin sekä taloudellisina laskelmina (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012). Asian selvittämiseksi J. Vainion liikenne Oy:ltä ja Pohjolalta tulisi saada kuukausikohtainen selvitys reitin matkustajatuloista vuoden 2012 osalta sekä vertailuaineistoksi esimerkiksi vuosien 2010 ja 2011 tiedot. Vertailuaineistosta ja vuoden 2012 aineistosta ilmenisi, mikäli Onnibus Oy on vuoden 2012 kesäkuussa aloitetulla liikennöinnillään aiheuttanut jatkuvaa ja vakavaa haittaa J. Vainion liikenteelle ja Pohjolalle. Olisi myös perusteltua, että vastaavasti Onnibus Oy toimittaisi laskelmat toimintansa aloittamisesta alkaen, jotta kyettäisiin arvioimaan objektiivisesti ovatko J. Vainion liikenteen ja Pohjolan väitetyt muutokset matkustajamäärissä, Raisio-Turku-Helsinki-reitillä, käänteiset suhteessa Onnibus Oy:n matkustajamäärien muutoksiin.

Vaatumukseen taloudellisista laskelmista kuuluisi tarkasteltavassa tapauksessa lisätä myös siirtymäajan liikennöitsijöiden keräämät rahtitulot. Seikka on merkittävä siitä syystä, ettei Rindell Oy: palveluvalikoimassa ole rahtiliikenne, josta, tätä vastoin, siirtymäajan liikennöitsijät keräävät merkittävän osan tulovirrastaan (Aalto 2012). Matkustajatulot ja Matkahuolto Ab:n linja-autorahtiin perustuvat rahtitulot muodostavat keskeisen osan PSA-suojaa nauttivien liikennöitsijöiden asiakastuloista ja tästä syystä arvio vakavan ja jatkuvan haitan tuottamisesta tulisi taloudellisten laskelmien valossa perustaa tähän kokonaisuuteen.

Koska Rindell Oy:n liikennöinnillä Raisio-Turku-Helsinki-reitillä ei ole minkäänlaista vaikutusta siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoiden rahtiliikenteestä saamaan tulovirtaan, alen-

taa tämä seikka olennaisesti J. Vainion liikenteen ja Pohjolan syytöksiä Rindell Oy:n aiheuttamasta jatkuvan ja vakavan haitan tuottamisesta edellä mainituille siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoille. PSA-suojaa nauttivilta liikennöitsijöiltä tarvittaisiin kuitenkin eriytetty taloudellinen laskelma matkustaja- ja rahtitulojen osalta, jotta voidaan määritellä missä määrin ja missä suhteessa asiakastulot näillä muodostuvat, ja edelleen mikä on Rindell Oy:n liikennöinnin eksakti vaikutus J. Vainion liikenteen ja Pohjolan liikenteen kannattavuuteen Raisio-Turku-Helsinki-reitillä.

Yhteenveto

Onnibus Oy:n väreissä, Raisio-Turku-Helsinki-reitillä, liikennöivän Rindell Oy:n 25 pysäkistä kuusi on yhteiskäytössä siirtymäajan liikennöitsijöiden J. Vainion liikenteen ja Pohjolan kanssa. Siirtymäkauden liikennöintisopimuksien haltijoiden kanssa jaetuista pysäkeistä merkittäviä ovat päätepysäkit Kamppi ja Raisio, moottoritieosuudella sijaitsevien pysäkkien omatessa vain vähäisen taloudellisen merkityksen (Taulukko 16). Muilta osin Rindell Oy:llä ja siirtymäajan liikennöitsijöillä ei ole yhdenmukaisia pysähtymiskäytäntöjä. Lisäksi on huomattava Rindell Oy:n Helsinki-Raisio yhteyden olevan vaihdoton, J. Vainion liikenteen ja Pohjolan kyseisen yhteysvälin edellyttäessä matkustajalta liityntäliikenteen käyttöä. Mitä tulee Rindell Oy:n ja siirtymäkauden liikennöintisopimuksien haltijoiden liikenteen lähtevien vuorojen ajalliseen läheisyyteen, ei tätä voi välttää yhteysvälin palvelutason ollessa määritetty siten, että ruuhka-aikoina vuorojen lähtöajat saavat olla enimmillään 15 minuutin ja muina aikoina 30 minuutin päässä toisistaan. Edellä esitetyn mukaan Rindell Oy:n tarjonta ei ole ajoreitin ja pysähdyskäytäntöjen osalta päällekkäistä J. Vainion liikenteen tai Pohjolan kanssa.

Rindell Oy:n synnyttämän tarjonnanlisäyksen kokonaisvaikutuksen voi arvioida jo olemassa olevaan tarjontaan nähden alhaiseksi. Rindell Oy:llä on arkisin neljä ja viikonloppuisin kaksi edestakaista Raisio-Turku-Helsinki vuoroa. Kun tämä määrä suhteutetaan J. Vainion liikenteen ja Pohjolan omiin edestakaisiin yhteysvälin vuoroihin, yhteensä 40 edestakaista vuoroa, voidaan reittiliikenteen lisäyksen todeta olevan, suhteessa yhteysvälin kaikkiin vuoroihin, arkisin noin kymmenen ja viikonloppuisin noin viiden prosentin luokkaa. Huomattava on myös se, että matkustajakyselyn perusteella Rindell Oy kilpaili ensisijaisesti junaliikenteen ja toissijaisesti Expressbussien kanssa. Raisio-Turku-Helsinki-reitin vastaajien lähtö- ja päätepysäkeistä muodostettujen matkaketjujen perusteella vain noin neljä % tehdyistä matkoista oli siirtymisineen sellaisia, että ne olisi voitu tehdä J. Vainion liikenteen ja Pohjolan liikennöimällä vuorolla. Olennaista on myös huomata, ettei Rindell Oy:n liikennöinnillä Raisio-Turku-Helsinki-reitillä ole minkäänlaista vaikutusta siirtymäajan liikennöintisopimuksien haltijoiden rahtiliikenteestä saamaan tulovirtaan.

Edellä esitetyn mukaisesti Onnibus Oy:n toiminta ei aiheuta siirtymä-ajan liikennöintisopimusten haltijoiden J. Vainion liikenteen ja Pohjolan liiketoiminnan kannattavuudelle niin suuria vaikutuksia, että liikennepalvelujen saatavuuden uhka realisoituisi. Onnibus Oy ei vaikuttaisi toiminnallaan aiheuttavan jatkuvaa ja vakavaa haittaa siirtymäajan liikennöintisopimusten haltijoille.

Rindell Oy:n reittiliikenteen tarjonnanlisäyksen voidaan ennakoida lisäävän joukkoliikenteen kysyntää kyseisellä yhteysvälillä pitkällä aikavälillä. Lyhyellä aikavälillä Rindell Oy:n reittiliikenne palvelee kysyntäpisteitä, joiden kautta linja-autoliikenne Raisio-Turku-Helsinki välillä ei ennen reittiliikenteen aloittamista kulkenut. Rindell Oy:n luoma tarjonta palvelee erityisesti tarjonta-aukkoja Kupittaa ja Raision osalta sekä on synnyttänyt uutta joukkoliikenteen kysyntää yhteensä noin 14 % edestä.

Mikäli Rindell Oy:n reittiliikennelupahakemus kuitenkin viedään korkeimpaan hallinto-oikeuteen, tulisi molempien osapuolien toimittaa Raisio-Turku-Helsinki-reitiltä laskelmat matkustajaliikenteen tulovirrasta. Lisäksi siirtymäajan liikennöintisopimusten haltijoilta tulisi edellyttää selvitystä asiakastuloista myös linja-atorahdin osalta.

Lähteet

Haastattelut

Aalto, P. Paikallisliikenneliiton toiminnanjohtaja. Haastattelu. 20.9.2012. Helsinki

Helke, L. 2013. Onnibus Oy:n osakkaan haastattelu. 10.1.2013. Helsinki.

Kirjalliset lähteet

Jalasto, P. 2000. Joukkoliikenne, eurooppalainen kulkutapa. Joukkoliikenne Suomen liikennejärjestelmän osana. Helsinki: Oy Edita Ab.

Karasmaa, N. 2000. Joukkoliikenteen kysyntä ja siihen vaikuttavat tekijät. Joukkoliikenne Suomen liikennejärjestelmän osana. Helsinki: Oy Edita Ab.

Metsämuuronen, J. 2006. Tutkimuksen tekemisen perusteet ihmistieteissä. Vaajakoski: Gummerus kirjapaino Oy.

Ojala, J. 2000. Joukkoliikenteen panokset ja tuotokset sekä asema markkinoilla, eurooppalainen kulkutapa. Joukkoliikenne Suomen liikennejärjestelmän osana. Helsinki: Oy Edita Ab.

Pahkinen. 2012. Kyselytutkimusten otantamenetelmät ja aineistoanalyysi. Jyväskylä: Jyväskylä University Publishing Unit

Turun hallinto-oikeus. 2013. Turun hallinto-oikeuden päätös 13/00707/3. Diaarinumero 00984/12/7503 ha 00990/12/7503

Sähköiset Lähteet

Alku, A. 2011. Viitattu. 10.4.2013. <http://www.kaupunkiliikenne.net/Maaritelmiä.htm>

ELY. 2009. Viitattu. 2.1.2013. <http://www.laaninhallitus.fi/lh/etela/lii/home.nsf/pages/FF2EC50A8593F74DC22573ED002EE767?opendocument>

ELY. 2013. Viitattu. 2.1.2013. <http://www.laaninhallitus.fi/lh/lansi/lii/home.nsf/pages/OA9DF3D57D6EA55AC2256BD5003D6C44>

EK. 2013. Viitattu. 10.4.2013. http://www.ek.fi/ek/fi/ajankohtaista/alijaamat_kasvussa-10593

Euroopan unionin virallinen lehti. L 315. 2007. Viitattu. 14.10.2012 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:FI:PDF>

HE 110/2009. 2009. Viitattu. 13.10.2012. <http://www.edilex.fi/virallistieto/he/20090110>

HE 175/1990. 1990. Viitattu. 13.10.2012. <http://www.edilex.fi/virallistieto/he/viitekortti/19900175>

Joukkoliikennelaki. 2009. Viitattu. 13.10.2012. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20090869>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2009. Julkisen liikenteen suoritetilasto 2011. Viitattu. 12.11.2013. http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1551284&name=DLFE-11818.pdf&title=Julkaisu%2013-2011

Liikenne- ja viestintäministeriö.2011. Joukkoliikenteen valtakunnallisen palvelutason määrittely. Viitattu. 1.2.2013. http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1551281&name=DLFE-13426.pdf&title=P%E4%E4t%F6s%20Joukkoliikenteen%20valtakunnallisen%20palvelutason%20m%E4%E4rittely

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2012. Viitattu. 10.2.2013. [http://www.laaninhallitus.fi/lh/ita/liikenne/home.nsf/files/439EC7E7FFA1A394C2257A5400332BCF/\\$file/Reittiliikennelupien%20k%C3%A4sittelyohje%202012.pdf](http://www.laaninhallitus.fi/lh/ita/liikenne/home.nsf/files/439EC7E7FFA1A394C2257A5400332BCF/$file/Reittiliikennelupien%20k%C3%A4sittelyohje%202012.pdf)

Liikennevirasto.2009. Viitattu. 20.2.2013. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2011-15_alueellisen_joukkoliikenteen_web.pdf

Liikennevirasto.2012. Henkilöliikennetutkimus 2012. Viitattu. 15.11.2013. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr_2012_henkiloliikennetutkimus_web.pdf

Liikennevirasto, palvelutasomäärittely.2012. Viitattu 10.1.2013. http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986562&name=DLFE-16040.pdf&title=Julkaisu%2012-2012

Linja-autoliitto.2010. Viitattu. 26.12.2012. http://www.linja-autoliitto.fi/fi/tietoa_bussialasta/liikennetyypit/

Linja-autoliitto.2011. Viitattu. 26.12.2012. http://www.linja-autoliitto.fi/fi/tietoa_bussialasta/bussiliikennejarjestelma/

Linja-autoliitto. 2012. Viitattu. 15.10.2012. http://www.linja-autoliitto.fi/lal_tiedostot/LAL_paattajaesite.pdf

LVM, suoritetilasto.2009. Viitattu. 10.11.2012. http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1551284&name=DLFE-11818.pdf&title=Julkaisu%2013-2011

LVM. 2011. Viitattu. 20.12.2012. <http://www.lvm.fi/web/fi/tiedote/-/view/1254916>

LVM. 2012. Viitattu 10.2.2013. http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986562&name=DLFE-16040.pdf&title=Julkaisu%2012-2012

Matkahuolto.2010. Viitattu 15.10.2012. <http://www.patulo.fi/wp-content/uploads/2010/11/M%C3%A4ntynen-Seppo-Matkahuolto.pdf>

Matkahuolto.2012.Aikatauluhaku. Viitattu. 10.12.2013. <http://www.matkahuolto.info/lippu/fi/connectionsearch?stat=1&sn0=Helsinki&sn1=kupittaa&sn2=&snOld0=&snOld1=&snOld2=&page=criteria&action=&connectionSearchType=&commuterLineNum=&selectedDay=20&selectedMonth=3&selectedYear=2013&selectedDayOld=&selectedMonthOld=&selectedYearOld=&travelDate=&travelDateOld=&departureStopAreaId=p1001&departureStopAreaId=&departureStopAreaName=Helsinki&departureStopAreaNameOld=&arrivalStopAreaId=p557&arrivalStopAreaName=kupittaa&arrivalStopAreaNameOld=&allSchedules=0&select=20132&ticketTravelType=0&search=search>

Onnibus.2013. Viitattu. 10.2.2013. <http://www.onnibus.fi/>

Paikallisliikenneliitto, Helke.2012. Viitattu. 10.1.2013.
http://www.paikallisliikenneliitto.com/liitteet/Lauri_Helke.pdf

PLL. 2012 Viitattu. 15.10.2012. <http://www.paikallisliikenneliitto.fi/>

Tilastokeskus.2012. Viitattu. 26.12.2013.
http://tilastokeskus.fi/til/litipa/2010/litipa_2010_2012-02-22_kat_001_fi.html

Kuvat

Kuva 1 Onnibus Oy:n reittikartta 2013. viitattu. 10.02.2013. www.onnibus.fi	20
Kuva 3 ELY-Keskusten vastualueet. Viitattu. 8.01.2013. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2012-31_joukkoliikenteen_palvelutasomaarittelya_web.pdf	31

Kuviot

Kuvio 1 Siirtymäaika.....	30
Kuvio 2 Liikenteen järjestäminen.....	34
Kuvio 3 Ikäryhmät Raisio-Helsinki-Turku.....	466
Kuvio 4 Asuinkunta Raisio-Turku-Helsinki	47
Kuvio 5 Sukupuolijakauma Raisio-Turku-Helsinki	47
Kuvio 6 Sukupuolet ja ikäryhmät Raisio-Turku-Helsinki.....	488
Kuvio 7 Ajoneuvolliset Raisio-Turku-Helsinki	499
Kuvio 8 Sukupuolet ja ajoneuvolliset.....	499
Kuvio 9 Matkustajaprofiili Raisio-Turku-Helsinki	50
Kuvio 10 Matkantarkoitus Raisio-Turku-Helsinki.....	51
Kuvio 11 Lähtöpiste Raisio-Turku-Helsinki.....	51
Kuvio 12 Aiempi asiakkuus Raisio-Turku-Helsinki	52
Kuvio 13 Toistuvuus Raisio-Helsinki-Turku	53
Kuvio 14 Vaihtoehtoinen matkustusmuoto Raisio-Turku-Helsinki	53
Kuvio 15 Lähtöpysäkki Raisio-Turku-Helsinki.....	555
Kuvio 16 Päätepysäkki Raisio-Turku-Helsinki	566
Kuvio 17 Julkisen liikenteen liikevaihdon jakauma vuonna 2009.....	766
Kuvio 18 Markkinaosuudet matkustajamäärästä 2009.....	766
Kuvio 19 Markkinaosuudet henkilökilometreistä 2009.....	777
Kuvio 20 Kaikkien vastaajien ikäryhmät	83
Kuvio 21 Kaikkien vastaajien sukupuolijakauma	83
Kuvio 22 Sukupuolet ja ikäryhmät Raisio-Turku-helsinki	84
Kuvio 23 Kaikkien vastaajien ajoneuvon käyttömahdollisuus	84
Kuvio 24 Sukupuolet ja ajoneuvon käyttömahdollisuus Raisio-Turku-Helsinki	85
Kuvio 25 Kaikkien vastaajien matkustusprofiilit.....	86
Kuvio 26 Kaikkien vastaajien matkan tarkoitus.....	87
Kuvio 27 Kaikkien vastaajien matkan lähtöpisteet.....	877
Kuvio 28 Kaikkien vastaajien asiakastyytyväisyys	888
Kuvio 29 Asuinkunta Tampere-Helsinki	8989
Kuvio 30 Matkustajaprofiili Tampere-Helsinki	889
Kuvio 31 Aiempi asiakkuus Tampere-Helsinki.....	900
Kuvio 32 Toistuvuus Tampere-Helsinki	900
Kuvio 33 Vaihtoehtoinen matkustusmuoto Tampere-Helsinki.....	911
Kuvio 34 Asuinkunta Tampere-Pori	933
Kuvio 35 Matkustajaprofiili Tampere-Pori	93
Kuvio 36 Aiempi asiakkuus Tampere-Pori.....	944
Kuvio 37 Toistuvuus Tampere-Pori.....	944
Kuvio 40 Vaihtoehtoinen matkustusmuoto Tampere-Pori	955

Taulukot

Taulukko 1 Vaihtoehdon ja toistuvuuden ristiintaulukointi Raisio-Turku-Helsinki	54
Taulukko 2 Pysäkkien kuormitus ja yhteiskäyttö Raisio-Turku-Helsinki	58
Taulukko 3 Matkaketjut Raisio-Turku-Helsinki.....	59
Taulukko 4 Vaihtoehtoisen matkustusmuodon ja toistuvuuden ristiintaulukointi Tampere-Helsinki	91
Taulukko 5 Vaihtoehtoisen matkustusmuodon ja toistuvuuden ristiintaulukointi Tampere-Pori	95

Liitteet

Liite 1 Toimintaympäristön kuvaus julkisesta, joukko- ja linja-autoliikenteestä.....	75
Liite 2 Asiakaskyselyn muut tulokset.....	83
Liite 3 Kyselylomake.....	97
Liite 4 Raisio-Turku-Helsinki-reitin Lähtö- ja päätepysäkit ristiintaulukoittu- na.....	99

TOIMINTAYMPÄRISTÖN KUVAUS JULKISESTA, JOUKKO- JA LINJA-AUTOLIIKENTEESTÄ

JULKINEN LIIKENNE

Hyvin järjestetyllä julkisella liikenteellä voidaan vaikuttaa ennaltaehkäisevästi henkilöliikenteen aiheuttamiin ympäristöhaittoihin, tukea talouskasvua sekä edistää yhteiskunnallista yhteenkuuluvuutta (Jalasto 2000, 14-15).

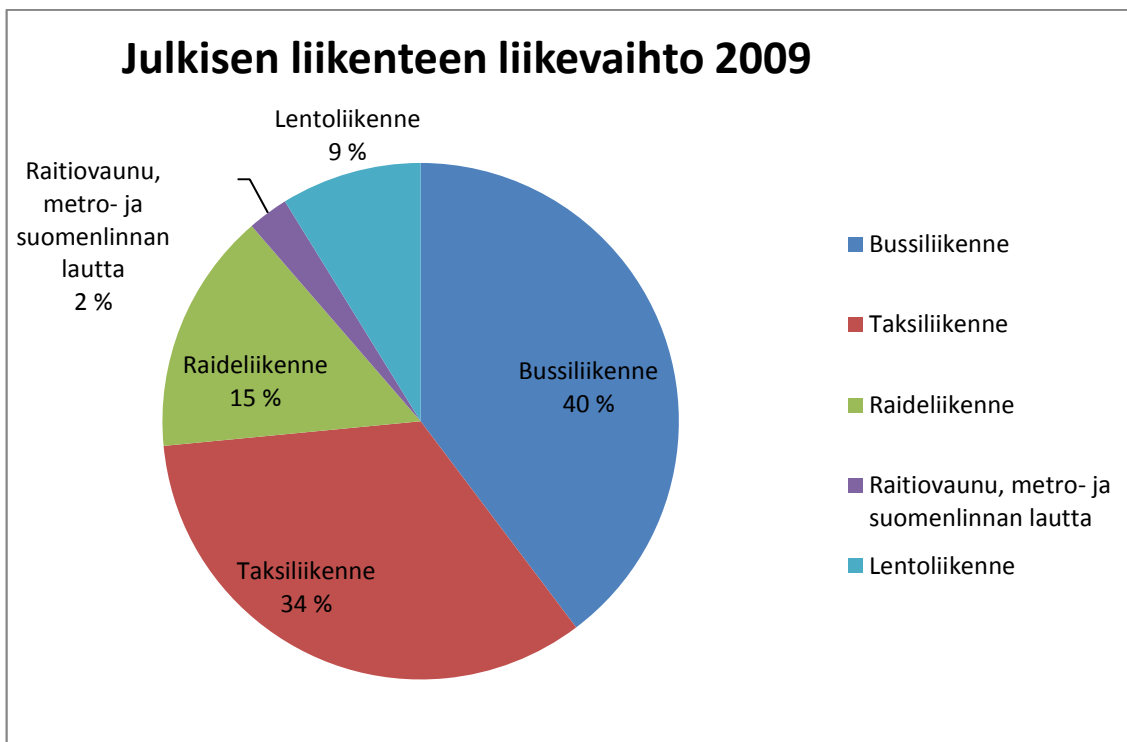
Julkiseksi liikenteeksi katsotaan rautatie-, raitiovaunu, linja-auto-, lento-, metro-, taksi-, ja vesiliikenne. Julkinen liikenne on liikennettä, joka on kaikkien halukkaiden henkilöiden käytettävissä. (LVM, suoritetilasto 2011)

Julkinen liikenne voidaan jakaa linja- ja aikataulusidonnaiseen sekä tilausliikenteeseen. Linja- ja aikataulusidonnainen julkinen liikenne voidaan liikennöintityypin mukaan jakaa edelleen kaupunkien sisällä tapahtuvaan paikallisliikenteeseen, kaupungin ja sen lähivaikutusalueen lähiliikenteeseen, kuntien muodostaman talousalueen kuntarajat ylittävään seutuliikenteeseen sekä suurten etäisyyksien, tyypillinen etäisyys on yli 50 kilometriä Julkisen liikenteen suoritetilasto 2009), kaukoliikenteeseen. Tilausliikenteellä taas tarkoitetaan linja-autojen ja taksien tilausliikennettä, jossa matkan aikataulu ja reitti on asiakkaan määrittelemä eivätkä siten perustu liikennöitsijän määrittämiin ehtoihin. (Ojala 2000, 17.) (LVM, suoritetilasto 2011.)

Julkinen liikenne Suomessa

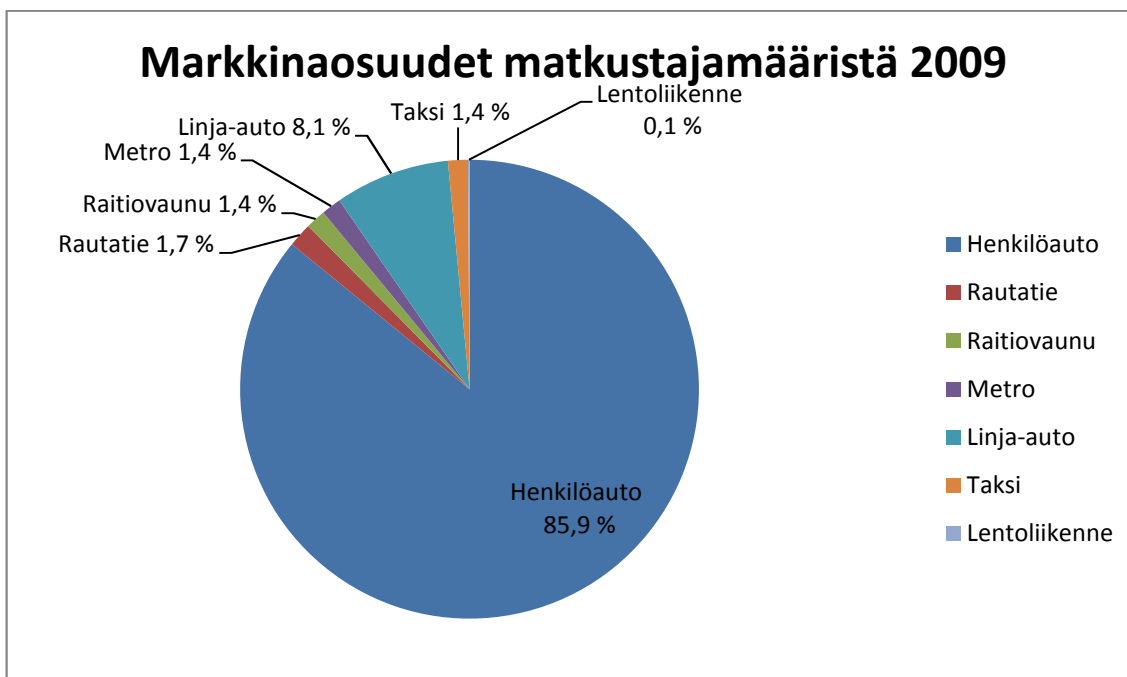
Vuonna 2009 julkisen liikenteen käytössä oli Suomessa 18500 ajoneuvoa. Ajoneuvojen määrä on kasvanut vuodesta 2007 noin 2,2 % eli 400 kappaleella. Ajoneuvoista suurin osa, noin 56 %, oli takseja, joiden lukumäärä oli lisääntynyt samaisella ajanjaksolla 398 kappaleella. Ajoneuvoista lopun muodostivat linja-autot, noin 38 %, junat noin 5 %, sekä lentokoneet, metrot, raitiovaunut ja lautat, joita oli yhteensä noin 1 prosentti kaikista julkisen liikenteen ajoneuvoista. (Liikenne- ja viestintäministeriö. 2009.)

Julkisen liikenteen liikevaihto Suomessa vuonna 2009 oli yhteensä 2 715 miljoonaa euroa. Tästä bussiliikenteen osuus oli 1078 Milj. €, taksiliikenteen 917 Milj. €, rautatieliikenteen 412 Milj. €, lentoliikenteen 239 Milj. € ja raitiovaunu-, metro- sekä Suomenlinnan lautan liikenteen 69 Miljoonaa euroa (Lauttaliikenteen tilastoinnissa on huomioitu ainoastaan Suomenlinnan lauttaliikenne). Julkisen liikenteen liikevaihdon jakaumaa on pyritty havainnollistamaan seuraavalla sivulla olevassa kuvassa. (Liikenne- ja viestintäministeriö. 2009.)



Kuvio 173 Julkisen liikenteen liikevaihdon jakauma vuonna 2009

Yksittäisten matkojen määrä oli lisääntynyt vuodesta 2007 vuoteen 2009 noin 8 miljoonalla ollen yhteensä 597 miljoonaa. Matkustajamäärien maltillinen 1,4 prosentin kasvu johtuu lähinnä taksimatkojen lisääntymisestä. Alla olevassa kuvassa pyritään havainnollistamaan henkilöliikenteen matkustajamäärien jakaumaa. (Liikenne- ja viestintäministeriö. 2009.)

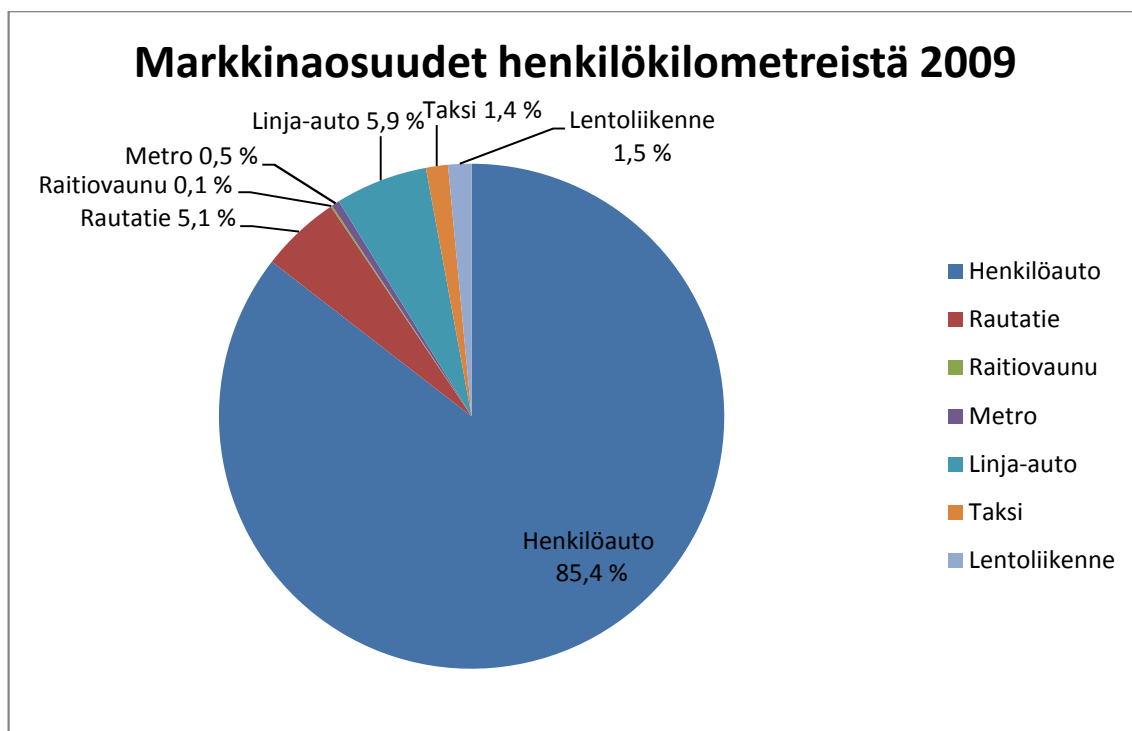


Kuvio 18 Markkinaosuudet matkustajamääristä 2009

Julkisen liikenteen matkasuoritteet ovat kasvaneet voimakkaasti, huolimatta matkustajamäärien maltillisesta 1,4 prosentin kasvusta. Kaikista henkilöliikenteen matkasuoritteista tehtiin *henkilöliikennetutkimus 2010-2011* mukaan 19 % käyttämällä julkista liikennettä. Suhteellista kasvua verrattuna kuuden vuoden takaiseen tilanteeseen, jolloin tutkimus edellisen kerran tehtiin, on lähes 26 %. Tuolloin, julkisen liikenteen osuus kaikista henkilöliikenteen matkasuoritteista oli 15 %. (Liikennevirasto 2012.)

Kasvun vaikutus näkyy erityisesti yli sata kilometriä pitkien kotimaanmatkojen tarkastelun yhteydessä. Verratessa *Henkilöliikennetutkimus 2010-2011* kuuden vuoden takaiseen *henkilöliikennetutkimus 2005-2006* voidaan havaita 16 prosentin kasvu tehdyissä yli sadan kilometrin kotimaanmatkoissa. Kasvu matkasuoritteissa on seurausta suurten etäisyyksien juna- ja lentoliikenteen matkojen lisäyksestä. Määrällisesti juna- ja lentoliikenteessä ei ole tapahtunut muutosta vaan kysymys on pikemminkin matkojen keskimääräisten etäisyyksien kasvusta. (Liikennevirasto 2012.)

Julkisen liikenteen matkasuorite on henkilöä kohden noin kahdeksan kilometriä vuorokaudessa. Alueelliset erot aiheuttavat suurta hajontaa julkisen liikenteen matkasuoritteisiin, konttasti on erityisen suuri tarkasteltaessa haja-asutusalueen ja suurissa asutuskeskuksissa asuvien matkustustottumuksia. (Liikennevirasto 2012.)



Kuvio 19 Markkinaosuudet henkilökilometreistä 2009

JOUKKOLIIKENNE

Joukkoliikenteeksi luokitellaan Suomessa linja- aikataulusidonnainen henkilöliikenne, jonka tarkoituksena on siirtää samanaikaisesti useita matkustajia tähän tarkoitukseen varatuilla liikennevälineillä. (Ojala 2000, 17).

Luokittelu eroaa Euroopan Unionin käytännöstä, jossa joukkoliikenteeksi katsotaan myös kaikki bussien ja taksien tilausliikenne, joka ei ole linja- ja aikataulusidonnaista (Ojala 2000, 17). Suomessa bussien ja taksien tilausliikennettä, ei lueta osaksi joukkoliikennettä, muutoin kuin niissä tapauksissa, kun tätä ajetaan linja-autoliikenteen ehtoilla ja lipputuotteilla. (LVM, suoritilasto 2009.)

Näin ollen joukkoliikennettä ovat linja- ja aikataulusidonnaiset, huomioiden luokitteluero Euroopan Unionin ja Suomen kansallisten luokitusten välillä, rautatie-, raitiovaunu-, bussi-, lento-, metro- ja lauttaliikenne.

Kohtuuhintaisen joukkoliikenteen tuottaminen katsotaan yhdeksi yhteiskunnan tarjoamista peruspalveluista. Toimiva ja hyvin järjestetty joukkoliikenne takaa mahdollisuudet tasa-arvoiseen liikkumiseen. Erityisesti tämä näkökulma korostuu turvatessa nuorten, vanhusten ja invalidien pääsyn peruspalveluiden äärelle. Näiden erityisryhmien lisäksi joukkoliikenteen käyttäjistä merkittävä osa on niin sanottuja pakkomatkustajia, kuten ajokortittomat tai autottomat kotitaloudet, joilla ei ole muuta mahdollisuutta valittavanaan vaihtoehtoiseksi kuljettavaksi. (Karasmaa 2000, 43,-44.)

Henkilöliikennetutkimus 2010-2011 mukaan ajokortillisten määrä yli 18 vuotta täyttäneiden väestöryhmässä oli 83,8 %. Autottomia kotitalouksia oli yhteensä 16,7 % ja kotitalouksia, joilla oli yksi tai useampi auto käytettävissään 83,3 %. Todellisuudessa mahdollisuus auton käyttöön on kuitenkin edellä esitettyä lukua pienempi sillä 49,6 prosentilla kotitalouksista oli käytettävissään vain yksi auto. Näin ollen henkilöauton pääasiallisten käyttäjien määrän, suhteessa kaikkiin 18 vuotta täyttäneisiin, täytyy olla huomattavasti matalammalla tasolla kuin mikä on autollisten kotitalouksien prosentuaalinen osuus kaikista kotitalouksista. (Liikennevirasto 2012.) Esimerkiksi voidaan nostaa pääkaupunkiseudun tilanne vuodelta 1995, jolloin vain noin 37 % asukkaista oli pääasiallisia auton käyttäjiä (Karasmaa 2012, 44).

Pääkaupunkiseudulla ja muissa suurissa asukaskeskittymissä, kuten Turussa ja Tampereella, autottomien kotitalouksien suhteellinen osuus kaikista kotitalouksista on muuta maata korkeammalla tasolla. Autottomien kotitalouksien osuuden kaikista kotitalouksista onkin havaittu kasvavan suhteessa asukaskeskittymän, esimerkiksi kaupungin, koon mukaan. Tämä on osaltaan seurausta tiheästä kaupunkirakenteesta, joka vähentää tarvetta liikkua pitkiä välimatkoja ja vähentää siten henkilökohtaisen auton omistuksen tarvetta. (Liikennevirasto 2012). (Karasmaa 2012, 37)

Tiheä kaupunkirakenne, suuri asukastiheys ja pieni auton pääasiallisten käyttäjien määrä parantaa joukkoliikenteen järjestämisen edellytyksiä. Suomessa tehdyistä joukkoliikenteen matkoista suurin osa tapahtuukin pääkaupunkiseudulla, Tampereella ja Turussa. Näillä alueilla joukkoliikenteen palvelutasoa on voitu kehittää ja ylläpitää. (Liikennevirasto 2012) (Karasmaa 2012, 20)

Joukkoliikenne Suomessa

Suomen joukkoliikennemarkkinoille on ominaista vahva sääntely, mikä on pitänyt toimijoiden markkinaosuudet stabiileina ja vähentänyt uusien innovaatioiden syntyä. Vuosikymmeniä jatkunut autoistuminen on merkittävästi vähentänyt joukkoliikenteen markkinaosuutta. Yksityis-autoilun kilpailukyvyyn kehittyminen yhdistettynä joukkoliikenteen vahvaan sääntelyyn loi erityisesti linja-autoalalle negatiivisen kierteen, jossa tarjonnan vähentäminen johti matkustajamäärien vähenemiseen ja uudestaan tarjonnan vähentämiseen. Uuden lakikokonaisuuden täysmääräinen soveltaminen ja siten Eu-asetuksen toimeenpano siirtymäkauden 2009-2019 jälkeen käytännössä avaa suljetut markkinat kokonaisvaltaiselle kilpailulle. (Joukkoliikennelaki 2009.) Joukkoliikenteen tason on kuitenkin todettu olevan Suomessa suhteellisen korkealla tasolla huomioiden maan erityispiirteet, kuten suuret etäisyydet ja varsin alhaisen asukastiheyden muuhun Eurooppaan verrattuna. (Ojala 2000, 18)

Kotimaan henkilöliikenne, mukaan lukien yksityisautoilu, on vuosittain yhteensä noin 74 miljardia henkilökilometriä. Asukasta kohden jaettuna vuorokauden keskimääräiseksi matkasuoritteeksi muodostuu noin 41 kilometriä. Tästä matkasuoritteesta noin 80 % muodostuu henkilöauto-, tilaus- ja kevyestä liikenteestä. Jäljelle jäävä 20 % matkasuoritteesta on joukkoliikennettä, joka vastaa yhteensä lähes 15 miljardia henkilökilometriä. (Liikennevirasto 2012)

Joukkoliikenteen markkinat muodostuvat neljästä joukkoliikennejärjestelmästä: paikallis-, lähi-, seutu- ja kaukoliikenteestä. Paikallis-, lähi- ja seutuliikenne nojautuvat Suomessa, pääkaupunkiseutua huomioimatta, lähinnä linja-autoliikenteeseen. Muusta Suomesta poiketen pääkaupunkiseudulla paikallis-, lähi- ja seutuliikenne järjestelmä voidaan osittain toteuttaa metro- ja raitiovaunuliikenteenä sekä lähiliikenteen junavuoroilla. Asukaskeskittymän ansiosta pääkaupunkiseudulle on ollut mahdollista rakentaa muuta maata kattavampia joukkoliikennejärjestelmiä suhteellisen kustannustehokkaasti. Paikallis-, lähi- ja seutuliikenteen ulkopuolelle jäävä kaukoliikennettä ajetaan pääosin juna-, linja-auto- ja lentoliikenteen kalustolla. (Ojala 2000, 17-18)

LINJA-AUTOLIIKENNE

”Linja-autoliikenne soveltuu joukkoliikennejärjestelmänä käytettäväksi kaikilla liikennöintitavoilla” (Ojala, Pursula 1994). Sen etuna ovat ennen kaikkea alhaiset terminaali-, varikko- ja kalustokustannukset sekä kyky hyödyntää yleistä katu- ja tieverkkoa. Linja-autoliikenteen kehittäminen ei siten vaadi yhtä mittavia investointeja infrastruktuuriin jo olemassa olevan katu- ja tieverkoston seurauksena, kuin muita liikennejärjestelmiä kehitettäessä. Tämä ja verrattain alhaiset kiinteät ja muuttuvat kustannukset kaluston suhteen tekevät linja-autoliikenteestä erittäin muunneltavan liikennejärjestelmän. (Ojala 2000, 17.)

Ojalan mukaan bussiliikenteen joustavuus ja mukautumiskyky saattaa kuitenkin synnyttää tilanteen, jossa linja-autoliikenteen tarjontaa muutetaan jatkuvasti, joka edelleen heikentää palveluiden pysyvyyttä ja luotettavuutta. Viranomaisten harjoittamalla sääntelyllä voidaan kuitenkin ehkäistä edellä kuvatun tilanteen syntyminen. Jo sovellettuja esimerkkejä institutionaalisesta sääntelystä ovat esimerkiksi sopimuskausien pituuksien määrittely sekä myönnettyjen reittiliikennelupien vähimmäisliikennöintiäika. Ojalan mukaan selkeänä haavoittuvuutena on lisäksi pidettävä linja-autoliikenteen häiriöherkkyyttä. Linja-autoliikenteen tapahtuessa pääosin yleisellä katu- ja tieverkostolla asettaa se itsensä samalla alttiiksi muun tieliikenteen häiriöille, kuten ruuhkille, jotka edelleen aiheuttavat poikkeamia aikatauluihin, joka myös vuorostaan vaikuttaa negatiivisesti linja-autoliikenteen luotettavuuteen. (Ojala 2000, 17)

Linja-autoliikenne Suomessa

Linja-autoliikenteen markkinat olivat Suomessa vuonna 2010 kooltaan noin 1 041 miljoona euroa. Liikevaihdon suhteellinen kasvu oli noin 4,7 prosentin luokkaa edellisvuoteen verrattuna. Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan vuonna 2011 linja-autoliikennettä harjoittavien yritysten liikevaihto olisi noin 1 059 miljoonaa euroa ja prosentuaalista kasvua edellisvuoteen verrattuna olisi näin maltilliset 1,7 %. (Tilastokeskus 2012). Linja-autoliikenteen saama julkinen rahoitus oli vuonna 2009 julkisen liikenteen suoritetilaston mukaan noin 420 miljoonaa euroa.

Joukkoliikenteen sääntelyä purkautuu vaiheittain. Bussiliikenteen tilausajomarkkinat eli niin kutsuttu charter-liikenne vapautettiin kilpailuun 1990-luvulla. Se johti lukuisten pienten bus-siyriyten syntyyn ja voimakkaaseen hintojen laskuun. Suomessa on noin 1200 joukkoliikenneluvan haltijaa eli Linja-autoyriystä. Näistä noin 800 on toiminut pelkästään tilausajoliikenteessä. Tilausajoliikenne on suhteellisen yksinkertaista liiketoimintaa ja alalle pääsyn kynnys on pieni. Tämä on johtanut tilausajoissa paikoittain jopa epäterveeseen kilpailuun ja hyvin mataliin katteisiin. Lisäksi vain noin 200 yritystä on voinut harjoittaa aikataulutettua ja säännöllistä linjaliikennettä yksinoikeuden turvin (Nykyisiä siirtymäajan liikennöintisopimuksia). Linja-autoyriyksissä ja paikallisliikenteessä työskentelevien henkilöiden määrässä ei arvioida tapahtuneen muutosta vuoden 2010 tilanteesta, jolloin henkilöstömäärä oli yhteensä noin 11 600 (Linja-autoliitto 2011).

Linja-auto on Suomen käytetyin joukkoliikenteen kulkumuoto. Linja-autoilla kulkevien matkustajien osuus joukkoliikenteen käyttäjistä koko maan tasolla on huomattavan suuri, lähes 60 %. Linja-autoliikenteen merkitys joukkoliikenteelle korostuu erityisesti pääkaupunkiseudun ulkopuolella, jossa ei ole mahdollista turvautua vaihtoehtoisiin liikennejärjestelmiin niiden vaatimien mittavien investointien vuoksi. Rajattaessa pääkaupunkiseutu tarkastelun ulkopuolelle havaitaan, että linja-autoilla kulkevien osuus nousee jo 90 prosenttiin. (Liikennevirasto 2012.)

LIKENNETYYPIIT

Linja-autoliikenne voidaan jakaa useisiin liikennetyyppeihin maantieteellisten alueiden ja etäisyyksien sekä palvelutavoitteiden mukaisesti. Toisistaan voidaan erottaa neljä pääasiallista liikennetyppiä; paikallis-, pitkämatkainen-, palvelu- ja tilausliikenne. (Linja-autoliitto 2011.)

Paikallisliikenne

Paikallisliikennettä ajetaan pienissä, keskisuurissa ja suurissa kaupungeissa sekä näiden ja taajamien välillä. Paikallisliikenne palvelee taajamien ja kaupunkien sisäisiä matkustustarpeita, kuten koulu-, työ-, opiskelu- ja asiointimatkoilla olevia matkustajia. Paikallisliikenne voidaan jakaa kaupunkien sisäiseen liikenteeseen, kaupunkiliikenteeseen, kaupunkia ja taajamaa yhdistävään paikallisliikenteeseen sekä haja-asutusalueen sisäisiä matkustustarpeita palvelemaan lyhytmatkaiseen vakiovuoroliikenteeseen. (LVM, Suoritetilasto 2009.) (Linja-autoliitto 2011.) (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009.)

Suurissa kaupungeissa, kuten Helsingissä, Tampereella ja Turussa, paikallisliikenne järjestetään tyypillisesti sopimusliikenteen bruttomallin pohjalta. Bruttomallissa viranomaisen ostaa kilpailutuksen voittajalta suunnittelemansa reitin ja aikataulun mukaisen liikenteen liikenteen liikenoitsijalta, kantaan lipputulot sekä liittyvän lipputuloriskin. (Liikennevirasto, palvelutasomäärittely 2012.) (Linja-autoliitto 2011.) (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009.)

Pienet ja keskisuuret kaupungit saattavat kuitenkin tuottaa liikennöinnin markkinaehtoisesti, lipputuloperusteisena liikennöintinä. Yksittäisiä markkinaehtoisesti kannattamattomia, mutta tarpeellisia vuoroja voidaan tällöin kuitenkin turvata sopimusliikennöintinä. (Linja-autoliitto 2011.) (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009.)

a. Kaupunkiliikenne

Kaupunkiliikenne on kaupunkien sisäistä joukkoliikennettä. Sen kilpailukyvyllä, henkilöautoiluun nähden, on ensiarvoista, että liikennöinti on luotettavaa ja vuoroväliltään tiheästi liikennöityä. Lisäksi sen linjaston päätepysäkkien välimatka, kuten myös itse pysäkkivälit ovat lyhyet ja reitistö rajoittuu kaupunkialueen sisälle. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009.) Tiheä pysäkkiverkosto ja kaupunkialueella tapahtuva liikennöinti kuitenkin laskee matkustusnopeutta erityisesti tiheimmällä kaupunkialueella sen asettuessa alttiiksi esimerkiksi ruuhkille. Linjanopeuden on mitattu jäävän kaupunkien keskustojen tuntumissa vain noin 10-12 kilometriin tunnissa (Alku 2011). Käytännössä kaikki kaupunkiliikenne on palvelusopimusasetuksen mukaista tuotantoa. (Liikennevirasto, palvelutasomäärittely 2012.) (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009.)

b. Kaupunkeja ja taajamia yhdistävä paikallisliikenne

Kaupunkiliikenteeseen verrattaessa, ylläpidetään kaupunkeja ja taajamia yhdistävässä paikallisliikenteessä harvaa pysäkkiverkostoa, jossa on lisäksi taajama- ja kaupunkialueen välissä usein nopeat runko-osuudet. Harvat pysäkkivälit ja nopeat runko-osuudet mahdollistavat verraten suuret keskinopeudet ja yhdistävät taajamat ja kaupunkialueet toisiinsa tehokkaalla tavalla. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009.)

c. Lyhytmatkainen Vakiovuoroliikenne

Lyhytmatkainen vakiovuoroliikenne palvelee erityisesti haja-asutusalueiden sisäisiä matkustustarpeita ja lähtö- ja päätepisteiden välimatkat ovat tyypillisesti lyhyitä. Tämän tyyppinen liikenne on yleensä viranomaisten hankkimaa ostoliikennettä. (LVM, Suoritetilasto 2009)

Palveluliikenne

Palveluliikenne on kutsuohjattua tai joustava reitistöistä liikennettä, jolla on pyritty korvaamaan vajaakäytölle jääneitä linja-autovuoroja (Linja-autoliitto 2011). Joustava reitistö lisäksi mahdollistaa palveluliikenteen hyödyntämisen ruokahuollon ja muun rahdin osalta. Ennen kaikkea palveluliikenteellä on kuitenkin pyritty täyttämään kunnan tai kaupungin sosiaali- ja terveydenhuollon velvoitteet järjestää kuljetukset invalideille ja vanhuksille. Samalla on voitu lisätä joukkoliikenteen tarjontaa, sillä palveluliikennettä voivat käyttää myös tavalliset matkustajat. Palveluliikenne kuitenkin suunnitellaan pitkälti vanhusten ja invalidien tarpeiden pohjalta (LVM, Suoritetilasto 2009). Palveluliikenteen voidaan ennakoida lisääntyvän tulevaisuudessa väestön ikääntymisen myötä.

Pitkämatkainen linja-autoliikenne

Pitkämatkainen linja-autoliikenne on kaukoliikennettä, joka on kaupunkien tai kaupunkien ja suurten taajamien välistä liikennettä. Sen tavoitteena turvata sujuvat yhteydet kaupunkeihin ja huomattaviin kuntakeskuksiin. Lisäksi pitkämatkan linja-autoliikennettä voidaan hyödyntää myös tavarankuljetuksissa. Tyypillinen matkan pituus on yli 50 kilometriä (LVM, Suoritetilasto 2009). Pitkämatkainen linja-autoliikenne luo edellytykset taajamien ja kaupunkien elinvoimaisuudelle. (Linja-autoliitto 2011.)

a. Pikavuoroliikenne

Linja-autoilla ajettava pikavuoroliikenne on nimensä mukaisesti nopeaa pitkänmatkan joukkoliikennettä, jota ajetaan markkinaehtoisesti sekä PSA-tuotantona. Sen tehtävänä on siirtää matkustajia maakuntakeskusten sekä suurten taajamien välillä. Lisäksi pikavuoroliikenne toimii syöttöliikenteenä juna-, lento- ja laivaliikenteelle. (ELY 2009.)

Pikavuoroliikenteen kilpailukyvyllä henkilöautoiluun nähden on ollut ensiarvoisen tärkeitä turvata nopeat yhteydet maakuntakeskusten ja suurten taajamien välisen liikkumisen sekä syöttöliikenteen sujuvuuden suhteen. Tästä syystä on ollut tarpeellista rajoittaa pikavuoroliikenteen pysäkkivälejä matka-ajan nopeuttamiseksi. Pysähdyspaikkoina liikenteelle toimivat lähinnä tärkeät maakunta- ja kuntakeskukset, satamat, rautatieasemat, lentokentät sekä tärkeät liityntä-, vaihto- ja kysyntäpisteet, kuten sairaalat ja koulut. (ELY 2009.)

Pikavuoroliikenteen harjoittaminen edellyttää joukkoliikennelupaa sekä reittiliikennelupaa tai sopimusta toimivaltaisen viranomaisen kanssa. (ELY 2009.)

b. Kaukoliikenteen vakiovuoroliikenne

Vakiovuoroliikenne, jota liikennöidään PSA-tuotantona sekä markkinaehtoisesti, on tarkoitettu palvelemaan työmatka-, asiointi- sekä koulumatkaajien tarpeita. Vakiovuoroliikennettä ajetaan lähinnä maaseudun, taajamien ja kaupunkiseutujen välisenä liikenteenä. (Linja-autoliitto 2010.) Matkustajavirrat muotoutuvat suurelta osin koululaisista, opiskelijoista ja työmatkalaisista, joiden liikkumistarpeet käytännössä määrittävät vuorojen aikataulut. Vakiovuoroliikenteelle pyritään turvaamaan haja-asutusalueiden elinvoimaisuutta. Vakiovuoroliikennettä ajetaan sekä lipputuloperusteisesti, että ostoliikenteenä. (Linja-autoliitto 2010.) (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009.)

Tilausliikenne

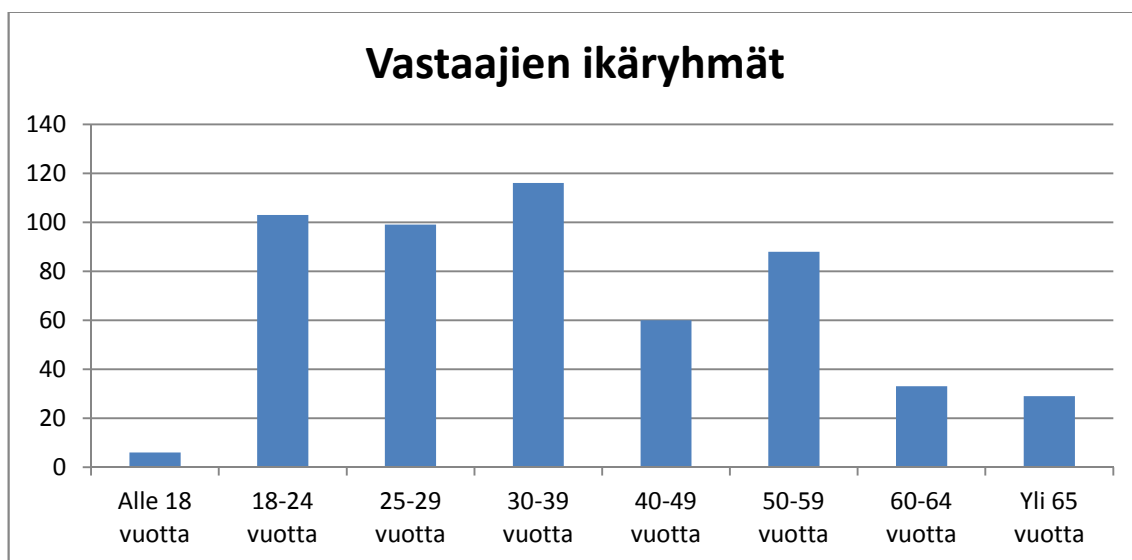
Tilausliikenteellä tarkoitetaan tilausajoa, jossa aikataulu, reitti, kalusto sekä muut mahdolliset palvelut ovat asiakkaan määrittämiä, eivätkä perustu liikennöitsijän lipputuotteisiin ja aikatauluihin. Tilausliikenne edellyttää tilausajoliikennettä harjoittavalta yritykseltä autokohdasta joukko- sekä kutsujoukkoliikennelupaa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009.) Tilausliikenteen markkinoiden ennakoitaan kasvavan tulevaisuudessa voimakkaasti väestön ikääntymisen ja vapaa-ajan kasvun seurauksena. (Linja-autoliitto 2010.)

Liite 2. Asiakaskyselyn muut tulokset

Liitteessä kaksi on esitetty tulokset taustamuuttujista ja asiakastyytyvyydestä kaikkien reittien osalta (Raisio-Turku-Helsinki, Tampere-Helsinki ja Tampere-Pori). Lisäksi liitteeseen on koottu tarkempia tuloksia Tampere-Helsinki ja Tampere-Pori reiteiltä.

Ikä

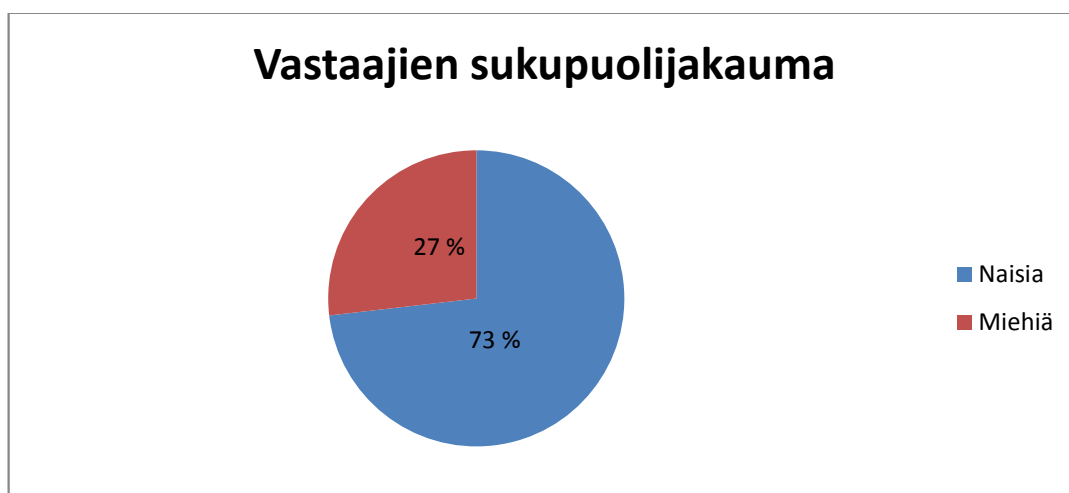
Kyselyyn vastanneista suurin osa kuului ikäryhmään 30-39-vuotiaat, joskin tämän ja ikäryhmien 18-24 ja 25-29-vuotiaiden välillä ei ollut suurta eroa (on kuitenkin huomattava ikäryhmän 30-39-vuotiaiden skaalan olevan 10 vuotta, kun ikäryhmien 18-24 ja 25-29-vuotiaiden skaalat ovat 7 ja 6 vuotta). Alle 18- ja yli 60-vuotiaiden vastaajien edustavuus oli matkustajien joukossa huomattavasti muita ryhmiä alemmalla tasolla.



Kuvio 20 Kaikkien vastaajien ikäryhmät

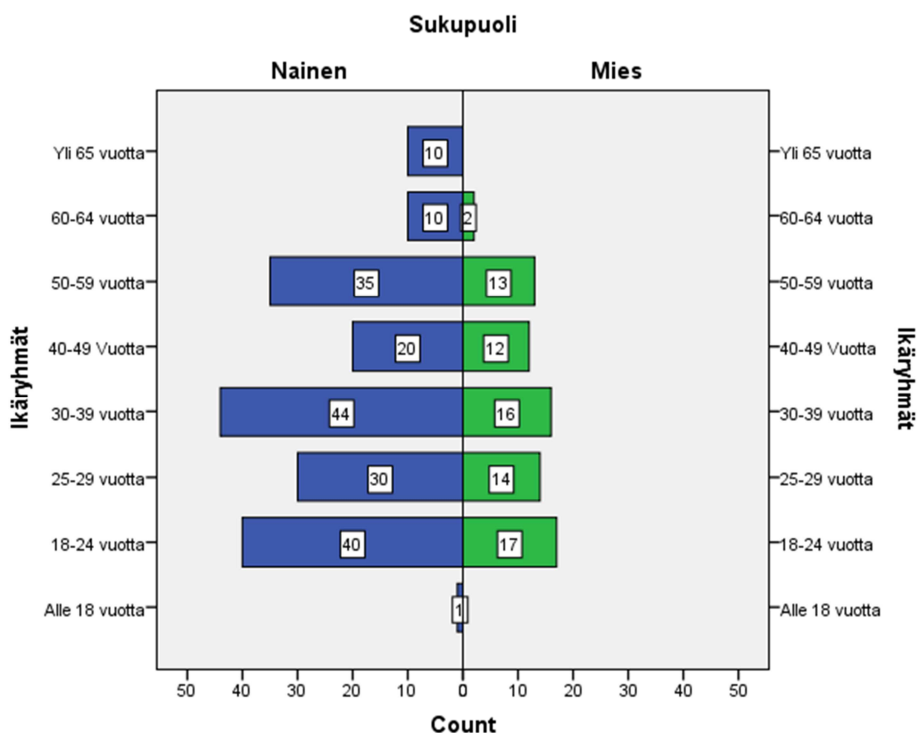
Sukupuolijakauma

Vastaajien sukupuolijakauma on voimakkaasti naisten hyväksi. Kyselyyn vastanneista noin 73 % oli naisia. Miespuolisia vastaajia oli yhteensä 27 %.



Kuvio 21 Kaikkien vastaajien sukupuolijakauma

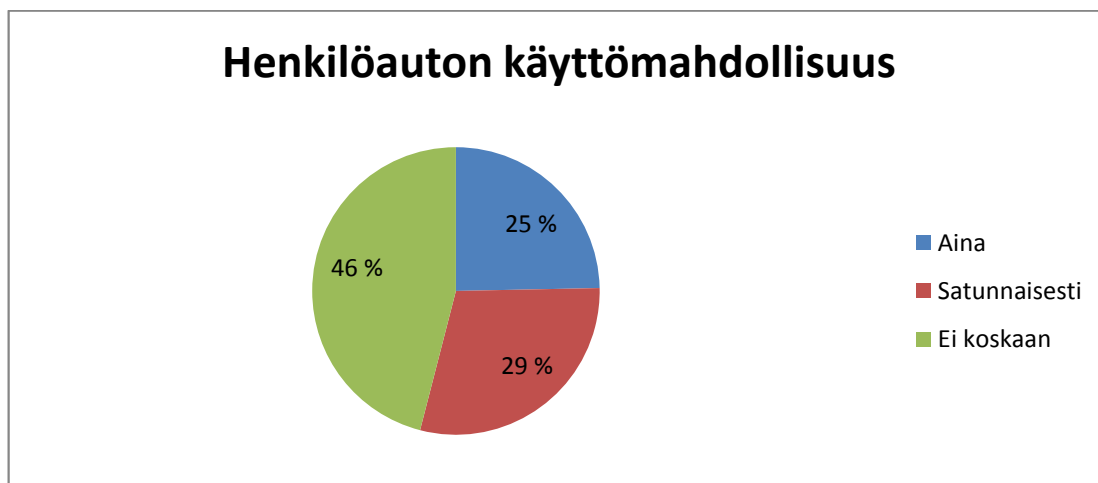
Tarkasteltaessa ikäryhmiä ja sukupuolia Helsinki-Turku-Raisio-reitin osalta, voidaan alla olevasta väestöpyramidista havaita erityisesti yli 60-vuotiaiden miesten uupuvan lähes kokonaan vastaajien ja todennäköisesti myös matkustajien joukosta. Sama ilmiö voitiin havaita myös Tampere-Pori- ja Helsinki-Tampere-reitillä.



Kuvio 22 Sukupuolet ja ikäryhmät Raisio-Turku-helsinki

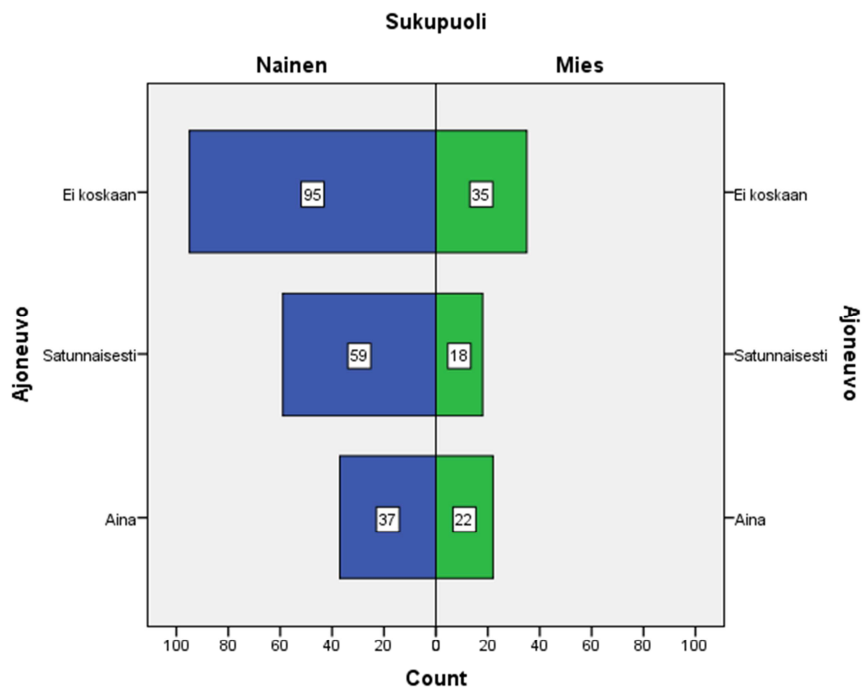
Ajoneuvolliset

Alla esitetystä kaaviosta voidaan havaita, että kaikista vastaajista noin 46 % ei ollut autoa käytettävissään koskaan. Satunnaisia auton käyttäjiä oli noin 29 %. Lopuilla 25 % vastaajista mahdollisuus auton käyttöön oli olemassa aina.



Kuvio 23 Kaikkien vastaajien ajoneuvon käyttömahdollisuus

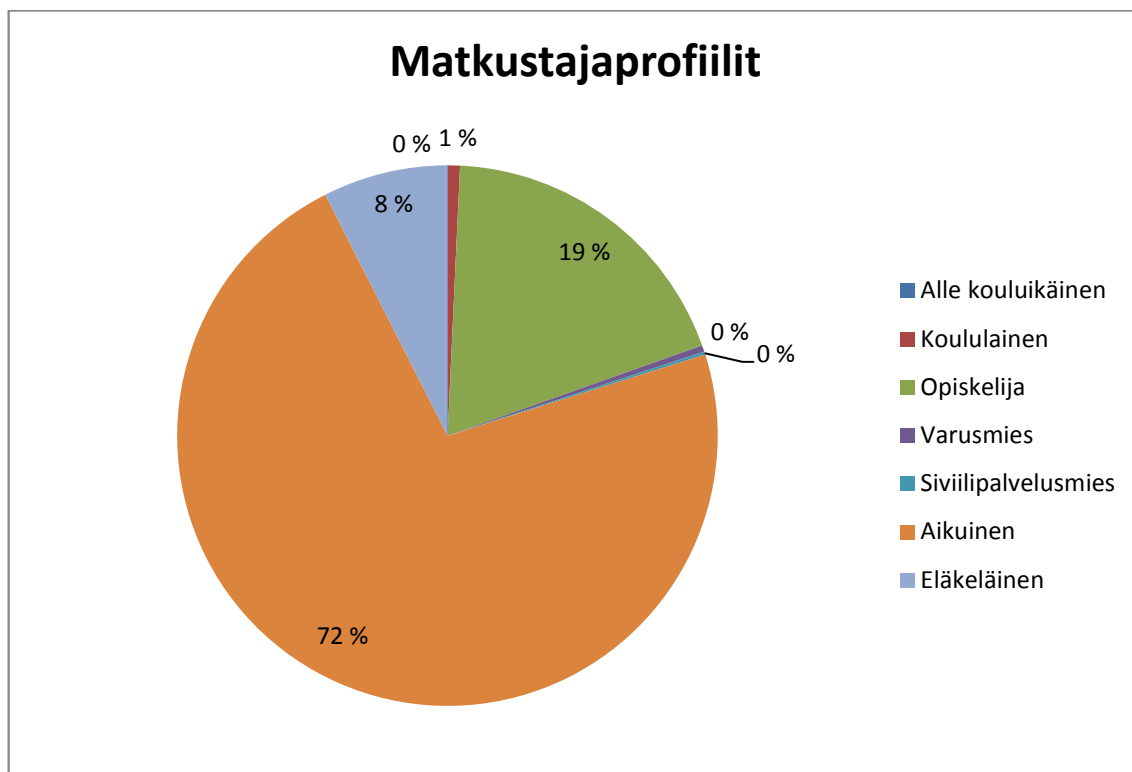
Tarkasteltaessa sukupuolia ja ajoneuvon käyttömahdollisuutta, Helsinki-Turku-Raisio-reitin osalta, voidaan alla olevasta väestöpyramidista päätellen esittää, että miespuoliset matkustajat ovat perheen pääasiallisia autonkäyttäjiä. Vastaavasti naisilla ajoneuvo on satunnaisesti useammin käytettävissä, kuin miespuolisilla vastaajilla.



Kuvio 24 Sukupuolet ja ajoneuvon käyttömahdollisuus Raisio-Turku-Helsinki

Matkustajaprofiili

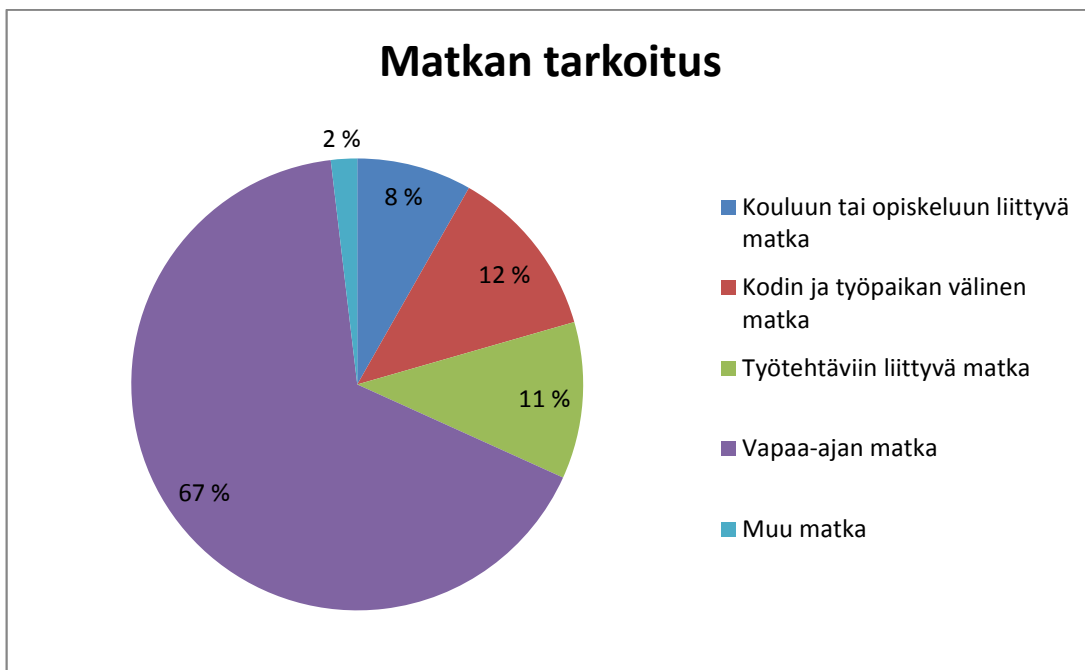
Kyselyyn vastanneiden joukosta yleisin matkustajaprofiili oli noin 72 % osuudella aikuiset vastaajat. Toiseksi suurimpana vastaajaryhmänä oli 19 % osuudella opiskelijat ja 8 % osuudella eläkeläiset. Muut matkustajaryhmät, kuten alle kouluikäiset, koululaiset, varus- ja siviilipalvelusmiehet eivät ole merkittäviä asiakasryhmiä näiden saadessa yhteensä vain muutamia osumia koko aineistosta.



Kuvio 25 Kaikkien vastaajien matkustusprofiilit

Matkan tarkoitus

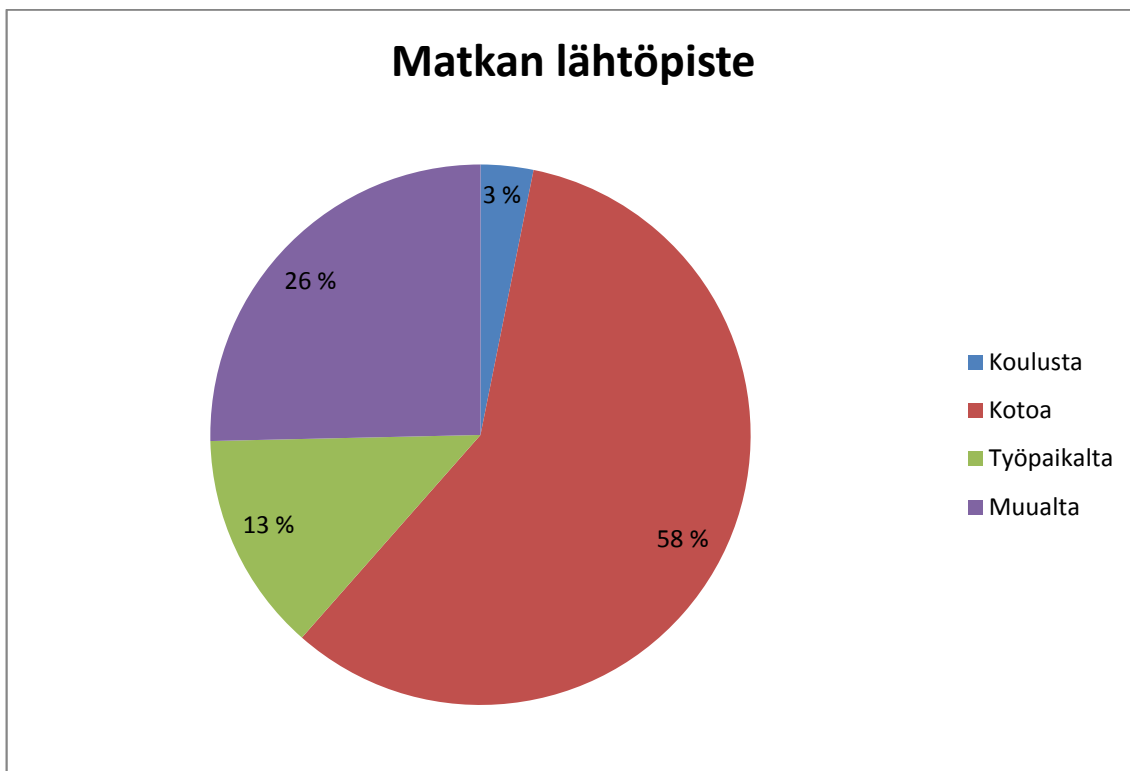
Yleisin matkan tarkoitus oli vapaa-ajan matka, joita kaikista matkoista oli noin 67 %. Toiseksi merkittävimpanä syynä matkalle oli kodin ja työpaikan välinen matka, joita oli kaiken kaikkiaan noin 12 %. Lähes yhtä suurella osuudella matkan tarkoitus oli työtehtäviin liittyvä, näitä vastaajia oli aineistosta noin 11 %. Tyypillisimpiä työtehtäviin liittyviä matkoja olivat siirtyminen työhön liittyvän koulutustapahtuman järjestämispaikkakunnalle sekä erilaiset vierailut ja kokoukset. Lähes kodin ja työpaikan välisen ja työtehtäviin liittyvän matkan tasolla oli kouluun tai opiskeluun liittyvät matkat, joita oli yhteensä noin 8 %. Tyypillisiä kouluun ja opiskeluun liittyvät syyt olivat siirtymiset kodin ja opiskelupaikan välillä sekä erilaiset ekskursiot. Pienimpänä ryhmänä olivat sekalaiset eli muut matkat, joita oli noin 2 % kaikista matkoista. Syytä tällaisille matkoille olivat erilaiset apuvälinehankinnat sekä tarvittavaa erikoissairaanhoidoa tarjoaville paikkakunnille siirtyminen.



Kuvio 26 Kaikkien vastaajien matkan tarkoitus

Matkan lähtöpiste

Kyselyyn vastanneiden matkustajien yleisin matkan lähtöpiste oli noin 58 % osuudella koti. Toiseksi suosituimpana matkan lähtöpisteenä olivat muut lähtöpisteet. Vastauksien perusteella selkeästi yleisin muu lähtöpiste oli tuttavien, ystävien, sukulaisten tai vanhempien koti. Muita sekalaisia muita lähtöpisteitä olivat rautatieasemat, terminaalit, hotellit, koulutuspaikkakunnat jne. Vastaajista noin 13 % ilmoitti lähtöpisteekseen työpaikan ja noin 3 % opiskelupaikan.



Kuvio 27 Kaikkien vastaajien matkan lähtöpisteet

Asiakastyytyväisyys

Alla olevassa kaaviossa on esitetty laskennalliset keskiarvot asiakastyytyväisyydestä Helsinki-Tampere-, Tampere-Pori- ja Helsinki-Turku-Raisio-reiteiltä. Kaikkien asiakastyytyväisyyttä mittaavien osatekijöiden vaihtoehdot olivat: 1=huono, 2=välttävä, 3=tyydyttävä, 4=hyvä ja 5=erinomainen.



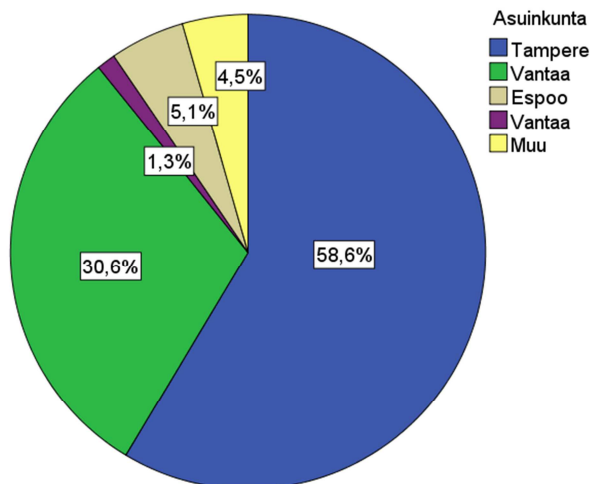
Kuvio 28 Kaikkien vastaajien asiakastyytyväisyys

Matkustajien antamat arviot olivat kaiken kaikkiaan erittäin hyvällä tasolla. Tyytyväisimpiä vastaajat olivat Asiakaspalvelun tasoon sen arvon asettuessa 4,41. Tyytymättömmät arviot annettiin Onnibus Oy:n internet-sivusta, jonka arvosanaksi jäi 3,99. Muut osatekijät asettuivat tasaisesti näiden arvojen välille.

Tampere-Helsinki ja Tampere-Pori reittilinjojen tulokset

Tampere-Helsinki-reitti

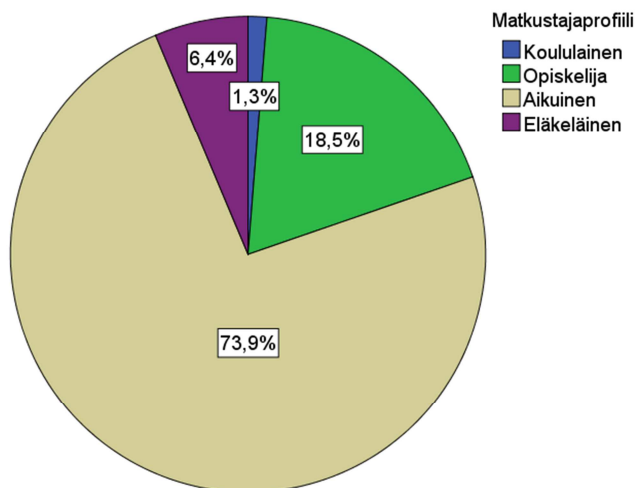
Asuinkunta



Kuvio 29 Asuinkunta Tampere-Helsinki

Tampere-Helsinki-reitin asiakkaat ovat kyselyn perusteella kotoisin pääasiassa Tampereelta ja Helsingistä. Reitin matkustajista tamperelaisia on noin 58 %, helsinkiläisten osuuden jäädessä noin 31 %. Muita merkittäviä ryhmiä ovat espoolaiset, noin 5 %, ja vantaalaiset, noin 1 %. Loput 5 % matkustajista ovat kotoisin reitin pääte pysäkkejä ympäröivistä seutukunnista, kuten Nokialta, Kangasalalta, Lempäälästä ja Nurmijärveltä.

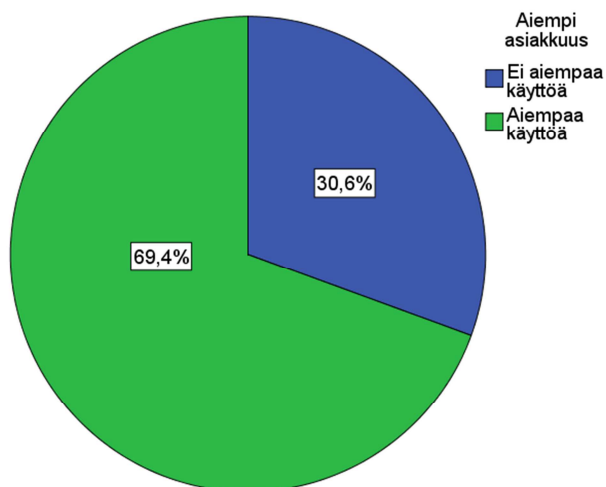
Matkustajaprofiilit



Kuvio 30 Matkustajaprofiili Tampere-Helsinki

Reitin matkustajaprofiilien suhteet eivät juuri poikkea kaikkien kyselyyn vastanneiden laske-
tuista keskiarvoista. Tyypillinen matkustaja on aikuinen, 74 %, toiseksi suurimpana ryhmänä
ovat opiskelijat, 18 %, ja kolmanneksi suurimpana ryhmänä eläkeläiset, noin 6 %. Vastaajista
noin 1 prosentti oli koululaisia.

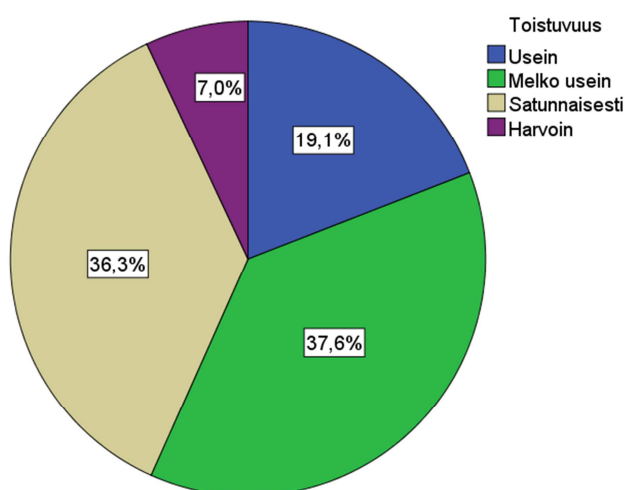
Aiempi asiakkuus



Kuvio 31 Aiempi asiakkuus Tampere-Helsinki

Tampere-Helsinki-reitin matkustajista suurin osa, noin 69 %, oli jo entuudestaan käyttänyt Onnibus Oy:n reittilinjaa. Uusia matkustajia vastaajista oli noin 31 %.

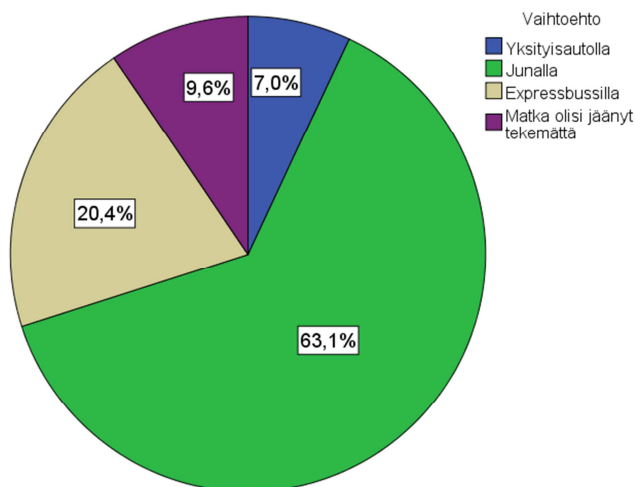
Toistuvuus



Kuvio 32 Toistuvuus Tampere-Helsinki

Vastaajista noin 19 % ilmoitti matkustavansa Tampere-Helsinki-reitin välisen matkan usein, eli viikoittain. Melko usein vastanneita, eli kerran kuukaudessa matkustavia, oli noin 38 %. Lähes yhtä suuri osuus, noin 36 % vastaajista, ilmoitti tekevänsä saman matkan satunnaisesti, eli muutaman kerran vuodessa. Harvoin, eli vuodessa kerran tai harvemmin, matkustavien osuus oli noin 7 %.

Vaihtoehto



Kuvio 33 Vaihtoehtoinen matkustusmuoto Tampere-Helsinki

Yllä esitetystä kaaviosta voidaan havaita, että Tampere-Helsinki-reitin matkustajista ylivoimaisesti suurin osa, noin 63 %, ilmoitti ensisijaiseksi matkustusvälineekseen junan siinä tapauksessa, ettei kyseistä reittiliikennevuoroa olisi. Noin viidennes matkustajista vuorostaan ilmoitti ensisijaiseksi vaihtoehtokseen Expressbussin. Noin 7 % matkustajista olisi vuorostaan tehnyt matkan henkilöautolla. Uutta kysyntää, vaihtoehdon ollessa ”Matka olisi jäänyt tekemättä”, reittiliikennevuoro taas synnytti lähes 10 % edestä.

Toistuvuus * Vaihtoehto Crosstabulation

			Vaihtoehto				Total
			Yksityisautolla	Junalla	Expressbussilla	Matka olisi jäänyt tekemättä	
Toistuvuus	Usein	Count	1	22	6	1	30
		% within Toistuvuus	3,3%	73,3%	20,0%	3,3%	100,0%
		% of Total	0,6%	14,0%	3,8%	0,6%	19,1%
	Melko usein	Count	4	37	14	4	59
		% within Toistuvuus	6,8%	62,7%	23,7%	6,8%	100,0%
		% of Total	2,5%	23,6%	8,9%	2,5%	37,6%
	Satunnaisesti	Count	4	33	12	8	57
		% within Toistuvuus	7,0%	57,9%	21,1%	14,0%	100,0%
		% of Total	2,5%	21,0%	7,6%	5,1%	36,3%
	Harvoin	Count	2	7	0	2	11
		% within Toistuvuus	18,2%	63,6%	0,0%	18,2%	100,0%
		% of Total	1,3%	4,5%	0,0%	1,3%	7,0%
Total	Count	11	99	32	15	157	
	% within Toistuvuus	7,0%	63,1%	20,4%	9,6%	100,0%	
	% of Total	7,0%	63,1%	20,4%	9,6%	100,0%	

Taulukko 4 Vaihtoehtoisen matkustusmuodon ja toistuvuuden ristiintaulukointi Tampere-Helsinki

Yllä esitetystä taulukosta on ristiintaulukoitu matkan toistuvuus sekä ensisijainen matkustusvaihtoehto tapauksessa, jossa reittiliikennevuoroa ei olisi järjestetty. Taulukosta voidaan havaita usein, eli viikoittain, matkustavien ensisijaisen vaihtoehdon olevan noin 73 % osuudella junan. Toiseksi suosituimpana vaihtoehtona viikoittain matkustavien kohdalla on Expressbus 20 % osuudella. Yksityisautoon olisi turvautunut noin 3 %. Määrä on yhtä suuri niiden matkustajien kohdalla, jotka ilmoittivat matkan jäävän tekemättä ilman reittiliikennevuoroa. Usein matkustavat muodostivat linjan matkustajavirroista noin 19 %.

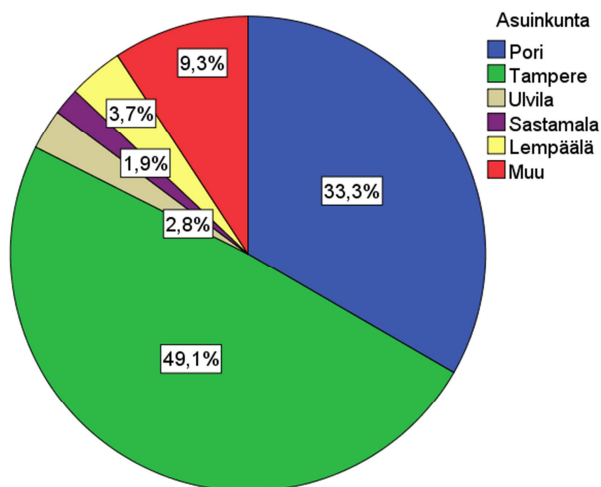
Melko usein, eli kuukausittain, matkustavien kohdalla junan osuus oli noin 63 %, Expressbus olisi käyttänyt noin 24 %. Yksityisautoa käyttäneiden ja matkan tekemättä jättäneiden osuus oli molemmilla noin 7 %. Melko usein matkustavat olivat suurin matkustajaryhmä noin 38 % osuudella.

Satunnaisesti, eli muutaman kerran vuodessa, matkustavien ensisijainen valinta oli juna, noin 58 %, toiseksi suosituimpana vaihtoehtona pysyi Expressbus, noin 21 %. Matkustajista noin 14 % ilmoitti matkan jäävän toteutumatta ja noin 7 % vastaajista olisi turvautunut yksityisautoon. Matkustajaryhmänä, satunnaisesti matkustavat, olivat ryhmänä lähes yhtä suuri kuin usein matkustavat. Kaiken kaikkiaan satunnaisesti matkustavia oli kaikista matkustajista noin 36 %.

Harvoin, eli kerran vuodessa tai harvemmin, matkustavien kohdalla, suorituimpana vaihtoehtona pysyi juna noin 64 % osuudella. Matkustajista noin 18 % olisi turvautunut yksityisautoon tai jättänyt matkan tekemättä. Vastaajista kukaan ei olisi turvautunut tutkimuksen perusteella Expressbussiin. Harvoin matkustavat vastaajat olivat reitillä pienin matkustajaryhmistä noin 7 % osuudella.

Tampere-Pori-reitti

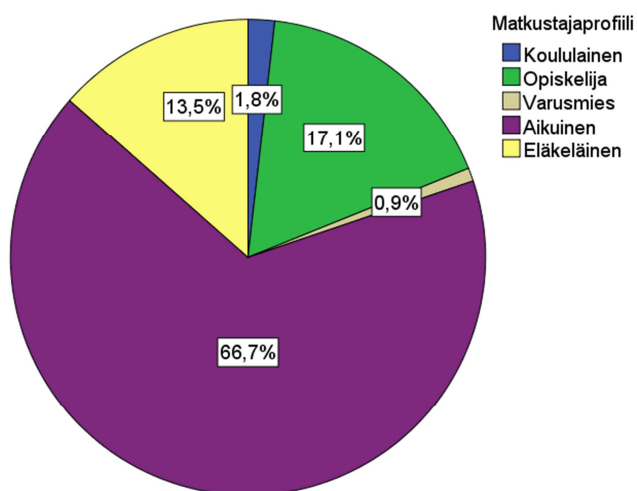
Asuinkunta



Kuvio 34 Asuinkunta Tampere-Pori

Tampere-Pori-reitin asiakkaat ovat kyselyn perusteella kotoisin pääasiassa Tampereelta ja Porista. Reitin matkustajista tamperelaisia on noin 49 %, porilaisten matkustajien osuuden ollessa noin 33 %. Muita merkittäviä ryhmiä ovat lempääläläiset, noin 4 %, sekä ulvilalaiset, noin 3 %, ja sastamalalaiset, noin 2 %. Loput matkustajista, hieman yli 9 %, ovat kotoisin reitin päätepysäkkejä ympäröivistä seutukunnista, kuten Kiikoisista, Hämeenlinnasta, Kangasalalta ja Nokialta.

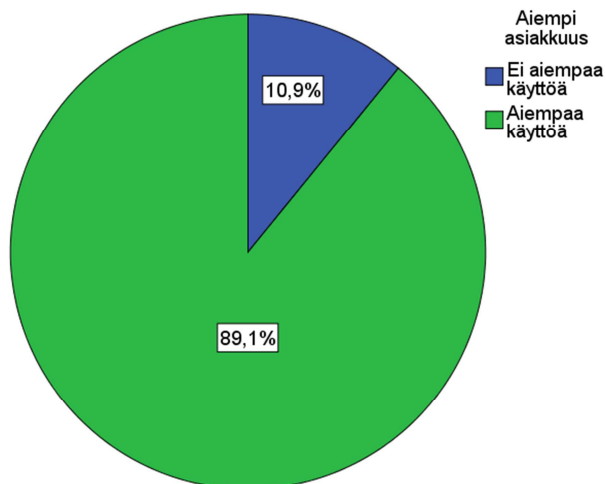
Matkustajaprofiili



Kuvio 35 Matkustajaprofiili Tampere-Pori

Tampere-Pori-reitin matkustajaprofiilien suhde poikkeaa hieman tyypillisestä jakaumasta. Linjalla matkustaa eläkeläisiä lähes kahta kertaa enemmän kuin verrokkireiteillä. Eläkeläisiksi ilmoittautuneita vastaajia reitin matkustajista oli noin 14 %. Matkustajista itsensä aikuiseksi ilmoittaneiden määrä oli noin 67 %, joka on verrokkireittejä noin 8 % pienempi lukema. Matkustajista opiskelijoita on tyypillinen määrä, noin 17 %.

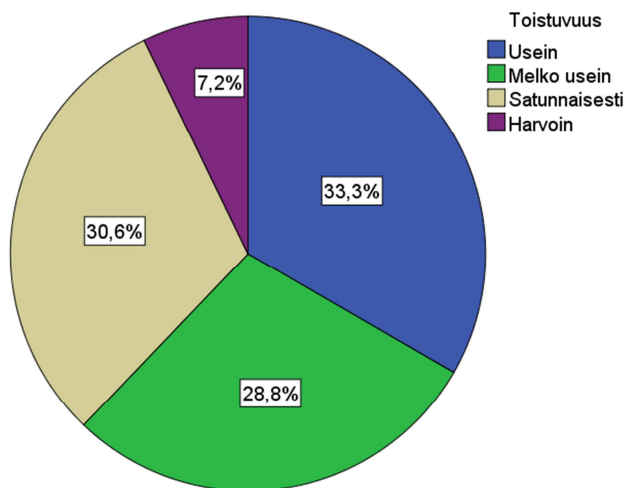
Aiempi asiakkuus



Kuvio 36 Aiempi asiakkuus Tampere-Pori

Tampere-Pori-reitillä kyseistä Onnibus Oy:n reittilinjaa oli käyttänyt jo entuudestaan yli 89 % matkustajista. Näiden vanhojen käyttäjien suuri osuus selittyy osin sillä, että kyseinen reitti on Onnibus Oy:n ensimmäinen ja vanhin reittilinja. Uusia asiakkaita vastaajista oli noin 11 %.

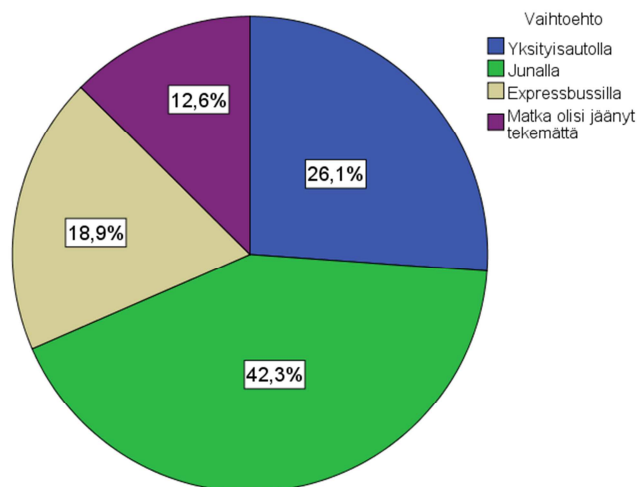
Toistuvuus



Kuvio 37 Toistuvuus Tampere-Pori

Vastaajista suurin osa, noin 33 %, ilmoitti tekevänsä saman matkan viikoittain. Melko usein ja satunnaisesti matkustavia oli lähes yhtä paljon. Kerran kuukaudessa matkustavia oman ilmoituksensa mukaan oli noin 29 % ja muutaman kerran vuodessa matkaavia 31 %. Harvoin, eli kerran vuodessa tai harvemmin, matkustavien osuus oli noin 7 %.

Vaihtoehto



Kuvio 38 Vaihtoehtoinen matkustusmuoto Tampere-Pori

Tampere-Pori-reitillä suurimmaksi vaihtoehtoiseksi matkustusvälineeksi muodostui, Tampere-Helsinki-reitin mukaisesti, juna noin 42 % osuudella. Vastaaajista noin 26 % olisi turvautunut yksityisauton käyttöön. Kolmanneksi suosituimmaksi vaihtoehdoksi muodostui Expressbus, jolla olisi matkustanut noin 19 % vastaajista. Uutta kysyntää joukkoliikenteelle kyseinen reittiliikenne synnytti lähes 13 % edestä.

Toistuvuus * Vaihtoehto Crosstabulation

			Vaihtoehto				Total
			Yksityisautolla	Junalla	Expressbussilla	Matka olisi jäänyt tekemättä	
Toistuvuus	Usein	Count	15	15	2	5	37
		% within Toistuvuus	40,5%	40,5%	5,4%	13,5%	100,0%
		% of Total	13,5%	13,5%	1,8%	4,5%	33,3%
	Melko usein	Count	7	15	6	4	32
		% within Toistuvuus	21,9%	46,9%	18,8%	12,5%	100,0%
		% of Total	6,3%	13,5%	5,4%	3,6%	28,8%
	Satunnaisesti	Count	6	14	11	3	34
		% within Toistuvuus	17,6%	41,2%	32,4%	8,8%	100,0%
		% of Total	5,4%	12,6%	9,9%	2,7%	30,6%
	Harvoin	Count	1	3	2	2	8
		% within Toistuvuus	12,5%	37,5%	25,0%	25,0%	100,0%
		% of Total	0,9%	2,7%	1,8%	1,8%	7,2%
Total		Count	29	47	21	14	111
		% within Toistuvuus	26,1%	42,3%	18,9%	12,6%	100,0%
		% of Total	26,1%	42,3%	18,9%	12,6%	100,0%

Taulukko 5 Vaihtoehtoisen matkustusmuodon ja toistuvuuden ristiintaulukointi Tampere-Pori

Yllä esitetystä taulukosta on ristiintaulukoitu matkan toistuvuus sekä ensisijainen matkustusvaihtoehto tapauksessa, jossa reittiliikennevuoroa ei olisi järjestetty. Taulukosta voidaan havaita usein matkustavien ensisijaisena vaihtoehtona olevan junan ja yksityisauton, molempien pitäen hallussaan noin 41 % osuutta. Vastaaajista noin 14 % olisi jättänyt matkan tekemättä ja ainoastaan noin 5 % olisi turvautunut Expressbussiin. Kaiken kaikkiaan matkustajavirroista kolmasosa muodostui usein matkustavien matkustajien tekemistä matkoista.

Melko usein, eli kuukausittain, matkustavien kohdalla junan osuus oli noin 47 %. Yksityisautoiluun turvautuneiden määrä oli tippunut huomattavasti usein matkustaviin verratessa, mutta oli kuitenkin toiseksi suosituimpana vaihtoehtona noin 22 % osuudella. Expressbussi oli vuorostaan kasvattanut tässä ryhmässä suosiotaan sen saadessa noin 19 % vastauksista. Vastaajista noin 13 % olisi jättänyt matkan tekemättä. Melko usein matkustavat muodostuvat reitin matkustajaliikenteestä noin 29 %.

Satunnaisesti, eli muutaman kerran vuodessa, matkustavien ensisijainen valinta oli juna, noin 41 prosentilla, toiseksi suosituimmaksi vaihtoehdoksi oli noussut Expressbussi, jota vastaajista olisi käyttänyt noin 32 %. Yksityisauton käyttöön olisi turvautunut matkustajista noin 18 % ja matka olisi jäänyt toteutumatta noin 9 prosentilla matkustajista. Kaiken kaikkiaan satunnaisesti matkustavia oli kaikista matkustajista noin 31 %.

Harvoin, eli kerran vuodessa tai harvemmin, matkustavien kohdalla suosituimpana vaihtoehtona pysyi juna noin 38 % osuudella. Matkustajista noin 25 % olisi turvautunut Expressbussiin tai jättänyt matkan tekemättä. Loput vastaajista, noin 13 %, olisi käyttänyt matkaan yksityisautoa. Harvoin matkustavat vastaajat olivat reitillä pienin matkustajaryhmistä noin 7 % osuudella.

1. Ikäsi
- Alle 18 vuotta 40–49 vuotta
 18–24 vuotta 50–59 vuotta
 25–29 vuotta 60–64 vuotta
 30–39 vuotta Yli 65 vuotta
2. Sukupuoli
- Nainen Mies
3. Oletteko ennen matkustanut Onnibus Oy:n linja-autossa?
- Kyllä En
4. Asuinkunta
-
5. Kaupungin- tai kunnanosa
-
6. Onko sinulla käytettävissä henkilöauto matkajasi varten?
- Aina
 Satunnaisesti
 Ei koskaan
7. Mikä vaihtoehtoista kuvaa sinua parhaiten?
- alle kouluikäinen Siviilipalvelusmies
 Koululainen Aikuinen
 Opiskelija Eläkeläinen
 Varusmies
8. Mikä on tämän matkan tarkoitus? Voit tarpeen vaatiessa valita useamman sopivan vaihtoehdon.
- Kouluun tai opiskeluun liittyvä matka
 Kodin ja työpaikan välinen matka
 Työtehtäviin liittyvä matka
 Vapaa-ajan matka
 Muu matka. Mikä?
-
9. Mikä oli lähtöpisteesi tälle matkalle? Mistä lähdit liikkeelle?
- Koulusta
 Kotoa
 Työpaikalta
 Muulta. Mistä?
-

10. Miltä pysäkiltä nousit kyytiin?

11. Millä etäisyydellä lähtöpisteesi sijaitsee pysäkistä, jolta nousit linja-auton kyytiin?

- Alle 200 metrin päässä pysäkistä
 200–1000 metrin päässä pysäkistä
 1–3 kilometrin päässä pysäkistä
 Muualla, missä?

12. Millä pysäkillä jäät linja-auton kyydistä?

- Alle 200 metrin päässä pysäkistä
 200–1000 metrin päässä pysäkistä
 1–3 kilometrin päässä pysäkistä
 Muualla, missä?

14. Jos tätä vuoroa ei olisi, olisitko matkustanut tämän matkan?

- Yksityisautolla Expressbussilla
 Junalla Tämä matka olisi jäänyt kokonaan tekemättä

15. Teetkö usein saman matkan? Mikä seuraavista luonnehdinnoista kuvaa lähtöpisteen ja määrän välistä matkustamistasi parhaiten?

- Usein (matkustatte viikoittain)
 Melko usein (Kerran kuukaudessa)
 Satunnaisesti (Muutaman kerran vuodessa)
 Harvoin (Kerran vuodessa tai harvemmin)

16. Oletko ennen tätä matkaa käyttänyt Onnibus Oy:n linja-autoja matkustamiseen?

- En
 Kyllä, arvioi matkustuskertojen määrä

17. Arvioi bussin siisteyttä.

- 1 huono
 2 välttävä
 3 tyydyttävä
 4 hyvä
 5 erinomainen

18. Anna kokonaisarvio Internet-sivustamme, mikäli olet siihen tutustunut. Voit halutessasi jättää kommentteja lisätietoriville.

- 1 huono
 2 välttävä
 3 tyydyttävä
 4 hyvä
 5 erinomainen

Lisätietoja:

19. Arvioi bussireitin sopivuus sinulle. Voit halutessasi jättää kommentteja lisätietoriville.

- 1 huono
 2 välttävä
 3 tyydyttävä
 4 hyvä
 5 erinomainen

Lisätietoja:

20. Arvioi kuljettajan asiakaspalvelua

- 1 huono
 2 välttävä
 3 tyydyttävä
 4 hyvä
 5 erinomainen

21. Minkä kokonaisarvosanan antaisit Onnibus Oy:lle? Voit halutessasi kommentoida lisätietoriville.

- 1 huono
 2 välttävä
 3 tyydyttävä
 4 hyvä
 5 erinomainen

Lisätietoja:

22. Aiotko käyttää Onnibus Oy:n palveluita jatkossa?

- Kyllä
 En

23. Avoin palaute. Moitteet, huomiot, kiitokset ja ideat ovat tervetulleita.

Matkustajatutkimus Syksy 2012



Hyvä asiakas

Tämän kyselyn avulla matkustajien kokemuksia kehittämässä.

Kysely vaatii vain vähän aikaa.

Kiitokseksi voimme palkintoja.

Miksi tutkimus tehdään

Meille on tarpeen saada teiltä palautetta, jotta voimme toimia teille tarpeeksi hyvin.

Miten tuloksia käsitellään

Antamasi tiedot käsitellään vain tutkimusta varten ja noudattamalla tietosuojalainsäädäntöä.

Tutkimuksen vastaajajoukko

Kysely on suunniteltu kaikille matkustajille.

Ketkä käyttävät tutkimuksen

Onnibusin henkilökunta.

