

KUNTAOSUUKSIEN LASKENTA KAARIMALLISSA

Tausta:

Joukkoliikenteen kaarimalliin siirryttäessä kaikki lipputyypit muuttuvat, mikä vaikuttaa lipputulosten ja kustannusten kohdentamiseen HSL:n jäsenkunnille.

Kaarimallissa kuntien sisäisiä lippuja ei enää ole, vaan kaikki vyöhyketyypit ovat seudullisia. Kaarimallissa lipputulot on jaettava nykyisten seutulippujen jakoperiaatteilla eli korttien kuntalaisuustietojen perusteella. Kohdistamattomat lipputulot, kuten kertaliput, on jaettava olettaen niiden käytön vastaavan esimerkiksi henkilökohtaisten aikuisten ja lasten arvolippujen käyttöä.

Operointikustannukset jaetaan nykyisin kunnille käytön mukaan. HSL:n linjasto on ensisijaisesta seudullinen kokonaisuus, mutta tällä hetkellä bussilinjat on kustannusten jakovaiheessa jaettu eri kuntien sisäisiin ja eri suuntien seudullisiin linjastoihin. Kustannusten jakautumiseen HSL:n jäsenkunnille vaikuttaa se, millä periaatteilla linjat on jaettu eri linjastoryhmiin.

Kuntaosuuslaskentaa on kaarimallin käyttöönoton muutostilanteessa mahdollista tarkastella kokonaisuutena sekä hakea vaihtoehtoja lipputulosten, operointikustannusten ja yleiskustannusten kohdentamiselle kunnille.

Vaihtoehtoja nykyiselle kuntaosuuslaskennalle kaarimallissa:

1. Nykymalli

- Kaarimallin lipputulot jaetaan kuten nykyiset seutuliput.
- Kustannukset jaetaan kuten nykyisin, eli operointikustannukset jaetaan liikennemuodoittain / linjastoittain.
- Nykymallin periaatteita selostettu tarkemmin liitteessä 6.

2. Nykymallin sovellus: operointikustannukset jaetaan liikennemuotokohtaisina kokonaisuuksina

- Kaarimallin lipputulot jaetaan kuten nykyiset seutuliput.
- Kustannukset jaetaan muuten kuten nykyisin, mutta operointikustannuksia ei enää jaeta linjastoittain, vaan liikennemuotokohtaisina kokonaisuuksina.

Erona nykymalliin: kaikkia bussilinjoja käsitellään yhtenä kokonaisuutena, eli niiden kustannukset jaetaan bussien kokonaiskäytön mukaan nykyisten seutulinjosten tapaan

Vaihtoehtojen 1 ja 2 havaitut ominaisuudet:

Myönteisiä ominaisuuksia	Kielteisiä ominaisuuksia
+++ Ei muutostarvetta perussopimukseen	--- Pienten jäsenkuntien osalta lippulajitutumusten otoksen satunnaisuus voi vaikuttaa merkittävästi lopputulokseen.
+ Periaatteiltaan tuttu	-- Vaatii paljon lähtötietoja ja työlästä laskea.
	-- Laskentaprosessi liian hidaskuntien tarpeisiin nähden.
	- Kuntaosuuksien muuttuminen linjastomuutosten myötä riippuu siitä, miten linjoja on päätetty ryhmitellä linjastoiksi.

3. Malli 3, ns. alijäämämalli

Operointi- ja yleiskustannuksista vähennetään tulot ja kuntaosuuksiin jäsenkunnille jaetaan yhtä alijäämää jakokertoimilla, jotka voivat perustua esimerkiksi johonkin tai joihinkin seuraavista tekijöistä:

- Asukasmäärät kunnittain ja kaarittain, kaaret A–D
- Tarjottu palvelutaso, kuten liikennemuodoittain ja pysäkeittäin tapahtuvat lähdöt
- Joukkoliikenteen käyttö, kuten tehdyt nousut ja / tai matkustajakilometrit kuntalaisuuksittain

Alijäämämalli vaatii perussopimukseen päivityksiä, mutta yksinkertaistaisi kuntaosuuslaskentaa ja voisi mahdollistaa vaihtoehtoissa 3a ja 3b myös kuntalaisuustiedoista eron pääsemisen

Vaihtoehtoisten mallien ominaisuuksia ja vertailua

Vaihtoehtoisten mallien vertailua	1, 2: nykymalli ja sen sovellus	3a: alijäämän jakajana asukasmäärät	3b: alijäämän jakajana tarjonta	3c: alijäämän jakajana jl:n käyttö
HSL:n perussopimus	ei muutostarvetta	muutostarve	muutostarve	muutostarve
Kuntaosuuslaskennan lähtötietotarpeet	suuret	pienet	pienet	suurehkot
Laajat lippulajitukimukset	tarvitaan	ei tarvita	ei tarvita	tarvitaan
Kuntaosuuslaskennan laskentaprosessin nopeus	hidas	nopea	nopea	hitaahko
Kuntaosuuksien ennakoitavuus	-	nykyistä parempi	nykyistä parempi	-
Kuntaosuuksien reagointi linjasto- ja palvelutasomuutoksiin	riippuu linjojen ryhmittelystä	ei reagoi	reagoi oikeasuuntaisesti	reagoi oikeasuuntaisesti
Kuntalaisuustiedosta luopuminen, lippujärjestelmän yksinkertaistus	ei mahdollista	mahdollista	mahdollista	ei mahdollista

Alustavan selvityksen johtopäätökset

Malli 3, jossa kuntaosuuksina jaetaan pelkkää alijäämää, vaikuttaa kehityskelpoiselta vaihtoehdolta: jollain tavalla painotetun tarjonnan (3b) käyttö jakajana olisi selkeä ja reagoisi muutoksiin:

- Tarjonnan lisäys näkyisi ko. kunnan alijäämäosuuden kasvuna, mikä toimisi ”oikeammin” kuin nykymalli, jossa operointikustannukset jaetaan liikennemuodon kokonaiskäytön mukaan.
- Kunta voisi selkeämmin vaikuttaa omilla päätöksillään kuntaosuuteensa.
- Kehyskunnista ratakunnille HSL-jäsenyys toisi nykymallilla suuret kustannukset, kun PKS:n junakustannuksia jyvitty matkustajakilometrisuoritteiden vuoksi niille suhteellisesti ottaen paljon => alijäämämalli olisi ko. kunnille edullisempi ja mahdollisesti oikeudenmukaisempi.
- HSL-liikenteen tehostuminen tai kilpailuttamisessa onnistuminen hyödyttäisi mallissa kaikkia kuntia, kun jaetaan pelkkää toiminnasta syntyvää alijäämää.

- Alijäämän jakosuhteet eivät reagoi lipunhintasuhteiden muutokseen, joten vyöhykkeiden välisiä hintasuhteita ei voi tässä mallissa muuttaa usein, toisaalta lippujen väliset hintasuhteet on jo päätetty.
- Malli kannustaisi pidentämään linjojen pysäkkivälejä, sillä pysäkkien määrä vaikuttaa tässä mallissa 3b. alijäämäosuuden määrittämiseen.