

JUKU

Joukkoliikenteen rahoituksen ja henkilökuljetusten kustannusten hallinta

PROJEKTIN 1. VAIHEEN LOPPURAPORTTI



JUKU
Joukkoliikenteen rahoituksen ja
henkilökuljetusten kustannusten
hallinta

Projektin 1. vaiheen loppuraportti

Verkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISBN 978-952-255-344-7

Liikennevirasto
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelin 0295 34 3000

Esipuhe

Tämä joukkoliikenteen rahoituksen ja henkilökuljetusten kustannusten hallintajärjestelmään (JUKU) liittyvä kehittämisprojekti keskittyi käyttäjien tietopalveluja koskevien tarpeitten tunnistamiseen sekä tarvittavia palveluja koskeviin kehittämissuhteisiin. Projektissa on tunnistettu eri tahojen joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kustannuksiin ja seurantaan liittyvät uudet tietotarpeet sekä nykyisten järjestelmien kehittämistä koskevia tarpeita. Työtä on tarkoitettu jatkaa tietojärjestelmän toteuttamiseen liittyvillä määrittelyillä, ja edelleen JUKU-tietokannan toteutuksella. Tavoitteena on muodostaa sähköinen valtakunnallinen järjestelmä ja toimijoiden käytettävissä oleva helppokäyttöinen joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten rahoituksen ja kustannusten hallinnan palvelu.

Työ käynnistyi helmikuussa 2013 ja valmistui kesäkuussa 2013. Työtä on ohjannut työn aikana viisi kertaa kokoontunut projektiryhmä, jossa olivat edustettuina

Pietari Pentinsaari	Liikennevirasto, puheenjohtaja
Jenni Eskola	Liikennevirasto
Martin Johansson	Liikennevirasto
Ritva Tikkanen	Tilastokeskus
Elisa Ranta	Kuntaliitto, 25.2.2013 saakka
Satu Hyvärinen	Uudenmaan ELY-keskus
Anne Vierimaa	Uudenmaan ELY-keskus

Lisäksi osaan kokouksista on osallistunut tietojärjestelmäarkkitehtuurista vastaavan GoFore Oy:n edustajana Rami Mäkelä. Työn konsulttina on toiminut DI, KTK Henriika Weiste, WayStep Consulting. Avustaviin tehtäviin on osallistunut FM Anna-Sofia Hyvönen, WayStep Consulting.

Työn aikana on kuultu kuntien ja ELY-keskusten edustajia haastatteluin, kyselyin ja työpajassa. Lisäksi on erikseen kartoitettu joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kustannusten kirjanpitoa kuntien taloushallinnoista.

Helsingissä elokuussa 2013

Liikennevirasto
Liikenteen palvelut -osasto

Sisältö

1	SUUNNITELMAN TAVOITTEET JA LAATIMISTAPA	5
2	LÄHTÖKOHDAT JA YHTEENKYTKENNÄT MUIHIN SUUNNITELMIIN	6
2.1	Eteneminen pienin askelin.....	6
2.2	Joukkoliikenteen tietojärjestelmän tavoitetila 2015.....	6
2.3	Valtakunnallinen liikenneluparekisteri VALLU	7
2.4	Yhtymäkohdat muihin selvityksiin	9
3	RAHOITUKSEN JA HENKILÖKULJETUSTEN KUSTANNUSTEN HALLINTAJÄRJESTELMÄN KÄYTTÄJÄT	10
4	KUSTANNUSTIETOJEN NYKYINEN HALLINTA JA MUUTOSTARPEET	12
4.1	Joukkoliikenteen rahanlähteet ja kustannusten seuranta	12
4.2	Seurannan muutostarpeet	13
5	KÄYTTÄJIEN TARPEET RAHOITUKSEN JA HENKILÖKULJETUSTEN KUSTANNUSTEN HALLINNALLE.....	15
5.1	Kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten tarpeet	15
5.1.1	Sopimustenhallinta ja seurannan kytkeminen sopimukseen.....	15
5.1.2	Liikennepalvelujen käytön seuranta	17
5.1.3	Liikennepalveluiden kustannusten ja maksuliikenteen seuranta.....	17
5.2	ELY-keskusten tarpeet.....	17
5.3	Liikenneviraston tarpeet	18
6	TIETOJEN TUOTTAMISPROSESSIT	20
6.1	Valtionavustukset.....	20
6.1.1	Nykytila.....	20
6.1.2	Kehittämistarpeet ja -ehdotukset.....	20
6.2	Kuntien kuljetuskustannustietojen kerääminen.....	23
6.2.1	Nykytila.....	23
6.2.2	Kehittämistarpeet ja ehdotukset	23
6.3	Matkustajamäärätiedot	24
6.3.1	Nykytila.....	24
6.3.2	Kehittämistarpeita – ja ehdotuksia	26
7	KEHITTÄMISEHDOTUKSET	27
7.1	Lähestymistapa.....	27
7.2	Kustannusten hallinnan kytkeytyminen muuhun seurantaan.....	29
7.3	Etenemispolku	30
7.4	Ensimmäisen vaiheen kehittämistoimet.....	32
7.4.1	VALLUn kehittäminen	32
7.4.2	Valtakunnallisen lippu- ja maksujärjestelmätietojen kytkeytyminen VALLUun.....	33
7.4.3	Matkustajamäärätietojen kerääminen.....	33
7.4.4	Kuntien ja valtion tietojen yhteenkytkentä.....	34
7.4.5	Valtionavustukset	34
7.4.6	Uudet sähköiset palvelut.....	34
7.5	Toisessa vaiheessa (vuodet 2015–2018) toteutettavat kehittämistoimet	36
7.6	Yhteenvedo ja kehittämistoimien alustava aikataulu	38

1 Suunnitelman tavoitteet ja laatimistapa

Joukkoliikenteen rahoituksen ja henkilökuljetusten kustannusten hallintajärjestelmä (JUKU) -projektin tavoitteena on muodostaa sähköinen valtakunnallinen järjestelmä ja toimijoiden käytettävissä oleva helppokäyttöinen rahoituksen ja kustannusten hallinnan palvelu, sekä kehittää nykyistä Seitti-tietojen keruuprosessia nopeammaksi ja luotettavammaksi.

JUKU- palvelua on tarkoitus hyödyntää valtionavustusten suunnittelussa, hakemisessa ja käytön seurannassa. Tavoitteena on vähentää päällekkäistä työtä. Pidemmän aikavälin visiona on, että palvelu toimisi yhteen eri toimijoiden taloushallinnon järjestelmien kanssa, jotta päällekkäinen tiedon syöttö vähenisi.

Projekti jakautuu kahteen osaan, joista ensimmäisessä määritellään ja muodostetaan tietotarpeet sekä tehdään tietojärjestelmän prosessikuvaukset. Toinen vaihe muodostuu tietokannan toteutuksesta.

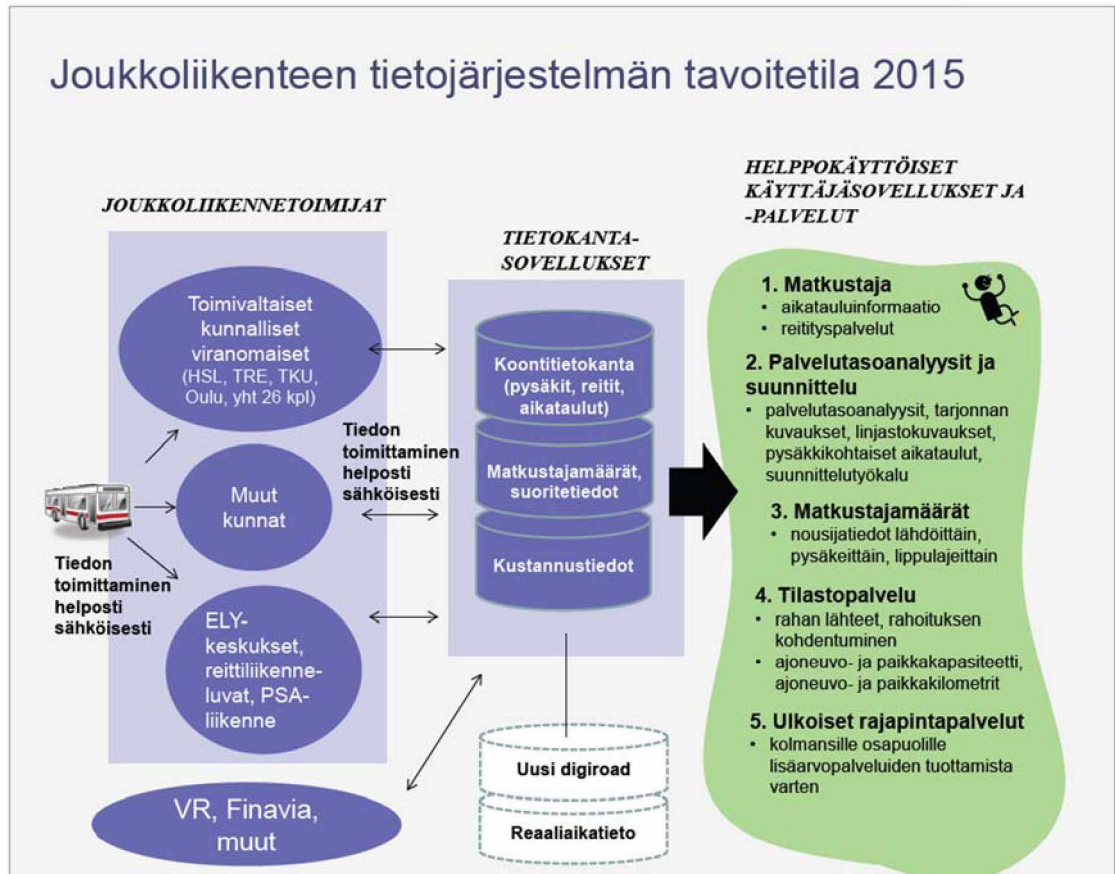
2 Lähtökohdat ja yhteenkytkennät muihin suunnitelmiin

2.1 Eteneminen pienin askelin

Työssä on tavoitteena on tunnistaa Liikenneviraston kannalta välttämättömät kustannushallinnan kehittämistarpeet. Liikennevirastolla ei ole tällä hetkellä mahdollista tehdä järeitä tietojärjestelmä uudistuksia joukkoliikenteen puolella, eli kehittämisessä on edettävä pienin askelin ja tunnistettujen tarpeitten pohjalta. Työn tarkoituksena on ollut käyttäjälähtöinen suunnittelu ja sen selvittäminen, millaisia kustannushallintapalveluita todelliset käyttäjät tarvitsevat. Tietoa käyttäjien tarpeista on kerätty haastattelemalla Liikenneviraston, ELY-keskuksen sekä joukkoliikenteen toimivaltaisten kaupunkien ja peruskuntien edustajia. Tarpeita ja toiveita palvelun käytölliittymästä ja sisällöstä selvitettiin myös kutsutyöpajassa. Kuljetuskustannusten tiliöinnin kehittämismahdollisuuksia selvitettiin kuntien taloushallinnoille osoitetulla kyselytutkimuksella. Tarkoitus on kehittää palvelu, josta on aidosti hyötyä eri osapuolille.

2.2 Joukkoliikenteen tietojärjestelmän tavoitetila 2015

Joukkoliikenteen tietojärjestelmän tavoitetilan lähtökohtana on, että toimivaltaiset viranomaiset veloitetaan toimittamaan tiedot seuraavan kuvan mukaisiin tietokantasovelluksiin. Viranomainen voi myös sopia, että liikenteenharjoittajat toimittavat tiedot. Tarkoitus on, että eri osapuolet, myös liikennöitsijät hyötyvät tietojärjestelmien kehittämisestä. Joukkoliikenteen tietojärjestelmien tavoitetila 2015 on esitetty kuvassa 1. Tämä selvitys keskittyy kustannustietoja koskevaan tietokantasovellukseen sekä siihen kiinteästi liittyvään matkustajamäärä- ja suoritettietosovellukseen. (lähde: Livi 32/2012)



Kuva 1. Joukkoliikenteen tietojärjestelmien tavoitetila 2015 (lähde: Livi 32/2012)

2.3 Valtakunnallinen liikenneluparekisteri VALLU

Valtakunnallinen tieliikennelupa- ja joukkoliikenteen suunnittelujärjestelmä VALLU on alun perin Liikenne- ja viestintäministeriölle toteutettu liikennelupa- ja verkkoasiointijärjestelmä, jonka on toteuttanut Digia. Vallu-järjestelmä siirrettiin liikenne- ja viestintäministeriöstä Liikenneviraston vastuulle 1.1.2011 alkaen. Vallun kehitystyöstä päävastuun kantavat nykyisin Liikennevirasto ja Uudenmaan ELY-keskus. Vallun pääkäyttäjä on Uudenmaan ELY-keskuksessa.

Vallu-järjestelmä on alun perin tarkoitettu tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten (ELY-keskusten) käyttöön. Vallun keskeisenä tavoitteena on ollut edistää sähköistä asiointia lupahallinnossa ja tehostaa toimivaltaisten viranomaisten työtä.

Vallu koostuu kahdesta pääosiesta:

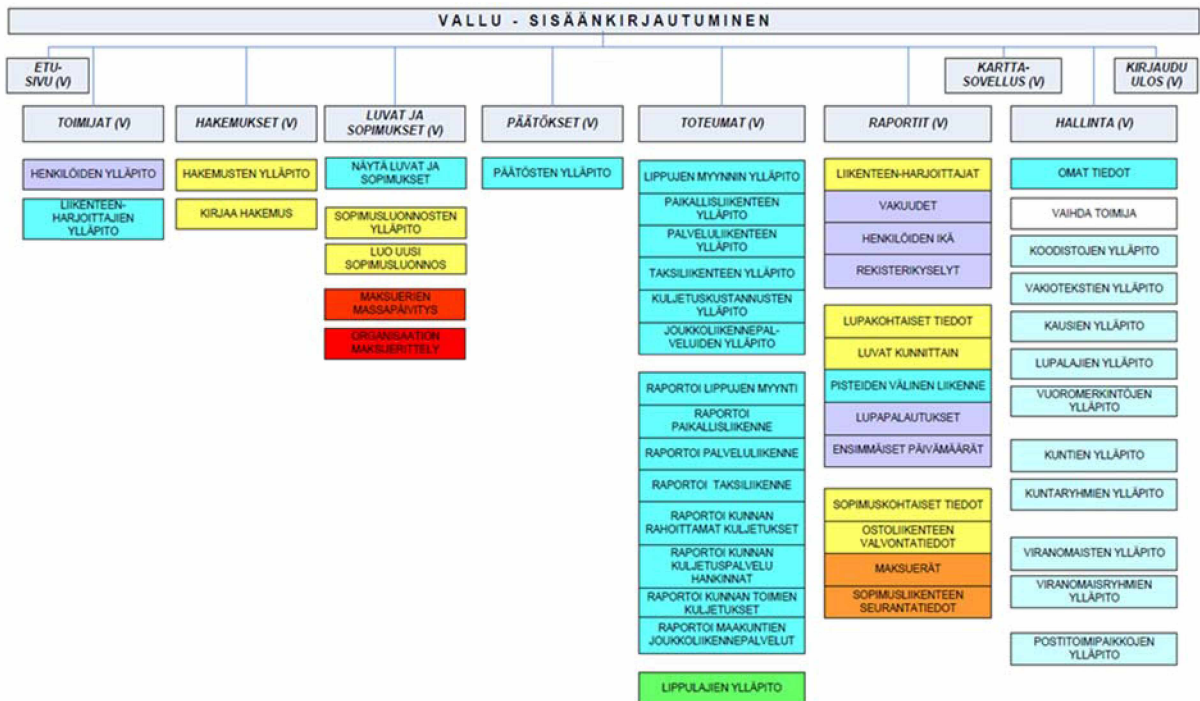
- LupaVallu (elinkeinoluvat, liikenteenharjoittajarekisteri) sisältää linja-auto liikenteen sekä taksi- ja tavaraliikenteen alalletuloluvat. Vallussa on noin 65 000 tavaraliikennelupaa, 10 300 taksilupaa ja 1 350 joukkoliikennelupaa. LupaVallun prosessinomistaja on Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus vuodesta 2013.

- JoukkoliikenneVallu (joukkoliikenteen sopimukset ja suunnittelu) sisältää jokaisen ELY-keskuksen linja-autoliikenteen reitti- ja kutsujoukkoliikenneluvat, sopimukset sekä näihin lupiin liittyvät karkean tason aikataulu- ja reittitiedot.

Järjestelmä sisältää lisäksi ostoliikenteen ja osin siirtymäajan matkustajalaskenta- ja kustannustietoja sekä valtionavustusten seurantaan tarvittavia tietoja. JoukkoliikenneVallussa on mukana myös osa muita toimivaltaisia viranomaisia.

JoukkoliikenneVallun kehittämisestä vastaa Uudenmaan ELY-keskus. Pääpaino Vallun kehittämisessä viimeisten vuosien aikana on ollut LupaVallun kehittämisessä vastaamaan EU-säännöksiä (tavara-, taksi- ja joukkoliikenneluvat). LupaVallun kehitystyön päätyttyä otettiin tuotantokäyttöön Vallun toinen kehitysversio (VALLU 2) kesäkuussa 2012.

Kuvassa 2 on esitetty VALLUn etusivu ja valikot kunkin käyttäjäroolin näkökulmasta. Sisältö muodostuu toimijoita, hakemuksia, lupia ja sopimuksia, päätöksiä, toteutumia ja raportointia koskevista tiedoista.



Kuva 2. VALLUn etusivu eri käyttäjäroolien näkökulmasta. (lähde: Vallu 19.2.2012)

VALLUa käyttävät joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset: ELY-keskukset ja kunnalliset joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset sekä Liikennevirasto ja Trafi. VALLUa voi käyttää useissa rooleissa: katselijana, valvovana viranomaisena, asiakastietojen ylläpitäjänä, toteumatietojen käsittelijänä sekä maksuerien katselijana ja käsittelijänä.

Joukkoliikenteen tietojärjestelmät -esiselvitys tunnistaa Vallun vahvuuksina seuraavaa:

- LupaVallua on uudistettu merkittävästi viime vuosina ja käyttäjäpalautteet uudistetusta LupaVallusta ovat olleet positiivisia.
- JoukkoliikenneVallu soveltunee ilman suurempia muutoksia markkinaehtoisen liikenteen reittiliikennelupien ja ELY:n liikennöintisopimusten hallintaan. Käyttöliittymää on kuitenkin kehitettävä.
- Järjestelmä on tärkeä työkalu ELY:n joukkoliikennehenkilöille ja keskeinen osa joukkoliikenteen tietojärjestelmiä.

Vallun ongelmina tai haasteina tunnistettiin

- Käyttäjäpalautteet JoukkoliikenneVallusta ovat tehtyjen haastattelujen ja kyselyiden perusteella pääosin negatiivisia. Matka.fi-liitynnän ja LupaVallun kehittämisen myötä -JoukkoliikenneVallun käyttö on käyttäjäpalautteiden mukaan vaikeutunut.
- Sidosryhmistä osa ei ole motivoitunut olemaan mukana tiedon toimittamisessa ja ohjelman käytössä sen vaikeakäyttöisyyden takia.
- Sidosryhmät eivät myöskään koe itse hyötyvänsä ohjelman käytöstä.
- Taloudelliset resurssit ja henkilöresurssit eivät ole riittäneet Vallun kehittämiseen alkuperäisten suunnitelmien mukaisesti varsinaiseksi joukkoliikenteen suunnittelu- ja informaatioalustaksi eikä pysäkki-, reitti- ja aikataulujen karttapalvelun kehittämiseen.
- LupaVallua ja JoukkoliikenneVallua ei ole enää teknisesti järkevä erottaa toisistaan, mikä tekee kehittämisestä hyvin kallista. Jokaisella kehittämistoimenpiteellä on vaikutuksia useaan muuhun toimintoon.
- Ohjelma on yhden toimittajan toteuttama, joten sen lisäominaisuuksien kilpailuttaminen on haastavaa. (*lähde: Livi 32/2012*).

2.4 Yhtymäkohdat muihin selvityksiin

Selvityksellä on yhtymäkohtia myös useisiin muihin selvityksiin, kuten ”Julkisen liikenteen suoritetilaston kehittäminen” (liikenneviraston selvityksiä 30/2012), sekä keväällä 2013 valmistuneet selvitysmies Juhani Paajasen henkilökuljetuksia koskeva selvitys sekä niin ikään keväällä 2013 julkaistu Liikenne- ja viestintäministeriön rahoitustyöryhmän raportti. Samaan aikaan pohdittavana oleva valtakunnallisen lippujärjestelmän seuranta ja clearaus selvityksen tulokset vaikuttavat oleellisesti myös tämän työn linjauksiin.

Liikenne- ja viestintäministeriön rahoitustyöryhmä mm. ehdottaa, että joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille ja kunnille esitetään velvoitetta suunnitella kaikki alueen henkilökuljetukset yhteen sovittaen vuodesta 2016 alkaen. **Jotta yhteissuunnitteluun voidaan ryhtyä, täytyy** (ehdotuksessa 3 esitetyllä tavalla) **selvittää alueittain matkakustannusten korvausten alueellinen käyttö ja jakautuminen nykytilanteessa.**

3 Rahoituksen ja henkilökuljetusten kustannusten hallintajärjestelmän käyttäjät

Tässä luvussa on esitetty rahoituksen ja henkilökuljetusten kustannusten hallintajärjestelmän käyttäjät käyttötarkoituksen ja käytön tärkeyden mukaan ryhmiteltynä.

Rahoituksen ja henkilökuljetusten kustannusten hallintajärjestelmän pääasiallisina käyttäjinä ovat joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset sekä Liikennevirasto. Toimivaltaisia viranomaisia ovat Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset ja kunnalliset joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, jotka vastaavat kustannusten ja rahoituksen hallinnasta viranomaisesta riippuen joko yhden tai useamman kunnan alueella.

Kuntien rooli joukkoliikenteen järjestämisessä on erilainen riippuen kunnan asemasta. Kunnat voidaan jakaa neljään eri kategoriaan:

- kunnalliset joukkoliikenteen viranomaiskaupungit
- kunnalliset joukkoliikenteen seutuviranomaiskaupungit
- seutuviranomaiseen kuuluvat kunnat
- kunnat, joiden alueella ELY-keskukset ovat joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia

Kunnan joukkoliikennetehtävät määräytyvät edellä mainitun jaon mukaisesti. Kaikilla kunnilla on tietyt lakisäteiset henkilökuljetusvelvoitteet, kuten perusopetuslain ja vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset. Niiden lisäksi viranomaiskunnilla on EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) ja joukkoliikennelain mukaiset viranomaistehtävät.

Kustannusten hallintajärjestelmään suoraan tai välillisesti liittyviä joukkoliikennetehtäviä on eri tahoilla seuraavasti:

- ELY-keskusten (9 kpl) tehtävänä on määritellä joukkoliikenteen palvelutaso toimivalta-alueelleen, myöntää linja-autoliikenteen reitti- ja kutsujoukkoliikenneluvat sekä hankkia PSA-liikenne. ELY-keskus myöntää joukkoliikenteen valtionavut niille joukkoliikenteen kunnallisille toimivaltaisille viranomaisille, jotka eivät kuulu suurten tai keskisuurten kaupunkien joukkoon.
- Toimivaltaiset kunnalliset viranomaiset (26 kpl) ovat joukkoliikennelain mukaisia toimijoita, jotka määrittelevät joukkoliikenteen palvelutason toimivalta-alueelleen, myöntävät reitti- ja kutsujoukkoliikenneluvat sekä hankkivat PSA-liikenteen. Kunnalliset joukkoliikenneviranomaiset hakevat valtionavustukset joukkoliikenteen rahoitukseen joko Liikennevirastolta (suuret ja keskisuuret kaupungit) tai ELY-keskukselta (muut kunnalliset joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset) ja raportoivat valtionavun käytöstä.
- Seudulliset kunnalliset joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset vastaavat joukkoliikenteestä toimivalta-alueellaan myös muissa kunnissa. Kunnalliset joukkoliikenteen viranomaiset vastaavat joukkoliikenteestä vain oman kuntansa alueella.

- Liikenneviraston joukkoliikennetehtäviin kuuluvat joukkoliikenteen järjestämiseen, kehittämiseen ja seurantaan liittyvät tehtävät sekä joukkoliikenteen rahoitus. Liikennevirasto tekee päätöksen talousarvion mukaisen joukkoliikenteen määrärahan jakamisesta ELY-keskuksille. Liikennevirasto myöntää joukkoliikenteen valtionavut suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille näiden hakemusten pohjalta sekä seuraa rahoituksen käyttöä. Liikenneviraston tehtävänä on myös ohjata ELY-keskuksia yhtenäisten toimintatapojen sekä hankinta- ja sopimusmallien kehittämisessä.

Rahoituksen ja henkilökuljetusten kustannusten hallintajärjestelmän käyttötarpeita on edellä mainittujen tahojen lisäksi myös peruskunnilla ja liikenne- ja viestintäministeriöllä.

Peruskunnilla tarkoitetaan kuntia, jotka eivät ole joukkoliikennelain tarkoittamia toimivaltaisia viranomaisia. Peruskuntien alueen toimivaltaisia viranomaisia ovat joko seudulliset kunnallisen joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset tai ELY-keskukset. Peruskunnat voivat hankkia kaikille avoimia joukkoliikennepalveluja omalla alueellaan. Nämä ostoliikennepalvelut ovat esimerkiksi asiointiliikennettä, koululaiskuljetuksia ja palveluliikennettä. Kunnat voivat myös harkintansa mukaan osallistua toimivaltaisen viranomaisen järjestämän joukkoliikenteen rahoittamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa joukkoliikenteen valtakunnallisen palvelutason määrittelystä siltä osin kuin kyse ei ole alueellisesta, seudullisesta tai paikallisesta joukkoliikenteestä.

Mahdollisina muina palvelun käyttäjäryhminä voidaan tunnistaa myös Tilastokeskus, Kuntaliitto, Opetusministeriö (kuntien opetustoimen kuljetuskustannukset), Sosiaali- ja terveysministeriö (kuntien sosiaalitoimen kuljetuskustannukset) ja mahdollisesti Puolustusvoimat, mutta näiden tahojen tarpeet ovat kehittämistyössä toissijaisia ja niihin voidaan palata sen jälkeen, kun palvelun perusominaisuudet on määritelty.

4 Kustannustietojen nykyinen hallinta ja muutostarpeet

Tässä luvussa on esitetty joukkoliikenteeseen kohdistuvat julkisen rahoituksen lähteet ja rahoituksen nykyiset seurantatavat. Luvun lopussa on kuvattu tulevaa muutosta, eli on pyritty esittämään rahoituksen seurantaan tulevia välttämättömiä muutoksia.

4.1 Joukkoliikenteen rahanlähteet ja kustannusten seuranta

Alueellista ja paikallista julkista liikennettä rahoitetaan liikenne- ja viestintäministeriön ja kuntien määrärahoista. Liikennevirasto päättää valtion talousarviossa osoitetun joukkoliikenteen määrärahan kiintiöimisestä toimivaltaisille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille.

Valtio tukee alueelliseen ja paikallista joukkoliikennettä 1) ostamalla runkoliikennettä. Liikenteen ostoihin kohdennettua rahoitusta seurataan **Vallussa** ELYjen ostoliikenteen sopimukseen ja maksatukseen liittyen. Valtion liikenteen ostoihin käyttämästä rahoituksesta voidaan tulostaa sopimuskohtaisia ja viranomaiskohtaisia raportteja¹, mutta yhteenvetoraportteja alueittain ei pystytä laatimaan.

2) Rautatieliikennettä ostavat liikenne- ja viestintäministeriö ja HSL. Ministeriö ostaa sekä pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen lähiliikennettä että valtakunnan tason kaukoliikennettä. Rahoitusta käyttöä seurataan Liikenne- ja viestintäministeriön ja HSL:n omissa laskelmissa ja taulukoissa.

Valtion rahoitusta valtionapuina sekä joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten ja myös muiden kuntien rahoitusta kohdistuu 3) kaupunkimaisen paikallisliikenteen ostoihin ja 4) kaupunkilippujen hintavelvoitteiden korvauksiin sekä 5) palveluliikenteen ostoihin ja 6) seutu- ja 7) työmatkalippuihin. Rahoitusta seurataan valtionapukelpoisen rahoituksen osalta osana valtionapuhakuprosessia. Valtionapuhakemusten yhteydessä kunnat raportoivat joukkoliikennerahan käytöstä ELY-keskuksille tai Liikennevirastolle. Rahoituksen käyttö kirjataan jälkikäteen VALLUn, josta on mahdollista tulostaa erikseen paikallisliikennettä, palveluliikennettä sekä kaupunki-, seutu- ja työmatkalippuja koskeva kustannusraportit alueittain ja kunnittain.

Pääosa 8) suurten kaupunkiseutujen; Helsingin, Tampereen, Turun ja myös Oulun joukkoliikenteen rahoituksesta tulee kaupungeilta, jotka seuraavat kustannuksia ja rahoitusta omissa seurantajärjestelmissään. Valtio avustaa suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä kaupunkiseudulle myönnettävällä kokonaissummalla. Vuodesta 2013 alkaen valtio on avustanut myös 9) keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä erilliseltä momentilta edellyttäen, että kaupungit ovat laatineet aiesopimuksen joukkoliikenteen kehittämisohjelman toteuttamisesta. Suurten kaupunkien joukkoliikennerahoitusta seuraavat kaupungit omissa järjestelmissään. Valtakunnallisia yhteenvetoja on laatinut lähinnä Tilastokeskus ja yhteenveto on laadittu esimerkiksi ko. kaupunkien vuosikertomusten pohjalta. Keskisuurten kaupunkiseutujen joukko-

¹ ”sopimuskohtaiset tiedot”, ”sopimuksen seurantatiedot”

liikenteen uudelta momentilta myönnetystä valtionavusta ei ole vielä seurantaa, sen sijaan ELY:n rahoitus keskisuurille kaupunkiseuduille vuoteen 2012 on tilastoitu.

Joukkoliikennettä rahoittavat suoraan myös 10) peruskunnat hankkimalla esimerkiksi asiointilinjoja tai palveluliikennettä. Tätä rahoitusta ei tilastoida valtakunnallisesti muutoin kuin valtionapukelpoisen joukkoliikenteen osalta.

Julkiseen liikenteeseen kohdistuu merkittävästi välillistä rahoitusta mm. 11) Kelan ja 12) kuntien koulutoimien maksamien matkakorvausten sekä 13) sosiaalitoimien matkakorvausten muodossa. Kuntien rahoitusta koulutoimien ja sosiaalitoimien matkoihin seurataan Seitti-kyselyn avulla. Kyselyn tulokset viedään Valluun, josta on mahdollista tulostaa kuntien kuljetuskustannuksia käsitteleviä raportteja sektoreittain ja vuosittain.

Kunnat saavat henkilökuljetusten järjestämiseen avustusta myös kunnan peruspalvelujen valtionosuudesta annetun lain (1704/2009), opetus- ja kulttuuritoimen rahoituksesta annetun lain (1705/2009) nojalla sekä lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen opiskelijoiden koulumatkatuesta annetun lain (48/1997) säännösten mukaan. Tätä valtionrahoitusta ei seurata lainkaan, mutta kokonaisrahoitus (kunnan maksama korvaus, joka sisältää valtionosuuden) käy ilmi Seitti-kyselyssä. Kyselyn vastauksissa joukkoliikenteen osalta ilmoitetaan kunnan maksama nettokorvaus, josta on vähennetty valtionapu. Ilmoitettu koulu- ja sosiaalitoimen menot sisältävät valtionosuudet, joita ei nykyisessä järjestelmässä pysty erottelemaan kuljetuksista.

Kelan rahoitusta kohdistuu joukkoliikenteeseen opiskelijoiden matkakorvauksina sekä sairausvakuutuslain mukaisina matkakorvauksina. Kela ylläpitää omaa ajantasaista rahoituksen seurantaa Kelasto-tietokannassa, joka on avoin nettisovellus. Joukkoliikenteen kohdistettu raha on mahdollista selvittää 14) sairausvakuutuksen matkojen osalta kunnittain. Opiskelijoiden matkakorvauksista seurataan kokonaisuutensa jakautumista kulkumuodoittain, mutta ei alueittain. Opiskelijoiden matkakorvauksia seurataan Matkahuollon järjestelmissä kaupunkiseuduittain.

4.2 Seurannan muutostarpeet

Muutostarpeita rahoituksen seurantaa aiheuttaa joukkoliikenteen järjestämistavan muuttumisesta. Siirtymäajan sopimukseen ja ostosopimukseen liittyvä seuranta korvautuu siirtymäajan kuluessa PSA-liikenteen seurannalla sekä markkinaehtoisen liikenteen seurannalla. PSA liikenteen rahoitusta, käyttöä ja suoritteita on pystyttävä seuramaan liikenteen järjestämistavoittain ja alueittain. Jotta joukkoliikenteen kokonaismatkustus olisi tiedossa, on myös markkinaehtoisen liikenteen matkustusta seurattava. Lisäksi on seurattava markkinaehtoisen liikenteeseen välitettävää viranomaislipun asiakashintaa sekä julkista rahoitusta (koululaisliput, opiskelijaliput, mahdollinen de minimis-avustus jne.).

Uusien seudullisten joukkoliikenneviranomaisten, kuntaliitosten ja erilaisten (sosiaalitoimien) kuntayhtymien myötä kunnittainen rahoituksen seuranta muuttuu osin ehkä aiempaa haastavammaksi. Kunnittaisen seurannan rinnalle tulee nostaa kaupunkiseuduittainen seuranta ja erilaiset matkustukseen ja asukasmäärään kohdistetut tunnusluvut.

Lipputuotteiden rahoitus muuttuu osaksi PSA-liikenteen sopimuskorvauksia. Toimivaltaisten viranomaisten yhteinen joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmäpalvelu on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2014 aikana. Järjestelmän myötä toimivaltaisten viranomaisten rahoituksen seuranta muuttuu osin. Mm. clearing-nettolaskujen maksut hoituvat työnimellä "Piletti" tunnetun järjestelmän välityksellä. "Piletin" kautta lippujärjestelmän seurantatietoja saavat ainakin seuraavat kaupungit: Hämeenlinna, Imatra, Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi, Kokkola, Kotka, Kouvola, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Mikkeli, Oulu, Pori, Rovaniemi, Salo, Savonlinna, Seinäjoki, Tampere, Turku ja Vaasa. Muilla kaupunkiseuduilla lippujärjestelmien rahoituksen ja käytön seuranta kannattaisi toteuttaa vastaavassa muodossa, jotta valtakunnalliset yhteenvedot ja vertailu olisivat mahdollisia.

Valtion rahoituksen käyttöä tulisi pystyä seuraamaan myös rahoitusperusteitten valossa. Nykyisin rahoitus on jaettu peruspalvelun ylläpitämiseen ja joukkoliikenteen kilpailukyvyyn nostamiseen. Jatkossa valtion määräraha voi jakautua useampiin luokkiin, jotka tulee ottaa huomioon seurantaraporteissa.

5 Käyttäjien tarpeet rahoituksen ja henkilökuljetusten kustannusten hallinnalle

Tässä luvussa on esitetty eri tahojen tarpeita rahoituksen seurantaan liittyen. Esitykset perustuvat tämän selvityksen aikana tehtyihin haastatteluihin ja kyselyihin sekä aiempiin joukkoliikenteen tilastointia ja tietojärjestelmiä koskeviin selvityksiin.

Tavoitetilassa joukkoliikennetoimijoilla (Liikennevirasto, toimivaltaiset joukkoliikenneviranomaiset, muut kunnat) on käytössä yhteinen, valtakunnallinen helppokäyttöinen rahoituksen ja henkilökuljetusten kustannusten hallintapalvelu, jota he voivat hyödyntää joukkoliikenteen kustannus-, palvelutaso- ja suoriteanalyysissä. Lisäksi kustannushallintapalvelulla on kytkentä linjasto- ja aikataulusuunnittelun ja aikatauluinformaatioiden järjestelmiin.

Yleisesti ottaen eri käyttäjäryhmien tarpeet rahoituksen ja henkilökuljetusten kustannusten hallintajärjestelmälle voidaan tiivistää niin, että tarvitaan selkeä ja helppokäyttöinen työkalu, johon sekä tietojen syöttäminen että niiden tarkastelu on helppoa ja vaivatonta. Järjestelmässä tulee olla ominaisuus, joka pakottaa tarkistamaan tietojen oikeellisuutta, jos ne merkittävästi poikkeavat aiempina vuosina syötetyistä tiedoista. Tietojen tulee olla mahdollisimman oikeita ja ajantasaisia. Erilaisia yhteenvetoraportteja on pystyttävä tulostamaan aikasarjoittain, alueittain sekä liikenteen järjestämistavoittain ja liikennetyypeittäin.

Riittävien palveluiden lisäksi erityisen tärkeää on tietojen hallintajärjestelmän helppokäyttöisyys ja riittävän selkeät käyttöohjeet. Palvelun pitäisi olla käytettävissä ilman erityistä perehdyttämistä.

5.1 Kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten tarpeet

Kunnallisen joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tarpeet rahoituksen ja henkilökuljetusten kustannusten hallinnalle liittyvät

- lupa ja sopimustietojen hallintaan ja ylläpitoon
- budjetointiin ja maksuliikenteen seurantaan
- valtionapuihin
- sopimusten toteutumiseen: suoritteet
- palveluiden käytön seurantaan
- lippujärjestelmiin liittyvään seurantaan

5.1.1 Sopimustenhallinta ja seurannan kytkeminen sopimuksiin

Kunnissa suurimmat sopimusten hallinnon kompastuskivet ovat kadonneet sopimusdokumentit, puutteelliset arkistot tai viimeisen allekirjoitetun sopimusversion puuttuminen. Joissakin tapauksissa joukkoliikennettä tai erityisesti kuntien kuljetuspalveluita koskevia sopimusdokumentteja ei löydy niiden vastuuhenkilöiltä kootusti tallennettuna. Sopimusasiakirjojen hallintaa on tarpeen kehittää erityisesti kuntien

hallintokuntien tilaamissa kuljetuksissa, mutta kehittämistarpeita on myös joukkoliikenteen hankintoihin liittyvien sopimusten hallinnassa.

Tavoitteena on, että varsinaiset sopimusasiakirjat tallentuvat jatkossakin kuntien erilaisiin sähköisiin asiakirjahallintajärjestelmiin tai sopimusten hallintajärjestelmiin ja ovat sieltä taloushallinnon käytettävissä maksatuksen yhteydessä. Tämän lisäksi joukkoliikenteestä ja henkilökuljetuksista vastaavat tarvitsevat seurannan pohjaksi helppokäyttöisen seurantatyökalun, joka voi olla taulukkomuotoinen yhteenvedo hankituista liikennepalveluista (linjoittain). Seurantataulukko tulee yhteenkytkä sopimuksiin niin, että hankintasopimusten keskeinen sisältö (kuten sopimuskorvaus, sopimuksen kesto ja maksuerät) käyvät siitä ilmi. Samaa seurantataulukkoa voidaan käyttää maksatuksen, joukkoliikennepalveluiden käytön ja suoritteiden seurannan pohjana.

Maksatuksen, joukkoliikennepalveluiden käytön ja suoritteiden seuranta varten on tarpeen muodostaa kaupunkikohtaisten seurantataulukkojen pohjalta helppokäyttöinen, valtakunnallinen sähköinen palvelu. Valtakunnallisen palvelun tulee olla niin selkeä ja helppokäyttöinen, että se korvaa kunnissa nykyisin käytössä olevat omat, kuntakohtaiset Excel-tiedostot. **Oleellista on, että aina kun julkista rahoitusta kohdentuu liikennepalveluihin, perustuvat maksut johonkin sopimukseen, ja rahan käyttöä, matkustusta ja liikennesuoritteita seurataan.** Alueellinen seuranta tehdään suoraan valtakunnalliseen palveluun, jolloin myös valtakunnan tasolla on käytössä jatkuvasti ajantasaista seurantatietoa. Vallua ei pidetä ainakaan sellaisenaan kaupunkiseutujen tarpeeseen sopivana.

Rahoituksen seuranta on luontevaa kytkeä sopimukseen, koska oletuksena on, että joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin kohdistuva julkinen rahoitus perustuu aina johonkin sopimukseen.

Kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten sopimukset koskevat PSA:n mukaan hankittua liikennettä. Valtakunnallista järjestelmää varten liikennöintisopimukset ja niiden sisältämät vuorot tulee yksilöidä tunnistein. Seurannan pohjaksi tarvittavia perustietoja ovat kohde- tai sopimusnumeron lisäksi mahdollinen linjanumero, sopimuksen alkamis- ja päättymispäivä, reittitiedot (vuorot, ajopäivät ja -ajat), vuorojen lukumäärä, lähdöt, vuoroittaiset ja päiväkohtaiset ajokilometritiedot sekä vuosittaiset ajopäivät ja ajokilometrit. Sopimuksista kirjataan seurantaan vuotuiset liikennöintikorvaukset ja kohteen kokonaisarvo sekä maksueriin liittyviä tietoja. Näin saadaan ennakkokäsitys tulevan vuoden rahoitustarpeesta, jonka toteutumista seurataan maksujen yhteydessä.

Kaupunkiseudulla seurannassa tarkkuustaso on vähintään linjatarkkuus, eli kuhunkin sopimukseen kuuluvat linjat on eroteltava seuranta varten. Maksu- ja informaatiojärjestelmissä sekä liikennepalvelujen seurannassa tarvitaan pysäkki- ja vuoroikohtaisia tietoja, joten vuorotarkkuuden linkittyminen sopimusten linjatarkkuuteen on ratkaistava jollakin tapaa.

Kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset tarvitsevat myös reittiliikennelupia ja kutsuliikennelupia koskevan järjestelmän, josta on oltava liityntäpinta liikennöitsijätietoihin ja joukkoliikennelupiin. Kunnallisten viranomaisten reittiliikennelupien määrä lienee kokonaisuutena niin pieni, että luvat kannattanee viedä keskitetysti Valluun, jossa ELY-keskusten myöntävät luvat ovat. Kunnalliselle viranomaiselle on helppokäyttöisintä, jos reitti- ja kutsuliikennelupien hallintajärjestelmä toimii samantapaisesti.

sella käyttöliittymällä kuin PSA-liikenteen sopimustenhallinta. Toinen vaihtoehto voisi olla kunnallisten viranomaisten lupatietojen keskitetty syöttäminen jonkun ELY-keskuksen kautta.

5.1.2 Liikennepalvelujen käytön seuranta

On luontevaa kytkeä myös liikennepalveluiden suoritteiden ja käytön seuranta sopimuksiin. Liikennepalveluiden käytön seurantaan tarvittavia tietoja ovat sopimus, linja- ja vuorokohtaiset vuotuiset tulo- ja matkustajamäärätiedot, matkakohtaiset tulo- ja sopimuskorvaustiedot, lipputulot ajokilometriä kohden jne. Tiedot tarvitaan paikallis-, lähi- ja palveluliikenteestä.

Nykyisin liikennepalveluiden käytön seuranta tehdään omissa kuntakohtaisissa taulukoissa, joihin tietoja päivitetään manuaalisesti. Taulukot pohjautuvat useassa kunnassa vanhoihin ELYn pohjiin. Vähimmillään kunnallisten viranomaisten on ylläpidettävä seuranta taulukkomuodossa, joten valtakunnallinen kustannustehokas järjestelmä on tarpeen. Osa kunnista saa tulevaisuudessa pääosan seurantatiedoista valtakunnallisesta lippu- ja maksujärjestelmästä, joten rajapintojen avulla on varmistettava valmiiden tietojen siirtyminen automaattisesti. Tärkeää on samanmuotoinen tietojen seuranta valtakunnallisen lippu- ja maksujärjestelmän ulkopuolisissa kunnissa.

5.1.3 Liikennepalveluiden kustannusten ja maksuliikenteen seuranta

Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset laativat nykyisin kustannusyhteenvedon toteutuneista kustannuksista vähintään kaksi kertaa vuodessa valtionapuhakemusta varten. Käytännössä useat kunnalliset joukkoliikenneviranomaiset ylläpitävät jatkuvasti manuaalisesti omaa ajantasaista maksatuksen seuranta laskujen hyväksymisen yhteydessä. Valtionapuhakemusten yhteydessä kootaan tiedot toimivalta-alueen joukkoliikennemennoista yhteen. Kuntien työtä ja valtakunnallista seuranta helpottaisi valtakunnallinen palvelu, jossa kustannuskertymää pystyisi jatkuvasti ylläpitämään yksinkertaisessa muodossa esimerkiksi niin, että laskujen hyväksymisen yhteydessä summat kirjattaisiin ylös valtakunnalliseen palveluun.

Joukkoliikenteen rahoitustietoja voitaisiin jatkossa mahdollisesti kerätä suoraan taloushallinnosta. Tämä edellyttää kuitenkin muutoksia kuntien kirjanpitoon. Rajapinta taloushallinnon tietoihin vähentäisi valtionapujen hakemiseen liittyvää työmäärää, mutta joukkoliikenteen vastuuhenkilöt joutuvat joka tapauksessa käsittelemään laskuja niiden hyväksymisen yhteydessä.

5.2 ELY-keskusten tarpeet

ELY-keskukset ovat tottuneita käyttämään Vallua. Sekä suunnittelussa, sopimusten hallinnassa että seurannassa hyödynnetään Vallua. Vallun kehittämistarpeita aiheuttaa joukkoliikenteen järjestämistavan uusiutumisesta. Toisaalta Vallun raportointia on tarpeen kehittää.

Järjestämistavan uusiutuminen edellyttää reittiliikenneluparekisterin ja lippujen cleauration välistä seuranta. Markkinaehtoiseen liikenteeseen välitetään joissain tapauksissa viranomaislipun asiakashintaosuus tai mahdollisesti de Minimis-tukea, joiden kohdentumista tulee pystyä seuraamaan. Samoin Kelan maksamien opiskelija-

seutulippujen ja kuntien koululaisten lippujen käyttöä markkinaehtoisessa liikenteessä tulisi seurata niin että kokonaisuudessaan reittiliikenteeseen ohjautuva julkinen rahoitus sekä reittiliikenteen matkustajamäärät olisivat tiedossa.

ELY-keskusten tehtävänä on ollut kuntien henkilökuljetuksia koskevien rahoitustietojen kokoaminen SEITTI (KUKU) -kyselyin. Tätä työtä helpottaisi ja tietojen laatua parantaisi, jos kustannustenhallinta olisi valtakunnallisesti suoraan linkitetty kuntien omiin taloushallintajärjestelmiin niin, että päällekkäinen tiedon syöttö vähenisi. Vastaavasti samoin kuin valtionapujen hakemista helpottaisi eri toimijoiden (kunnat ja ELYTt) taloushallintojen tietojen suora siirtyminen valtakunnalliseen kustannustenhallintapalveluun. Kustannusten ohella ELY-keskukset tarvitsevat tietoa kuntien liikennepalveluja koskevista tarpeista.

5.3 Liikenneviraston tarpeet

Liikenneviraston seuranta- ja suunnittelua koskevat tarpeet koskevat sekä valtakunnallisia yhteenvetoja että alueellisia tietoja. Tarpeet poikkeavat ELY-keskusten tarpeista. Tärkeää on saada luotettavaa yhteenvetotietoa kaikesta kuntien ja valtion rahoista. Tällöin sekä ELY-keskusten että kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten tiedot on pystyttävä kootusti tulostamaan mielellään yhdestä tietolähteestä.

Liikenneviraston tulee pystyä seuraamaan valtakunnallista joukkoliikenteen määrärahan käyttöä kokonaisuutena ja ajantasaisesti. Tarvitaan mahdollisuus ajaa vuosiraportteja käytetystä rahoituksesta sekä matkustajamääristä ja erikseen taksi- ja busseiliikenteestä.

Kaikki valtionapuja koskevat seurantatiedot tulisi saada yhdestä taulukosta. Vakioraportteina tulisi pystyä tulostamaan osto- ja myöhemmin **sopimusliikenteen kuukausiraportti**, koska joukkoliikenteen maksatuksen tilannetta pitäisi pystyä seuraamaan ajantasaisesti kuukausittainen esimerkiksi ELYjen ostoliikenteestä. Esimerkiksi budjettikehyksen valmistelussa ennen vuoden loppua tulisi olla käytössä tieto kuluvan vuoden joukkoliikenteen rahankäytöstä. Nykyisin maksatusta pystytään seuraamaan ajantasaisesti sopimuksittain², mutta valtakunnallisia tai alueellisia yhteenvetoja ei pystytä ajamaan. Nykyisin tiedot joudutaan käytännössä erikseen kysymään ELYiltä, jotka edelleen kysyvät tiedot kunnilta.

Kustannuksista ja matkustajamääristä tulee pystyä ajamaan yhteenvedot vuosittain riippumatta matkustajalaskentojen vaiheesta. Tilastoinnin ja raportoinnin edellytyksenä on tietojen päivitysten sulkeutuminen jossain vaiheessa.

Nykyisistä lipputuista tarvitaan aikasarjat yhdellä haulilla ja kaikki liput yhdessä. Samoin lippujen myynnin raportointi tulisi tapahtua yhdessä taulukossa nykyisten lipputyypikohtaisten raporttien lisäksi. Lipputuotteiden rahoitus muuttuu jatkossa osaksi PSA-liikenteen sopimuskorvauksia. Lipputuotteiden julkista rahoitusta ei pystyttäne erottelamaan, mutta käyttöä ja asiakasrahoitusta tulee seurata.

Jatkossa tarvitaan mahdollisuus kohdentaa seurantatietoja sopimustyypeittäin (reitti- ja aluepohjaiset käyttöoikeussopimukset ja siirtymäajan liikennöintisopimukset) ja tulostaa eri liikennetyyppien valtionapuja koskevat aikasarjat.

² Vallu:raportit:maksuerät

Jatkossa Liikenneviraston tulisi pystyä seuraamaan paitsi sopimusliikenteen rahoitusta, myös reittiliikenteeseen **ohjautuvaa julkista rahoitusta** sekä **reittiliikenteen matkustajamääriä**. Reittiliikenteeseen välitettävä viranomaislipun asiakashintaosuus saataneen valtakunnallisen lippujärjestelmän clearaustiedoista. Lisäksi markkinaehtoiseen liikenteeseen välitettävää julkista rahoitusta (koululaisliput, opiskelijaliput, mahdollinen de minimis -avustus jne.) tulisi pystyä seuraamaan.

Jotta tietopalvelu palvelisi valtionapujen hakemista, tulisi sillä olla suora liityntä kuntien taloushallintojen järjestelmään, jotta valtioapuhakemuksiin saataisiin suoraan otteet kirjanpidosta.

6 Tietojen tuottamisprosessit

Tässä luvussa esitetään nykyisistä tiedon tuottamisen prosesseista valtionavustuksia ja kuntien kuljetuskustannuksia koskevat prosessit sekä matkustajalaskentojen tietoja koskeva prosessi ja kuvataan niiden kehittämistarpeita ja -ehdotuksia.

6.1 Valtionavustukset

6.1.1 Nykytila

Joukkoliikenteen valtionavustusta nykyisin saavat kohteet on eritelty luvussa 2. Valtionavustuslain (688/2001) 1. luvun 12 §:ssä todetaan muun muassa seuraavaa: valtionapuviranomainen voi päättää, että valtionavustus maksetaan toteutuneiden kustannusten perusteella sen jälkeen, kun avustuksen käytöstä on esitetty valtionapuviranomaiselle hyväksyttävä selvitys ja edelleen, että valtionavustuksen saajan tulee antaa valtionapuviranomaiselle valtionavustuksen maksamiseksi oikeat ja riittävät tiedot. Saman lain 3. luvun 9 §:ssä todetaan, että valtionavustusta haetaan kirjallisesti. Käytännössä joukkoliikenteen valtionapuprosessi on erittäin pitkä, ja valtionapupäätökset venyvät pitkälle kevääseen/alkukesään. Valtionapuviranomaisia työllistää maksatuksiin liittyvä tietojen tarkastaminen ja korjaaminen.

Valtionavustushakemusprosessi kestää hakemuksista käytön raportointiin noin 1,5 vuotta. Tiedot syötetään VALLUun viimeisen maksatuksen yhteydessä noin 15 kuukautta valtionapuhakemusten jälkeen, jolloin valtionavun käyttövuoden päättymisestä on kulunut noin 4 -5 kuukautta. Tätä ennen ELYt ja Liikennevirasto hoitavat hakemusprosessia itsenäisesti, eikä tietoja koota välillä yhteen. Kuvassa 3 on pääpiirteittäin kuvattu valtionavustusten haku, myöntäminen ja maksatus. Maksatus tapahtuu kahdessa erässä puolivuositain jälkikäteen kunnan toimittamien seurantatietojen pohjalta. Valtionapuhakemuksessa eritellään paikallisliikenne, palveluliikenne, lippu-tuki ja mahdollinen kehittämisraha.

Tietojen toimittaminen perustuu valtionapupäätöksen kirjattuun ehtoon. Kustannustietojen lisäksi kuntien on toimitettava matkustajamäärätiedot ja suorit tiedot. Maksatushakemuksen liitteeksi on osalla alueista vaadittu kuitenkin maksuista ja osalla alueista ote kirjanpidosta. Tiedot on saatu kattavasti.

Seudulliset kunnalliset viranomaiset hakevat valtionapua koko toimialueelleen, jyvittävät valtionavun toimialueensa kunnilla ja myös raportoivat rahoituksen käytöstä koko toimialueella. Suuret ja keskisuuret kaupunkiseudut hakevat joukkoliikenteen valtionapua suoraan Liikennevirastolta ja muut kunnat ELY-keskuksilta.

Valtionavustusprosessin lisäksi loppusyksyllä on oma erillinen prosessinsa Liikenneviraston ja ELY-keskusten välillä ELY-keskusten määrärahojen käytöstä seuravana vuonna.

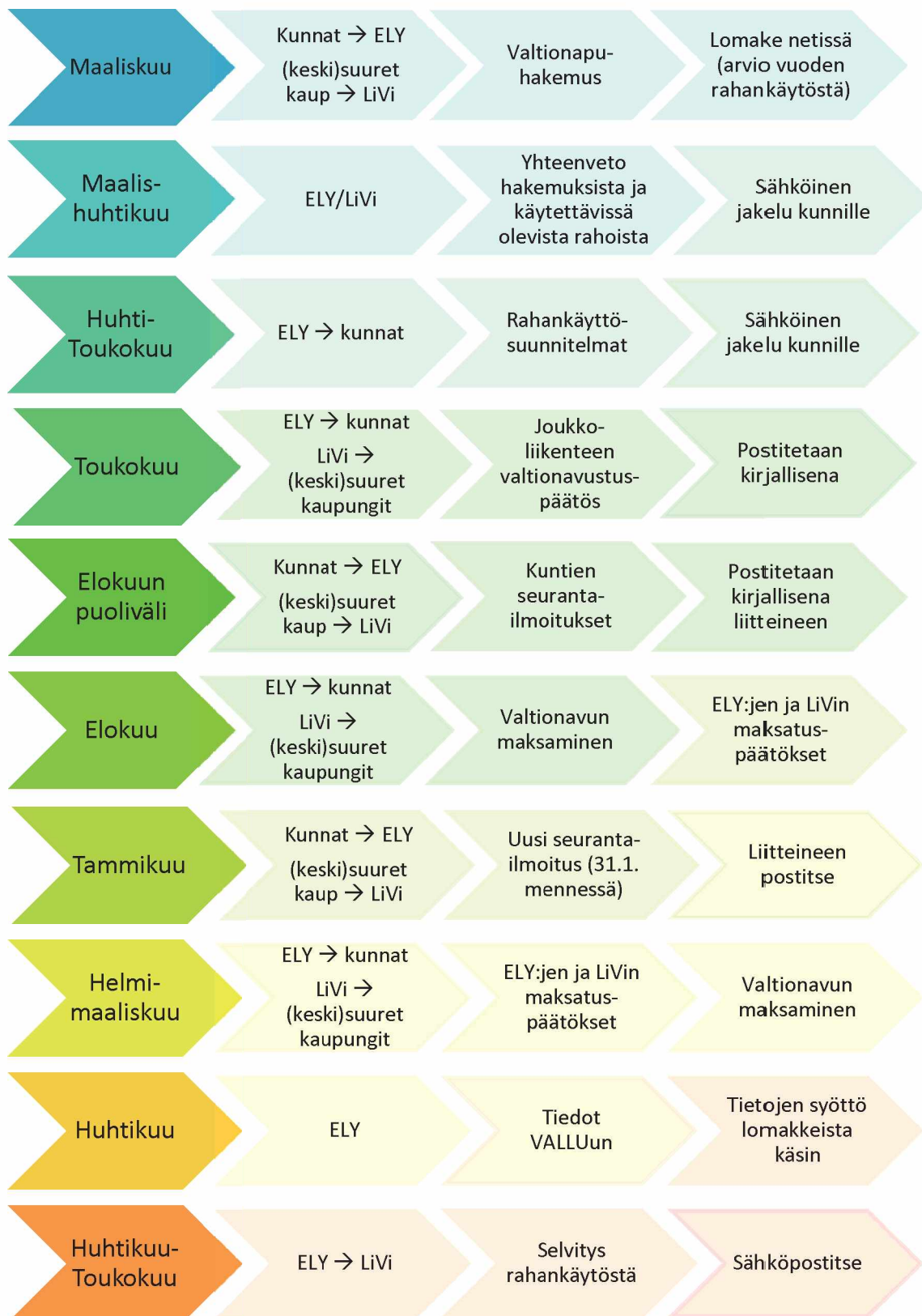
6.1.2 Kehittämistarpeet ja -ehdotukset

Valtionapuprosessia on tarpeen nopeuttaa sekä kuntien että Liikenneviraston näkökulmasta. Kunnat tarvitsevat tiedon käytettävissä olevasta valtionrahoituksesta jo alkuvuodesta. Liikenneviraston on pystyttävä seuraamaan valtionavustuksen käyttöä

jo valtionavustuksen käyttövuoden aikana. Lisäksi tietojen tarkistamiseen käytettävää työmäärää olisi saatava vähennettyä. Sekä Liikennevirastoa että ainakin osaa ELY-keskuksista työllistää erittäin paljon käsin täytettyjen lomakkeiden ja kuittipinojen tarkastaminen ja epäselvyydet ilmoitetuissa kustannuksissa. Valtionapuhakuprosessia on mahdollista kehittää sähköistämällä välivaiheita. Aikataulussa pysyminen tulisi varmistaa sitomalla prosessit maksatukseen.

Valtionavustuslain mukaan edellytetään kirjallista hakemusta, eli koko prosessia ei pystyttäne sähköistämään. Kuitenkin rahoituksen käytön seuranta olisi mahdollista pitää ajan tasalla sähköisesti, jolloin maksatushakemusten yhteydessä ei laskuja tarvitsisi enää käydä uudelleen läpi. Esillä on ollut ajatus, että joukkoliikenteen rahoitustiedot saataisiin poimittua suoraan kuntien taloushallinnosta. Tietojen ottaminen suoraan taloushallinnosta ei kuitenkaan välttämättä sujuvoittaisi prosessia, koska tiedot vaativat kuitenkin manuaalisia tarkistuksia. Käytännössä joukkoliikenteen vastuuhenkilöt joutuvat tarkistamaan ja hyväksymään laskut, joten maksetut summat olisi mahdollista kerätä samassa yhteydessä valtakunnalliseen palveluun, joka pysyisi näin ajan tasalla laskujen maksamisen tahdissa. Nykyisinkin kaupungit ylläpitävät omia Excel-taulukkoja maksatuksen yhteydessä. Laskun hyväksyjä (toimivaltainen viranomainen tai sen toimivalta-alueella toimiva kunta) kirjaisi maksetut summat suoraan selkeään taulukkopohjaan. Ajantasalla olevasta valtakunnallisesta ”maksurekisteristä” olisi mahdollisuus ajaa valtakunnallisia ja alueellisia raportteja ja tehdä tilannekatsauksia rahan käytöstä. Puolivuotisraportoinnin yhteydessä toimivaltaiset viranomaiset voisivat tulostaa valmiin maksatusraportin, joka olisi valmiiksi jaoteltu valtionapujen käyttötarkoitusten mukaisesti tai vain käydä hyväksymässä raportin sähköisesti maksatuksen perusteeksi.

Jatkossa palvelua voisi kehittää niin, että se sisältäisi myös ”suunnittelu” osuuden, jolloin palvelun kautta olisi mahdollista laatia ilmoitus kuntien valtionaputarpeista tarkempine sanallisine perusteluineen (kirjallisen valtionapuhakemuksen liitteeksi).



Kuva 3. Joukkoliikenteen valtionapujen haku, myöntämis- ja maksatusprosessi nykyisin esimerkinomaisesti kuvattuna (eri ELY-keskusten käytännöissä on pieniä eroja ja aikataulu on hieman vaihdellut vuosittain).

6.2 Kuntien kuljetuskustannustietojen kerääminen

6.2.1 Nykytila

Kuntien kuljetuskustannustiedot kerätään SEITTI-kyselyn yhteydessä. ELYt keräävät tiedot pääosin vuosittain. Tietojen keräämistapa vaihtelee. Tietoja kerätään sähköpostilla, webropol-kyselynä ja postitse. Kyselylomake on pääsääntöisesti yhteneväinen ja sitä hieman uusittiin vuonna 2012. Tiedot pyydetään yleensä kesällä, vastaukset tulevat syksyn aikana ja yhteenveto laaditaan alkutalvesta. Kyselyyn vastaaminen edellyttää kunnassa usean henkilön työpanosta, koska tiedot avoimesta joukkoliikenteestä, koulukuljetuksista ja sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksista toimittaa yleensä eri henkilö. ELY-keskus syöttää kuntien toimittamat tiedot Valluun manuaalisesti. Tietojen toimittaminen on perustunut kuntien vapaaehtoisuuteen.



Kuva 4. Kuntien kuljetuskustannustietojen kerääminen

6.2.2 Kehittämistarpeet ja ehdotukset

Valtakunnallisesti kattavien tietojen saaminen on ollut haasteellista, mutta tiedot on kuitenkin saatu kohtuullisen kattavasti silloin kun niiden keräämiseen on panostettu. Suurin haaste on tietojen oikeellisuus. ALV on suurin ongelma kustannustiedoissa, koska ELY-keskus pyytää tiedot arvonlisäverollisena, ja kunnat seuraavat arvonlisäverottomia kustannuksia. Selvyyden vuoksi tiedot kannattaa pyytää sekä arvonlisäverollisena että ilman arvonlisäveroa. Myös valtionavusta puhdistaminen aiheuttaa omat haasteensa. Lisäksi kunnissa kuljetusten tilikohta voi esimerkiksi koulutoimessa

olla ”kaatopaikka”-tili, johon kirjataan esimerkiksi opettajien matkakorvauksia, rahtikuluja ja retkien kuljetuksia, koska päätili on ”majoitus ja kuljetuskulut”. Nykyisellä kirjanpitolavalla kustannuksia ei pystytä saamaan suoraan kuntien kirjanpidosta.

Seitti-tiedonkeruuta esitetään kehitettävän niin, että se toteutetaan kuntien kuljetuskustannustietojen osalta sähköisenä versiona. Toteuttamiseen riittää kevyt, verkkoselaimella toimiva sovellus, jonka kautta kunnat voivat syöttää tietonsa ja selailla esimerkiksi omia aiempien vuosien tietoja ja muiden kuntien tietoja. Sovelluksessa voi olla rajapinta kuntien joukkoliikennekustannusten seurantaan (maksurekisteriin) josta tiedot saataisiin joukkoliikenteen osalta mahdollisesti suoraan. Analyysijä-tukemaan voidaan harkita kevyen karttasovelluksen toteuttamista kuten Tietojärjestelmien esiselvitys -raportissa ehdotetaan. Sovelluksen taulukoihin tarvitaan vahva hälytys, jos tietoa puuttuu tai syötetty tieto poikkeaa selvästi aiemmista tiedoista (tai vastaavien kuntien tiedoista). Lisäksi tietojen keräämistä tulee kehittää niin, että kustannustietojen lisäksi kerätään tieto kuljetuksiin oikeutettujen lukumäärästä, ja palveluiden käytöstä. Tiedot esitetään pyydettävän kuntien kuljetuskustannusten osalta jatkossa kunnallisilta seudullisiltajoukkoliikenneviranomaisilta koko toimivalta- aluetta koskien ja peruskunnista suoraan kunnista.

Jotta tietojen syöttäminen on kunnille hyödyllistä, tulee kuljetuskustannuspalvelun tarjota kunnille seuranta- ja vertailutietoja. Kuntien kuljetuskustannuksista tulee tarjota raportteja, joissa saadaan

- aikasarjat kunnittain koko rahoituksesta
- aikasarjat kunnittain ja sektoreittain samassa raportissa
- aikasarjat kaupunkiseuduittain

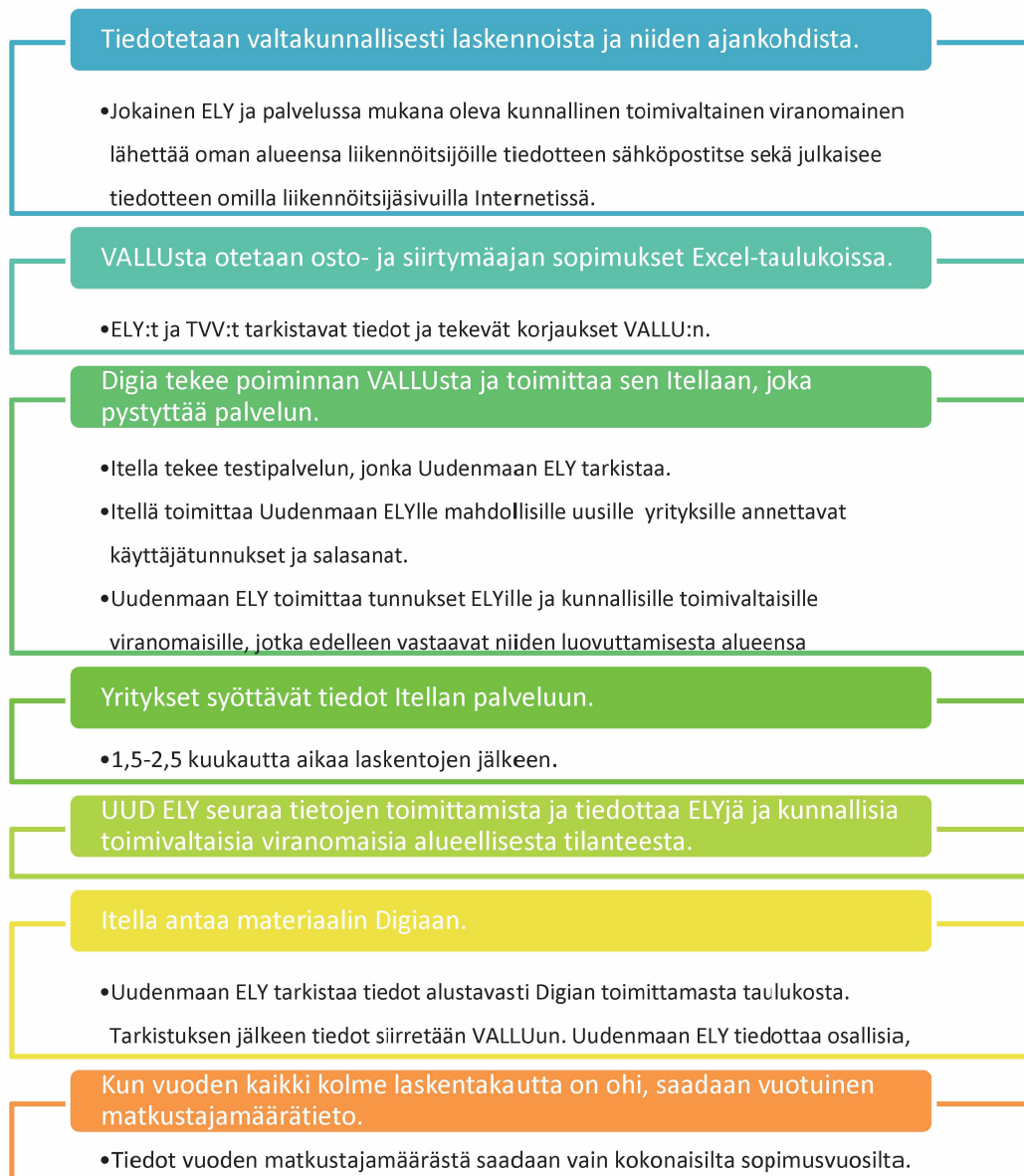
Tietoja on tarpeen käsitellä sekä kokonaissummina, että palvelun käytöllä (käyttöön oikeutettujen lukumäärällä) että asukasmäärällä jyvitetynä. Analyysien ja erilaisten ”ranking-listojen” avulla voidaan lisätä palvelun kiinnostavuutta.

Jatkossa mahdollisesti rahoitustapojen uudistuessa kohti joukkoliikenteen ja henkilö- kuljetusten tiiviimpää yhteistyötä rahoituksessakin, tulee kuntien kirjanpitoa kehittää niin, että tarvittavat seurantatiedot saadaan suoraan kuntien kirjanpidosta.

6.3 Matkustajamäärätiedot

6.3.1 Nykytila

Matkustajamäärätiedot kerätään nykyisin ELY-keskusten ostoliikenteestä, käyttöoikeussopimuksista sekä ELY-keskusten ja joidenkin kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten siirtymäajan sopimuksilla olevasta liikenteestä vuonna 2014 ja 2015 päättyvien sopimusten osalta. Matkustajalaskennat toteutetaan kolme kertaa vuodessa kahden viikon jaksossa. Matkustajalaskennan päättymisen jälkeen yrityksellä 1,5–2,5 kuukautta aikaa toimittaa tiedot.



Kuva 5. Matkustajamäärätietojen tuottaminen

Matkustajalaskentojen tietosisältö (tiedot, jotka yritykset syöttävät suoraan järjestelmään)

- Keskikuorma= vuoron keskikuorma seurantakaudella (laskentakauden keskiarvo hlö/päivä)
- Max.kuorma= vuoron maksimikuorma seurantakaudella (laskentakauden suurin yhtä aikaa autossa ollut matkustajamäärä)
- Nousijat = vuoron nousijoiden määrä seurantakaudella (laskentakauden keskiarvo nousijat/päivä)
- Lipputulo = päivittäinen lipputulomäärä (laskentakauden keskiarvo €/päivä) Huom! lipputulo ilmoitetaan arvonlisäverollisena
- Lisäksi ostoliikenteestä rahtitulo = päivittäinen rahtitulomäärä (laskentakauden keskiarvo €/päivä) Huom! rahtitulo ilmoitetaan arvonlisäverollisena

Matkustajalaskennat toteutetaan ELY-keskuksissa ja lisäksi mukana on muutama kunnallinen toimivaltainen viranomainen. Kunnallisten viranomaisten kannalta haasteena on mm. se, että sopimuskaudet ovat esimerkiksi paikallisliikenteessä erilaisia. Ostoliikenteestä ja käyttöoikeussopimuksista liikennöitsijät toimittavat lisäksi pysäkkikohtaiset matkustajalaskentatiedot kirjallisina ELY-keskuksiin.

Tietojen toimittaminen perustuu liikennöintisopimuksessa määritettyyn ehtoon.

6.3.2 Kehittämistarpeita – ja ehdotuksia

Palvelua tai eri palveluista saatavaa yhteenvetoa on kehitettävä niin, että saadaan tarvittavat valtakunnalliset tai alueelliset tiedot kokonaismatkamäärästä. Laskenta-kaavoja tulee kehittää niin, että saadaan kattava (ennakko)tieto matkustajamääristä jo ennen viimeistä laskentakautta ja puolikkailta sopimusvuosilta.

Ostoliikenteestä matkustajamäärät saadaan pysäkeittäin. Pysäkkikohtaisia tietoja tulisi käsitellä niin, että saadaan matkustustiedot kunnittain. Tämä voisi toimia laskennallisena jakoperusteena, jos ostoliikennekorvaus pystyttäisiin kohdentamaan kunnittain. Vaihtoehtoisesti ostoliikenteen rahoitusta ja käyttöä voidaan jyvittää kunnille jollain laskennallisella perusteella, esimerkiksi kuntien lukumäärän tai kunnan sisällä ajettavien ajokilometrien suhteessa.

Jatkossa matkustajalaskentoihin veloitetaan PSA-liikennesopimuksissa siltä osin, kun tietoja ei saada suoraan lippu- ja maksujärjestelmistä. Tärkeää on, että siitä liikenteestä, joka jää valtakunnallisen maksu- ja lippujärjestelmän ulkopuolelle kerätään tiedot samassa muodossa kuin valtakunnallisessa lippu- ja maksujärjestelmässä mukana olevastakin liikenteestä.

Jotta joukkoliikenteen kokonaismatkustajamäärä n kehitystä pystytään seuraamaan, tulisi matkustajatiedot saada myös reittiliikenteestä. Tietoja tarvitaan myös niissä tilanteissa, joissa reittiliikennettä joudutaan mahdollisesti täydentämään tai korvaamaan PSA-liikenteellä.

7 Kehittämisehdotukset

Valtakunnallisessa seurannassa tarvitaan tiedot

- *kaikista joukkoliikennepalveluita koskevista sopimuksista (ELYt, kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset sekä peruskunnat)*
- *ajantasaisesti tiedot sopimusten toteutumisesta: maksut, käyttö ja suoritteet*
- *myönnetyt reitti- ja kutsuliikenneluvat*
- *reittiliikenteen matkustajamäärätiedot sekä reittiliikenteeseen kohdistunut julkinen rahoitus*
- *kuntien hankkimien henkilökuljetusten rahoitus ja palveluiden käyttö*

Tiedot tarvitaan valtakunnan tasolla ja alueellisesti.

7.1 Lähestymistapa

Edellisessä luvussa on esitetty useita kustannustenhallintaan liittyviä kehittämistarpeita eri käyttäjäryhmien tarpeitten pohjalta. Järjestelmän kehittämisen lähtökohdaksi ehdotetaan kustannusten seurannan perustamista maksuliikenteeseen. Kuitenkin lähtökohdiana on, että aina kun liikennepalveluun kohdentuu julkista rahoitusta, on taustalla sopimus. Seuranta tulee linkittää sopimukseen niin, että jokaisella sopimuksella ja linjalla/vuorolla on järjestäjätahosta riippumatta tunniste, jolla liikennepalvelu, seurantatiedot ja sopimus voidaan tarvittaessa yhdistää.

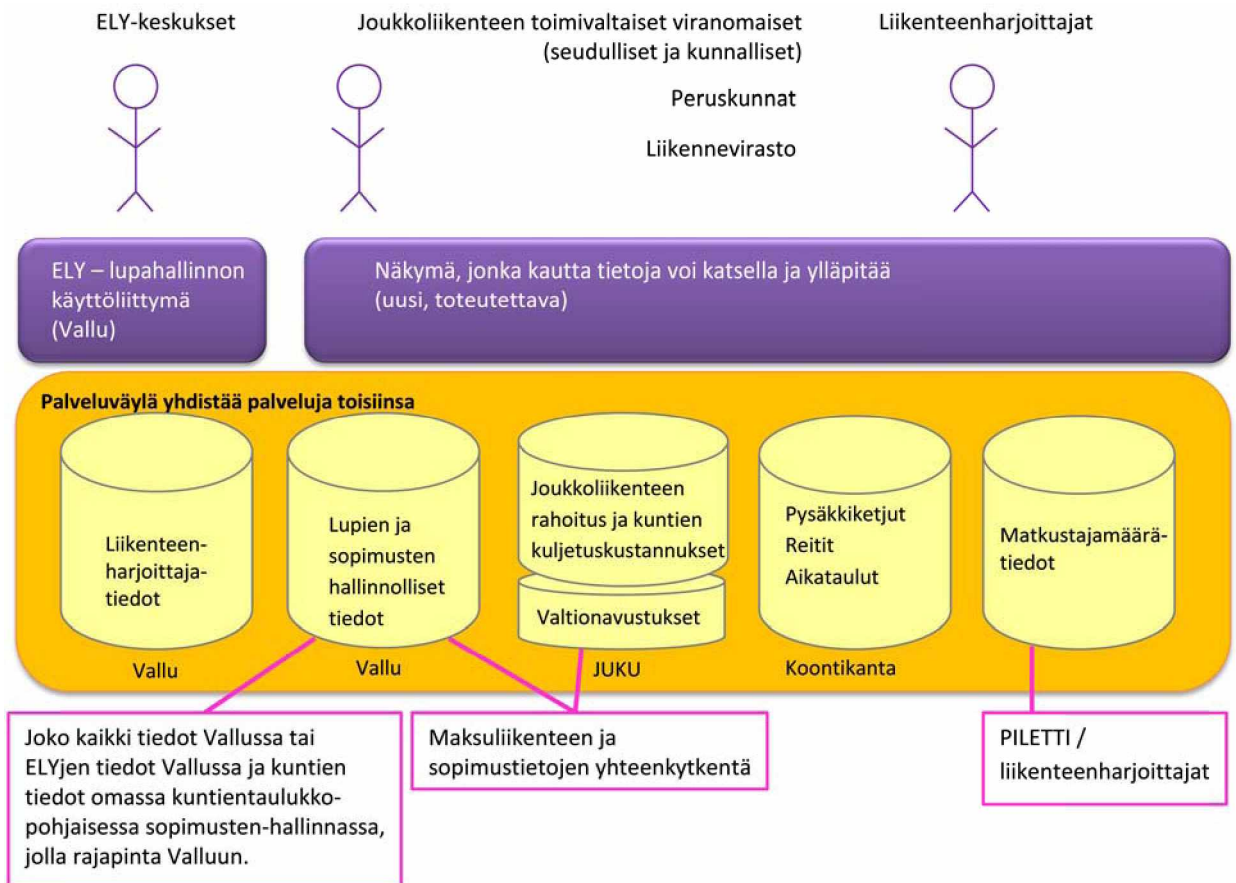
Tällöin kustannustenhallinta edellyttää myös sopimustenhallinnan kehittämistä. Kaikki avointa joukkoliikennettä koskevat sopimukset tulisi koota valtakunnalliseen sopimustenhallintajärjestelmään. ELY-keskusten sopimustenhallinta on toteutettu VALLUssa. Kunnalliset joukkoliikenneviranomaiset ovat hallinneet sopimuksia omissa, kuntakohtaisissa yhteenvedotaulukoissa ja tai muissa järjestelmissä. Lisäksi usealla kaupungilla on käytössä sähköisiä asiakirjahallintajärjestelmiä, joita mm. kuntien taloushallinnot hyödyntävät maksatuksen yhteydessä. Ratkaistavaksi tulee sopimustenhallinnan kehittäminen joko VALLUn pohjalta tai kokonaan uudessa järjestelmässä. Jos päädytään etenemään VALLUn pohjalta, vaatii se uutta, kunnille paremmin sopivaa lähestymistapaa ja helppokäyttöisempää käyttöliittymää kuntien tarpeisiin. Uudistuksen kohteita ovat esimerkiksi vuorokohtainen tarkkuustaso, paikallisliikennettä palvelevat aikataulukaudet ja mahdollisesti matkustajalaskentojen rytmittäminen paikallisliikennettä palvelevasti. Joukkoliikenteen järjestämistavan uusiutuminen edellyttää uudistuksia myös VALLUN ELY-keskuksille suunnattuun osioon.

Kustannustenhallintajärjestelmän kehittämisen pohjaksi tulevat jo alkuvaiheessa ratkaistavaksi ainakin seuraavat tekniset linjaukset

- *kehitetäänkö sopimustenhallintaa VALLUn pohjalta vai kokonaan uudessa järjestelmässä*
- *miten hoidetaan yhteenkytkentä valtakunnallisen lippujärjestelmän tiedonkeruun kanssa.*

Kuntien henkilökuljetuksia koskevista hankinnoista ei ole koottua sopimustenhallintaa, eikä kaikista hankinnoista välttämättä sopimuksia lainkaan. Tavoitteena on jatkossa kehittää kuntien henkilökuljetuksia koskevaa sopimuksenhallintaa niin, että ainakin kuntatasolla olisi yhteenvedot kaikista kuntien tekemistä liikennöintisopi-

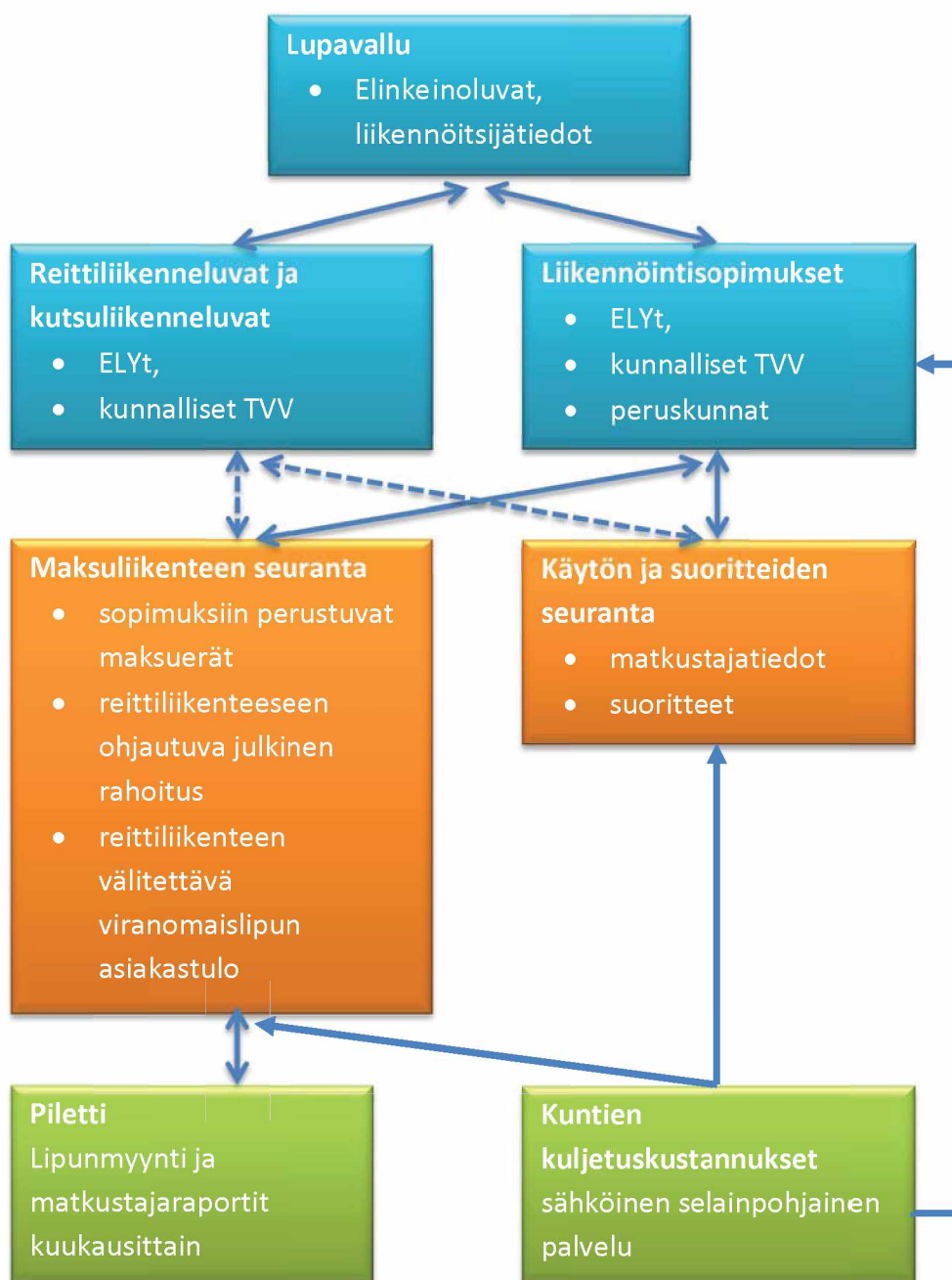
muksista, ja maksut liikennöitsijöille perustuisivat näihin sopimuksiin. Valtakunnallinen tiedonkeruu toteutettaisiin kuitenkin maksuliikenteen pohjalta. Kuvassa 6 on kuvattu JUKU-palvelu, ja sen linkittyminen muihin joukkoliikenteen tietopalveluihin.



Kuva 6. JUKU-palvelu, joka linkittyisi avoimen joukkoliikenteen osalta VALLUn pohjalta kehitettyyn sopimustenhallintaan.

7.2 Kustannusten hallinnan kytkeytyminen muuhun seurantaan

Työssä tunnistettujen palvelutarpeitten pohjalta ehdotetaan kehitettävän seuraavassa esitettyjä joukkoliikenteen rahoituksen ja kuljetusten kustannushallinnan palveluita. Kaupunkien ja kaupunkiseutujen toimivaltaiset viranomaiset tarvitsevat valtakunnallisen palvelun, jossa joukkoliikenteen kustannusten, käytön ja suoritteiden seuranta tapahtuu ja josta voidaan ajaa valtakunnallisia ja alueellisia yhteenveto- ja vertailuraportteja. Käytännössä kustannusten seurantaan liittyvät tietotarpeet voidaan ryhmitellä kuvassa 7 esitetysti.



Kuva 7.

Kustannushallinnan kytkeytyminen muuhun seurantaan.

7.3 Etenemispolku

Ehdotuksena on kaksivaiheinen eteneminen, jossa

Ensimmäisessä vaiheessa

1. Linjataan VALLUn kehittämistavoitteet

VALLUn kehittämistä koskevat päätökset vaikuttavat seuraavassa esitettyjen, käyttäjien tarpeista lähtevien kehittämistoimien toteutukseen. Seuraavissa esityksissä

- VALLUa ehdotetaan laajennettavan kunnallisten joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten avointa joukkoliikennettä koskevan reittiliikenteen sopimustiedoilla
- kunnallisten joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten PSA-liikennettä koskeva sopimusrekisteri on mahdollista toteuttaa VALLUun tai kokonaan uuteen palveluun.
- VALLUn raportointia esitetään voimakkaasti kehitettävän
- kuntien kuljetuskustannukset viedään uuteen palveluun
- valtionapuhakemukset toteutetaan uudessa palvelussa

2. Sovitaan tapa, jolla VALLUn reittiliikenneluparekisteriin viedään tiedot kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten myöntämistä reitti- ja kutsuliikenneluvista.

- lupien pienen määrän vuoksi tietojen syöttö kannattanee keskittää jonkun ELY-keskuksen hoidettavaksi

3. Sopimustenhallintajärjestelmää laajennetaan kattavaksi koskemaan myös kuntien tekemiä avoimen joukkoliikenteen sopimuksia.

- Valtakunnan tasolla jokaiselle sopimukselle varataan tunniste, jonka perusteella liikenne voidaan yksilöidä ja johon seurantatiedot voidaan kytkeä.
- ELYn liikennöintisopimukset ovat jatkossakin VALLUssa. JUKUn toteuttamisen yhteydessä ratkaistavaksi tulee, viedäänkö kuntien sopimukset VALLUun helppokäyttöisen käyttöliittymän taakse vai toteutettavaksi uudessa perustettavassa palvelussa

4. Perustetaan valtakunnallinen helppokäyttöinen joukkoliikenteen kustannustenhallinnan ja matkustuksen seurannan ajantasainen sähköinen palvelu, johon on linkitetty myös sopimustieto.

- Kunnissa maksatustietoja syötetään valtakunnalliseen palveluun aluksi käsin laskujen hyväksymisen yhteydessä (kuukausittain). Jos sopimuskumppaneita on useita, tiedon syöttämisestä vastaa se taho, joka siirtää maksun liikennöitsijälle.

5. Toteutetaan kuntien kuljetuskustannuskysely sähköisenä palveluna

- Selainpohjainen, nykyisen kyselyn korvaava palvelu, johon kunnat syöttävät tiedot kerran vuodessa alkuvuodesta
- Mahdollisuus vertailla aiempia vuosia sekä muiden kuntien tietoja
- Ohjeistetaan kuntien kirjanpitoa niin, että kustannustietojen luotettavuus paranee ja kuljetuskustannusten selvittäminen helpottuu kunnissa.

6. Tehdään VALLUn pieniä kehittämistoimia

- Liikenteen järjestämistavan muuttumisen aiheuttamat muutostarpeet
- Selvitetään karttaliittymän (peruspalvelujen arviointi) palauttamismahdollisuudet tai uuden vastaavan toteuttamismahdollisuudet
 - Kehitetään raportointia mm. maksatuksen ja matkustajamäärien ajantasaisessa seurannassa sekä kuntakohtaisten yhteenvetoraporttien laatimista
 - Kehitetään yhteenkytkentöjä VALLUn sisällä ja taloushallinnon järjestelmiin niin, että monikertainen tietojen syöttäminen vähenee.

7. Selvitetään valtakunnallisen lippu- ja maksujärjestelmän seurannan tietosisältö ja toteuttamistapa. Kun tämä on ratkaistu, rakennetaan helppokäyttöinen valtakunnallisen maksu- ja lippujärjestelmän tietoja vastaava tietojen keräysjärjestelmä niitä alueita varten, jotka eivät ole mukana valtakunnallisessa järjestelmässä.

Ensimmäisen vaiheen toteuttamisen tuloksena joukkoliikenteen kustannusten ajantasainen seuranta paranee valtakunnantason ja alueellisesti. Kuntien kuljetuskustannustiedot saadaan kerättyä nopeammin ja oikeammin, mutta tiedonkeruu tapahtuu edelleen vuosittain. Järjestelmät vaativat manuaalista tietojen syöttöä ja valtionapuhakemusten yhteydessä tositteiden keräämistä ja toimittamista.

Toisessa vaiheessa kehittämistyötä jatketaan niin, että rahoitusta koskevat seurantatiedot voitaisiin kerätä suoraan kuntien ja ELY-keskusten taloushallinnoista sähköisten rajapintojen kautta. Tämä edellyttää paitsi kustannushallintajärjestelmän teknistä kehitystä, myös muutoksia kuntien ja mahdollisesti myös ELY-keskusten kirjanpidossa.

Tavoitteena on valtionapuhakemusprosessin sähköistäminen mahdollisimman pitkälle niin, että uuden palvelun kautta kunnat ja ELYt pystyvät ilmoittamaan tulevan vuoden rahoitustarpeet, edellisen vuoden rahankäytön ja tekemään valtionavustushakemukset. Joukkoliikenteen osalta kirjanpidon kehittäminen on selkeämpää kuin henkilökuljetuksissa, joiden tiliöinnissä on enemmän muutostarpeita. Suurimpana muutoksena avoimen joukkoliikenteen puolella on tunnistettu tässä vaiheessa mm. tarve taksi- ja linja-autoliikenteen kustannusten erottelulle. Henkilökuljetusten rahoituksen puolella tarvitaan selkeät ohjeet siitä, miten kustannusten kirjanpito toteutetaan.

Toisen vaiheen toteuttamisen tuloksena valtionapuprosessia voidaan oleellisesti nopeuttaa ja helpottaa. Kuntien kuljetuskustannusten rahoituksesta saadaan myös ajantasainen seuranta. Tietojen oikeellisuus paranee ja rahoitustietojen käsittely helpottuu mm. manuaalisen kustannustietojen syöttämisen poistuessa. Järjestelmä vaatii kuitenkin edelleen joukkoliikenteestä ja henkilökuljetuksista vastaavien kustannusseurantaa ja laskujen hyväksymistä.

Toisessa vaiheessa kuntien henkilökuljetusten sopimustenhallintaa tulee kehittää niin, että kaikkien kunnan hankkimia henkilökuljetuksia koskevien sopimusten oleellinen sisältö (liikennöitsijätieto, sopimusten alkamis- ja päättymispäivät, korvaussumma) on koottuna sähköiseen muotoon ja seurannan pohjaksi.

Toisessa vaiheessa kuntien kirjanpitoa kehitetään niin, että kirjanpidosta on mahdollista saada suoraan joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kustannustiedot. Kustannushallinta linkitetään suoraan muiden toimijoiden omiin taloushallintajärjestelmiin niin, että päällekkäinen tiedon syöttö vähenee.

7.4 Ensimmäisen vaiheen kehittämistoimet

7.4.1 VALLUn kehittäminen

Seuraavassa on kuvattu yksityiskohtaisesti VALLUn kehittämistarpeita. Oleellista on kuitenkin ensin tehdä päätös siitä, mihin VALLUa halutaan kehittää ja kuinka kuntien joukkoliikennesopimusten hallinta ja niihin liittyvä seuranta toteutetaan. Nykyisin VALLUssa on jo lähes kaikki tarvittava tieto, mutta haasteena on tiedon hyödyntäminen halutulla tavalla. Suurin osa työn aikana tulleista kehittämistarpeista koskee VALLUn raportointitoimintoa. Oleellista on, että jatkossa voidaan raportoida kuntien ja valtion kustannuksia yhdessä ja erikseen riippumatta siitä, toteutetaanko kustannusten seuranta VALLUssa vai JUKUssa teknisesti. Seuraavassa esitetyt kehittämistoimet on kohdennettu VALLUun, mutta samat raportointitoiminnot tarvitaan myös JUKU-palvelun tiedoista.

Raportoinnin kehittäminen

VALLUn raportointiominaisuuksia on tarpeen kehittää. Kehittäminen voi tapahtua esimerkiksi niin, että toteutetaan VALLUun ”Seuranta”-palikka korvaamaan ja täydentämään nykyistä ”Raportointi”-toimintoa. Vallun seuranta esitetään kehitettävän seuraavasti:

- Joukkoliikenteen seuranta koskee lipputukia, alueellisia osto- ja käyttöoikeussopimuskorvauksia ja kehittämishankkeita
- Mahdollisuus ajaa vuositason rahoitustiedot/kustannukset suoraan seurannasta valtakunnallisesti ja alueellisesti (ilman, että tarvitsee käydä läpi sopimuksia tai maksueriä)
- Mahdollistetaan vapaat tiedonhaut valmiiden raporttien lisäksi. Vapaissa tiedonhauissa tarjotaan käyttäjälle mahdollisuus itse määrittää ajankohta tai alue, ja muut rajaukset, sillä tietotarve vaihtelee paljon.
- Kaikki liput ja valtionavut kootaan yhdelle raportille, joka on mahdollista tulostaa kunnittain ja alueittain.
- Palvelua tai eri palveluista (kuntien sopimukset ja VALLU) saatavaa yhteenvedoa kehitetään niin, että saadaan tarvittavat valtakunnalliset tai alueelliset tiedot kokonaismatkamäärästä.
- Ajantasainen seuranta myös yhteisesti rahoitetuista sopimuksista (valtionavut ja kuntien maksuosuudet)

Matkustajamäärien seuranta

- Laskentakaavoja tulee kehittää niin, että saadaan kattava (ennakko)tieto matkustajamääristä jo ennen viimeistä laskentakautta ja puolikkailta sopimusvuosilta.
- Ostoliikenteestä matkustajamäärät saadaan nykyisin pysäkeittäin. Pysäkki-kohtaisia tietoja tulee käsitellä niin, että saadaan matkustustiedot kunnittain. Tämä voisi toimia laskennallisena jakoperusteena, jolla ostoliikenne/käyttöoikeussopimuskorvaus pystyttäisiin kohdentamaan kunnittain. Vaihtoehtoisesti osto/käyttöoikeussopimusliikenteen rahoitusta ja käyttöä voidaan jyvittää kunnille jollain laskennallisella perusteella, esimerkiksi kuntien lukumäärän tai kunnan sisällä ajettavien ajokilometrien suhteessa.

- Matkustajamäärätiedot tarvitaan yhteysväleittäin. Tämä edellyttäne vuorojen lähtö- ja määräpaikkojen ryhmittelyä. Esimerkiksi yhteysvälillä Vaasa-Helsinki kaikkien vuorojen tulisi olla tarkastettavissa yhdessä eikä erikseen esimerkiksi Vaasan Matkahuollosta, rautatieasemalta jne. lähtevät vuorot.
- Suunnittelua varten matkustajamäärätiedot tarvitaan myös vuoroittain ja autokierroittain, joten tarvitaan vuoro- ja autokierto kohtaiset koodit ja/tai karttasovellus, josta voi klikata alueen vuoroa tai reittiä.

Tietojen syöttämisen yksinkertaistaminen

On tärkeää kehittää Vallun sisäisiä rajapintoja niin, että kerran syötetty tieto välittyy kaikkiin eri tarpeisiin yhdellä tietojen syötöllä.

7.4.2 Valtakunnallisen lippu- ja maksujärjestelmätietojen kytkeytyminen VALLUun

Valtakunnallisen lippu- ja maksujärjestelmän (Piletti) yhteydessä rakennetaan kattava kustannusten ja matkustajamäärin seurantajärjestelmä. Jatkossa siis merkittävä osa seurantatiedoista saadaan suoraan valtakunnallisesta lippu- ja maksujärjestelmästä. Oleellista on, että vastaavat tiedot kerätään myös niistä kunnista ja siitä liikenteestä, joka ei kuulu valtakunnalliseen lippu- ja maksujärjestelmän piiriin. Valtakunnallisen lippu- ja maksujärjestelmän tiedot tulee yhteenkytkeä sekä VALLUun että JUKUun kanssa ja samassa yhteydessä tulee sopia vastaavien tietojen keräämisestä siitä liikenteestä, joka ei ole valtakunnallisen lippujärjestelmän piirissä.

Valtion joukkoliikennerahoitus kohdistetaan Piletti-kunnissa kunnan alueelle jatkossa siten, että ELY-keskus osallistuu kuukausittain sopimuksen mukaisen liikenteen ja lippu- ja maksujärjestelmän kustannuksiin rahoituslaskelmaan perustuvan kustannusjaon mukaisesti. Muihin kohteisiin valtionavustusta myönnetään voimassaolevan asetuksen ja sen mukaisen menettelyn mukaisesti. ELY toimittaa kunnalle kuukausittain laskun kunnan osuudesta liikennöintikorvausten maksamiseen ja PILETTI-järjestelmän käyttökuluihin, Laskutus perustuu lippu- ja maksujärjestelmän kuukausittaisiin lipunmyynti- ja matkustajaraportteihin.

Piletin, JUKUun ja VALLUun tietojen yhteenkytkentä ja eri palvelujen roolit tulee määrittellä syksyllä 2013, kun Piletin tuottamista tiedoista on tarkempi käsitys.

7.4.3 Matkustajamäärätietojen kerääminen

Valtakunnallinen lippu- ja maksujärjestelmä (Piletti) tuottaa osaltaan lipputyypikohtaiset matkustajamäärätiedot. Jotta joukkoliikenteen kokonaismatkamäärän kehitystä pystytään seuraamaan, vastaavat tiedot tulee saada myös muista kuin valtakunnallisen lippujärjestelmän matkoista - myös reittiliikenteestä.

Matkustajamäärätietojen toimittaminen vastuutetaan liikenteenharjoittajille. Lähtökohtaisesti liikenteenharjoittajat veloitetaan toimittamaan matkustajamäärätiedot ja tietojen toimittamista varten toteutetaan helppokäyttöinen palvelu. Matkustajamäärätiedot tarvitaan sekä sopimusliikenteestä että reittiliikenteestä. Asiaa tulee ohjata tarvittaessa lainsäädännöllä ja reittiliikenneluvan myöntämisen ehdoissa

7.4.4 Kuntien ja valtion tietojen yhteenkytkentä

Kuntien joukkoliikenteen sopimustenhallinnan kehittämisessä lähdetään liikkeelle siitä, että kuntien avointen joukkoliikenteiden sopimustiedot saadaan kokonaisuudessaan ja oikein joko Valluun tai kuntia varten perustettavaan uuteen joukkoliikenteen sopimustenhallintapalveluun. Kunnilla tietojen syöttämisen tulee olla valtionavun edellytys, koska halutaan varmistaa kattavat tiedot koko maasta yhteen järjestämään.

Kokonaiskuvan saamiseksi tiedot kuntien ja valtion hankkimasta liikenteestä tulee olla vietävissä samaan raporttiin. Samoin reittiliikenteen tiedot (julkinen rahoitus ja matkustajamäärät) tulisi olla yhdistettävissä PSA-liikenteen tietojen kanssa, että saadaan tiedot joukkoliikenteen kysynnän ja tarjonnan kehitymisestä.

Kuntien ja ELY-keskusten yhdessä hankkiman liikenteen osalta on sovittava siitä, miten seuranta järjestetään. Luontevaa on, että sopimus tallennetaan joko yhteiseen järjestelmään (jos kuntien sopimukset kytketään VALLUun) tai sen osapuolen järjestelmään, joka hoitaa maksun liikenneoitsijälle. VALLUssa on tätä varten mahdollistettava poikkeava kunnan rahoitusosuuden käsittely.

Kuntien ja valtion tietojen yhteenkytkennässä korostuu molemminpuolisen tiedottamisen näkökulma. ELYn ja kuntien tietoihin tulee olla vähintään katseluoikeuden toisella osapuolella. Esimerkiksi kunta haluaa tietää ELYn liikenteen ja reittiliikenteen tarjonnan, koska mm. henkilökuljetusten suunnittelu pohjautuu tähän tietoon. Parhaiten suunnittelussa voidaan hyödyntää paikkatietomuodossa olevaa tietoa.

7.4.5 Valtionavustukset

Toteutetaan JUKUun valtioavustuksia varten ajantasainen palvelu, josta käy ilmi, mitä kunta hakenut, mitä on päätetty, mitä maksettu ja lopullinen summa. Valtionapupäästösten vieminen JUKUun mahdollistaa koko vuoden rahoituksen arvioinnin. Loppumaksatus on seuraavan vuoden puolella ja edellisen vuoden rahoitustieto tulee olla käytössä ennen seuraavan vuoden rahoituksen suunnittelua.

7.4.6 Uudet sähköiset palvelut

Ensimmäisessä vaiheessa uusina palveluina toteutetaan 1) kuntien avoimen joukkoliikenteen sopimustenhallintapalvelu, 2) kuntien joukkoliikenteen kustannustenhallinnan seurannan ajantasainen sähköinen palvelu, 3) palvelu matkustajamäärätietojen syöttämiseen sekä 4) kuntien kuljetuskustannuskysely sähköisenä palveluna.

Kuntien avoimen joukkoliikenteen sopimustenhallintapalvelu koskee kaikki avoimen joukkoliikenteen sopimuksia. Sopimusrekisteristä löytyvät valtakunnallisesti yhteenvedot kaikista eri tahojen tekemistä, joukkoliikennepalveluja koskevista PSA-sopimuksista sekä linkki sopimusliikenteen suorite- ja käyttötietoihin. ELY-keskusten sopimuksista tiedot ovat VALLUssa jatkossakin. Kunnallisten joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten sopimusrekisteri toteutetaan joko VALLU:un tai erillisenä uutena palveluna, jolla on rajapinta VALLUun.

Perustetaan valtakunnallinen sähköinen, helppokäyttöinen avoimen joukkoliikenteen kustannusten, matkustajamäärien ja suoritteiden seurantapalvelu kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten tarpeeseen. Kustannustenhallinta toteutetaan aluksi niin, että maksutiedot syötetään manuaalisesti helppokäyttöiseen valtakunnalliseen

rekisteriin laskujen hyväksymisen yhteydessä. Rekisterissä on linkki sopimukseen ja seurantatiedot sisältävät sopimusten perustiedot. Tietoja voidaan käsitellä linjoittain. Tiedon syöttämisestä vastaa se taho, joka siirtää maksun liikennöitsijälle.

Käyttöliittymän tulee olla selainpohjainen ja tietojen täytön perustua mielellään taulukkoihin, koska palvelulla on tarkoitus korvata kunnissa nykyisin käytössä olevat Excel-seurannat. Tietojen syöttämisen ja virheiden korjaamisen tulee olla nopeaa. Palvelun tulee olla käyttäjälle helppokäyttöinen ja hyödyllinen. Esimerkki mahdollisesta taulukkopohjan sisällöstä on tämän raportin liitteessä 1.

Palvelua pidetään jatkuvasti ajan tasalla, koska tiedot syötetään maksuliikenteen mukaan aina maksatuksen yhteydessä.

Liikenteenharjoittajat vastaavat **matkustajamäärätietojen** tuottamisesta siltä osin kun niitä ei saada valtakunnallisen lippu- ja maksujärjestelmän seurannasta.

Kuntien kuljetuskustannustietojen Seitti-tiedonkeruuta esitetään kehitettävän niin, että se toteutetaan kuntien kuljetuskustannustietojen osalta sähköisenä versiona. Toteuttamiseen riittää kevyt, verkkoselaimella toimiva sovellus, jonka kautta kunnat voivat syöttää tietonsa ja selailla esimerkiksi omia aiempien vuosien tietoja ja muiden kuntien tietoja. Sovelluksessa voi olla rajapinta kuntien joukkoliikennekustannusten seurantaan (maksurekisteriin) josta tiedot saataisiin joukkoliikenteen osalta mahdollisesti suoraan. Analyysijä tukemaan voidaan harkita kevyen karttasovelluksen toteuttamista kuten Tietojärjestelmien esiselvitys -raportissa ehdotetaan.

Kuljetuskustannukset kannattaa kerätä jatkossakin nykyisen kaltaisella jaottelulla. Kyselylomaketta uudistettiin keväällä 2012 mm. poistamalla terveystoimen kuljetuksia koskevat kysymykset. Kaikki nykyisin pyydettyvät tiedot on saatavissa kunnista. Ennakkotieto kyselystä kannattaa toimittaa kuntiin jo alkukesästä, jotta kunnat voivat tehdä tarvittavia muutoksia tai määrittää tunnisteita kirjanpitoon niin, että pyydettyjä tietoja aletaan seurata erikseen heti vuoden alusta alkaen.

ALV on suurin ongelma kustannustiedoissa, koska ELY-keskus pyytää tiedot arvonlisäverollisena, ja kunnat seuraavat arvonlisäverottomia kustannuksia. Myös valtionavusta puhdistaminen aiheuttaa omat haasteensa. Jatkossa kuntien kuljetuskustannustiedoissa pyydetään kuntia täyttämään tiedot sekä arvonlisäverollisina että arvonlisäverottomina, jolloin asia on yksiselitteinen.

Tietojen keräämistä tulee kehittää niin, että kustannustietojen lisäksi kerätään tieto kuljetuksiin oikeutettujen lukumäärästä ja palveluiden käytöstä.

Jotta tietojen syöttäminen on kunnille hyödyllistä, tulee kuljetuskustannuspalvelun tarjota kunnille seuranta- ja vertailutietoja. Kuntien kuljetuskustannuksista tulee tarjota raportteja, joissa saadaan

- aikasarjat kunnittain koko rahoituksesta
- aikasarjat kunnittain ja sektoreittain samassa raportissa
- aikasarjat kaupunkiseuduittain

Tietoja on tarpeen käsitellä sekä kokonaisuudessaan, että palvelun käytöllä (käyttöön oikeutettujen lukumäärällä) että asukasmäärällä jyvitettyinä. Analyysien ja erilaisten ”ranking-listojen” avulla voidaan lisätä palvelun kiinnostavuutta.

Tiedot kerätään kerran vuodessa alkuvuodesta kuntien tilinpäätösten valmistumisen aikoihin.

7.5 Toisessa vaiheessa (vuodet 2015–2018) toteutettavat kehittämistoimet

Toisessa vaiheessa joukkoliikenteen kustannustenhallinta linkitetään suoraan kuntien ja ELY-keskusten omiin taloushallintajärjestelmiin. Tämä edellyttää muutoksia kuntien ja myös ELY-keskusten taloushallinnoissa joukkoliikenteen rahoituksen ja henkilökuljetusten kirjanpidon osalta. Jatkossa tulee kaikkien joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestämiseen liittyvät kustannukset olla eriteltävissä kuntien taloushallinnosta sekä kulkutavoittain (bussit/taksit) että matkan tarkoituksen mukaan (esim.SHL/VPL/ kehitysvammakuljetukset/esikoululaiset jne).

Jatkossa myös Vallusta tulee voida siirtää maksatustiedot suoraan taloushallinnon järjestelmiin.

Uudistuksen haasteena ovat kuntien moninaiset taloushallinnon ohjelmat ja erilaiset kirjanpidon käytännöt. Nykyisin kuntaliitto on ohjeistanut³ kuntien henkilökuljetusten kustannusten tiliöinnissä mm. seuraavasti

Matkustus ja kuljetuspalvelut -tilille kirjataan

Henkilökuljetukset, oppilaskuljetukset, potilaskuljetukset mukaan lukien mm. ylläpitäjän koulumatkakustannukset sekä sairaankuljetuspalveluiden osto. Matkustuspalveluja ovat myös luottamushenkilöiden ja henkilöstön virka- yms. matkoista aiheutuneet matkakustannukset (ei majoitus- ja ravitsemuspalvelut), verottomat päivärahat, tavaroiden rahti- ja rahtivakuutus yms. palvelut.

Avustuksiin kirjataan

Vammaisille annetut avustukset

Sellaiset vammaisille suunnatut tukitoimet, joissa kunta korvaa tietyt, tuen saajan itse hankkimat tavarat tai palvelut (mm. päivittäisistä toiminnoista suoriutumisessa tarvittavat välineet, koneet, laitteet ja asunnon muutostyöt. Myös vammaisten matkoihin annetut avustukset (mm. taksisetelit) tai tavarana annetut avustukset...

Koulumatkatuki

Lukion tai ammattioppilaitoksen oppilaalle koulumatkakustannusten rahana maksettu oppilaan omavastuuosuus.

Kuntouttava työtoiminta

Kuntouttavaan työtoimintaa osallistuvalla toimeentulotukea pääasiallisena tulonaan saavalle maksettava toimintarahaa kirjataan menokohdalle kuntouttavan työtoiminnan toimintarahaa. Matkakorvaus kuntouttavaan työtoimintaan osallistuvalla kirjataan joko 4723 tai 4724 riippuen siitä saako ko. henkilö päätulonaan toimeentulotukea vai työmarkkinatukea.

³ lähde: Kuntaliiton suositus kuntien ja kuntayhtymien tileistä ja tililajeista.

Käytännön toteutusta kuntien kirjanpidossa ja käytössä olevia kustannuspaikkoja selvitettiin tässä työssä kuntien taloushallintoihin suunnatulla kyselytutkimuksella. Vastaukset saatiin seuraavista kunnista: Hämeenlinna, Imatra, Joensuu, Jyväskylä, Kokkola, Kotka, Kouvola, Kuopio, Lappeenranta, Oulu, Pori, Rovaniemi, Salo, Savonlinna, Seinäjoki, Tampere ja Vaasa (osittaiset vastaukset).

Kyselyyn vastanneilla kunnilla on käytössään seuraavia taloushallinnon ohjelmia: Basware, Rondo, Raindance, Aditro IntimePlus, Progress, SAP, CGI, Cash Mananager, KuntaPro Oy:n Kuntax, Populus, Pro Excellenta, Pegasos, WebTallennus, Aditro Workflow, Aditro Intime Plus, Opus Capita, Clearing, Työsuhdelippu, Liiteri, Spoint, NellaNettilataus ja Merit.

Kunnilta pyydettiin tiedot tileistä ja kustannuspaikoista, joihin avoimen joukkoliikenteen ja sosiaali- ja opetustoimen henkilökuljetusten menoerät kirjataan sekä tiedot siitä, mitä muita kustannuksia samoille kustannuspaikoille mahdollisesti kirjataan. Kaikki vastanneet kunnat käyttävät menoerien erittelyssä tiliöinti- ja kustannuspaikanumerointia sekä lähes kaikki toimintonumerointia tai vastaavaa tarkentamaan kustannuspaikkaa.

Useammassa kunnassa kirjataan kaikki joukkoliikenteen kustannukset ostettuihin linja-autovuoroihin. Vastaavasti monessa kunnassa kirjataan kuljetusten lisäksi muita toimintoon liittyviä kustannuksia saman kustannuspaikan alle. Erityisesti sosiaali-toimissa kuljetusten kustannuksia ei välttämättä erotella muista toiminnon kustannuksista. Koulutoimet saattavat seurata kuljetuskustannuksia kouluittain, mutta ei kulkutavoittain. Taulukossa x on esitetty yhteenveto kuntien arvioista siitä, voitaisiinko pyydytetyt menoerät saada suoraan kunnan kirjanpidosta.

Kuntien kirjanpitoihin on mahdollista yhdistää tarkkaakin seurantaa. Lähtökohtana on yleisesti hallintokunnan oma kustannuspaikka (toimintayksikkö) tai palvelupaikkakohtainen tarve, ei yksinään toimintokohtainen (esimerkiksi kuljetukset) tarve. Kustannustietojen automaattinen siirtyminen eri toimijoiden taloushallintojen ja JU-KUn välillä edellyttää teknisen kehityksen lisäksi tarkentavaa ohjeistusta kuntien kirjanpidolle. Ohjeistus tulisi laatia yhteistyössä kuntien taloushallinnon asiantuntijoiden ja Kuntaliiton kanssa liikennepalveluiden seurannan tarpeiden lähtökohdista. Kuntien tilikartan kehittäminen vaatii keskittämisen ja seurannan aloittamisen välittömästi muutoksen teosta. Ohjetta voitaisiin aluksi soveltaa ja testata manuaalisten kustannustenhallintajärjestelmän aikana.

Eteneminen kohti kustannusten saamista suoraan kuntien kirjanpidosta esitetään tapahtuvan seuraavasti:

- Kuntia ohjeistetaan etukäteen tarvittavista kustannustiedoista ja niiden erittelystä. Liikennevirasto lähettää kuntiin kirjeen, jossa kerrotaan etukäteen tulevana vuonna kysyttävistä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten maksueristä. Kunnille voidaan järjestää myös koulutus- ja infopäivä asiasta yhdessä Kuntaliiton kanssa. Kunnat seuraavat aluksi pyydettyjä tietoja omissa kirjanpidoissaan ja raportoivat tiedot manuaalisesti selainpohjaiseen kuntien kuljetuskustannukset – kyselyyn alkuvuodesta.

- Suoraa tiedonsiirtoa kokeillaan ensiksi muutaman vapaaehtoisen pilottikunnan kanssa. Vasta tämän jälkeen ohjeistetaan valtakunnallinen käytäntö. Muutoksia kannattaa yhdistää toteutettavaksi samanaikaisesti. Sopiva ajankohta uudistusten toteuttamiselle voisi olla vuosi 2015, koska silloin oletettavasti on tiedossa myös muita henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen hallintaan liittyviä uudistuksia.

Taulukko 2. Yhteenveto kuntien taloushallinnoille suunnatun kyselyn tuloksista.

Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kustannusten seurannan menoerä	Pyydetty menoerä on mahdollista eritellä suoraan kirjanpidosta (kyllä/ei)
ostetut linja-autovuorot	kyllä 7 / ei 5
ostetut taksivuorot	kyllä 6 / ei 3
taksa-alennusten ostot (kuntien seutu- ja kaupunkilippurahoitus)	kyllä 9 / ei 4
kunnan avoimen joukkoliikenteen budjetista maksettu palveluliikenne)	kyllä 10 / ei 1
opetustoimen maksamat esikoululaisten kuljetukset	kyllä 6 / ei 2
peruskoululaisten matkaliput	kyllä 8 / ei 2
lukion ja keskiasteen matkaliput	kyllä 2 / ei 2
satunnainen tilausliikenne linja-autoilla (esim. uimahallikuljetukset)	kyllä 6 / ei 4
säännöllinen tilausliikenne linja-autoilla (esim. päivittäiset koulumatkat)	kyllä 5 / ei 2
opetustoimen taksikuljetukset	kyllä 7 / ei 4
kehitysvammalain perusteella järjestetyt kuljetukset	kyllä 7 / ei 2
sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset	kyllä 8 / -
vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset	kyllä 8 / ei 1
sosiaalitoimen maksamat esikoululaisten kuljetukset	kyllä 3 / ei 2
lasten päivähoidon kuljetukset	kyllä 3 / ei 3
sosiaalitoimen ostama palveluliikenne	kyllä 6 / ei 2

7.6 Yhteenveto ja kehittämistoimien alustava aikataulu

Seuraavassa taulukossa on yhteenveto tässä raportissa esitetyistä tärkeimmistä kehittämistoimista sekä ehdotus toimenpiteitten toteuttamisen aikataulusta. Kehittämistoimet on tarkemmin kuvattu raportin luvuissa 7.3–7.5.

Taulukko 3. Kehittämistoimet ja esitys niiden aikataulusta

Kehittämistoimi	Tarkennus	Ehdotus aikataulusta
Linjataan VALLUn kehittämisen tavoitteet	Ratkaisee mm. sen toteutetaan-ko kuntien joukkoliikennettä koskevien sopimustenhallinta Valluun vai uuteen JUKU-palveluun.	Syksy 2013
Valtakunnallisen joukkoliikenteen sopimustenhallintajärjestelmän laajentaminen kattamaan myös kaikki kuntien tekemät avoimen joukkoliikenteen sopimukset (valtakunnallisesti vähintään tiedot sopimusten keskeisestä sisällöstä)	Palvelun toteutus	Kevät 2014
Tieto kaikista kuntien avoimen joukkoliikenteen sopimuksista on koottu valtakunnallisesti yhteen	Tietojen syöttö	Kesään 2015 mennessä
Piletin ja JUKUn yhteistoiminta, periaatteiden määrittely	Pilettiä vastaavien tietojen keräämistapa niistä kunnista, jotka eivät ole mukana valtakunnallisessa lippu- ja maksujärjestelmässä	Syksy 2013
Kunnallisten toimivaltaisten viranomaisten reitti- ja kutsujoukkoliikennelupien vieminen VALLUn	Keskitetäänkö tietojen syöttö johonkin ELYyn?	Syksyllä 2013 sovitaan etenemistapa
Tehdään VALLUn pieniä kehittämistoimia.	Toimenpiteitä on kuvattu luvussa 7.4.1. Etenemisjärjestys teknisen toteutettavuuden mukaan sen jälkeen kun VALLUn kehittämisen tavoitteista on linjaus.	Pienin askelin syksystä 2013 alkaen.
Toteutetaan kuntien kuljetuskustannuskysely selainpohjaisena palveluna.	Seitti KUKU-lomakkeen kysymykset. Tiedot pyydetään sekä arvonnisäverollisina että verottomina.	Palvelun toteutus syksyllä 2013, tietojen syöttö jo vuoden 2014 alussa.
Perustetaan JUKU - valtakunnallinen joukkoliikenteen kustannustenhallinnan seurannan ajantasainen sähköinen palvelu, johon myös sopimustieto on linkitetty.	Kunnat ja ELYt syöttävät maksuliikennettä koskevat tiedot ensin käsin laskujen maksamisen yhteydessä.	1. vaiheen toteutus 2014 ja käyttöönotto vuoden 2015 alussa
Rakennetaan helppokäyttöinen valtakunnallisen maksu- ja lippujärjestelmän tietoja vastaava matkustajatietojen keräysjärjestelmä niitä alueita varten, jotka eivät ole mukana valtakunnallisessa lippu- ja maksujärjestelmässä.	Liikennöitsijät syöttävät tiedot	Valmistelu keväällä 2014, toteutus kesästä 2014 alkaen
Rakennetaan sähköinen palvelu valtionapuhakemusprosessin hallintaan, toteutus osana JUKUa tai erillisenä palveluna	Palvelusta tulee käydä ilmi hakemukset, päätökset, maksuliikenne ja lopulliset summat.	Palvelun testaus manuaalisella maksuliikennetietojen syöttämisellä vuodesta 2015 alkaen. Tietojen automaattinen siirtyminen vuoden 2016 jälkeen.
Edetään kohti kustannustietojen automaattista siirtämistä kuntien ja ELYn taloushallinnoista JUKUun	a) perustetaan työryhmä pohtimaan yksityiskohtia b) kuntapilotointi c) laajentaminen valtakunnalliseksi järjestelmäksi	a) kevät 2015 b) syksy 2015 c) 2016–2018

