

Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi maakuntaudistuksessa

Sisällysluettelo

1	Esipuhe ja määritelmät	3-5
2	Johdanto	6-27
3	Nykyisen toimintamallin hyvät käytännöt ja heikkoudet	28-32
4	Uuden toimintamallin tavoitteet	33-41
5	Mahdolliset toimintamallivaihtoehdot ja niiden analyysi	42-79
6	Roolit, osaamistarpeet ja tietojärjestelmät	80-84
7	Suosituksset	85-86
	7.1 Suosituksia valmisteluvaiheeseen 2017-2019	87-90
	7.2 Suosituksia uudelle maakuntahallinnolle	91-96
8	Jatkoselvitystarpeet	97-99
	Liite: Tärkeitä näkökulmia huomioon otettavaksi	100-104



1. Esipuhe



Esipuhe

Työn tarkoituksena on ollut tukea joukkoliikennettä ja muuta henkilöliikennettä järjestävien tahojen työtä heidän valmistautuessaan maakuntahallinnon käynnistymiseen 1.1.2020. Toimintaympäristö on juuri nyt erityisen haasteellinen, koska käynnissä on monia rinnakkaisia muutosprosesseja niin hallinnossa kuin säädöksissäkin. Ne vaikuttavat joukkoliikenteen ja henkilöliikenteen järjestämiseen tarjoten sekä oivia mahdollisuuksia parannuksiin että sudenkuoppia, joiden olemassa olon ymmärtäminen on tärkeää.

Esimerkkialueina olleiden Etelä-Pohjanmaan, Kaakkois-Suomen, Pohjois-Savon ja Varsinais-Suomen ELY-alueiden asiantuntijoiden ryhmähaastattelut toivat konkreettisesti esiin alueiden erilaiset olosuhteet ja tarpeen etsiä olosuhteisiin parhaiten soveltuvat organisointiperiaatteet.

Työn aikana on pidetty kaksi laajaa työpajaa, jotka ovat tuottaneet sisältöä tähän työhön ja samalla tarjonneet osapuolille mahdollisuuden yhteisiin pohdintoihin ja oivalluksiin.

Selvityksessä on muodostettu vaihtoehtoisia malleja joukkoliikenteen ja muun henkilöliikenteen järjestämiseksi maakunnissa. Niiden tarkoituksena on auttaa maakunnissa tehtävää valmistelutyötä ja nostaa esiin näkökulmia, joihin tulisi ottaa kantaa.

Valtionhallinnossa on myös käynnissä muutosprosesseja, joiden myötä nykyiset rakenteet ja vastuut muuttuvat. Näihinkin on varauduttava uudelta pohjalta yhdessä.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet

Marja Rosenberg	Liikennevirasto
Toni Bärman	Liikennevirasto
Hanna Lindholm	Varsinais-Suomen ELY-keskus
Satu Huttunen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Johanna Vilkuna	Kuntaliitto
Minna Soinen	Paikallisliikenneliitto

Työn tekemisestä vastasivat Sito Oy:ssä Anne Herneoja, Nina Frösén, Jaakko Rintamäki ja Maiju Lintusaari. Työ käynnistyi maaliskuussa ja se valmistui syyskuussa 2017.

Helsingissä syyskuussa 2017
Liikennevirasto



Määritelmiä

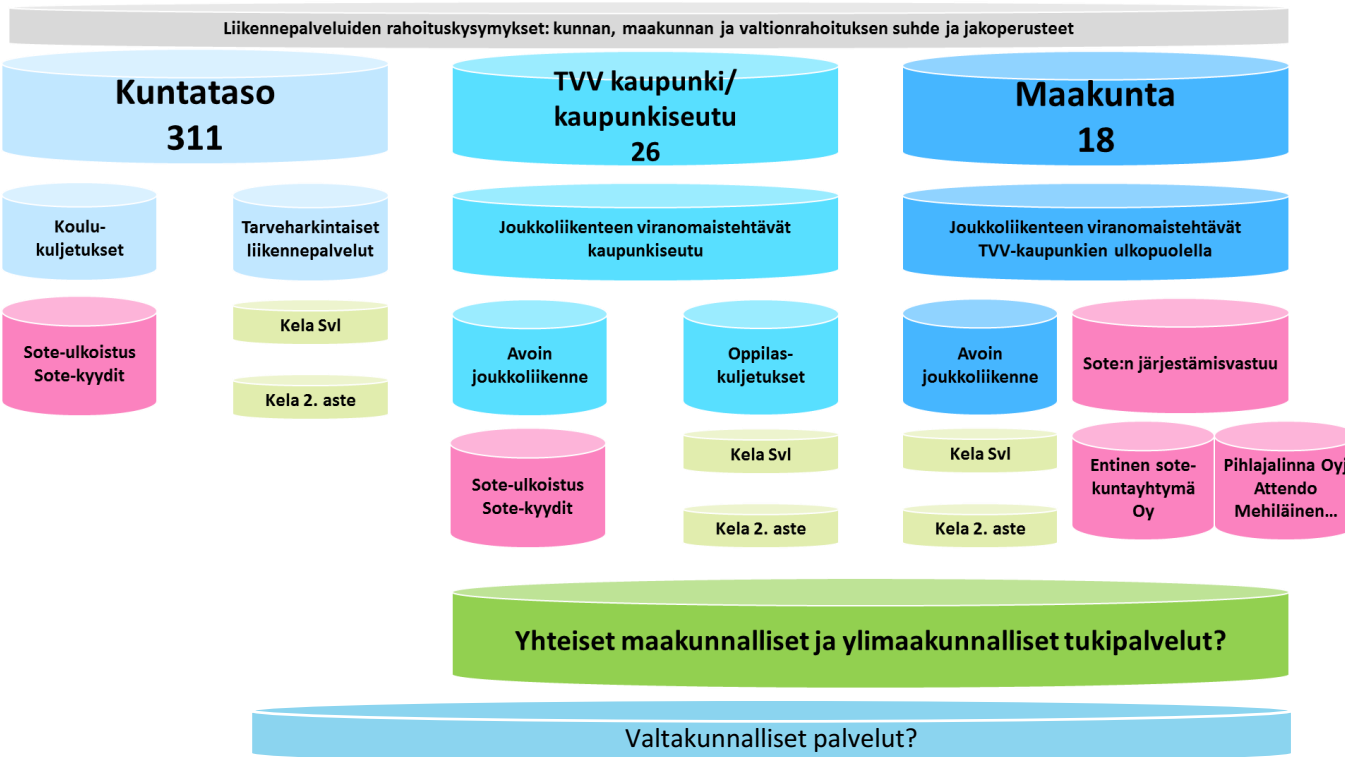
- **Julkinen liikenne** on henkilöliikennettä, joka hoidetaan kaikkien käytettävissä olevilla liikennevälineillä.
- **Henkilöliikenteellä** tarkoitetaan tässä työssä kokonaisuutta, joka koostuu kaikille avoimesta joukkoliikenteestä sekä yhteiskunnan korvaamista henkilökuljetuksista.
- Sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksilla (**sote-kuljetukset**) tarkoitetaan tässä työssä sitä yhteiskunnan korvaamien kuljetuksien kokonaisuutta, joka koostuu sosiaalihuoltolain (ShL) sekä vammaispalvelulain (VpL) mukaisista taksikyydeistä, ryhmäkuljetuksista ja KELAn korvaamista taksikyydeistä. Perusteet sille kuka on oikeutettu saamaan ja mihin kuljetuspalveluihin näitä lakisääteisiä kuljetuksia on määritelty sosiaali- ja terveystoimen hallinnonalan erityislainsäädännössä.
- Koulukuljetuksilla tarkoitetaan kuntien Opetuslain perusteella järjestämiä kuljetuksia ensimmäisen asteen oppilaille, jotka ovat oikeutettuja koulumatkatukeen.
- **Liikenteen palveluilla** tarkoitetaan tässä työssä asiakkaan käytössä olevaa palvelukokonaisuutta, joka koostuu viranomaisten järjestämästä liikenteestä, markkinaehtoisesti järjestetystä liikenteestä sekä uudenlaisista liikkumispalveluista (mm. MaaS-palvelut).
- **Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset** (TVV) ovat alueellisesti toimivia viranomaisia, jotka määrittelevät joukkoliikenteen palvelutason, järjestävät liikenteen sekä päättävät käytettävästä lippu- ja maksujärjestelmästä sekä lippujen hinnoista. Nykytilanteessa toimivaltaisia viranomaisia ovat kaupungit, seudulliset viranomaiset (kaupunkiseudut) ja ELY-keskukset. Maakuntauudistuksen yhteydessä ELY-keskukset lakkaavat ja maakunnista on tarkoitus tulla toimivaltaisia viranomaisia.



2. Johdanto



2. Tarkasteltava liikennepalveluiden järjestämisrakenne uudessa maakuntamallissa





2. Hallinnon muutokset tarjoavat mahdollisuuksia yhteistyölle

Maakuntalakiuudistuksessa sosiaali- ja terveydenhuollon tehtäviä sekä joukkoliikennetehtäviä siirtyy maakuntien vastuulle. Perusopetus säilyy kuntien vastuulla.

Maakuntalain keskeneräinen luonnos 27.6.2016, 6§:
"Maakunta voi lisäksi hoitaa [...] julkisen henkilöliikenteen suunnittelua ja järjestämistä sekä sitä koskevia valtionavustustehtäviä, lukuun ottamatta toimintaa Liikennekaaren IV osan 1 luvun 3 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen kunnallisten ja seudullisten viranomaisten toimialueella, näiden alueiden liikenteen suunnittelua ja järjestämistä, sekä raideliikennettä."

Tämä tuo uudet mahdollisuudet ja toisaalta haasteet joukko- ja henkilöliikenteen suunnittelu- ja hankintayhteistyölle käyttäjäryhmien ja maantieteellisten rajojen osalta. Rajapintoja on (sekä maakunnallisten että kaupunki- ja seutuviranomaisten välillä).

Sote-uudistuksessa muodostetaan sote-alueiden rajaukset. Lisäksi kuljetusten järjestämisen vastuukysymyksiin vaikuttavat mm. sotea koskevat ulkoistukset, jotka jo paikoin koskettavat esimerkiksi KELA VpL- ja KELA ShL-kuljetuksia.



Uusien maakunnallisten toimivalta-alueiden maantieteellisiin rajauksiin vaikuttavat myös maakuntauudistuksessa valmisteltavat tienpidon alue-rajaukset. Huomiota tulee kiinnittää siihen, että liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevassa lakiluonnoksessa edellytetään maakuntien sopivan tienpidon tehtävien hoitamisesta enintään yhdeksällä yhteistoiminta-alueella.

Maakuntauudistuksen myötä Liikenneviraston ohjausyhteys alueelliseen joukkoliikenteeseen katkeaa ELY-keskusten lakkautuksen myötä.



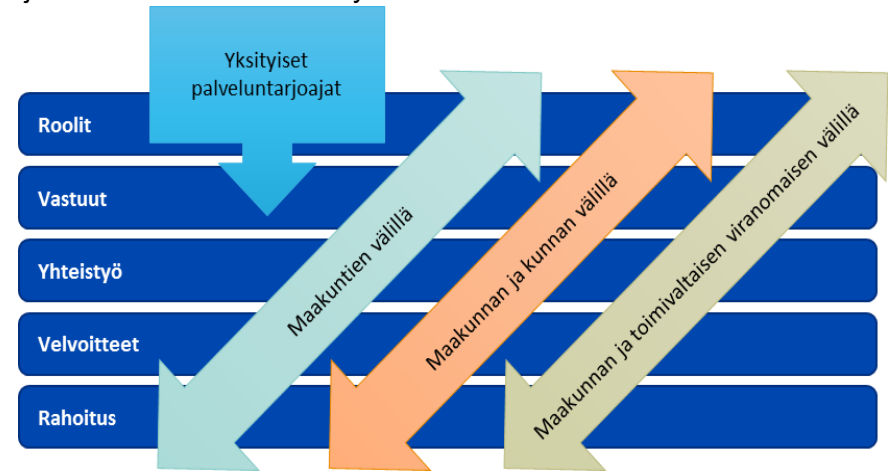
2. Erilaisia malleja jatkotyön pohjaksi

Maakuntaudistuksen periaatteiden mukaan maakunnat voivat itsenäisesti päättää, kuinka joukkoliikennepalvelut järjestetään toimivalta-alueellaan, vai järjestetäänkö niitä lainkaan. Maakuntaudistuksen lisäksi on käynnissä muita lainsäädännön ja toimintaympäristön muutoksia. Niiden aiheuttamaa muutosta on ollut haasteellista erottaa maakuntaudistuksen tuomista muutoksista.

Tämän työn tarkoituksena on muodostaa erilaisia malleja joukkoliikenteen ja siihen kytkeytyvän muun henkilöliikenteen järjestämiseen, sekä analysoida, millaisiin olosuhteisiin mallit sopivat ja millaisia tavoitteita ne täyttävät.

Työssä tutkittiin neljän ELY-alueen (Etelä-Pohjanmaa, Varsinais-Suomi, Kaakkois-Suomi ja Pohjois-Savo) avulla joukko- ja henkilöliikenteen organisoimista ja tarpeiden varioimista. Näiden tarkasteluiden perusteella laadittiin alustavat toimintamallivaihtoehdot.

Työn osana järjestettiin kaksi työpajaa, johon kutsuttiin ELYjen, maakuntien sekä toimivaltaisten seutu- ja kaupunkiviranomaisten edustajia kaikkialta Suomesta. Ensimmäisessä työpajassa määriteltiin uudistuksen tavoitteita, ja toisessa arvioitiin tavoitteiden täyttyminen erilaisissa toimintamalleissa ja toimintamallien soveltuvuutta. Molempiin työpajoihin osallistui noin 50 henkilöä. Raportissa esitetyt toimintamallit ja niiden analyysit perustuvat työpajatyöskentelyn tuloksiin.





2. ELY-keskuksista maakuntiin siirtyvät joukkoliikennetehtävät

Tässä selvityksessä ELYistä maakunnille siirtyvinä joukkoliikennetehtävinä käsitellään mm. seuraavia toimintoja:

Joukkoliikennepalvelut

- joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason määrittely
- liikenteen suunnittelu ja hankinnat
- liikenteenharjoittajille maksettavat korvaukset
- yhteistyö kaupunkien toimivaltaisten viranomaisten kanssa

Lippu- ja maksujärjestelmä

- clearing
- lipunmyynti
- asiakasneuvonta

Tietojärjestelmät

- koontikanta (reitit, pysäkit ja aikataulut)
- lippu- ja infojärjestelmä
- sopimusrekisteri

Kuntien kanssa tehtävä yhteistyö

- yhteistyö kuntien kanssa liikkumispalvelujen hankinnassa ja kehittämisessä
- joukkoliikenteen valtionavustustehtävät
- kytkentä liikennejärjestelmätyöhön

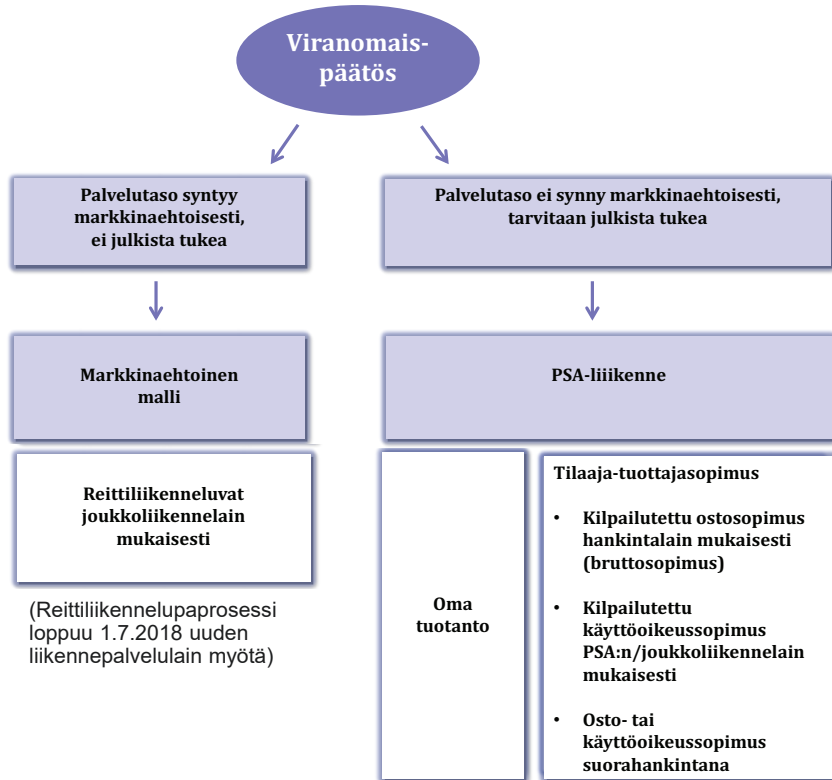
Neuvonta ja ohjaus

- kunnille
- liikenteenharjoittajille

Pysäkki- ja muu infrastruktuuri

- osallistuminen suunnitteluun ja kehittämiseen

2. Joukkoliikenteen erilaiset järjestämismallit



- Voimassa oleva **joukkoliikennelaki** määrittelee liikenteen järjestämistavat. Liikennepalvelulaki korvaa joukkoliikennelain 1.7.2018.
- Ennen järjestämispäätöstä tulee joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen määrittellä alueensa palvelutaso. Mikäli viranomaisen katsoo, että joukkoliikennepalvelut tulee järjestää monilukuisempina, luotettavampina, korkealaatuisempina tai edullisemmin kuin markkinaehtoisesti syntyisi, tekee viranomaisen päätöksen siitä, että **joukkoliikennepalvelut järjestetään EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti**. Käytännössä tämä merkitsee joukkoliikennepalvelujen kilpailuttamista.
- Käytännössä maakunnalliset joukkoliikennekokonaisuudet koostuvat usein sekä viranomaisen järjestämästä että markkinaehtoisesta liikenteestä, mikä luo tarpeen palvelujen **yhteensovitukseen**.



2. Junaliikenteen järjestäminen osana joukkoliikennekokonaisuutta

Rautateiden henkilöliikenteen kilpailu avautuu

VR:n yksinoikeudesta liikennöidä Suomen rataverkolla luovutaan ensi vuosikymmenellä, jolloin rautateiden henkilöliikennemarkkinoille voi tulla muitakin toimijoita. Tarkoituksena on, että uusien sopimusten mukainen liikenne koko maassa olisi käynnistynyt vaiheittain kesäkuuhun 2026 mennessä.

Uudistuksen tavoitteena on parantaa rautatieliikenteen palvelutasoa ja asiakaslähtöisyyttä sekä kasvattaa junaliikenteen osuutta henkilöliikenteessä.

Kilpailun avaaminen edistää myös lippujen hintakilpailua ja alentaa tavaraliikenteen kuljetuskustannuksia kaluston saatuuden helpottuessa.

Kilpailun avaamiseen velvoittaa joulukuussa 2016 hyväksytty EU:n neljännen rautatiepaketin täytäntöönpano, jonka tavoitteena on edistää kilpailua rautateiden henkilöliikenteessä. Valtaosassa EU-jäsenmaita rautateiden kotimaan henkilöliikenne on jo avattu kilpailulle.

Maakunnille, kunnille ja kaupunkiseuduille mahdollisuuksia

Rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaaminen antaa maakunnille, suurille kaupungeille ja kaupunkiseuduille mahdollisuuden järjestää alueellaan alueellista tai paikallista junaliikennettä. Siksi maakunnat kytketään alusta asti tiiviisti mukaan valtakunnalliseen kilpailutukseen.

Päätös rautatieliikenteen kilpailun avautumisesta johtanee myös siihen, että maakuntalakilehdotuksessa maakunnat saavat mahdollisuuden järjestää rautatieliikennettä alueellaan, kun nykyisen lainsäädännön mukaan vain liikenne- ja viestintäministeriö sekä HSL alueellaan ovat toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikenteessä.

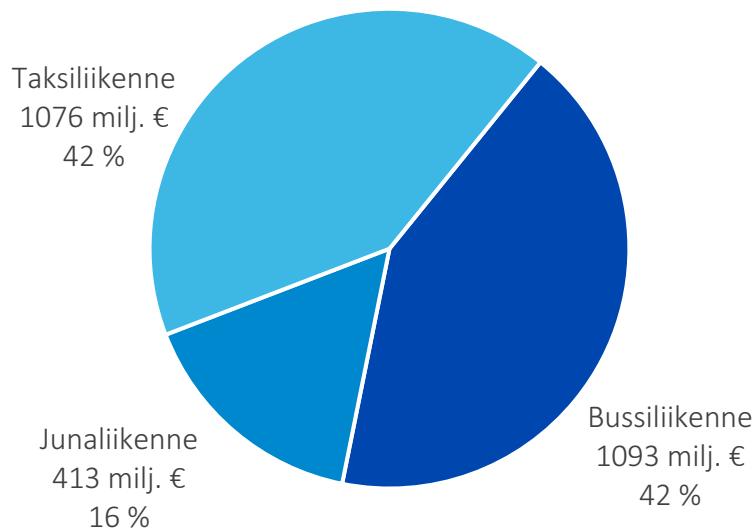
Tässä työssä ei käsitellä rautatieliikennettä, vaikka se onkin osa liikennepalveluja.



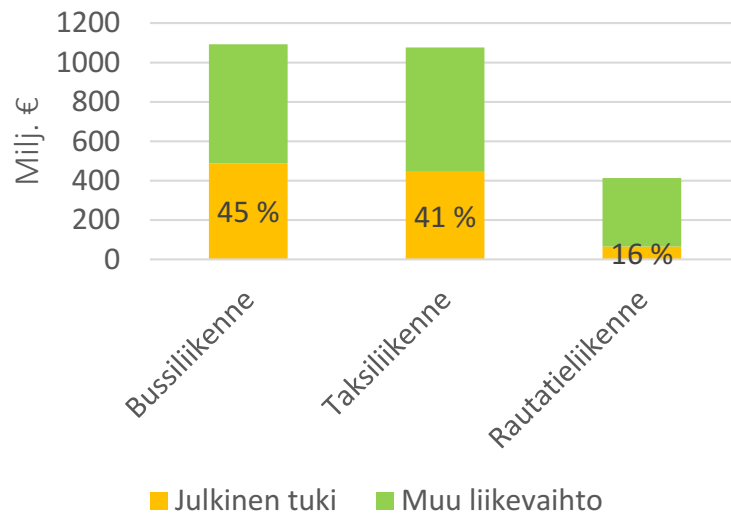
2. Julkisen liikenteen liikevaihto 2015

Liikevaihto 2 843 milj. €

(sisältää lentoliikenteen ja HSL metro- ja raitiotieliikenteen)



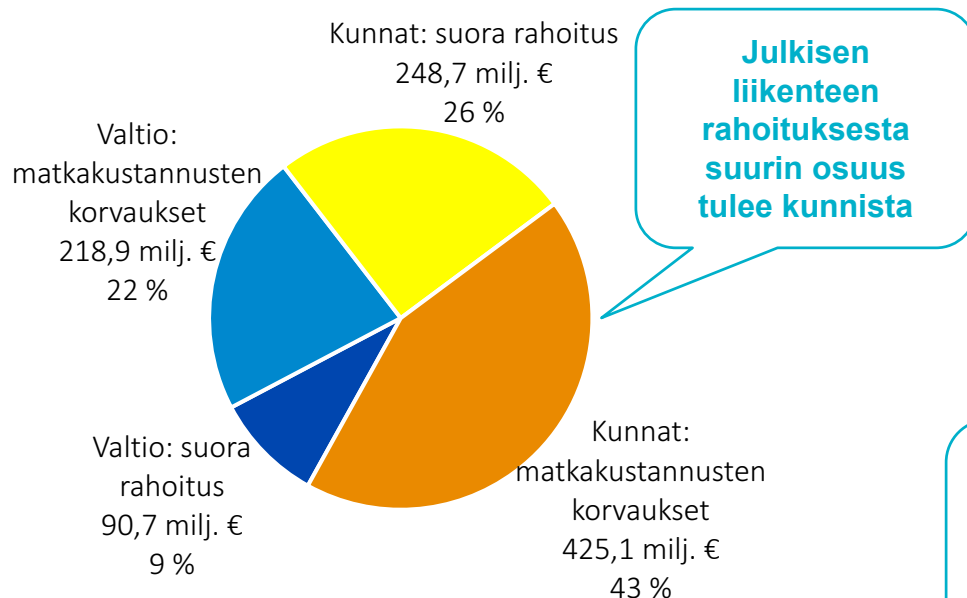
Julkisen tuen osuus liikevaihdosta



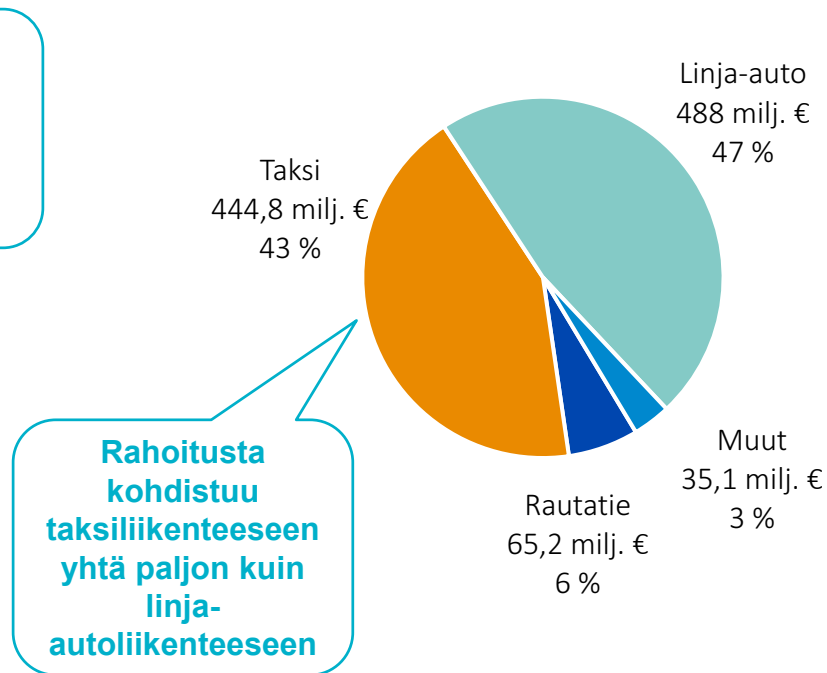
Kunnat 673 milj. €, valtio 308 milj. €, kokonaisliikevaihdosta 35 %

2. Julkisen liikenteen rahoitus 2015

Kokonaisrahoituksen lähteet



Kokonaisrahoituksen kohdentaminen





2. Kunnat suurin joukkoliikenteen rahoittaja

Nykyiset ja tulevat roolit joukkoliikenteessä ja henkilökuljetuksissa

Joukkoliikenteen järjestämisestä vastaavat nykyisen joukkoliikennelain ja Liikennekaaren (Laki liikenteen palveluista) mukaisesti **26 joukkoliikenteen toimivaltaista viranomaiskaupunkia ja kaupunkiseutua** ja **yhdeksän ELY-keskusta**.

Kunnat vastaavat vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolakien mukaisista kuljetuksista ja koulukuljetuksista, ja **Kela** sairausvakuutuslain sekä 2. asteen opiskelijoiden kuljetusten tukemisesta.

Joukkoliikenteen sekä vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolakien mukaisten kuljetusten vastuu siirtyy 18 maakuntahallintoon. Kelalla säilyy vastuu 2. asteen opiskelijoiden kuljetuksista sekä sairausvakuutuslain mukaisista kuljetuksista. Kunnilla vastuut säilyvät perusopetuksen koulukuljetuksista.

Markkinaehtoisen liikenteen lupasääntely muuttuu Liikennepalvelulain voimaantulon myötä niin, että nykyisin ELYjen vastuulla olevat reittiliikenneluvat poistuvat ja liikennöintiin riittää henkilöliikennelupa, jonka Trafi myöntää.

Joukkoliikenne kaupunkiseuduilla strateginen vetovoimatekijä

Kunnat ovat joukkoliikennepalvelujen merkittävin julkinen rahoittaja (**268 M€/v, v. 2015**). Seuraavan dian graafit osoittavat, että joukkoliikenteen subventioaste kaupungeissa on tavallisesti 21–25 %. Suurin, 50%, se on Helsingin seudulla.

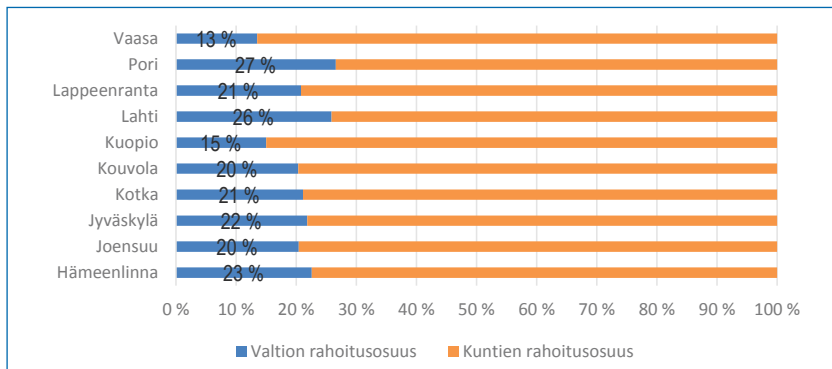
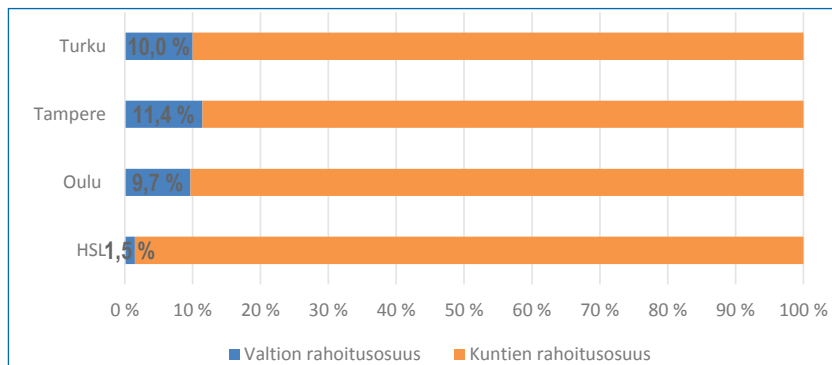
Valtion suora joukkoliikennerahoitus kanavoituu nykyisin ELY-keskusten kautta pääosin palvelujen hankintaan, valtionavustuksiin ja kehittämiseen (**34 M€/v**). Hankinnat kohdennetaan sinne, missä markkinaehtoisia palveluja ei ole tarjolla, mutta niille on tarvetta.

Liikennevirasto myöntää joukkoliikenteen valtionapuja suurille ja keskisuurille kaupungeille (**18,2 M€/v, v. 2017**).



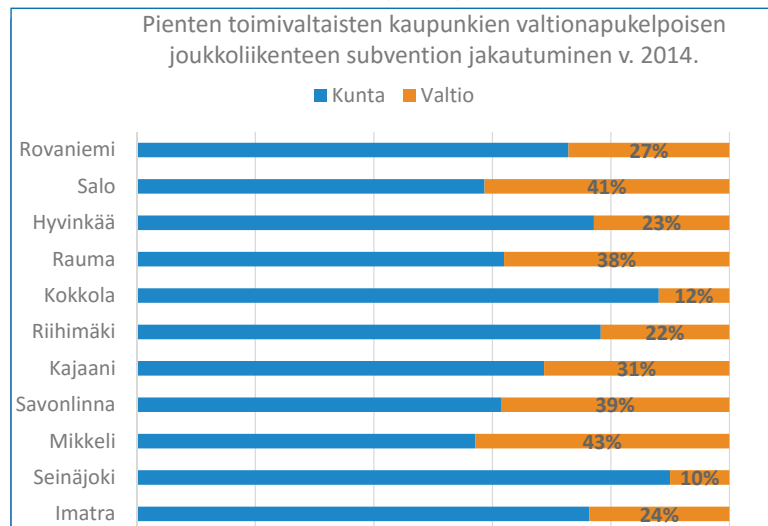
2. Joukkoliikenteen rahoituksen nykytila

Kunnat rahoittavat suurimman osan joukkoliikenteestä (268 M€ v. 2013)



Joukkoliikenteen subventioaste vaihtelee alueittain:

- tavallisesti bussiliikenteessä 21-25 %)
- suurin Helsingin seudulla (50 %)





2. Joukkoliikenteen valtion rahoitus maakuntamallissa



- Maakunnat rahoittavat henkilöliikenteen yleiskatteellisesta rahoituksestaan. Rahoitusta ei ole korvamerkitty joukkoliikenteeseen tai sote-kuljetuksiin
- Suurten ja keskisuurten toimivaltaiten viranomaisten saama valtion rahoitus joukkoliikenteeseen ohjataan MAL- ja aiesopimusten kautta
- Liikennevirasto toteutti 2015 selvityksen joukkoliikenteen valtionrahoituksesta (JOVARA), jossa määriteltiin mittarit ja tunnusluvut, joiden mukaan suurten ja keskisuurten valtionrahoitusta myönnetään
 - [Selvitys joukkoliikenteen rahoituksesta](#)
 - Liikenneviraston jatkoselvityksessä joukkoliikenteen valtionrahoituksesta (JOVARA II) todettiin, että pienten toimivaltaiten viranomaisten valtionrahoituksen jakomallia tulisi selkiyttää
 - Selvityksessä todettiin, että tasapuolisuutta ja läpinäkyvyyttä parantaisi, jos rahoitus tulisi suoraan Liikennevirastolta
 - Toisaalta laajempaan toimivalta-alueeseen kuulumisen voisi mahdollistaa tiiviimmän alueellisen yhteistyön ja selkeämmän rahoituksen
 - ELYn kuntarahoituksesta todettiin, että valtionavustuksista tulisi mennä kohti yhteishankintoja ja -suunnittelua
 - [Joukkoliikenteen valtionrahoituksen jatkoselvitys](#)



2. Pienet toimivaltaiset viranomaiset maakuntamallissa

Maakuntalakiluonnoksessa ehdotetaan maakunnille mahdollisuutta antaa valtionapua joukkoliikenteeseen. Tässä tarkasteltiin vaihtoehtoisia malleja, jos maakunta ei ota tehtävää itselleen.

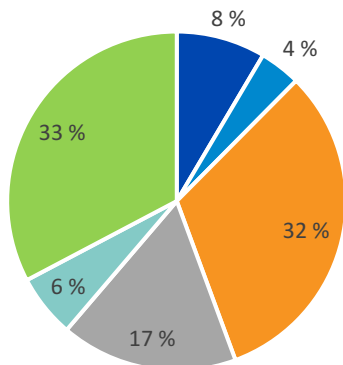
	A: Rahoitus suoraan liikennevirastosta	B: Rahoitus maakunnista valtionavustuksin	C: Toimivaltaisuus maakunnassa (pienet luopuvat toimivallasta), maakunnan rahoitus yhteishankinnoin
Hyvää	<ul style="list-style-type: none"> Rahoitus selkeää ja läpinäkyvää Jakokriteerit valmiina (JOVARA) ja parhaiten käytettävissä Toimivaltaisten kaupunkien tasapuolinen kohtelu 	<ul style="list-style-type: none"> Maakunnat tuntevat alueensa joukkoliikennetarpeen Liikennevirastoa paremmin verrattuna vaihtoehtoon A Ei maakunnan sisäistä eroa rahoituksessa, maakunta rahoittaa kaikkia 	<ul style="list-style-type: none"> Suurempien alueellisten kokonaisuuksien suunnittelu Ei maakunnan sisäistä eroa rahoituksessa TVV:den määrän pienentyminen, resurssien ja osaamisen keskittyminen Avustuksen myöntämisestä kohti yhteishankintoja
Huonoa	<ul style="list-style-type: none"> Vaatii uuden rahoitusmomentin, budjettikäsittely jäykkää Kannustaako toimivaltamuutoksiin (?) Rahoitus (valtio vs. maakunta) maakunnan sisällä voi olla eriarvoista Sوران ohjauksen puute, sopimusmenettely työlästä saatuihin hyötyihin nähden 	<ul style="list-style-type: none"> Rahoitus riippuu maakunnan resursseista ja panostuksesta joukkoliikenteeseen, maakunnan rahoitus yleiskatteellista TVV rahoittaa toista TVV:tä 	<ul style="list-style-type: none"> Toimivaltaisuuden luovuttaminen maakunnalle kaupunkien itsensä päätettävissä Vaadittavat muutokset organisaatioihin ja lainsäädäntöön Rahoitus riippuu maakunnan resursseista ja panostuksesta joukkoliikenteeseen, maakunnan rahoitus yleiskatteellista



2. Henkilökuljetusten rahoituslähteet

Esimerkkinä Etelä-Pohjanmaan ELY-alue

Eri toimijoiden suorat henkilöliikennekustannukset
(yht. 76,4 milj.€)

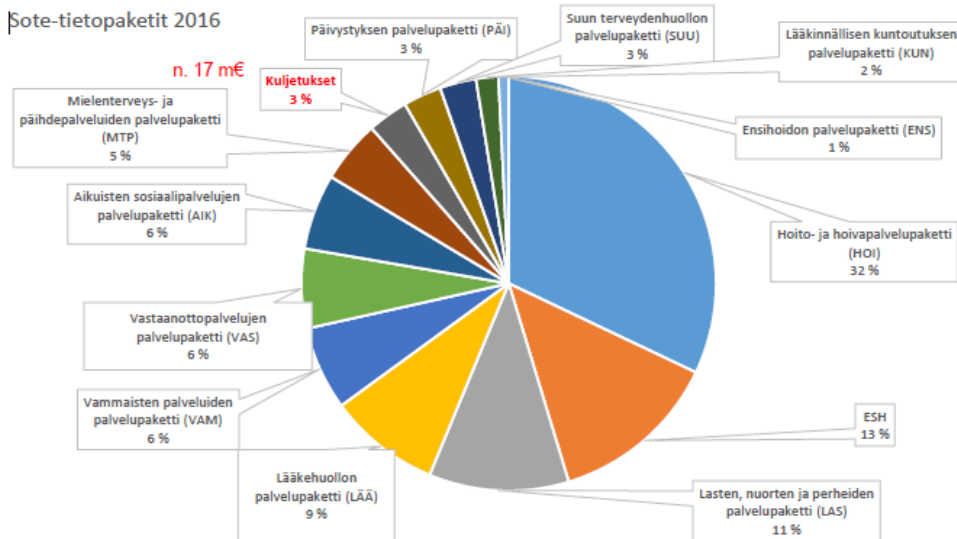


- Avoin joukkoliikenne, kunnat
- Avoin joukkoliikenne, ELY
- Kuntien opetustoimi
- Sosiaali- ja terveystoimi
- KELA 2. asteen koulumatkat
- KELA SVL-korvaukset

Avoimen joukkoliikenteen osuus 12 %, sote ja KELA SVL-korvaukset 50 %

Esimerkkinä Eksote-alue Etelä-Karjalassa

Sote-tietopaketti 2016

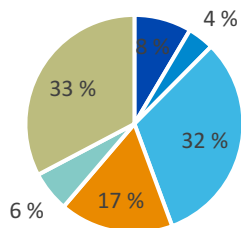


Lähde: EKSOTE, alustavia tuloksia SITRA toukokuu 2017

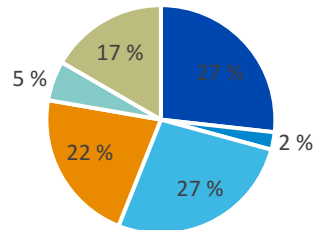


2. Henkilöliikenteen kustannukset hallinnonaloittain työn pilottialueilla

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
(yht. 76,4 milj.€)

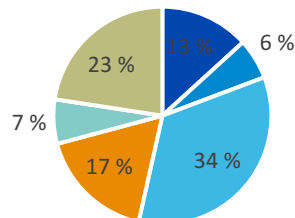


Varsinais-Suomen ELY-keskus
(yht. 109,48 milj. €)

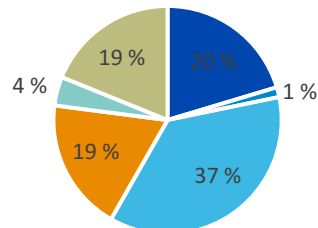


- Avoin joukkoliikenne, kunnat
- Avoin joukkoliikenne, ELY
- Kuntien opetustoimi
- Sosiaali- ja terveystoimi
- KELA 2. asteen koulumatkat
- KELA SVL-korvaukset

Pohjois-Savon ELY-keskus
yht. 105,01 milj. €



Kymenlaakson maakunta
(yht. 23,29 milj. €)



Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueelta esitetään vain Kymenlaakso, Etelä-Karjalan puutteellisten sote-kustannustietojen vuoksi.



2. Uusi liikennepalvelulaki

Uudistuksen tavoitteet

Liikennepalvelulain (320/2017; voimassa 1.1.2018 alkaen) uudistamisen tavoitteena on edistää digitalisaatiota ja rajapintojen avaamista. Näillä tavoitellaan uusien liikennepalveluiden markkinoiden syntymistä.

Liikennepalvelulain uudistukset liittyvät myös liikennepalveluiden sääntelyn purkuun ja markkinoiden toimivuuden edistämiseen. Muutoksen toivotaan houkuttelevan markkinoille runsaasti uusia palveluntarjoajia ja uudenlaisia palveluita sääntelyn heikentyessä.

Liikennepalvelulaki muuttaa kansallisesti liikennepalveluiden järjestäjien ja tuottajien tehtäviä määrittämällä liikenne- ja matkatiedolle ensimmäistä kertaa "olennaiset tiedot" ja niihin liittyvät tiedon tuotannolliset vastuut. Lain mukaan tuottajilla on vastuu avata olennaiset tiedot kolmansille osapuolille. Tietojen avaamisen tavoitteena ovat nopeasti kehittyvät uudet liikkumispalvelut.

Rajapintojen kautta keskusteltavien järjestelmien avulla koko matkaketjun ostaminen yhdestä palvelusta tulee mahdolliseksi.

Uudistuksen riskejä

Liikennepalvelulain uudistuksen myötä Liikenneviraston velvoite valtakunnallisen joukkoliikenteen koontitietokannan ylläpitämiseen poistuu.

Muutosten seurauksena liikennepalveluiden kenttä saattaa alkaa pirstaloitua pienten palveluntarjoajien määrän kasvaessa. Vaihtoehtoisesti taksi- ja bussialoilla saattaa käynnistyä keskittyminen isojen toimijoiden ostaessa pieniä. Vähintäänkin lippu- ja informaatiojärjestelmät eriytyvät ja niiden palveluntarjoajia tulee lisää.

Muutosten myötä matkaketjut saattavat yhä useammin jakautua usean operaattorin tarjoamiin yhteysväleihin ilman, että matkaketjulla on yhtä tiettyä vastuutahoa.



2. Liikennepalvelulaki ja toimintaympäristön muutokset

Eröt joukko- ja muun henkilöliikenteen välillä poistuvat

- Raja-aidat henkilöliikennealan säädösten (entiset joukkoliikennelaki ja taksilaki) välillä madaltuvat.
- Kalustokoon merkitys käytännössä poistuu.
- Markkinat mahdollistavat nykyistä joustavammin erilaiset, erilaisiin käyttötarkoituksiin suunnitellut hinnoittelumallit ja taksarakenteet.
- Taksarakenteista ei enää esimerkiksi taksien osalta säädetä suoraan laissa.

Liikkumispalveluiden järjestäjien ja tuottajien velvollisuudet tiedon jakamisessa kasvavat

Kaikille käyttäjille avoimen liikenteen tiedot (mm. reitit, pysäkit, aikataulut, hinnat) tarjotaan saataville avoimessa rajapinnassa, mukaan lukien yhteiskunnan subventoima avoin liikenne, mm. takseilla operoitava sote-liikenne, kutsupohjainen asiointiliikenne ja koulukuljetukset, sekä markkinaehtoinen liikenne.

Tietovaranto voi synnyttää uusia digitaalisia palveluita, joissa reittiopastuksen lisäksi liikkumispalveluita voi varata ja maksaa.

Tavoitteena on, että tieto ja näkyvyys olemassa olevasta, kaikille avoimesta liikennetarjonnasta paranee. Etenkin paikallisten yhteyksien osalta kaiken tarjonnan hyödyntäminen parantaa palvelutasoa, myös matkaketjujen ensimmäisellä/viimeisellä kilometrillä.

Viranomaisilla säilyy yksinoikeus järjestää oman toimivalta-alueen liikennepalvelut brutto- tai käyttöoikeussopimusmalleilla ja niiden eri variaatioilla.



2. Liikennepalvelulaki ja toimintaympäristön muutokset

Palvelujen ennakoimattomuus kasvaa

Henkilöliikenteen kuljetuspalvelujen tarjoajalla on velvollisuus ilmoittaa säännöllisesti harjoitettavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta tai siihen tehtävistä olennaisista muutoksista 60 päivää etukäteen tietorajapinnoissaan tai erillisellä ilmoituksella.

Varoaika on lyhyt sekä korvaavan liikenteen hankintojen kannalta, että liikennekokonaisuuden suunnittelun näkökulmasta.

Reittiliikennelupaprosessin ja sen lausuntomahdollisuuksien puuttuessa, markkinaehtoisen tarjonnan hyödyntäminen usean käyttäjäryhmän (esimerkiksi kuntien välinen liikenne, koulumatkat) tarpeisiin voi muuttua vaikeaksi, koska liikennetarjonnan ennakoimattomuus kasvaa.

Viranomaisten ja kuntien tarve yhteisille vuorovaikutuskanaville markkinaehtoisten toimijoiden kanssa kokonaistilanteen kartoittamiseksi ja ylläpitämiseksi kasvaa, jotta muutokset saadaan hankintojen kannalta ajoissa tietoon.

Matkaketjut lisäävät tiedon tarvetta

Liikkumisoperaattorien ja matkaketjujen rooli liikenteen tarjonnassa kasvaa:

- **Tietotarpeen kaksisuuntaisuus:** myös julkisesti hankittua liikennettä koskevien muutosten on välityttävä ajoissa markkinaehtoisten toimijoiden tietoon!
- Liikenneyhtiöt todennäköisesti pyrkivät maksimoimaan asiakkaan sitoutumisen palveluun ja tarjoavat lisämaksusta **ovelta-ovelle palveluita**. Näin tulee tapahtumaan erityisesti junien ja bussien runkokaukoliikenteessä.



2. Avautuvat markkinat ja uudet liikumispalvelut: *Uusia mahdollisuuksia*

Asiakas

- Korkean kysynnän alueilla liikumispalveluiden tarjonta laajenee.
- Korkean kysynnän alueilla palvelut voivat eriytyä asiakas- ja hintasegmentteihin.
- Asiakkailta on mahdollisuus yhdistellä tarvepohjaisesti oman auton, uusien liikumispalveluiden ja perinteisen joukkoliikenteen käyttöä.
- Asiakkaille syntyy laadukkaampia digitaalisia palvelukokonaisuuksia, mikä mahdollistaa yhden luokun palvelun. Matkahaut, maksaminen ja tunnistautuminen voidaan tehdä koko matkaketjussa älypuhelimella. Huomion-arvoista on, että älypuhelin on noin 80 % väestöstä.

Viranomainen

- Viranomaisen järjestämän liikenteen tueksi tarjolle tulee todennäköisesti enemmän joustavaa henkilöliikennettä, joka perustuu tehokkaaseen digitaaliseen yhdistelyyn ja reititykseen.
- Uudet palvelut tuovat lisäkeinoja kestävän kehityksen, kestävän liikennejärjestelmän ja hiilidioksidipäästöjen alentamistavoitteiden saavuttamiseen.
- Kaupunkiseuduilla ja myös niiden ulkopuolella liikumispalveluita voidaan alkaa tuottaa muun liiketoiminnan ohella, jolloin palveluntuottajien määrä kasvaa.
- Viranomaisilla on mahdollisuus yksin tai yhteistyössä seurata palvelutarjonnan kehitystä lain edellyttämien avoimien rajapintojen kautta.
- Liikumispalveluiden digitaalisuus etenee voimakkaasti.



2. Avautuvat markkinat ja uudet liikkumispalvelut: *Mahdollisia haittavaikutuksia*

Asiakas

- Kansallisesti toteutetun joukkoliikennepalveluiden koonnin ja reittihakujen kattavuus saattaa vuosina 2018–2019 notkahtaa samalla, kun siirrytään kohti kattavampia kaupunkiseutujen ja työssäkäyntialueiden informaatio- ja maksupalveluita.
- Eri kulkumuotojen ja operaattoreiden palveluista viestimään syntyy uusia ja useita tietolähteitä. Niihin sopeutuminen saattaa vaatia totuttelua.
- Laki liikenteen palveluista mahdollistaa nopeat muutokset markkinaehtoisessa tarjonnassa. Palveluiden ennakoitavuus ja pysyvyys saattaa murentua, mikä johtaa henkilöauton käytön kasvuun.
- Lipputuotteet eriytyvät ja valikoimasta muodostuu kirjava. Seutuliput poistuvat.
- Syrjäseutujen työmatkaliikenteen turvaamisesta tulee haasteellista.

Viranomainen

- Viranomaisten hallinta markkinaehtoisessa liikenteessä vähenee merkittävästi reittiliikennelupakokonaisuuden poistuessa. Luvitusprosessi on mahdollistanut virallisen vuoropuhelun, pysäkkien käyttövaltuuksien varmistamisen ja joukkoliikenteen reittien tallentamisen lupaprosessin yhteydessä.
- Markkinaehtoisesta liikenteen hyödyntäminen lakisääteisissä kuljetusvelvollisuuksissa, esim. oppilaskuljetuksissa on haastavaa tarjonnan ennakoimattomuuden vuoksi. Tämä voi johtaa tehottomiin ja kalliisiin täydennys Hankintoihin oppilaskuljetusvelvollisuuksien täyttämiseksi
- Kaupunkiseuduilla uudet matkaketjupalvelut ja viimeisen kilometrin ratkaisut voivat täydentää liikennejärjestelmää, mutta ne voivat myös olla päällekkäistä subventoidun liikenteen kanssa.



2. Lainsäädäntö, yhteistyö ja rajapinnat

EU:n palvelusopimusasetus ja liikennepalvelulaki

Säädökset edellyttävät, että palvelut on suunniteltava ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista.

Viranomaisten on liikennettä suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Yhteistoiminta ja rajapintojen hallinta korostuvat

Yhteistyö avoimen joukkoliikenteen (toimivaltaiset viranomaiset), koulukuljetusten (kunnat, 2. asteen opiskelijoiden osalta Kela) sekä sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten (maakunta, Kela) kanssa sekä toisaalta markkinaehtoisen ja PSA-liikenteen välillä ratkaisee henkilöliikennekokonaisuuden palvelutason ja kustannustehokkuuden.

Toisaalta henkilöliikenteen palvelujen järjestämisellä on kiinteät sidokset liikennejärjestelmätyöhön, ja maankäytön sekä liikkumisen palveluiden ja infran (pysäkit, terminaalit, liityntäpysäköintipaikat) sekä julkisten palveluiden verkon suunnitteluun.

Eryteisesti kaupungeissa, mutta myös niiden ulkopuolella kaupunkisuunnittelulla ja muulla maankäytön suunnittelulla on merkittävä vaikutus joukkoliikenteen järjestämismahdollisuuksiin ja -kustannuksiin.



2. Yhteistyötarpeet liikkumispalveluissa

Liikkumispalvelut

Liikennepalvelut

Mitä tahansa julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön

Kuljetuspalvelut

Henkilöiden ja tavaroiden kuljettamista ammattimaisesti

Välityspalvelut

Kuljetusten välittämistä korvausta vastaan lukuun ottamatta palvelua, jossa välitetään vain palveluntarjoajan omia kuljetuksia

Tukipalvelut

- **Suunnittelu yhteistyö** ja **yhteishankinnat** tuottavat kustannustehokkaasti tarpeisiin vastaavaa palvelua.
- **Maksu- ja informaatiojärjestelmän selkeys** on asiakkaalle tärkeä
- Osaamiskeskittymillä tavoitellaan **säästöjä henkilöliikennepalvelujen hankintoihin**.
 - Osaavat, ammattitaitoiset ihmiset, hankintaosaaminen
 - Yhteishankinnat
 - Hankinta-asiakirjojen yhtenäisyys ja selkeys
- **Matkojen yhdistelyä** kehittämällä tavoitellaan merkittäviä julkisen talouden säästöjä.
- **Palveluiden yhteensovittaminen** alueellisesti useiden tuottajien ja julkisesti hankittavan liikenteen kesken vaatii vuorovaikutusta, pelisääntöjä ja pitkäjänteistä sitoutumista.
- **Henkilökuljetuspalvelujen kustannuskehitystä** on seurattava jatkossakin, ja analysoitava maakuntien/kuntien välisiä eroja



3. Nykyisen toimintamallin hyvät käytännöt ja heikkoudet



3. Nykytilan hyvät käytännöt uusiin toimintamalleihin vietäviksi

Toimivat yhteistyöverkot ja -käytännöt

Valtakunnallisella yhteistyöllä on tuettu paikallisten ja alueellisten toimijoiden työtä. Toimivaltaiten viranomaisten yhteistyöverkosto sekä valtakunnallinen koordinointi ja yhteistyö ovat laajalle toimijajoukolle tärkeitä.

Lippujärjestelmien yhteinen kehittäminen kaupunkiseuduilla ja valtakunnalliset järjestelmät (Waltti, joukkoliikenteen koonti-tietokanta) ovat vähentäneet päällekkäisen työn tarvetta ja edesauttaneet valtakunnallisen yhtenäisyyden kehitystä.

Paikallisten ja alueellisten viranomaisten yhteistyöllä on lisätty palvelujen tuottamisen kustannustehokkuutta ja palvelutasoa. Muistettava on, että ELYjen ketterän päätöksentekomekanis-min ansiosta markkinaehtoisen liikenteen vaihteluja on kyetty nopeasti tasaamaan ostopalveluin.

Liikennöitsijäyhteistyöllä on tärkeä rooli mm. alueen tilantee-seen soveltuvien palveluhankintakokonaisuuksien suunnitte-lussa

Yhteistyö tienpidon kanssa pysäkkitarpeiden osalta on välttämätöntä.

Riittävän laajat kokonaisuudet ja yhteys kaupunkikehitykseen

Päällekkäisyyksien ja yhteensopimattomuuksien välttämiseksi on ollut hyvä, että riittävän laajoja kokonaisuuksia sekä maan-tieteellisesti että hallintokuntien välillä on käsitelty yhtenäisesti ja laadittu yhteisiä palvelutasomäärittely suunnittelun pohjaksi. Kokonaisuuden hallintaa ei sovi unohtaa myöskään valtakun-nan tasolla, sillä maakuntarajat ylittävällä liikenteellä on oma roolinsa.

Suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenne-suunnittelu on osa kaupunkikehitystä. Joukkoliikenteen hyvä palvelutaso on imago- ja houkuttelevuustekijä.



3. Nykytilan heikkoudet uusissa toimintamalleissa korjattaviksi

Lippujärjestelmät moninaisia, tiedon saatavuudessa parannettavaa

Lippu- ja maksujärjestelmät eivät ole yhteiskäyttöisiä työssäkäyntialueella, mikä hankaloittaa asiakkaiden matkustamista. Taustalla ovat mm. erilaiset liikennepalvelujen hankintamallit ja markkinaehtoisen joukkoliikenteen yrityskohtaiset järjestelmät.

Reitti-, aikataulu-, pysäkki- ja lipputiedot tulee saada yhdestä paikasta ajantasaisena. Näin ei ole nyt, mutta asia ei ole mahdoton ratkaistavaksi.

Joukkoliikennetarjonnan näkyvyyttä on myös hyvä parantaa, sillä sujuva arki on maakunnalle kilpailutekijä.

Pienen kaluston laajempi hyödyntäminen

Reittipohjainen joukkoliikenne soveltuu sinne, missä on joukkoja. Muilla alueilla palvelutaso on aikaansaataavissa julkisiin henkilökuljetuksiin perustuen. Tämä edellyttää yhteissuunnittelua ja resursseja.

Kuntien henkilökuljetusten ja maakuntien vastuulle siirtyvien sote-kuljetusten avaaminen kaikille liikkujille parantaisi palvelutasoa niillä vähäisemmän kysynnän alueilla, jonne säännöllistä joukkoliikennettä ei ole mahdollista järjestää.

Tavarakuljetusten rooli on uusissa kokonaisuuksissa hyvä tutkia. Integrointimahdollisuuksia on tarpeen selvittää mm. kysynnän, kalustotarpeiden ja lainsäädännön näkökulmista.



3. Nykytilan heikkoudet uusissa toimintamalleissa korjattaviksi

Rahoitus luotettavalle pohjalle

Rahoitus on nykytilanteessa tiedossa liian lyhyelle aikavälille. Pitkäjänteisempi rahoituksen ja toiminnan suunnittelu mahdollistaisi kustannustehokkaammat hankinnat.

Rahoituksen tulee olla luotettavalla pohjalla ja päätöksenteon ketterää, jotta markkinaehtoisessa liikenteessä tapahtuviin nopeisiin palvelutasomuutoksiin on mahdollista vastata.

Ketteryyden vaatimus tulee ottaa huomioon maakunnan päätöksentekojärjestelmää suunniteltaessa. Toiminnallisesti olisi parasta osoittaa joukkoliikenteelle kokonaisbudjetti, josta hankinnat tehdään virkamiespäätöksellä. Tämä jatkaisi ELYjen käytäntöä, mikä on osoittautunut toimivaksi.

Hankinta-alan asiantuntijuus käyttöön

Nykytilassa osa toimivaltaisten viranomaisten virkamiehistä hoitaa hankinnat itse, osassa hankinnat hoidetaan keskitetysti yhteistyössä esimerkiksi keskuskaupungin hankintayksikön kanssa.

Hankintojen keskittämisestä olisi saatavilla hyötyjä, koska hankintojen valmistelu vaatii paljon henkilötyötä ja hankinta-osaamista. Lisäksi ohjaavien lakien ja muiden toimintakäytäntöjen tunteminen voitaisiin keskittää.

Jatkossa yhteistoiminnan vähimmäistavoitteena ovat yhteiset asiakirjapohjat (mm. Liikennekaaren ja maakuntauudistuksen vaikutuksen ennakointi).



3. Maakuntamallin mahdollisuuksia ja haasteita

Yhtenäiset menettelyt ja osaamisen keskittäminen tarjoavat mahdollisuuksia

Mahdollisuus sote-kuljetusten maakunnan laajuisten yhtenäisten menettelytapojen (mm. vastuut ja velvollisuudet) ja palvelutason määrittelyn aikaansaamiseen realisoituu maakuntamallin myötä.

Sote-kuljetusten uudelleenorganisointi ja matkojenyhdistelykeskusten kehittyminen tarjoavat mahdollisuuden asiakaslähtöisyyden parantamiseen. Kun trendinä ollut kokonaiskustannusten kasvu, on uudessa mallissa synergiahyötyjen löytyminen varteenotettava mahdollisuus palvelujen säilyttämiselle.

Henkilökuljetusosaamiskeskittymän luomiseen on mahdollisuus erityisesti, jos maakunta tarjoaa muidenkin kuin sote-kuljetusten järjestämispalveluja. Tällöin on mahdollista syvällistä osaamista verrattuna siihen, että nykyisin kuljetusten järjestäminen tehdään muiden tehtävien ohella.

Maakuntakin heterogeeninen, liikenteen järjestäjiä useita ja osajista tulee pula

Suunnittelun perustaksi tarvittavan maakunnanlaajuisen yhteisen palvelutasomäärityksen aikaansaaminen voi olla haasteellista, sillä maakunnan eri alueet ovat keskenään erilaisia. Keskuskaupungin asema maakuntatason palvelutasomäärittelyssä on ratkaistava.

Rahoitus kulkee palvelutasomäärittelyn kanssa käsi kädessä. Joukkoliikenne eroaa maakunnan muusta tehtäväkokonaisuudesta siinä, ettei se ole lakisääteinen tehtävä. Sen rahoitus on kuitenkin turvattava pitkäjänteisesti, jos maakunta sen päättää ottaa tehtäväkseen.

Toivottujen synergiahyötyjen realisoituminen edellyttää hyvää suunnittelu yhteistyötä maakunnassa olevien joukkoliikennettä ja henkilökuljetuksia järjestävien tahojen kesken.

Osaavan henkilöstön saatavuus on perusedellytys tuloksekkaalle toiminnalle. Yhdeksän ELYn ja kuntien, usein oman työnsä ohella kuljetuspalveluja järjestävien osajien määrä ei ole riittävä kahdeksantoista maakunnan tarpeisiin.



4. Uuden toimintamallin tavoitteet



4. Hallintouudistuksen tavoitteet

Kustannustehokkuus ja selkeys

Henkilökuljetusten tärkeimmät tavoitteet maakuntaudistuksessa määriteltiin henkilöliikenteen viranomaisten kanssa työpajassa. Ne ovat seuraavat:

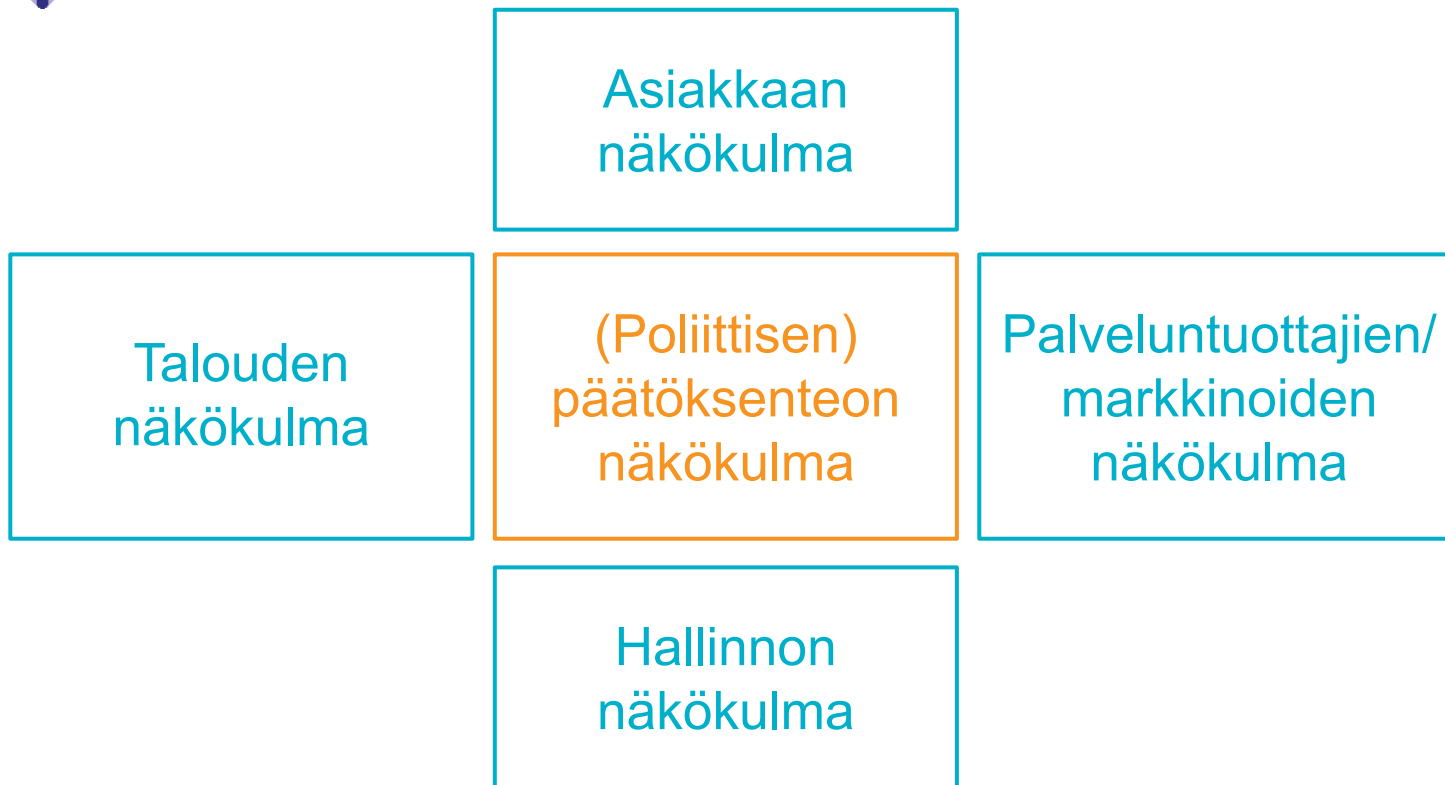
- Julkisen rahoituksen tehokkuus ja läpinäkyvyys
 - Hallitusohjelman tavoite: 10 %:n (100 miljoonan euron) säästö julkisesti tuetun henkilöliikenteen (valtio, kunnat, Kela) kustannuksissa
 - Tämän toteamiseksi kustannuksia on seurattava tarpeeksi laajan kokonaisuuden tasolla
- Selkeä hallintomalli
 - Eri osapuolten tehtävät henkilöliikenteen toimintakentässä on määriteltävä selkeästi
 - Yhteistyön tavoitteista ja menetelmistä sovitaan

Osaaminen, tieto ja liiketoimintamahdollisuudet

- Monipuolinen osaaminen liikkumisen palveluiden kehittämisessä ja ylläpidossa
- Tehokkaampi viranomaisresurssien käyttö, toimivaltaitten viranomaisten lukumäärän pienentäminen
 - Ristiriidassa lakiluonnoksen kanssa, jossa 9 ELYn tehtävät tulee 18 maakunnalle
 - Nykyiset asiantuntijaresurssit eivät riitä, eikä lisäresursseja ole helposti saatavilla
- Liikennetiedon laaja-alainen hyödyntäminen
- Uusien liikkumisen palveluiden tarjonta markkinaehtoisesti
 - Asiakkaille monipuolisemmat liikkumispalvelut
 - Yrityksille uusia liiketoimintamahdollisuuksia



4. Tavoitteiden asettamisen tarkastelunäkökulmat





4. Asiakkaan näkökulma

Tavoitteet

- Asiakkaiden saama **palvelutaso** paranee.
- Asiakkaiden saamat palvelut monipuolistuvat.
- Asiakkaan maksamien henkilökuljetuspalvelujen **hinnat** pysyvät ennallaan tai laskevat.
- **Lippu- ja maksujärjestelmä** on asiakkaan näkökulmasta selkeä ja kattava. Erytystä huomiota kiinnitetään työssäkäyntialueiden lippujärjestelmiin. Tavoitellaan yhteistä järjestelmää PSA- ja markkinaehtoisen liikenteen kanssa.
- Digitaaliset lippu- ja maksujärjestelmät helpottavat asiakkaan arkea.
- **Tieto matkaketjun** aikatauluista ja reiteistä on helposti saatavissa ja se on ymmärrettävää.
- Tieto muutoksista liikenteessä saavuttaa asiakkaan hyvissä ajoin etukäteen.
- Palveluilla on selkeä julkikuva (**imago**).

Reunaehdot

- Asiakkaille tarjottava **palvelutaso** ei heikenny uuden organisoinnin myötä.
- Markkinaehtoinen ja viranomaisten järjestämä liikenne muodostavat **luotettavan** palvelukokonaisuuden.
- Asiakkaan maksamien henkilökuljetuspalvelujen **hinnat** eivät nouse.
- **Lippu- ja maksujärjestelmä** ei monimutkaistu nykyisestä.
- **Informaatiojärjestelmä** on kattava (esim. työssäkäyntialue).
- **Hallinnon muutokset eivät näy asiakkaalle.**



4. Palveluntuottajien/markkinoiden näkökulma

Tavoitteet

- Uusien palveluiden tarjoamiskynnys alenee – Palveluiden **markkinapotentiaali** kasvaa.
- Sektoroituneesta liikenteen järjestämisestä siirrytään kokonaisuuksien suunnitteluun, jolloin **kaluston ja henkilöstön käyttö** tehostuu.
- Viranomaisen **markkinaosaaminen** paranee ja **yhteistyö** alan toimijoiden kesken tuottaa lisäarvoa kaikille osapuolille.
- Tehostuva yhteistyö, jonka myötä viranomaisten ja markkinatoimijoiden **keskinäinen tietoisuus** tulevista muutoksista paranee
 - Kaupunkialueiden ulkopuolella markkinaehtoinen liikenne runkona, jota TVV-liikenne täydentää
 - Kaupunkialueella TVV-liikenne runkona, jota markkinaehtoinen täydentää
- Kysyntäohjautuvilla ja välityskeskusten kautta kulkeville palveluille tulee lisää mahdollisuuksia, millaisia?

Reunaehdot

- Uusi **organisointitapa** ei jäykistä markkinaa nykyisestä.
- **Ostopalvelut** eivät syö markkinaehtoisen liikenteen osuutta.
- Palveluntuottaja löytää ammattitaitoisen **keskustelukumppanin** viranomaistaholta.
- **Viranomaisen rooli** on selkeä, jolloin palveluntuottajat tietävät, missä voivat kehittää markkinaehtoisia palvelujaan.



4. Hallinnon näkökulma

Tavoitteet

- **Toimivaltaisten viranomaisten määrä** vähenee.
- Joukko- ja henkilöliikennepalvelujen suunnittelussa ja toteutuksessa etsitään **synergiahyötyjä**.
- **Junaliikenteen** palvelutasomäärittely ja hankinnat tulee saada osaksi muiden liikennepalvelujen suunnittelua. Miten?
- Henkilöliikennepalvelut suunnitellaan ja hankitaan sellaisina kokonaisuuksina, jotka käytettävissä olevat **osaajat** kykenevät hallitsemaan.
- Kuntien tarjoamat **koulukuljetukset** suunnitellaan osana henkilökuljetuspalvelujen kokonaisuutta, jolloin henkilöstön **osaaminen** tulee tehokkaammin käytetyksi.
 - Kunnat ja maakunnat sopivat yhteistyöstä ja työnjaosta.
- Kaikki henkilökuljetukset ovat lähtökohtaisesti **avoimia kaikille** matkustajille.
- Erityisosaamista vaativien tehtävien keskittäminen **osaamisen riittävyyden** turvaamiseksi (esim. hankinnat, tietojärjestelmät) tehostaa toimintaa ja parantaa laatua.

Reunaehdot

- Henkilöliikennepalvelujen suunnitteluun ja hankintaan tarvittavien **osaajien määrä** ei kasva tarpeettomasti.
- Työntekijät saavat **tuen** kiperiä kysymyksiä ratkoessaan.
- Organisaatioiden **vastuut ja valtuudet** ovat selkeät.
- Riittävä **paikallistuntemus** sekä joukkoliikenteen ja henkilölogistiikan tuntemus turvataan palvelujen suunnittelussa.
- Tieto **markkinoiden muutoksista** tulee saada hyvissä ajoin.



4. Talouden näkökulma

Tavoitteet

- Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten rahoitus on **pitkjänteistä** ja sitä arvioidaan riittävän suurena **kokonaisuutena**.
- Henkilöliikennepalvelujen palvelutaso paranee ja tuotantokustannukset laskevat (**synergiat** mm. joukkoliikenteen ja sote- sekä koulukuljetusten välillä).
- Markkinaehtoisen (joukko)liikenteen ja yhteiskunnan hankkimien henkilökuljetuspalvelujen uudella kombinoinnilla hankintakustannukset pienenevät ja **markkinaehtoisten palvelujen määrä kasvaa**.
- Henkilökuljetusten **hankintakustannukset laskevat** 100 M€ valtakunnallisesti vuositasolla.
- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa, jolloin **joukkoliikenteen talous** vahvistuu/on kestäväällä pohjalla.
- Liikennepalveluhankintojen **kustannusten jakomalli** rahoittajien kesken on selkeä ja ymmärrettävä.

Reunaehdot

- **Valtion joukkoliikennerahoituksen** saamisen edellytys on kirjaus maakunnan strategia-asiakirjassa. Rahoitus on yleiskatteellista.
- Henkilöliikennepalvelujen **hankintakustannukset** eivät nouse nykyisestä.
- **Hallinnon kustannukset** eivät kasva.
- Kukin rahoittajataho **maksaa sovituksen osansa** hankintakustannuksista.
- **Kuntayhteistyö** on toimivaa joukkoliikenteen järjestämisessä ja rahoituksessa.
- **Lipputulojen clearing-järjestelmä** on selkeä ja kustannustehokas
- **Markkinaehtoiselle** liikenteelle annetaan **tilaa toimia**, ja yhteiskunnan kustannukset eivät ala kasvaa.
- **Kaupunkialueiden** joukkoliikenne kuuluu osaksi kaupunki-kehitystä.



4. (Poliittisen) päätöksenteon näkökulma

Tavoitteet

- Päätöksentekojärjestelmä on **ketterä**: poliittiset linjaukset ja delegoinnit mahdollistavat joustavan toiminnan ja muutoksiin reagoinnin myös kuntien kanssa
- Maakunnan päätöksentekojärjestelmä **ei** anna tilaa **kylä-politikointiin** joukkoliikenneasioissa.
- Maakuntien yhteistyöllä saavutetaan **kustannussäästöjä**, jolloin rahoja voidaan kohdentaa uudelleen.
- Oman maakunnan henkilöliikennepalvelujen tuottajien **toimintaedellytysten** tulee parantua.
- Maakunnan henkilöliikenteen palvelutason tulee **parantua**
- Maakunnan **saavutettavuuden** muualta Suomesta ja kansainvälisesti tulee parantua.

Reunaehdot

- Päätöksentekojärjestelmä mahdollistaa **nopean reagoinnin** mm. silloin, kun muutokset markkinaehtoisessa liikenteessä edellyttävät korvaavan tarjonnan järjestämistä lyhyellä varoitusaajalla.
- **Päätösvalta** rahojen käytössä pysyy rahoittajalla (kunta, maakunta).
- Rahoittajan (kunta, maakunta) voi itse päättää, millaista henkilökuljetusten **palvelutasoa** se haluaa omalla kustannuksellaan tarjottavan. Kytkenät **liikennejärjestelmään** (osana kestäviä liikkumismuotoja), infraan sekä kaupunki-kehitykseen ja maankäytön suunnitteluun.
- Henkilöliikenne järjestetään niin, että nykyiset **henkilö-resurssit** riittävät.
- **Joukkoliikenne- ja logistiikkaosaamista ja resursseja** on riittävästi järjestävissä organisaatioissa.



4. Toimintamallien tavoitteiden määrittely

Näkökulma	Tavoitteet
Asiakas	<ul style="list-style-type: none"> • Tieto luotettavaa ja ajantasaista • Varmuus palvelujen olemassaolosta (palvelujen saatavuus sekä palvelutason säilyttäminen ja kasvattaminen) • Maksaminen selkeää ja kohtuuhintaista
Talous	<ul style="list-style-type: none"> • Rahoitus on pitkäjänteistä • Ketterä rahoitusmekanismi, jolla kyetään ajoissa reagoimaan korvaavien palvelujen hankintaan markkinaehtoisten palveluiden muuttuessa • Kokonaisvaltainen talousvastuu (ml. rahoituksen suunnittelu) on maakunnan tasolla
Hallinto	<ul style="list-style-type: none"> • Toimivaltaisten viranomaisten määrä ei kasva • Palvelujen suunnittelussa ja toteutuksessa etsitään synergiahyötyjä • MYK-toimintaa ja muita hyviä hallinnonalarajat ylittäviä käytäntöjä kehitetään ja ylläpidetään
Päätöksenteko	<ul style="list-style-type: none"> • Yhteinen tahtotila palvelutason parantamiseksi • Maakunta henkilöliikennekokonaisuuden vartijana, panostaminen avoimeen joukkoliikenteeseen tuo säästöjä muissa henkilöliikenteen kustannuksissa • Joukkoliikenteen rahoitustaso strategiatasolta operatiivisiin päätöksiin
Palveluntuottaja	<ul style="list-style-type: none"> • Sopimukset ovat kannustavia ja hyödyntävät palvelun tuottajan suunnitteluosaamista • Markkinastrategia palvelutasosuunnittelun yhteydessä. Yhteistyöalueet laajat, jollain yhteistyöjohtajuus. • Tieto ja tiedottaminen palveluista ja niiden muutostarpeista on hallinnassa. • Mahdollistetaan markkinat uusille liikkumispalveluille.



5. Mahdolliset toimintamallivaihtoehdot ja niiden analyysi



5. Työmenetelmät ja organisaatioiden roolit

Neljä pilottialuetta ja työpajat keskeisessä roolissa

Nykyisiin toimintamalleihin liittyvät hyvät käytännöt ja heikkoudet sekä pilottialueiksi valittujen ELY-alueiden (Etelä-Pohjanmaa, Varsinais-Suomi, Kaakkois-Suomi ja Pohjois-Savo) paikalliset olosuhteet muodostavat keskeisen lähtökohdan toimintamalleille.

Pilottialueiden joukkoliikennetoimijoiden eli ELY-keskusten, viranomaiskaupunkien ja kaupunkiseutujen asiantuntijoiden sekä pilottialueiden maakuntien edustajien näkemyksiä kuultiin ryhmähaastatteluissa. Niiden lähtötietoina hyödynnettiin myös Liikenneviraston koostamia aineistoja (mm. yhteenvetomateriaali TVV-kokouksesta 16.3.2016) sekä poimintoja maakuntien omista selvityksistä.

Työpajoissa, joihin oli kutsuttu viranomaistahoja maanlaajuisesti, jatkojalostettiin organisoitumalla tavoitteistoa ja kehitettiin vaihtoehtoisia toimintamalleja

Organisaatioilla on omat roolinsa

Peruskunnat

- Koulukuljetukset
- Liikkumistarpeiden tunnistaminen

Kaupunkiseudut

- Joukkoliikennepalvelujen suunnittelu
- Joukkoliikennepalvelujen hankinta
- Asiakaspalvelun järjestäminen
- Maankäytön suunnittelu sekä kaupunkien elinvoimaisuuden, kilpailukyvyyn ja työmatkojen turvaaminen

Maakunta

- Joukkoliikenteen integrointi liikennejärjestelmätyöhön
- Sote-kuljetukset ja niiden yhteissuunnittelu joukkoliikenteen kanssa
- Maakunnat voivat hoitaa liikennepalveluiden maakunnallista kehittämistä ja järjestämistä sekä:
 - ”julkisen henkilöliikenteen suunnittelua, järjestämistä ja yhteistyötä (mm. kuntien kanssa tehtävä yhteissuunnittelu ja hankinnat).”

Kela

- SVL-kuljetukset



5. Mallien periaatteita

Vastuu tilaajalla, tuottaja toteuttaa

- Malleissa ei ole muutettu organisaatioiden lakisääteisiä vastuita, mutta on tehty esityksiä siitä, miten palvelut olisi rationaalisinta tuottaa. Toisin sanoen palvelusta vastaava taho määrittää tarjottavan palvelutason, mutta voi tilata palvelun toiselta organisaatiolta ja rajata siihen käytettävissä olevan rahoituksen.
- Malleissa pyritään tekemään näkyväksi sitä, että kustannustehokkaaseen ja hyvää palvelutasoa tuottavaan toimintaan päästään eri olosuhteissa erilaisilla toimintamalleilla.
- Malleja arvioidaan suhteessa niihin tavoitteisiin, jotka projektin ensimmäisen työpajan työskentely tuotti.

Henkilökuljetukset kokonaisvaltaisesti

- Tarkastelut painottuvat joukkoliikenteen järjestämiseen.
- Kokonaisvaltainen, kaikki henkilökuljetukset sisältävä tarkastelunäkökulma mahdollistaa palvelutason ylläpidon tai parantamisen ja kustannustason säilymisen tai alenemisen.
- Koulukuljetuksista vastaa maakuntauudistuksen jälkeenkin kunta, mutta synergiahyötyjä voidaan saada, jos ne suunnitellaan osana muita henkilökuljetuksia ja joukkoliikennettä.



5. Maakunnalle kuuluvat henkilöliikenteen tehtävät

1. Viranomaistehtävät

- Palvelutason toteuttaminen
- Liikennepalveluiden suunnittelu
- Järjestämistapapäätös
- Lausuntojen antaminen
- Liikennöitsijäyhteistyö
- Viranomaisyhteistyö
- Liikennetietojärjestelmät

2. Järjestäminen

- Tarjottavan palvelutason kriteerien määrittely
- Henkilöliikenteen kuljetustuotannon hankinta
- Suunnittelu tai sen hankinta

3. Kuntayhteistyö

- Yhteistyö kuntien kanssa ja kuntien välillä, henkilöliikennetyöryhmät
- Koulukuljetusten koordinointi ja yhteensovittaminen joukkoliikenteeseen
- Palvelutasosta ja rahoituksesta sopiminen
- Yhteishankinnat

4. Edunvalvonta

- Joukkoliikenteen edistäminen kunnissa, maakunnassa ja valtakunnallisesti
- Hankerahoitukset

5. Liikennejärjestelmätyö

- Joukkoliikenteen tavoitteiden määrittely maakuntastrategiassa
- Joukkoliikenteen palvelutason määrittely
- Joukkoliikenteen tarpeiden esittely infran kehittämisen ja kunnossapidon kannalta
- Matkaketjujen ja solmu- paikkojen kehittäminen

6. Sote-kuljetukset

- Kuljetusoikeuksia myöntävien tahojen koordinointi ja ohjaus
- Kuljetuspalvelukokonaisuuksien kehittäminen yhdessä joukkoliikenteen kanssa
- Joukkoliikenteen palveluista (mm. asiointiliikenteen tarpeet) tiedottaminen sote-henkilökunnalle ja asiakkaille

7. Mahdollisia vastuita jatkossa

- Sairausvakuutuslain mukaiset kuljetukset
- Raideliikenne
- Lentoliikenne



5. Toimintamallivaihtoehdot

Alueiden erilaisuus lähtökohtana

Maakunnat, kunnat ja kaupunkiseudut ovat erilaisia toimintaympäristöltään, kuljetustarpeiltaan ja olosuhteiltaan. Onkin todennäköistä, että yhtäläistä, kaikille maakunnille sopivaa mallia ei löydy, vaan ratkaisut ovat myös alue- ja kaupunkiseutukohtaisia.

Suosittelavien toimintamallien löytämiseksi työssä tarkasteltiin ja arvioitiin neljää erilaista toimintamallivaihtoehtoa. Mallit muodostettiin työn ensimmäisten ryhmähaastattelujen sekä työpajan tulosten pohjalta. Niiden vaikutuksia arvioitiin työn toisella ryhmähaastattelukierroksella ja toisessa työpajassa.

Neljä toimintamallia tarkastelussa

Malli 1: Yksi kaupunkiseudun toimivaltainen viranomais (TVV) hoitaa koko maakunnan joukko liikenteen

Malli 2: Useammat kaupunkiseutujen toimivaltaiset viranomaiset (TVV) hoitavat koko maakunnan joukko liikenteen

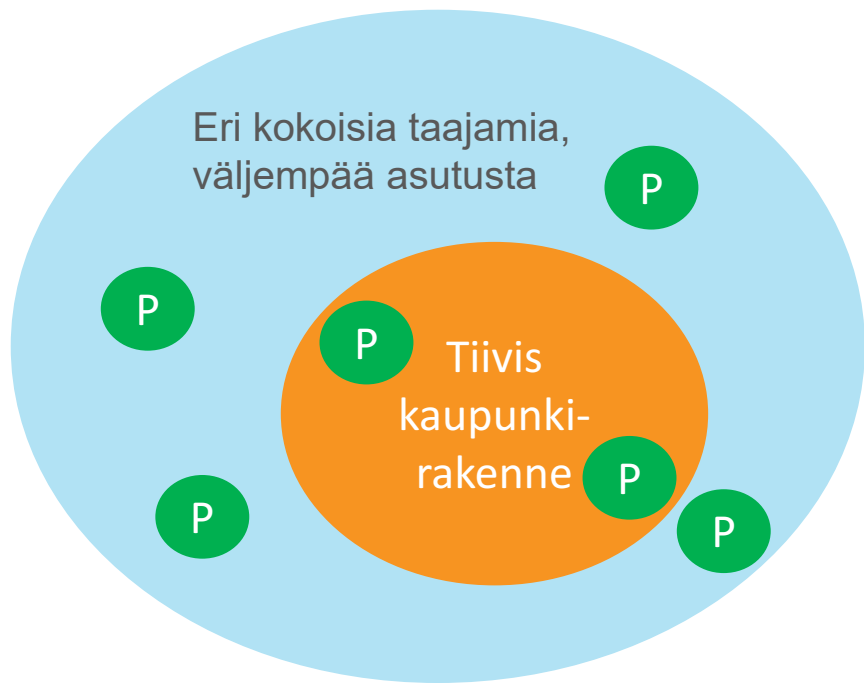
Malli 3: Maakunta on kaupunkiseutujen ulkopuolisen julkisen henkilöliikenteen toimivaltainen viranomais (TVV)

Malli 4: Yksi maakunta toimii usean maakunnan julkisen henkilöliikenteen toimivaltaisena viranomaisena (TVV:nä)




5. Malli 1: Yksi kaupunkiseudun TVV hoitaa koko maakunnan



Malli 1: Kaupunkiseudun TVV hoitaa koko maakunnan



Toimijoiden roolit

-  **Kaupunkiseudun toimivaltainen viranomaisen** laajentaa toimintansa (joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta) kattamaan koko maakunnan, jolloin syntyy yksi osaamiskeskus.
-  **Maakunta** rahoittaa tarpeelliseksi katsomansa joukkoliikennepalvelun TVV-kaupungin kautta sekä järjestää sote-kuljetukset.
-  **Peruskunnat** järjestävät koulukuljetukset. (Mahdollisuus ulkoistaa järjestäminen, mm. kuljetusten hankinta maakunnalle.)



Malli 1: Kaupunkiseudun TVV hoitaa koko maakunnan

Henkilökuljetusten järjestämisen keskeisiä rajapintoja

Sote-kuljetusten järjestämisvastuu on maakunnalla.

- Käytännössä maakunta voi hankkia kuljetukset esimerkiksi TVV-kaupungin matkojenyhdistelykeskukselta.
- Nykytilanteessa maakunnan laajuisia matkojenyhdistelykeskuksia on rakenteilla mm. Joensuuhun (Pohjois-Karjalan maakunta) sekä Hämeenlinnaan (Kanta-Hämeen maakunta).

Sote-kuljetusten järjestämisvastuu luo yhteistyötarvetta maakunnan ja TVV-kaupungin välille, vaikka joukkoliikenteen järjestämisvastuu keskittyisikin TVV-kaupungille.

- Sote-kuljetuksissa on vahvat synergiapinnat mm. koulu-kuljetuksiin sekä pienen kysynnän joukkoliikenteeseen (pienkalusto- ja palvelulinjat), mikä lisää kuljetusten yhteissuunnittelutarvetta toiminnan tehostamisen ja sitä kautta saavutettavien säästöjen mahdollistamiseksi.

Mihin tilanteeseen malli sopii?

Toimivaltaisella viranomaiskaupungilla on vahva rooli maakunnan joukkoliikenteen järjestämisessä.

Kaupunkien toimivalta-alueen ulkopuolinen joukkoliikenne jää volyymiltään (mm. matkustaja- ja lähtömäärät sekä järjestämiskustannukset) vähäiseksi.

Mallin voisi ajatella sopivan Päijät-Hämeen tai Keski-Suomen kaltaisiin maakuntiin.



Malli 1: Kaupunkiseudun TVV hoitaa koko maakunnan

Toimintamallin **hyviä** puolia

- Yksinkertainen ja selkeä hallintorakenne
- Tiivis kytkentä kaupunkisuunnitteluun
 - Kaupunkien joukkoliikenteen vahva kytkentä kaupunkisuunnitteluun sekä kaupunkisuunnittelun vahva vaikutus joukkoliikenteen järjestämiskustannuksiin
- Tiivis kytkentä koulukuljetuksiin
- Asiakkaan näkökulmasta katsottuna selkeä kokonaisuus ja paremmin yhteensovitettu tarjontakokonaisuus (yksi joukkoliikenteestä vastaava taho)
- Toimijoiden rajallinen määrä mahdollistaa synergiahyötyjen tehokkaan etsimisen
- Kuntien näkökulma: rahoitus ja päätökset edelleen kuntaa lähellä

Toimintamallin **huonoja** puolia

- Sote-kuljetukset jäävät muusta kokonaisuudesta irralleen
 - Kokonaisuuden tarkastelun tapa ja vastuutaho on sovitettava
- Päätöksentekoeelin kasvaa suureksi, jos joka kunnalla on oma edustuksensa

Näkökulma	Tavoitteet	Arvio tavoitteiden toteutumisesta mallissa 1
Asiakas	<ol style="list-style-type: none"> 1) Tieto: käyttäjän saatava luotettavaa ja ajantasaista tietoa 2) Palvelujen olemassaolo ja varmuus jatkuvuudesta 3) Maksaminen: toimivaa, selkeää ja kohtuuhintaista 	Kaupunkiseudun TVV:n osaamiseen tukeutuvat vakaat olosuhteet mahdollistavat tavoitteiden toteutumisen.
Talous	<ol style="list-style-type: none"> 1) Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten rahoitus on pitkäjänteistä 2) Markkinaehtoisten palveluiden muutoksiin vastaamiseen ketterä rahoitusmekanismi. 3) Kokonaisvaltainen talousvastuu on maakunnan tasolla: kaikki kuljetukset samaan kokonaisuuteen 	Keskitetty toimintamalli mahdollistaa tavoitteiden toteutumisen. Kriittistä on TVV:lle annettava liikkumavara rahoituksessa (muutosten hallinta).
Hallinto	<ol style="list-style-type: none"> 1) Toimivaltaisten viranomaisten määrä ei kasva 2) Joukko- ja henkilöliikennepalvelujen suunnittelussa ja toteutuksessa etsitään synergiahyötyjä maakuntien, TVV:iden ja kuntien yhteistyönä 3) MYK-toimintaa ja muita hyviä käytäntöjä kehitetään edelleen 	Keskitetty toimintamalli mahdollistaa tavoitteiden toteutumisen. Edellyttää sopimusta TVV:n ja maakunnan välillä joukkoliikenteen järjestämisestä ja rahoituksesta.
Päätöksenteko	<ol style="list-style-type: none"> 1) Koko maakunnan kattava yhteinen tahtotila palvelutason parantamiseksi 2) Maakunta henkilöliikennekokonaisuuden vartijana 3) Joukkoliikenteen asema rahoituksessa ja päätöksenteossa 	Maakunta osallistuu henkilöliikennekokonaisuuden aikaansaamiseen laajentuneen kaupunki-TVV:n välityksellä (edellyttää, että maakunta myös rahoittaa joukkoliikennettä).
Palveluntuottaja	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Käyttöoikeussopimukset ovat kannustavia</i> • <i>Markkinastrategia laaditaan palvelutasosuunnittelun yhteydessä. Yhteistyöalueet ovat laajat, jollain on yhteistyöjohtajuus.</i> • <i>Tieto ja tiedottaminen on hallinnassa. (Myös yrityksen ja viranomaisen välillä)</i> 	Keskitetty toimintamalli mahdollistaa tavoitteiden toteutumisen.



Ratkaistavia asioita toimintamallin 1 soveltamisessa

Yhteinen organisoituminen parantaa kustannustehokkuutta

Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestämisen hallinnollisia rajoja pohdittaessa on arvioitava sitä, miten suuressa määrin henkilökuljetuksia on mahdollista avata kaikille liikkujille. Jos kyse on merkittävästä määrästä, on suositeltavaa organisoida joukko- ja henkilöliikenne samaan yksikköön olkoinkin, että osaamis- ja työkalutarpeet ovat erilaiset.

Henkilökuljetuskokonaisuuden kustannustehokkuuden lisääminen vaatii enenevässä määrin yhteissuunnittelua erityisesti pienen kysynnän matkustajavirtojen kohdalla. Tehokkuutta lisääviä keinoja ovat matkojen yhdistely ja jaettu kuljetuskapasiteetti mm. koulukuljetusten, palvelulinjojen sekä sote-kuljetusten kesken.

Henkilökuljetusten järjestäminen on mahdollista keskittää vapaaehtoisuuteen perustuen maakuntatasolla. Tällöin synergiaedut todennäköisesti toteutuvat maksimaalisesti. Keskittäminen edellyttää sopimusta TVV:n ja maakunnan välillä joukkoliikenteen järjestämisestä ja rahoituksesta.

Jos osapuolet järjestävät vastaisuudessakin henkilökuljetuksensa itse, edellyttää kustannustehokkuuden kasvattaminen tiivistä koordinaatiota ja suunnittelu yhteistyötä. Tämä puolestaan vie runsaasti henkilötyöaika.

Koulumatkatarpeet ja matkaketjut joukkoliikenteen kysynnän lisääjinä

Koululaiset ovat joukkoliikenteen merkittävä asiakasryhmä. Järjestämällä nykyistä suuremmassa määrin koulumatkat avoimen joukkoliikenteen palveluna erillisten koulukyytien sijaan on mahdollista parantaa koko kuljetusjärjestelmän kustannustehokkuutta ja palvelutasoa.

Joukkoliikenteen ja koulukuljetusten yhteissuunnittelu on avain kustannustehokkuuteen. Yhteissuunnittelu voidaan toteuttaa yhteisen organisoitumisen tai tiiviin suunnittelu-yhteistyön avulla. Jos suunnittelua tekee suuri määrä yksiköitä ja se tapahtuu oma toimen ohella, on paikallaan harkita toiminnan keskittämistä.

Raideliikenne on hyvä saada kytkettyä nykyistä vahvemmin matkaketjujen osaksi kehittämällä liityntäyhteyksiä ja hyödyntämällä asemanseutuja solmupisteinä.

Tulevaisuutta varten on hyvä pohtia millaista roolia maakunta haluaa ottaa raideliikenteen järjestäjänä.



Ratkaistavia asioita toimintamallin 1 soveltamisessa

Yhteinen organisoituminen on vapaaehtoista

Toimintamallin kantavana ajatuksena on, että kunnat liittyvät kaupunkiseudun toimivaltaiseen viranomaiseen, jolloin joukkoliikennepalvelut järjestäisi yksi taho maakunnassa. Järjestely edellyttää muutosta liikennepalvelulain toimivaltaisten viranomaisten määrittelyihin.

Alusta alkaen on hyvä organisoida henkilöliikennettä ja joukkoliikennettä järjestävien tahojen yhteistyö maakunnan laajuisesti, jotta asiakkaat saisivat mahdollisimman hyvän palvelun.

Päätöksenteon ketteryys on turvattava

Yhteisen organisoitumisen päätöksentekojärjestelmää suunniteltaessa on tasapainoitava ketteryyden ja osapuolta vaikutusmahdollisuuksien välillä.

Suosittelavaa on, että poliittiset päätökset tehdään strategiasta, palvelutasosta ja rahoituksesta. Operatiiviset tilanteet vaativat ketteryyttä, jolloin niiden tekeminen on paikallaan delegoida virkamiehille.



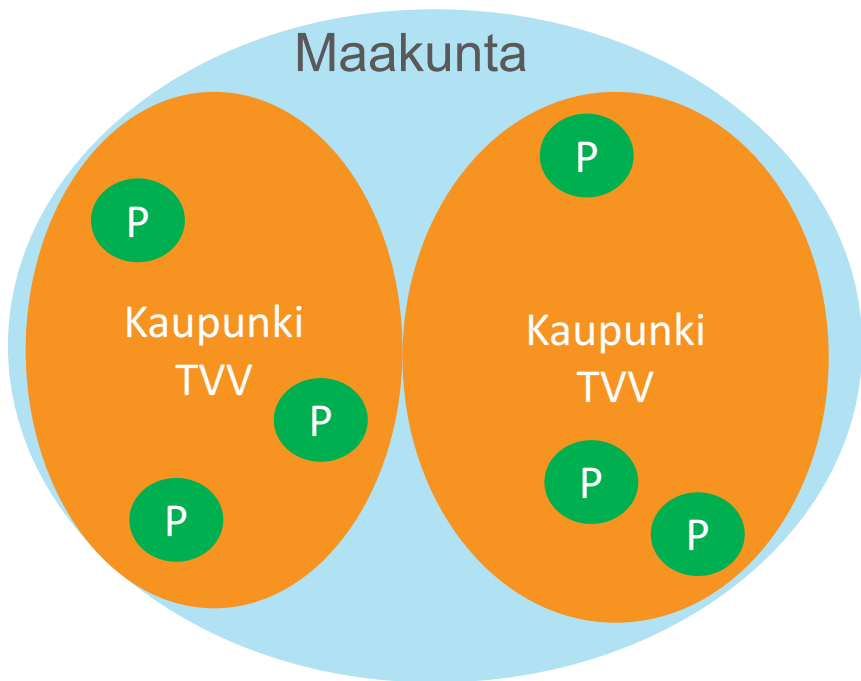
5.

Malli 2: Useammat kaupunkiseutujen
TVV:t hoitavat koko maakunnan






Malli 2: Kaupunkiseutujen TVV:t hoitavat koko maakunnan

Maakunta



Toimijoiden roolit

-  **Kaupunkiseutujen toimivaltaiset viranomaiset** laajentavat toimintaansa (joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta) ja tarjoavat muille kunnille mahdollisuuden liittyä valitsemaansa toimivalta-alueeseen.
-  **Maakunta** rahoittaa tarpeelliseksi katsomansa joukkoliikennepalvelun TVV-kaupunkien kautta, järjestää sote-kuljetukset sekä huolehtii joukkoliikenteen kiinteästä integroinnista liikennejärjestelmätyöhön.
-  **Peruskunnat** järjestävät koulukuljetukset. (Mahdollisuus ulkoistaa järjestäminen, mm. kuljetusten hankinta maakunnalle.)



Malli 2: Kaupunkiseutujen TVV:t hoitavat koko maakunnan

Henkilökuljetusten järjestämisen keskeisiä rajapintoja

Sote-kuljetusten järjestämisvastuu on maakunnalla

- Käytännössä maakunta voi hankkia kuljetukset esimerkiksi TVV-kaupungin matkojenyhdistelykeskukselta, joka voi palvella koko maakuntaa tai vain osaa siitä

Sote-kuljetusten järjestämisvastuu luo yhteistyötarvetta maakunnan ja TVV-kaupungin välille, vaikka joukkoliikenteen järjestämisvastuu keskittyisikin TVV-kaupungeille

- Sote-kuljetuksissa on vahvat synergiapinnat mm. koulukuljetuksiin sekä pienen kysynnän joukkoliikenteeseen (mm. pienkalusto- ja palvelulinjat), mikä vahvistaa kuljetusten yhteissuunnittelutarvetta kuljetusten tehostamisen ja sitä kautta saavutettavien säästöjen mahdollistamiseksi

Mihin tilanteeseen malli sopii?

Toimivaltaisilla viranomaiskaupungeilla on vahva rooli maakunnan joukkoliikenteen järjestämisessä

Kaupunkien toimivalta-alueen ulkopuolinen joukkoliikenne jää volyymiltään (mm. matkustaja- ja lähtömäärät sekä järjestämiskustannukset) vähäiseksi

Mallin voisi ajatella sopivan Kymenlaakson kaltaiseen maakuntaan, jossa valtaosa liikenteestä on kahden keskisuuren kaupungin järjestämisvastuulla.



Malli 2: Kaupunkiseutujen TVV:t hoitavat koko maakunnan

Toimintamallin **hyviä** puolia

- Tiivis kytkentä kaupunkisuunnitteluun
- Tiivis kytkentä koulukuljetuksiin
- Asiakkaan näkökulmasta katsottuna selkeä kokonaisuus (kaupunkiseutujen TVV:t vastaavat joukkoliikenteestä)
- Toimijoiden rajallinen määrä mahdollistaa synergiahyötyjen tehokkaan etsimisen
- Kuntien näkökulma: rahoitus ja päätökset edelleen kuntaa lähellä

Toimintamallin **huonoja** puolia

- Sote-kuljetukset jäävät muusta kokonaisuudesta irralleen
 - Kokonaisuuden tarkastelun tapa ja vastuutaho on sovittava
- Useamman keskuskaupungin mallissa epäselvyys maakunnallisten yhteyksien ”työnjaossa”
 - On ratkaistava kenellä on vastuu kaupunkien välisistä yhteyksistä

Näkökulma	Tavoitteet	Arvio tavoitteiden toteutumisesta mallissa 2
Asiakas	Tieto luotettavaa ja ajantasaista Varmuus palvelujen olemassaolosta Maksaminen selkeää ja kohtuuhintaista	Kaupunki-TVViden vakiintuneet toimintamallit mahdollistavat tavoitteiden toteutumisen.
Talous	Rahoitus on pitkäjänteistä Markkinaehtoisten palveluiden muutoksiin ketterä rahoitusmekanismi Kokonaisvaltainen talousvastuu on maakunnan tasolla	Talousvastuu jakautuu kaupunki-TVVeille. Kriittistä on TVVeille annettava liikkumavara rahoituksessa (muutosten hallinta). Maakunnan huolehdittava kaupunkiseutujen välisen liikenteen rahoittamisesta, ellei tavoiteltava palvelutaso synny markkinaehtoisesti.
Hallinto	Toimivaltaisten viranomaisten määrä ei kasva Palvelujen suunnittelussa ja toteutuksessa etsitään synergiahyötyjä MYK-toimintaa ja muita hyviä käytäntöjä kehitetään	Mahdollistaa synergiahyötyjen etsinnän ja hyvien käytäntöjen kehittämisen sekä liikennepalveluissa että hallinnossa. Toimialueiden rajapinnat edellyttävät erityishuomiota.
Päätöksenteko	Yhteinen tahtotila palvelutason parantamiseksi Maakunta henkilöliikennekokonaisuuden vartijana Joukkoliikenteen asema rahoituksessa ja päätöksenteossa	Maakunta osallistuu henkilöliikennekokonaisuuden aikaansaamiseen strategisella (liikennejärjestelmän) tasolla.
Palveluntuottaja	<i>Sopimukset ovat kannustavia</i> <i>Markkinastrategia palvelutasosuunnittelun yhteydessä. Yhteistyöalueet laajat, jollain yhteistyöjohtajuus.</i> <i>Tieto ja tiedottaminen on hallinnassa.</i>	Kaupunki-TVVeille keskitetty toimintamalli mahdollistaa tavoitteiden toteutumisen kullakin toimialueella.



Ratkaistavia asioita toimintamallin 2 soveltamisessa

Yhteinen organisoituminen parantaa kustannustehokkuutta

Samoin kuin mallissa 1, on joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestämisen hallinnollisia rajoja pohdittaessa arvioitava sitä, miten suuressa määrin henkilökuljetuksia on mahdollista avata kaikille liikkujille. Jos kyse on merkittävästä määrästä, on suositeltavaa organisoida joukko- ja henkilöliikenne samaan yksikköön olkoonkin, että osaamis- ja työkalutarpeet ovat erilaiset.

Henkilökuljetuskokonaisuuden kustannustehokkuuden lisääminen vaatii enenevässä määrin yhteissuunnittelua erityisesti pienen kysynnän matkustajavirtojen kohdalla. Tehokkuutta lisääviä keinoja ovat matkojen yhdistely ja jaettu kuljetuskapasiteetti mm. koulukuljetusten, palvelulinjojen sekä soite-kuljetusten kesken.

Henkilökuljetusten järjestäminen on mahdollista keskittää vapaaehtoisuuteen perustuen maakuntatasolla. Tällöin synergiaedut todennäköisesti toteutuvat maksimaalisesti.

Jos osapuolet järjestävät vastaisuudessaakin henkilökuljetuksensa itse, edellyttää kustannustehokkuuden kasvattaminen tiivistä koordinaatiota ja suunnitteluyhteistyötä. Tämä puolestaan vie runsaasti henkilötyöaika.

Koulumatkatarpeet ja matkaketjut joukkoliikenteen kysynnän lisääjinä

Koululaiset ovat joukkoliikenteen merkittävä asiakasryhmä. Järjestämällä nykyistä suuremmassa määrin koulumatkat avoimen joukkoliikenteen palveluna erillisten koulukyytien sijaan on mahdollista parantaa koko kuljetusjärjestelmän kustannustehokkuutta ja palvelutasoa.

Joukkoliikenteen ja koulukuljetusten yhteissuunnittelu on avain kustannustehokkuuteen. Yhteissuunnittelu voidaan toteuttaa yhteisen organisoitumisen tai tiiviin suunnitteluyhteistyön avulla. Jos suunnittelua tekee suuri määrä yksiköitä ja se tapahtuu oma toimen ohella, on paikallaan harkita toiminnan keskittämistä.

Raideliikenne on hyvä saada kytkettyä nykyistä vahvemmin matkaketjujen osaksi kehittämällä liityntäyhteyksiä ja hyödyntämällä asemanseutuja solmupisteinä.

Tulevaisuutta varten on hyvä pohtia millaista roolia maakunta haluaa ottaa raideliikenteen järjestäjänä.



Ratkaistavia asioita toimintamallin 2 soveltamisessa

Yhteinen organisoituminen on vapaaehtoista

Toimintamallin kantavana ajatuksena on, että kunnat liittyvät jonkin kaupunkiseudun toimivaltaiseen viranomaiseen, jolloin joukkoliikennepalveluja järjestäisivät vain nykyiset toimivaltaiset viranomaiset. Järjestely edellyttää muutosta liikennepalvelulain toimivaltaisten viranomaisten määrittelyihin. Mallin hyödyt eivät realisoidu sellaisessa maakunnassa, missä kunnat ovat erimielisiä vastuista.

Kun joukkoliikenteen järjestäminen maakunnassa on tässä mallissa useamman organisaation käsissä, on yhteistyö paikallaan organisoida alusta pitäen sopimus pohjaisesti. Suunnittelu, hankinnat ja työnjakosymykset vaativat vuoropuhelua. Yhteinen etu on myös maakunnanlaajuisen kokonaisuuden optimointi kustannustehokkuuden kannalta.

Päätöksenteon ketteryys on turvattava

Yhteisen organisoitumisen päätöksentekojärjestelmää suunniteltaessa on tasapainoiltava ketteryyden ja osapuolta vaikutusmahdollisuuksien välillä.

Suosittelavaa on, että poliittiset päätökset tehdään strategialta, palvelutasosta ja rahoituksesta. Operatiiviset tilanteet vaativat ketteryyttä, jolloin niiden tekeminen on paikallaan delegoida virkamiehille.

Malliin 1 verrattuna pitäisi myös kaupunkien toimivaltaisten viranomaisten päätöksenteon olla riittävästi synkronoitu toisensa kanssa toimivaltarajan ylittävän liikenteen osalta.

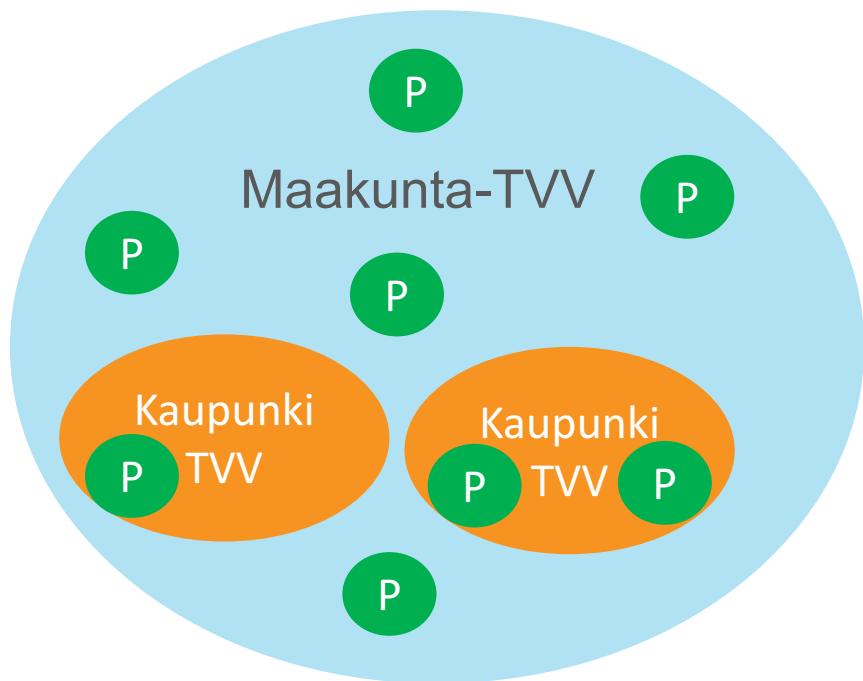


5.




Malli 3: Maakunta on kaupunkiseutujen
ulkopuolisen joukkoliikenteen TVV



Malli 3: Maakunta on kaupunkiseutujen ulkopuolisen joukkoliikenteen TVV



Toimijoiden roolit

-  **Toimivaltaiset viranomaiset** jatkavat itsenäistä toimintaansa (joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta)
-  **Maakunta-TVV** järjestää maakunnassa tarpeelliseksi katsotun joukkoliikennepalvelun. Maakunta järjestää sote-kuljetukset ja huolehtii joukkoliikenteen kiinteästä integroinnista liikennejärjestelmätyöhön.
-  **Peruskunnat** järjestävät koulukuljetukset. (Mahdollisuus ulkoistaa järjestäminen, mm. kuljetusten hankinta maakunnalle.)



Malli 3: Maakunta on kaupunkiseutujen ulkopuolisen joukkoliikenteen TVV

Henkilökuljetusten järjestämisen keskeisiä rajapintoja

Sote-kuljetusten järjestämisvastuu on maakunnalla

- Käytännössä maakunta voi hankkia kuljetukset esimerkiksi TVV-kaupungin matkojenyhdistelykeskukselta, joka voi palvella koko maakuntaa tai vain osaa siitä

Maakunnan, TVV-kaupunkien ja peruskuntien välisiä yhteistyötarpeita

- Joukkoliikenteen järjestämisessä: TVV-maakunnan ja TVV-kaupunkien yhteistyö
- Pienen kysynnän henkilöliikenteen (mm. sote-kuljetukset, koulukuljetukset sekä pienen kysynnän joukkoliikennetilat) järjestämisessä: TVV-maakunnan, TVV-kaupunkien ja peruskuntien yhteistyö

Mihin tilanteeseen malli sopii?

Toimivaltaisten viranomaiskaupunkien ulkopuolisella joukkoliikenteellä on oma selkeä roolinsa

Maakuntarajaus muodostaa joukkoliikenteen kannalta toimivan kokonaisuuden

Ei merkittäviä, maakuntarajat ylittäviä säännöllisiä liikkumistarpeita (muu kuin markkinaehtoinen rajat ylittävä liikenne on pienimuotoista)

Mallin voisi ajatella sopivan Varsinais-Suomen kaltaisiin maakuntiin, joissa kaupunkiviranomaisten rajojen ulkopuolella on merkittävää liikennettä.



Malli 3: Maakunta on kaupunkiseutujen ulkopuolisen joukkoliikenteen TVV

Toimintamallin **hyviä** puolia

- Selkeät vastuut ja roolitukset
 - Toimivien yhteistyömallien hyödyntäminen
- Kaupunkiseutujen toimiva liikenne
- Maakunta kokonaisuudesta huolehtijana ja kehittäjänä
 - Maakuntastrategia ja -kaava mahdollistavat joukkoliikenteen pitkäjänteisen kehittämisen
 - Isossa kokonaisuudessa mahdollisuus systemaattiseen datan keruuseen ja raportointiin (vaatii panostusta työkaluihin)
- Maakunta-TVV voi ottaa alueensa kaikki henkilökuljetukset järjestääkseen
 - Mm. palvelulinjojen ja ryhmäkuljetusten synergia

Toimintamallin **huonoja** puolia

- Maakunnan joukkoliikennesuunnittelussa irrallisuus toimivalta-alueen kuntien kaupunkisuunnittelusta ja koulukuljetuksista
 - Osoptimoinnin riski
- Suuri määrä toimijoita
 - Yhteistyön onnistumisella suuri merkitys hyvän kokonaisuuden muodostumisessa
 - Yhteistyön onnistuminen vaatii kaikilta toimijoilta paljon yhteistyötunteja, mikä kasvattaa henkilöresurssitarvetta.
- Asiakkaan (ja palveluntuottajien) näkökulmasta katsottuna monta joukkoliikennetoimijaa
 - Edellyttää panostamista yhteiseen brändiin, informaatioon ja lippujärjestelmään selkeyden parantamiseksi
- Pienille kunnille tulee voida osoittaa läpinäkyvästi, millaista palvelua saavat rahoituksensa vastineeksi sekä taata mahdollisuus vaikuttaa kokonaisuuteen
- Maakunnan rahoituksen pitkäjänteisyys on varmistettava

Näkökulma	Tavoitteet	Arvio tavoitteiden toteutumisesta mallissa 3
Asiakas	Tieto luotettavaa ja ajantasaista Varmuus palvelujen olemassaolosta Maksaminen selkeää ja kohtuuhintaista	Vakaat olosuhteet mahdollistavat tavoitteiden toteutumisen. Kaupunki ja maaseutu eriytyvät. Lippu- ja maksujärjestelmä voi vaihdella TVV-alueittain.
Talous	Rahoitus on pitkäjänteistä Markkinaehtoisten palveluiden muutoksiin ketterä rahoitusmekanismi Kokonaisvaltainen talousvastuu on maakunnan tasolla	Talousvastuu jakautuu monelle TVV:lle. Kriittistä on TVVeille annettava liikkumavara rahoituksessa (muutosten hallinta). Maakunta-TVV voi ottaa alueensa kaikki henkilökuljetukset järjestääkseen.
Hallinto	Toimivaltaisten viranomaisten määrä ei kasva Palvelujen suunnittelussa ja toteutuksessa etsitään synergiahyötyjä MYK-toimintaa ja muita hyviä käytäntöjä kehitetään	Maakunta tuo yhden TVV:n lisää. Mahdollistaa synergiahyötyjen etsinnän ja hyvien käytäntöjen kehittämisen kunkin TVV:n omalla alueella. Toimialueet kattavat osia maakunnasta.
Päätöksenteko	Yhteinen tahtotila palvelutason parantamiseksi Maakunta henkilöliikennekokonaisuuden vartijana Joukkoliikenteen asema rahoituksessa ja päätöksenteossa	Maakunnalla rooli oman toimivalta-alueensa henkilöliikennekokonaisuuden vartijana. Yhteistyö muiden TVViden kanssa vapaaehtoista. Joukkoliikenteen rooli pieni rahoituksessa.
Palveluntuottaja	<i>Sopimukset ovat kannustavia</i> <i>Markkinastrategia palvelutasosuunnittelun yhteydessä. Yhteistyöalueet laajat, jollain yhteistyöjohtajuus.</i> <i>Tieto ja tiedottaminen on hallinnassa.</i>	TVV-alueet voivat näyttäytyä hyvin erilaisina palveluntuottajille.



Ratkaistavia asioita toimintamallin 3 soveltamisessa

Yhteinen organisoituminen parantaa kustannustehokkuutta

Maakunta-TVV:n on ratkaistava se, organisoiko se joukkoliikenne- ja sote-kuljetukset omissa yksiköissään, vai yhtenä joukkoliikenne- ja sote-kuljetusyksikkönä. Pohdittaessa on arvioitava sitä, miten suuressa määrin sote-kuljetuksia on mahdollista avata kaikille liikkujille. Jos kyse on merkittävästä määrästä, on suositeltavaa organisoida toiminta samaan yksikköön olkoonkin, että osaamis- ja työkalutarpeet ovat erilaiset.

Jos peruskunnat ulkoistavat koulukuljetusten järjestämisen maakunnalle, on yhteen yksikköön organisoituminen entistä suositeltavampaa, sillä koululaisten liikkumistarpeiden hoitaminen joukkoliikennepalveluin parantaa avoimen joukkoliikenteen palvelutasoa.

Yhdyskuntarakenteen vai kuntarajojen mukainen toiminta-alueen rajaus?

Taajamien joukkoliikennepalvelu on eri luonteista kuin harvempaan asutun alueen. Tämä kannattaa pitää mielessä kun punnitaan sitä, mihin piirretään maakunta-TVV:n ja kaupunkitv:n välinen toiminta-alueen raja.

Yhdyskuntarakenteeseen perustuva rajaus on liikennettä järjestävien yksiköiden näkökulmasta toimivampi, koska osaamis- ja työkalutarpeet ovat erilaiset. Toisaalta kuntarajaus on hallinnollisesti selkeämpi.

Raideliikenne on hyvä saada kytkettyä nykyistä vahvemmin matkaketjujen osaksi kehittämällä liityntäyhteyksiä ja hyödyntämällä asemanseutuja solmupisteinä.

Tulevaisuutta varten on hyvä pohtia millaista roolia maakunta haluaa ottaa raideliikenteen järjestäjänä.



Ratkaistavia asioita toimintamallin 3 soveltamisessa

Organisaatioiden välistä yhteistyötä tarvitaan edelleen

Maakuntaan tarvitaan yhteinen palvelutasomäärittely. Sen perustana voisivat toimia kaupunki-TVVeiden palvelutasotavoitteet. Palvelutasomäärittelyn avulla voidaan myös tunnistaa tarpeita hankintayhteistyöhön.

Henkilökuljetuskokonaisuuden kustannustehokkuuden lisääminen vaatii enenevässä määrin yhteissuunnittelua erityisesti pienen kysynnän matkustajavirtojen kohdalla. Tehokkuutta lisääviä keinoja ovat matkojen yhdistely ja jaettu kuljetuskapasiteetti mm. koulukuljetusten, palvelulinjojen sekä sote-kuljetusten kesken.

Henkilökuljetusten järjestäminen on mahdollista keskittää vapaaehtoisuuteen perustuen maakuntatasolla. Tällöin synergiaedut todennäköisesti toteutuvat maksimaalisesti.

Jos osapuolet järjestävät vastaisuudessaakin henkilökuljetuksensa itse, edellyttää kustannustehokkuuden kasvattaminen tiivistä koordinaatiota ja suunnitteluyhteistyötä. Tämä puolestaan vie runsaasti henkilötyöaika.

Koulumatkatarpeet ja matkaketjut joukkoliikenteen kysynnän lisääjinä

Koululaiset ovat joukkoliikenteen merkittävä asiakasryhmä. Järjestämällä nykyistä suuremmassa määrin koulumatkat avoimen joukkoliikenteen palveluna erillisten koulukyytien sijaan on mahdollista parantaa koko kuljetusjärjestelmän kustannustehokkuutta ja palvelutasoa.

Joukkoliikenteen ja koulukuljetusten yhteissuunnittelu on avain kustannustehokkuuteen. Yhteissuunnittelu voidaan toteuttaa yhteisen organisoitumisen tai tiiviin suunnittelu-yhteistyön avulla. Jos suunnittelua tekee suuri määrä yksiköitä ja se tapahtuu oma toimen ohella, on paikallaan harkita toiminnan keskittämistä.



Ratkaistavia asioita toimintamallin 3 soveltamisessa

Päätöksenteko ketteräksi ja synkronoiduksi

Maakunnan päätöksentekojärjestelmää suunniteltaessa on muistettava se, että avoimen joukkoliikenteen nopeisiinkin muutoksiin on kyettävä vastaamaan, jotta asukkaiden arki sujuisi. Katkeamassa oleva matkaketju on nopeasti paikattava hankkimalla palvelua.

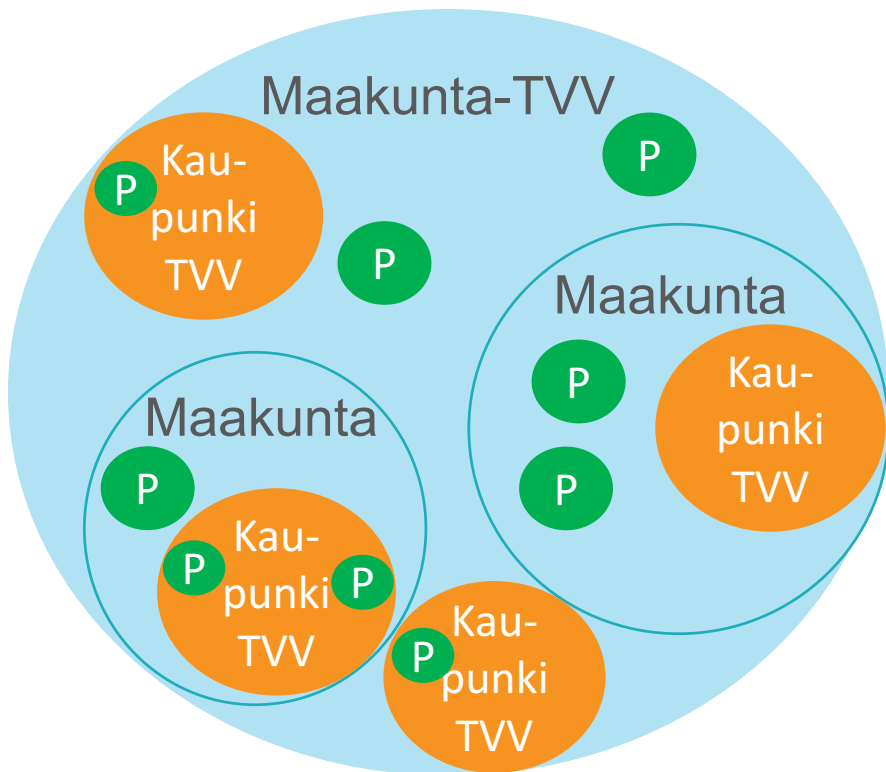
Suosittelavaa on, että poliittiset päätökset tehdään strategiasta, palvelutasosta ja rahoituksesta. Operatiiviset tilanteet vaativat ketteryyttä, jolloin niiden tekeminen on paikallaan delegoida virkamiehille.

Maakunnan ja kaupunkien toimivaltaisten viranomaisten päätöksenteon on tarpeen olla riittävästi synkronisoitu toistensa kanssa.




5. Malli 4: Yksi maakunta toimii usean maakunnan TVV:nä



Malli 4: Yksi maakunta toimii usean maakunnan TVV:nä



Toimijoiden roolit

-  **Kaupunkiseudun toimivaltaiset viranomaiset** jatkavat itsenäistä toimintaansa (joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta)
-  Useammasta maakunnasta koostuva **maakunta-TVV** järjestää maakunnissa tarpeelliseksi katsotun joukkoliikennepalvelun. Maakunnat järjestävät sote-kuljetukset sekä huolehtivat joukkoliikenteen kiinteästä integroinnista liikennejärjestelmätyöhön. Maakunta-TVV voi ottaa myös muita edellä mainittuja tehtäviä keskitetysti hoitaakseen, jos näin sovitaan
-  **Peruskunnat** järjestävät koulukuljetukset. (Mahdollisuus ulkoistaa järjestäminen, mm. kuljetusten hankinta maakunnalle.)



Malli 4: Yksi maakunta toimii usean maakunnan TVV:nä

Henkilökuljetusten järjestämisen keskeisiä rajapintoja

Sote-kuljetusten järjestämisvastuu on maakunnalla

- Käytännössä maakunta voi hankkia kuljetukset esimerkiksi TVV-kaupungin matkojenyhdistelykeskukselta, joka voi palvella koko maakuntien yhteenliittymää, koko maakuntaa tai vain osaa siitä

Maakunnan, TVV-kaupunkien ja peruskuntien välisiä yhteistyötarpeita

- Joukkoliikenteen järjestämisessä: TVV-Maakunnan ja TVV-kaupunkien yhteistyö
- Pienen kysynnän henkilöliikenteen (mm. sote-kuljetukset, koulukuljetukset sekä pienen kysynnän joukkoliikennetarkaisut) järjestämisessä: Maakuntien, TVV-kaupunkien ja peruskuntien yhteistyö

Mihin tilanteeseen malli sopii?

Maakunnat, joissa maantieteellisistä syistä paljon maakuntarajan ylittäviä matkoja (maakuntien yhteinen liikenne ja yhteiset asiakkaat)

Ylimaakunnallisen toimivalta-alueen muodostus siten, että liikkujavirrat jäävät alueen sisään

Toiminnalliset alueet, jotka ulottuvat monen maakunnan alueille

Maakunnat, joissa vahvat kaupunki-TVV:t

Pienet maakunnat

Mallin voisi ajatella sopivan vaikkapa Etelä-Pohjanmaan ELY-alueelle (Etelä-Pohjanmaa, Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa), Varsinais-Suomen ELY-alueelle (Varsinais-Suomi, Satakunta) ja Pohjois-Savon ELY-alueelle (Pohjois-Savo, Etelä-Savo, Pohjois-Karjala)



Malli 4: Yksi maakunta toimii usean maakunnan TVV:nä

Toimintamallin **hyviä** puolia

- Tehokas resurssien käyttö
 - Osaajat voivat erikoistua
- Osaamisen kokoaminen koko logistiikan alalta & laajalta alueelta tuo uusia mahdollisuuksia liikkumispalveluiden järjestämiseen
- Usean maakunnan kattavan tahtotilan muodostaminen on mahdollista
- Synergiahyödyt mahdollisten muiden maakuntien välisten yhteistoiminta-alueiden kanssa (esim. tienpito ja sairaanhoitopiirit/sote-alueet)
- Ymmärrys liikenteiden kokonaisuudesta luo paremmat edellytykset reagoida markkinaehtoisen liikenteen muutoksiin

Toimintamallin **huonoja** puolia

- Keskenään erilaiset maakunnat muodostavat epätasarvoisen parin/ryhmän
- Vastuumaakunnan valinta voi olla haasteellista
 - Vastuumaakunta ei voi määrittellä palvelutasoa muiden puolesta, jolloin rooli enemmän koordinoiva
- Maakunnan resursointi voi olla vaikeaa
 - Sote-kuljetusten osajia ei siirry kunnista, koska niitä hoidetaan oman toimen ohella

Näkökulma	Tavoitteet	Arvio tavoitteiden toteutumisesta mallissa 4
Asiakas	Tieto luotettavaa ja ajantasaista Varmuus palvelujen olemassaolosta Maksaminen selkeää ja kohtuuhintaista	Laaja toimialue mahdollistaa tavoitteiden toteutumisen. Matkan hintaan voi jossain tulla nousupainetta.
Talous	Rahoitus on pitkäjänteistä Markkinaehtoisten palveluiden muutoksiin ketterä rahoitusmekanismi Kokonaisvaltainen talousvastuu on maakunnan tasolla	Keskitetty toimintamalli mahdollistaa tavoitteiden toteutumisen. Maakunnallinen talousvastuu kattaa laajan alueen. Kriittistä on TVV:lle annettava liikkumavara rahoituksessa (muutosten hallinta).
Hallinto	Toimivaltaisten viranomaisten määrä ei kasva Palvelujen suunnittelussa ja toteutuksessa etsitään synergiahyötyjä MYK-toimintaa ja muita hyviä käytäntöjä kehitetään	Keskitetty toimintamalli mahdollistaa tavoitteiden toteutumisen myös kaupunki-TVViden ulkopuolella. MYK-toiminnalle on mahdollista saada riittävän laaja (yli 100.000) väestöpohja.
Päätöksenteko	Yhteinen tahtotila palvelutason parantamiseksi Maakunta henkilöliikennekokonaisuuden vartijana Joukkoliikenteen asema rahoituksessa ja päätöksenteossa	Usean maakunnan kattavan tahtotilan muodostaminen on mahdollista. Joukkoliikenteen aseman rahoituksessa ja päätöksenteossa on mahdollista muodostua vahvaksi.
Palveluntuottaja	<i>Sopimukset ovat kannustavia</i> <i>Markkinastrategia palvelutasosuunnittelun yhteydessä. Yhteistyöalueet laajat, jollain yhteistyöjohtajuus.</i> <i>Tieto ja tiedottaminen on hallinnassa.</i>	Keskitetty toimintamalli mahdollistaa tavoitteiden toteutumisen usean maakunnan alueella.



Ratkaistavia asioita toimintamallin 4 soveltamisessa

Yhteinen organisoituminen parantaa kustannustehokkuutta

Kun useammasta maakunnasta koostuva maakunta-TVV järjestää alueellaan tarpeelliseksi katsotun joukkoliikenteen, mutta kukin maakunta huolehtii itse sote-kuljetuksista, lienee rationaalisinta, että joukkoliikenteestä muodostetaan oma yksikkönsä. Maakunnallisten sote-yksiköiden ja joukkoliikenneyksikön kesken tarvitaan kuitenkin organisoitua yhteistyötä kustannustehokkuuden parantamiseksi.

Jos maakunnat keskittävät myös sote-kuljetusten hankinnan yhden maakunnan hoidettavaksi, kannattaa harkita joukkoliikenteen ja sote-kuljetusten organisoimista samaan yksikköön olkoonkin, että osaamis- ja työkalutarpeet ovat erilaiset.

Jos peruskunnat ulkoistavat koulukuljetusten järjestämisen maakunnalle, on yhteen yksikköön organisoituminen entistä suositeltavampaa, sillä koululaisten liikkumistarpeiden hoitaminen joukkoliikennepalveluin parantaa avoimen joukkoliikenteen palvelutasoa.

Yhdyskuntarakenteen vai kuntarajojen mukainen toiminta-alueen rajaus?

Taajamien joukkoliikennepalvelu on eri luonteista kuin harvempaan asutun alueen. Tämä kannattaa pitää mielessä kun punnitaan sitä, mihin piirretään maakunta-TVV:n ja kaupunki-TVV:n välinen toiminta-alueen raja.

Yhdyskuntarakenteeseen perustuva rajaus on liikennettä järjestävien yksiköiden näkökulmasta toimivampi, koska osaamis- ja työkalutarpeet ovat erilaiset. Toisaalta kuntarajaus on hallinnollisesti selkeämpi.

Useammasta maakunnasta koostuva alue tarjoaa hyvät edellytykset raideliikenteen kytkemiseen nykyistä vahvemmin osaksi matkaketjuja kehittämällä liityntäyhteyksiä ja hyödyntämällä asemanseutuja solmupisteinä.

Tulevaisuutta varten on hyvä pohtia millaista roolia useasta maakunnasta koostuva alue haluaa ottaa raideliikenteen järjestäjänä.



Ratkaistavia asioita toimintamallin 4 soveltamisessa

Organisaatioiden välistä yhteistyötä tarvitaan edelleen

Useasta maakunnasta koostuvan maakunta-TVV:n alueelle tarvitaan yhteinen palvelutasomäärittely. Se muodostaa perustan joukkoliikenteen suunnittelulle ja suunnitteluyhteistyölle kaupunki-TVViden kanssa. Sen avulla voidaan myös tunnistaa tarpeita hankintayhteistyöhön.

Henkilökuljetuskokonaisuuden kustannustehokkuuden lisääminen vaatii enenevässä määrin yhteissuunnittelua erityisesti pienen kysynnän matkustajavirtojen kohdalla. Tehokkuutta lisääviä keinoja ovat matkojen yhdistely ja jaettu kuljetuskapasiteetti mm. koulukuljetusten, palvelulinjojen sekä sote-kuljetusten kesken.

Henkilökuljetusten järjestäminen on mahdollista keskittää vapaaehtoisuuteen perustuen maakuntatasolla tai ylimaakunnallisesti. Tällöin synergiaedut todennäköisesti toteutuvat maksimaalisesti.

Jos osapuolet järjestävät vastaisuudessaakin henkilökuljetuksensa itse, edellyttää kustannustehokkuuden kasvattaminen tiivistä koordinaatiota ja suunnitteluyhteistyötä. Tämä puolestaan vie runsaasti henkilötyöaika.

Koulumatkatarpeet ja matkaketjut joukkoliikenteen kysynnän lisääjinä

Koululaiset ovat joukkoliikenteen merkittävä asiakasryhmä. Järjestämällä nykyistä suuremmassa määrin koulumatkat avoimen joukkoliikenteen palveluna erillisten koulukyytien sijaan on mahdollista parantaa koko kuljetusjärjestelmän kustannustehokkuutta ja palvelutasoa.

Joukkoliikenteen ja koulukuljetusten yhteissuunnittelu on avain kustannustehokkuuteen. Yhteissuunnittelu voidaan toteuttaa yhteisen organisoitumisen tai tiiviin suunnitteluyhteistyön avulla. Jos suunnittelua tekee suuri määrä yksiköitä ja se tapahtuu oma toimen ohella, on paikallaan harkita toiminnan keskittämistä.



Ratkaistavia asioita toimintamallin 4 soveltamisessa

Päätöksenteko ketteräksi yhteisesti valmisteltujen linjausten pohjalle

Useasta maakunnasta koostuvan maakunta-TVV:n päätöksentekojärjestelmää suunniteltaessa on muistettava se, että avoimen joukkoliikenteen nopeisiinkin muutoksiin on kyettävä vastaamaan, jotta asukkaiden arki sujuisi. Katkeamassa oleva matkaketju on nopeasti paikattava hankkimalla palvelua.

Suosittelavaa on, että poliittiset päätökset tehdään strategiasta, palvelutasosta ja rahoituksesta. Näiden valmistelu on paikallaan tehdä tiiviissä yhteistyössä jäsenmaakuntien keskeisten virkamiesten ja poliitikkojen kesken. Hyvä prosessi tuottaa yhteistä ymmärrystä ja keskinäistä luottamusta, mikä helpottaa tulevaa yhteistyötä. Kun kaikki ymmärtävät mistä on päätetty, kun strategia, palvelutaso ja rahoitus hyväksytään, tulee arjen ristiriitoja vähemmän.

Operatiiviset päätökset virkamiehille, synkronointi muiden toimijoiden kanssa

Operatiiviset tilanteet vaativat ketteryyttä, jolloin niiden tekeminen on paikallaan delegoida maakunta-TVV:n virkamiehille.

Maakunnan ja kaupunkien toimivaltaisten viranomaisten päätöksenteon on tarpeen olla riittävästi synkronoitu toistensa kanssa.



5. Yhteenveto malleista

Roolit ja soveltuvuus	Malli 1: Yksi kaupunki-seudun TVV hoitaa koko maakunnan	Malli 2: Useammat kaupunkiseutujen TVV:t hoitavat koko maakunnan	Malli 3: Maakunta on kaupunkiseutujen ulkopuolisen joukko-liikenteen TVV	Malli 4: Yksi maakunta toimii usean maakunnan TVV:nä
Kaupunki-seudun TVV:n rooli	laajentaa toimintansa (joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta) kattamaan koko maakunnan, syntyy yksi osaamiskeskus.	laajentavat toimintaansa (joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta) ja tarjoavat muille kunnille mahdollisuuden liittyä valitsemaansa toimivalta-alueeseen.	jatkavat itsenäistä toimintaansa (joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta). Tarve tiiviille yhteissuunnittelulle ja -työlle mm. hankinnoissa maakunnan kanssa.	
Maakunnan rooli	rahoittaa tarpeelliseksi katsomansa joukkoliikennepalvelun TVV-kaupungin kautta sekä järjestää sote-kuljetukset.	rahoittaa tarpeelliseksi katsomansa joukkoliikennepalvelun TVV-kaupunkien kautta, järjestää sote-kuljetukset.	järjestää maakunnassa tarpeelliseksi katsotun joukkoliikennepalvelun. Maakunta järjestää sote-kuljetukset joko osana toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä tai organisoituna sote-palvelujen yhteyteen.	järjestää useassa maakunnassa tarpeelliseksi katsotun joukkoliikennepalvelun maakuntien välisen yhteistoimintasopimuksen perusteella. Maakunta järjestää sote-kuljetukset joko osana toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä tai organisoituna sote-palvelujen yhteyteen.
Peruskuntien rooli	järjestävät koulukuljetukset. (Mahdollisuus ulkoistaa järjestäminen, mm. kuljetusten hankinta maakunnalle.) tekevät yhteistyötä TVV:n kanssa henkilökuljetuskokonaisuuden suunnittelussa, hankinnassa ja rahoituksessa			
Millaiseen tilanteeseen sopii?	<ul style="list-style-type: none"> Toimivaltaisella viranomaiskaupungilla on vahva rooli maakunnan joukkoliikenteen järjestämisessä Kaupunkien toimivalta-alueen ulkopuolinen joukkoliikenne jää volyymitään (mm. matkustaja- ja lähtömäärät sekä järjestämiskustannukset) vähäiseksi 	<ul style="list-style-type: none"> TVV-kaupunkien ulkopuolisella joukko-liikenteellä on oma selkeä roolinsa Maakuntarajaus muodostaa joukkoliikenteen kannalta toimivan kokonaisuuden Ei merkittäviä, maakuntarajat ylittäviä säännöllisiä liikkumistarpeita tai työ- ja opiskelumatkoilla on yhteiskäyttöinen lippu- ja maksujärjestelmä maakunnan ja kaupunki-TVV:n kanssa 	<ul style="list-style-type: none"> Maakunnat, joissa maantieteellisistä syistä paljon maakuntarajan ylittäviä matkoja Toiminnalliset alueet, jotka ulottuvat monen maakunnan alueille Maakunnat, joissa vahvat kaupunki-TVV:t Pienet maakunnat Alueet, joilla ELY- ja maakuntarajat erilaistuvat 	

Analyysi	Malli 1: Yksi kaupunkiseudun TVV hoitaa koko maakunnan	Malli 2: Useammat kaupunkiseutujen TVV:t hoitavat koko maakunnan	Malli 3: Maakunta on kaupunkiseutujen ulkopuolisen joukkoliikenteen TVV	Malli 4: Yksi maakunta toimii usean maakunnan TVV:nä
Hyviä puolia	<ul style="list-style-type: none"> Yksinkertainen ja selkeä hallintorakenne 		<ul style="list-style-type: none"> Selkeät vastuut ja roolitus Kaupunkiseutujen toimiva liikenne Maakunta kokonaisuuden tarkkailijana ja kehittäjänä Maakunta-TVV voi ottaa alueensa kaikki henkilökuljetukset järjestääkseen Matkaketjujen sujuvuuteen kiinnitettävä nykyistä enemmän huomiota ja suunnitteluosaamista 	<ul style="list-style-type: none"> Tehokas resurssien käyttö, osaajat voivat erikoistua Osaamisen kokoaminen koko logistiikan alalta ja laajalta alueelta Usean maakunnan kattavan tahtotilan muodostaminen on mahdollista Paremmat edellytykset reagoida markkinaehtoisien liikenteen muutoksiin
	<ul style="list-style-type: none"> Tiivis kytkentä kaupunkisuunnitteluun ja koulukuljetuksiin Asiakkaalle selkeä kokonaisuus Toimijoiden rajallinen määrä mahdollistaa synergiahyötyjen tehokkaan etsimisen Kuntien näkökulma: rahoitus ja päätökset edelleen kuntaa lähellä Kaupunkien toimivaltaisilla viranomaisilla on osaaminen käytössään. 			
Huonoja puolia	<ul style="list-style-type: none"> Sote-kuljetukset jäävät muusta kokonaisuudesta irrallleen 	<ul style="list-style-type: none"> Useamman keskuskaupungin mallissa epäselvyys maakunnallisten yhteyksien työnjaossa 	<ul style="list-style-type: none"> Irrallisuus toimivalta-alueen kuntien kaupunkisuunnittelusta ja koulukuljetuksista, mitä voidaan helpottaa kuntien kanssa tehtävällä yhteistyöllä koulukuljetuksissa Jos suuri määrä toimijoita, yhteistyön merkitys ja tarve kasvaa Pienet kunnat: maksuperusteiden läpinäkyvyys sekä ehkä vähäinen mahdollisuus vaikuttaa kokonaisuuteen Maakunnan rahoituksen pitkäjänteisyyden turvaaminen voi olla haasteellista 	<ul style="list-style-type: none"> Keskenään erilaiset maakunnat muodostavat epätasa-arvoisen parin/ryhmän Vastuuroolin ottavan maakuntien valinta voi olla vaikeaa Maakunnan riittävän resursoinnin turvaaminen voi olla haasteellista
	<ul style="list-style-type: none"> Päätöksentekoelein kasvaa suureksi, jos joka kunnalla on oma edustuksensa 		<ul style="list-style-type: none"> Maakunnat joutuvat hankkimaan tarvittavan osaamisen 	



6. Roolit, osaamistarpeet ja tietojärjestelmät



6. Maakunnallisten ja valtakunnallisten toimijoiden rooleissa muutostarpeita

Malleissa 3 ja 4 odotuksia maakunnille

Malleissa 3 ja 4 vastuumaakunnat ovat itsenäisiä toimivaltaisia viranomaisia ja siten alueensa osaamiskeskuksia.

Henkilöliikenteen kokoavalta voimalta odotetaan joukkoliikennestrategian laadintaa osana maakuntastrategiaa sekä palvelutasomäärittystä, julkista rahoitusta ja liikenteen kilpailuttamista siellä, missä haluttu palvelutaso ei toteudu markkinaehtoisesti. Lisäksi odotetaan kustannuskokonaisuuden kehityksen seurantaan ja herätteiden lähettämistä kunnille sekä toimimista tietojärjestelmien vastuutahona.

Asiantuntijapalvelujen tarjoajana toimiva maakunta tarjoaa kunnille (TVV tai peruskunta) mahdollisuuden ulkoistaa hankinnat (tekninen toteutus), koulukuljetukset, palvelulinjat ja asiointiliikenteen. Jälkimmäisissä maakunta toimii kuntien edunvalvojana. Näiden palvelujen tarjoaminen edellyttää vahvaa resurssointia.

Joukkoliikenteen näkyminen yhtenä kokonaisuutena edellyttää vastuunottoa tai yhteistoimintasopimusta kaupunki TVV:n kanssa lippujärjestelmästä, informaatiosta ja brändistä.

Valtion ohjauksen poistuminen paikattava yhteistyöfoorumilla

Valtion ohjaus poistuu ELYjen ja valtion taloudellisen kytkennän rautessa. Tällä on käytännön vaikutuksia lähinnä kaupunkiseutujen ulkopuoliseen liikenteeseen.

Liikennepalvelulaista poistuu joukkoliikennelain maininta kaukoliikenteen palvelutasosta. Uuteen liikennejärjestelmä- ja maantielakiin ehdotetaan sisällytettäväksi kaikkia liikennemuotoja koskeva valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, missä toivottavaa olisi osoittaa myös maakuntia yhdistävän solmupisteverkoston joukkoliikenteen palvelutaso.

Samaan kokonaisuuteen kuuluvat myös uudet liikkumisen palvelut, joiden palvelutason/tarjonnan/kysynnän seuranta on uudessa liikenteen palvelulaissa vastuutettu Liikennevirastolle sekä lupatoiminnot Trafille.

TVV-työskentelyn koordinoititehtävä on järkevää ratkaista, sillä yhteinen tekeminen on todettu tehokkaaksi ja toimijoita yhdistäväksi toimivaksi malliksi. Yhteistyötä tarvitaan ainakin lippujärjestelmässä, matkustaja-informaatiossa ja muissa tietojärjestelmissä.

Yhteistyöfoorumien rooli tulee korostumaan ja yhteistyölle tarvitaan vastuutaho.

6. Osaamistarpeet vastuutoimijoittain

Liik

Osaamistarve

Malli 1: Yksi kaupunkiseudun TVV hoitaa koko maakunnan

Malli 2: Useammat kaupunkiseutujen TVV:t hoitavat koko maakunnan

Malli 3: Maakunta on kaupunkiseutujen ulkopuolisen joukkoliikenteen TVV

Malli 4: Yksi maakunta toimii usean maakunnan TVV:nä

Palvelutason määrittely

Joukkoliikennepalvelujen suunnittelu ml. raideliikenne

Joukkoliikennepalvelujen hankinta

Asiakaspalvelu ja viestintä

Lippu- ja maksujärjestelmä

Rahoitus ja taloushallinto

Liikennetietojärjestelmät

Viranomaisyhteistyö

Liikennöitsijäyhteistyö

Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen integrointi

Liikennejärjestelmätö ja infran kehittäminen

Kaupunkiseudun TVV

Kaupunkiseutujen TVV:t

Maakunta, kaupunkiseutujen TVV:t

Maakunta, kaupunkiseutujen TVV:t

**Kaupunkiseudun TVV
Maakunta**

**Kaupunkiseutujen TVV:t
Maakunta**



6. Henkilöliikenteen erikoistuvan osaamisen yhdistäminen

Joukkoliikennejärjestelmä
Rahoitus: kaupunkiseudut, valtio/Livi lipputulot

Kaupunkiseutujen joukkoliikenne

- Raideliikenne
- Bussit
- Matkaketjut
- Joukkoliikenteeseen integroidut palvelut

Suunnittelu, hankinta ja rahoitusyhteistyö palvelualueella

- Avoimet henkilökuljetukset pienkalustolla
- Koulumatkat
 - Sotekuljetukset

Henkilökuljetus-tarpeet

Rahoitus: kunnat, KELA ja maakunnat, asiakkaiden omavastuu

Kaupunkikehitys

-liikennejärjestelmätyö

- Maankäytön suunnittelu/ palveluiden sijoittuminen
- Solmupisteiden kehittäminen
- Liikenneinfran kehittäminen
- Alueen vetovoimaisuus

Suunnittelu- ja hankintaosaaminen

Tietojärjestelmäosaaminen

- lippu- ja infojärjestelmät
- Sopimus- ja asiakasrekisterit

Brändäys, viestintä, markkinointi, asiakaspalvelu

Markkinaehtoisesti toimivat liikennepalvelut

- Bussit
- Taksit
- Kutsuliikenne
- Välityspalvelut
- palvelupaketit



6. Osaamistarpeet ja osaajien riittävyys

Kaupunki-TVV:illä osaaminen valmiina

Edellisessä diassa on listattu keskeisimmät osaamistarpeet ja organisaatiot, jotka ovat vastuussa toiminnasta. Mallien 1 ja 2 vahvuus on siinä, että kaupunkiseutujen toimivaltaisilla viranomaisilla on jo nyt tarvittava osaamisen kirjo. Laajemman vastuun ottaminen merkitsee työmäärän lisääntymistä. Uuden henkilökunnan perehdyttämiseen on kuitenkin osaajat olemassa.

Malleissa 3 ja 4 maakunnat ottavat vastuulleen tehtäväkokoisuuden, jota nykyiset maakuntaliitot eivät tee. Kun kaupunkiseutujen toimivaltaiset viranomaiset jatkavat toimintaansa, tarvitsevat ne edelleen nykyiset osaajansa. Pula osaajista on ilmeinen ja tämä on syytä ottaa huomioon kun joukko liikenteen toimintamallia pohditaan maakunnassa.

Maakunta-TVV:t osaajapulan edessä

On myös huomattava, että nykyisten ELYjen liikennevastuualueita on yhdeksän ja niiden päätoimisia joukkoliikenne-asiantuntijoita vähän. He eivät tule riittämään kahdeksantoista maakunnan tarpeisiin varsinkin, kun osa heistä lähestyy eläköitymisikää.

Kaikissa malleissa tehdään tiivistä yhteistyötä, joten myös malleissa 1 ja 2 on maakunnalla oltava riittävää osaamista, jotta yhteistyö kaupunki-TVV:n kanssa on hedelmällistä. Osaajia tarvitaan maakunnassa kuitenkin huomattavasti vähemmän, kun operatiiviset tehtävät eivät ole sen vastuulla.

Kaikissa malleissa maakunnassa tarvitaan osaajia, jotka ymmärtävät joukkoliikennettä ja sen roolin liikennejärjestelmätöissä.



7. Suositukset



7. Väliaikaishallinto luo perustan linjauksille ja toiminnalle myös henkilöliikenteessä

Väliaikaishallinto tarvitsee riittävästi osaajia

Väliaikaishallinto tarvitsee henkilökuljetuskokonaisuuden asiantuntijoita, jotta perusta joukkoliikenteen ja sote-kuljetusten järjestämiselle saadaan luotua. Erityisesti nykyiset matkojenyhdistelykeskuksista vastaavat kuljetusasiantuntijat tarvitaan mukaan suunnittelemaan uutta henkilöliikenteen järjestämismallia joukkoliikenteen asiantuntijoiden kanssa (nykyiset TVV henkilöresurssit).

Väliaikaishallinnon tulee tehdä tilannekatsaus alueensa henkilökuljetuspalveluiden nykytilanteesta yhdessä joukkoliikennettä järjestävän toimivaltaisen viranomaisen kanssa sekä sote- ja koulukuljetuksista vastaavien kuntien/kuntayhtymien kanssa. Tärkeää on varmistaa yhdessä muiden toimijoiden kanssa joukkoliikennepalvelujen saumaton jatkuvuus hallinnon uudistuessa. Ylimenokaudella keskeistä on varmistaa liikennöintisopimusten jatkuvuus ja liikennepalvelulain soveltamisen käynnistäminen.

Osaajia tarvitaan myös valtakunnalliseen yhteistyöhön, sillä monet asiat on tehokkainta tehdä yhdessä muiden maakuntien kanssa tai muutoin valtakunnallisessa yhteistyössä.

Maakuntahallinto linjausten edessä

Maakunnat järjestävät alueensa sote-kuljetukset, joita koskeva lainsäädäntö määrittelee kuljetusetuuksien myöntämisperusteet ja laatukriteerit. Osa sote-kuljetuksista on lakisääteisiä, mikä pakottaa maakunnan niiden järjestämiseen.

Maakuntahallinto ottaa kantaa siihen, ottaako se järjestääseen alueensa joukkoliikenteen liikennepalvelulain määrittelemänä toimivaltaisena viranomaisena. Linjaus perustuu väliaikaishallinnon luomaan tietopohjaan ja suositteluun toimintamalliin.

Moni raportissa esitellyistä toimintamalleista perustuu yhteistyöhön jonka pohjaksi on luotava yhteinen tahtotila ja toimintasuunnitelma sekä tarvittaessa yhteistyösopimukset. Maakuntauudistuksessa yksittäisen maakunnan ja maakuntien muodostamien yhteistoiminta-alueiden vastuut ovat vielä osin keskeneräisiä (esim. liikennejärjestelmä- ja maantielaki-ehdotus).



7.1 Suosituksia valmisteluvaiheeseen 2017–2019



7.1 Maakunnan nykytilanne kartoitettava

Joukkoliikenteen järjestäjät ja yhteistyösopimukset

Suunnittelun ja yhteistyön pohjaksi tarvitaan tietoa siitä, mitkä tahot joukkoliikennettä maakunnassa järjestävät ja kuinka paljon henkilöstöä joukkoliikenteen järjestämistehtävien parissa työskentelee.

Joukkoliikenteen järjestäjien toiminnan perustaksi tehdyt päätökset joukkoliikenteen palvelutasosta antavat kuvaa tahtotilasta maakunnan alueella.

Nykyisten toimivaltaisten viranomaisten keskinäisten ja kuntien kanssa tehtyjen yhteistyösopimusten velvoitteet ja aikajänne on selvitettävä. Tarvittavilta osin yhteistoimintaa voidaan siirtää maakunnalliseksi tai tulevat yhteistoiminta-alueet kattavaksi.

Joukkoliikenteen viranomaisten välinen yhteistoiminta on tavoitteellista järjestää muiden maakunnan omien tai mahdollisten yhteistoiminta-alueiden kattavien palvelukokonaisuuksien kanssa (maakunnallisena sote- ja yhteistoiminta-alueina esim. tienpito liikennejärjestelmä- ja maantielakiehdotuksen mukaisesti). Joukkoliikenteen viranomaisten keskinäisen yhteistoiminnan ohella yhteistyötä tarvitaan myös sote-kuljetusten sekä kuntien koulukuljetusten järjestämisen kanssa.

Joukkoliikennepalvelujen hankintaan käytettävä rahoitus ja sopimukset

Talouden ja toiminnan suunnittelun pohjaksi on tarpeen tehdä kartoitus nykytilanteesta:

- Budjetoinnin pohjaksi tarvitaan tietoa siitä, paljonko eri toimijat käyttävät vuosittain julkista rahaa joukkoliikenne- ja muiden henkilöliikennepalvelujen hankintaan ja millainen palvelutaso subventoidulla liikenteellä saadaan eri kuljetuspalvelusegmenteissä yhdessä markkinaehtoisten palvelujen kanssa
- Joukkoliikenteen järjestämistapojen kartoitus on osa kokonaiskuvan muodostamista.
- Liikennöintisopimusten sisältö ja kesto sekä sopimuksen siirtymisen edellytykset nykyiseltä tilaajalta maakuntahallinnolle on selvitettävä ja tehtävä tarvittavat toimenpiteet, jotta asiakkaiden liikenneyhteydet säilyvät.
- Liikennepalvelulain muutokset vuonna 2018 on huomioitava hankintojen valmisteluissa jo syksystä 2017 eteenpäin.



7.1 Maakunnan toimintaedellytykset joukkoliikenteessä järjestettävä

Rahoitus ja tietojärjestelmät toiminnan perusta

Maakunnan on itse määriteltävä, kuinka paljon rahaa se käyttää joukko- ja muuhun henkilöliikenteeseen. Saadakseen valtiolta rahoitusta, on joukkoliikenteen järjestämisestä oltava kirjaus maakuntastrategiassa. Kaikkien kuntien tulee olla joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen alla, joten asia tulee sopia ja valmistella yhteisesti alueen viranomaisten kesken.

Kustannustehokkuuden parantaminen (€/matka, €/asukas) on mahdollista naapurimaakuntien sekä paikallisten ja alueellisten toimijoiden yhteistyön ja yhteisten kuljetuskokonaisuuksien avulla.

Sote-kuljetusten ja muiden henkilökuljetusten yhteissuunnittelu ja kuljetusten avaaminen kaikkien käyttöön poistaa palvelutuotannon päällekkäisyyksiä ja saattaa parantaa saavutettavuutta.

Joukkoliikenne ja muut liikenteen palvelut tarvitsevat tuekseen tietojärjestelmiä (suunnittelu-, lippu- ja clearingjärjestelmä, reitti- ja aikatauluinfo jne.) Nämä voivat olla usean toimijan yhteisiä ja tiedon on oltava muiden toimijoiden käytettävissä avoimien rajapintojen kautta.

ELYjen nykyisten tietojärjestelmien (Vallu, Waltti) jatko on ratkaistava. Liikenneviraston velvoite ylläpitää joukkoliikenteen koontitietokantaa poistuu.

Liikennehallinnolla on jatkossa EU-lainsäädäntöön perustuva velvoite tarjota ns. NAP-sivustoa (National Access Point), jonka kautta toimijoilla on pääsy kaikkien kulkumuotojen olennaisiin tietoihin.

Osaava henkilöstö ja ketterä päätöksentekojärjestelmä tehokkuuden avaimina

Osaava henkilöstö on sitä suurempi niukkuustekijä, mitä useampia liikenteen järjestäjiä on. Monet joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten parissa työskentelevät hoitavat näitä asioita muiden toimiansa ohella, jolloin henkilöstö ei automaattisesti siirry kokonaisuudessaan uuteen organisaatioon. Myös henkilöstön eläköityminen pienentää harvalukuista maakuntiin siirtyvää osaajajoukkoa.

Markkinaehtoisen ja muiden viranomaisten järjestämän liikenteen hyödyntäminen maksimaalisesti edellyttää osaavaa suunnittelu-yhteistyötä, resursointia ja toimivia tietojärjestelmiä.

Hankintaosaaminen on varmistettava. Tässä yhteistyö kuntaorganisaation hankintatoimintojen kanssa voi avata uusia mahdollisuuksia osaamisen vahvistamiseen.

Päätöksentekojärjestelmältä edellytetään ketteryyttä, sillä markkinaehtoisen liikenteen tarjonta muuttuu lyhyellä varoitusajalla ja poistuva yhteys on korvattava lainsäädännön niin velvoittaessa (mm. perusopetus- ja vammaispalvelulaki) yhteiskunnan järjestämällä henkilökuljetuksella.

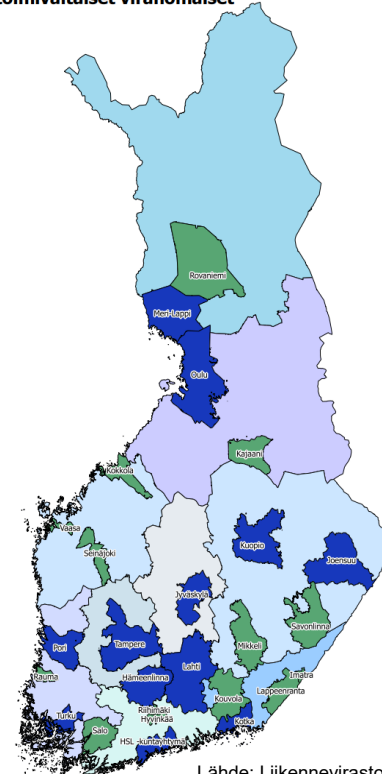


7.1 Kolme kysymystä väliaikaishallinnon valmisteluun

1. Kuinka paljon päätoimisia joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten asiantuntijoita
 - a. maakunnassa
 - b. ELYissä
 - c. Kuntien SOTE-puolella nyt on?
2. Kuinka monen heistä ennakoidaan siirtyvän maakunnan palvelukseen?
3. Haluaako maakunta olla
 - a. joukkoliikenteen palvelutason määrittelijä ja rahoittaja jonkun toisen organisaation toimiessa järjestäjänä vai
 - b. joukkoliikennettä järjestävä organisaatio?

Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

- Etelä-Pohjanmaa ELY
- Kaakkois-Suomi ELY
- Keski-Suomi ELY
- Lappi ELY
- Pirkanmaa ELY
- Pohjois-Pohjanmaa ELY
- Pohjois-Savo ELY
- Uusimaa ELY
- Varsinais-Suomi ELY
- Seudullinen TVV
- Kuntaohtainen TVV



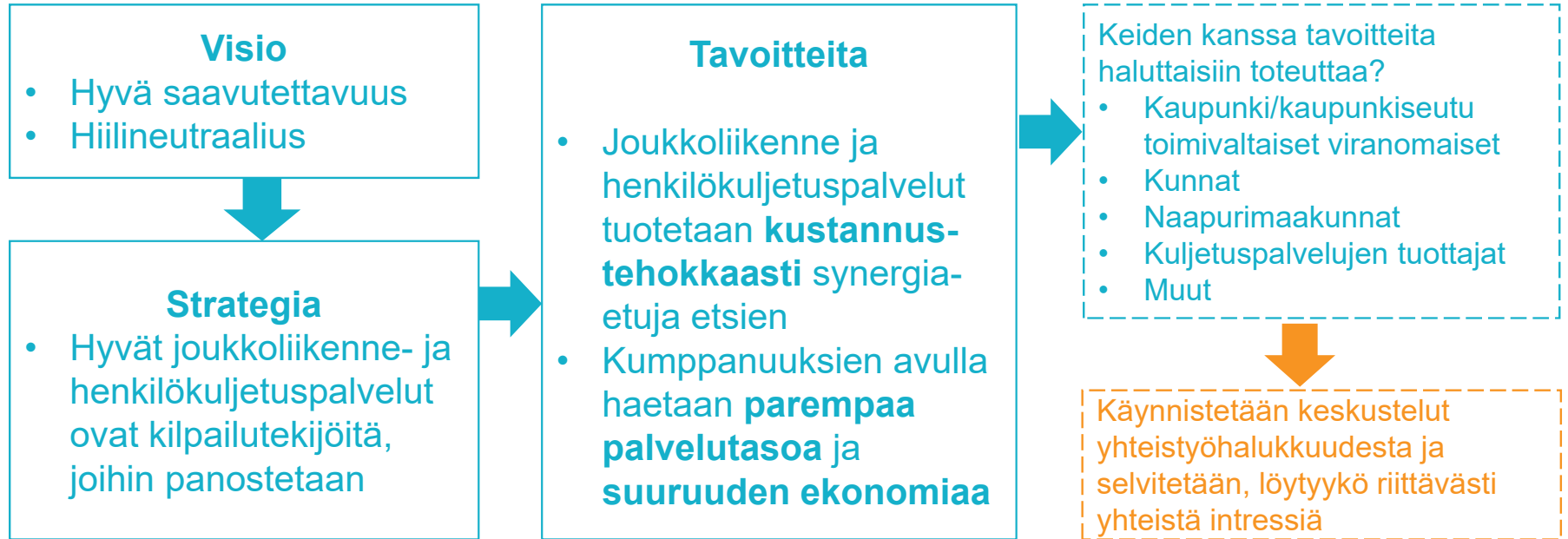
Lähde: Liikennevirasto



7.2 Suosituksia uudelle maakuntahallinnolle



7.2. Määritellään joukkoliikenteen asema maakunnan strategiassa



Maakunnan on kirkastettava ensin se, miten merkityksellinen asia joukkoliikenne sille on ja miten paljon se on siihen valmis panostamaan.



7.2 Maakunnan joukkoliikenteen toimintamalli ja toimintasuunnitelma sen saavuttamiseksi

Vahva poliittinen tuki tarvitaan valmistelulle

Väli aikaishallinnon kokoaman fakta-aineiston perusteella tehtävät poliittiset linjaukset tarvitaan joukkoliikenteen strategiaan tavoitteisiin, palvelutasoon, järjestämismalliin ja yhteistyökysymyksiin.

Toisaalta valtaosa järjestettävästä liikenteestä sisältää myös kuntien rahoitusosuutta, jolloin tuotettavasta palvelutasosta on neuvoteltava myös kunnan/kuntien kanssa.

Aikaa järjestämismallin rakentamiselle ja toiminnan aloittamiselle on käytännössä 1–1,5 vuotta!

Viisi askelta kohti konkreettista toimintaa

1. Määritellään joukkoliikenteen asema ja palvelutasotavoitteet maakuntastrategiassa
 - Päätetään ottaako maakunta tehtäväkseen joukkoliikenteen järjestämisen ja rahoituksen
 - Päätöksenteossa huomioidaan tarvittava integraatio muiden hallintosektoreiden (sote, liikennejärjestelmä, tienpito) kanssa ja sovitaan tavoitteista maakuntien keskinäiselle yhteistyölle.
2. Laaditaan strategian toteuttamissuunnitelma
 - Henkilöliikenne osana maakuntastrategiaa
 - Kohdennetaan nykyisen toimintamallin resurssit uudelleen
3. Neuvotellaan yhteistyöstä muiden toimivaltaisten viranomaisten ja kuntien kesken
 - Valitaan perustellusti joukkoliikenteen järjestämisen toimintamalleista 1-4 yksi jatkotyön pohjaksi
 - Päätetään toimivalta-alueista ja yhteistyöstä toimivaltaisten viranomaisten kesken (suunnittelu, hankinta, lippu- ja maksujärjestelmä, brändi yms.)
4. Muodostetaan lopullinen toimintamalli, toimintasuunnitelma ja maakunnallinen budjetti sekä ketterä, palvelutasolinjauksiin tukeutuva päätöksentekojärjestelmä – palvelutason määrittely huomioiden parantamistarve ja käytettävissä olevat määrärahat
5. Sovitaan seurantamenetelmistä ja mahdollisista yhteistoimintaryhmistä



7.2 Toimintasuunnitelman sisältö 1/3

1. Määritellään joukkoliikenteen asema ja palvelutasotavoitteet maakuntastrategiassa

- Päätetään ottaako maakunta tehtäväkseen maakuntalain mahdollistamat tehtävät ja rahoituksen joukkoliikenteen järjestämisessä
- Asetetaan tavoitteet joukkoliikenteen palvelutasolle maakuntastrategiassa
- Päätöksenteossa huomioidaan tarvittava integraatio muiden hallintosektoreiden kanssa ja sovitaan tavoitteista viranomaisten keskinäiselle yhteistyölle.
 - Yhteistoiminta-alueiden yhteiseen käsittelyyn menevät asiat määritellään. Tämä ei tarkoita kuitenkaan automaattisesti toimivallan siirtoa.
- Maakunnan omien organisaatioiden ja yhteistyötahojen (mm. kunnat ja TVV:t) roolit ja vastuut selkeytetään toiminnan suunnittelun pohjaksi.
- Suunnitellaan yhteistyö maakunnan sote-kuljetusten ja kuntien koulukuljetusten kanssa.

2. Laaditaan strategian toteuttamissuunnitelma

- Toteuttamissuunnitelman laadinta aloitetaan nykyisen toiminnan resurssien kohdentamisella.
 - Sopimusten siirrot, mahdolliset lakkautukset, uudet sopimukset
- Organisointi, johtaminen ja henkilöiden tehtävävastuut määritellään.
- Laaditaan järjestelmiä koskevat ylimenovaiheen suunnitelmat.
- Tehdään alustavat toimintabudjetit, joita tarkennetaan yhteistyösopimusten rakentamisen jälkeen.



7.2 Toimintasuunnitelma 2/3

3. Neuvotellaan yhteistyöstä muiden toimivaltaisten viranomaisten ja kuntien kesken

- Strategian mukaisesti sovitaan periaatteet yhteisen liikenteen, yhteisten järjestelmien ja yhteisten henkilöresurssien allokoinnista.
 - Päätetään lopullisesti yhteistoiminta-alueella käsiteltävät joukko- ja henkilöliikenneasiat.
- Kun tavoitteet ja resurssit ovat selvillä, valitaan tässä työssä kuvatuista joukkoliikenteen järjestämisen toimintamalleista (mallit 1–4) yksi jatkotyön pohjaksi.
- Tärkeää on, että toimintamallia jalostetaan yhdessä niin, että yhdessä asetetut tavoitteet täyttyvät ja alueen ominaispiirteet tulevat huomioon otetuiksi. Osapuolten sitoutuminen valittuun toimintamalliin ja yhteistyömenetelmiin on toinen tärkeä tämän tehtävän tavoite.

4. Toimintamalli ja budjetti

- Päätetään toimintamalli joukko- ja henkilöliikenteen järjestämiseksi maakunnassa.
- Laaditaan maakunnalle ja yhteistyökumppaneiden kesken toiminnan tavoitteita vastaava budjetti.
 - Sovitaan käytännöistä yhteisiin rahoituskohteisiin liittyen (mm. hankintavastuulliset tahot) maakuntahallinnon sisällä ja yhteistyökumppaneiden kesken.



7.2 Toimintasuunnitelma 3/3

5. Sovitaan seurantamenetelmästä ja mahdollisista yhteistoimintaryhmistä

- Sovitaan toimintasuunnitelman mukaiset operatiivisen toiminnan seurantamenetelmät ja yhteistoimintaryhmät julkisen henkilöliikenteen kokonaisuudessa.
 - Strategian tavoitteet
 - Operatiiviset toimenpiteet
- Nimetään maakunnan sisäiset ja yhteistoiminta-alueen kattavat ryhmät. Yhteistyötä edellyttäviä teemoja ovat mm. liikennejärjestelmätyö, maakäytön kehittäminen, kuljetustarvetta synnyttävien palvelujen sijoittuminen, kuntayhteistyö.
- Valtakunnalliseen yhteistyöhön vietävät asiat: joukkoliikenteen palvelutason valtakunnallinen kytkentä, tietovarantoihin ja -järjestelmiin sekä liikennepalvelujen hankintaan ja kehittämiseen liittyvä kehitystyö.
- EU:n palvelusopimusasetus velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia tuottamaan vuosittain yhdistelmäraportin joukkoliikenteestä.

Tärkeitä näkökulmia huomioon otettavaksi

Liitteeksi on koottu valmistelussa huomioon otettavia näkökulmia. Ne liittyvät seuraaviin teemoihin:

- Yhteistyöfoorumit liikennepalvelujen järjestämisessä
- Yhteistyö tukipalveluissa ja kehittämisessä
- Tuloksellisuuden seuranta
- Liikennetiedon laaja-alainen hyödyntäminen
- Maakuntaudistuksen ja liikennepalvelulain tarjoamien mahdollisuuksien lunastaminen
- Joukkoliikenne maakunnan vetovoimatekijänä



8. Jatkoselvitystarpeet



8. Valtakunnallisesti järjestettäviä toimintoja tietojärjestelmissä

Valtion vetäytyminen järjestelmien ylläpidosta korvattava

Joukkoliikenne tarvitsee toimiakseen tietokantoja ja -järjestelmiä, joita ei ole järkevää toteuttaa maakunnittain, vaan valtakunnallisesti tai useamman toimijan yhteistyönä. Valtakunnallinen toteutus paitsi säästää voimavaroja, tukee myös sitä, että matkustajien saamat palvelut (mm. informaatio ja lippujärjestelmä) palvelevat alueellisten liikkumistarpeiden lisäksi valtakunnallisia matkaketjuja.

Valtakunnallisen joukkoliikenteen koontitietokannan ylläpito ja kehittäminen on syytä järjestää jatkossakin keskitetysti. Viranomaisia veloitetaan liikennepalvelulaissa markkinatilanteen seuraamiseen, mihin tarvittaisiin yleishyödyllinen palvelu, johon tiedot rajapintoihin toimitettavista liikennepalvelu ja -toimijatiedoista on koottu. Koontitietokanta sekä lippu ja maksujärjestelmät ovat hankittavan liikenteen suunnittelun ja matkustajille tuotettavien palvelujen perusta.

Maakunnallisia tietojärjestelmiä kehitettäessä voidaan tutkia myös mahdollisuuksia mm. clearing-palvelun toteutukseen niin, että palvelu olisi koko henkilöliikenteelle yhteinen maakuntien kesken tai laajemminkin. Matkustajainformaation osalta on tarpeen selvittää miten muiden toimivaltaisten viranomaisten olemassa olevat tietojärjestelmät voitaisiin laajentaa (mallit 3 ja 4).

Henkilökuljetukset tarvitsevat omat tietojärjestelmänsä

Kaikki maakunnat ovat jatkossa sote-kuljetusten järjestäjiä. Henkilökuljetusten järjestämiseen tarvittavien tietojärjestelmien tarkentaminen ja määrittelyt kannattaa tehdä maakuntien yhteistyönä vähintään minimi toteutuksen sisältövaatimusten osalta sekä nykyisiä toimivia esimerkkejä (mm. TVV-kaupunkien matkojenyhdistelykeskukset) hyödyntäen. Samalla tulee huolehtia järjestelmien yhteentoimivuudesta joukkoliikenteen järjestelmien kanssa.

Valmistelu lienee rationaalisinta tehdä osana maakuntahallinnon muiden järjestelmien organisointia sekä yhteistyössä mm. alueen joukkoliikennejärjestelmien kehittämisen kanssa



8. Valtakunnallisesti järjestettäviä toimintoja rahoituksessa ja kehittämisessä

Järjestämis- ja rahoitusvastuut kaipaavat vielä tarkennuksia

Selvityksen perusteella rahoitusjärjestelyt kaipaavat lisäselkeytystä etenkin pienten toimivaltaiskaupunkien näkökulmista katsottuna. Vaihtoehdot lienevät valtionrahoituksen kanavoiminen joko suoraan Liikennevirastolta tai maakunnista valtionavustuksien. Tässä yhteydessä olisi lisäksi hyvä selvittää, millä edellytyksillä maakunta voisi ottaa vastatakseen myös kaupunki-toimivaltaisen viranomaisen tehtävät, mikäli kaupunki on siihen halukas.

Rahoitusjärjestelyjen tarkentaminen ja selkeyttäminen vaatii vielä laajempaa vaikutusten arviointia ja vertailua eri vaihtoehtojen välillä, mikä olisi tehtävä yhteistyössä pienten toimivaltaisten kaupunkien ja Kuntaliiton kanssa.

Problematiikkaan kytkeytyvät myös pienten kaupunkien toimivaltaisuuskysymykset, maakuntien ja yhteistoiminta-alueiden laajuus ja roolit sekä valtion rahoituksen kohdentaminen toimivalta-alueille niiden muuttuessa. Myös junaliikenteen valtionrahoituksen kohdentaminen maakuntien kesken tulisi liittää tarkasteluun. Tulevia toimivaltaisia viranomaisia kiinnostaa tietää miten valtio jatkossa tukee ja rahoittaa henkilökuljetusten järjestämistä.

Kehittämissyhteistyö tarvitsee uuden veturin

Liikennevirasto ja ELY-keskusten liikennevastuualueet ovat ylläpitäneet joukkoliikenteen verkostoja, jotka ovat tukeneet toimivaltaisten viranomaisten työtä sekä säädösuudistusten käytäntöön viemisessä että joukkoliikenteen kehittämisessä. Hallinnonuudistusten myötä Liikenneviraston rooli muuttuu 2019 ja ELY-keskukset lakkautetaan 2020.

Valtakunnallisen yhteistyön ja verkostojen tarve ei poistu, vaan työlle on hyvä löytää jatkumo. Erityisen tärkeää yhteistyö on muutostilanteiden hallinnan kannalta.



Liite: Tärkeitä näkökulmia huomioon otettavaksi



Liite: Yhteistyö tehokkuuden lisäämiseksi

Yhteistyöfoorumit liikennepalvelujen järjestämisessä

Henkilöliikenteen laadukas ja kustannustehokas järjestäminen tarvitsee tarkoituksenmukaiset yhteistyöfoorumit

- yhteisen palvelutasomäärittelyn laatimiseksi ja ylläpitämiseksi koko maakuntaan tai maakuntien yhteistyöalueelle
- liikennöitsijä/liikennepalvelujen tuottajayhteistyöhön avoimen joukkoliikenteen hyödyntämiseksi mahdollisimman laajasti
- suunnitteluyhteistyöhön eri toimijoiden liikennepalvelujen yhteensovittamiseksi, paikallistuntemuksen varmistamiseksi ja toimivien matkaketjujen aikaansaamiseksi
- hankintoihin kilpailuttamisaikataulujen ja määrittelyjen yhteensovittamiseksi

Yhteistyö tukipalveluissa ja kehittämisessä

- Hankintaprosessi vaatii erityisosaamista, jota on nykytilanteessa ELYjen ohella myös suurimmilla kunnilla Tätä kannattaa hyödyntää.
- Joukko- ja henkilöliikenteen tietojärjestelmät ovat perusteiltaan samoja alueesta riippumatta, siksi synergiaetu kannattaa hyödyttää. Koontitietokannan isännyys ja rahoitus on ratkaistava.
- Lippujärjestelmät ja niiden yhteensopivuus vaatii teknologoiden yhteentoimivuutta, mutta myös toimijoiden keskinäisiä sopimuksia lipputulojen tulouttamiseksi osapuolten välillä (clearing)
- Digitransit on kehitetty erilaiset, liikennemuodosta tai alueesta riippumattomat matkaketjut kattavaksi Infojärjestelmäksi reitti-, aikataulu- ja pysäkki-infon jakeluun. Selvitettävä on miten järjestelmän ylläpito hoidetaan jatkossa.
- Liikennepalvelujen ja liikenteen järjestäjien uudistuessa on entistä parempi mahdollisuus brändätä henkilöliikenne asiakkaille tutuksi
- Valtakunnallinen kehittämisyhteistyö vaatii uudelleenajattelua, sillä Liikenneviraston rooli muuttuu ja ELYjä tukeva ohjaussuhde häviää. Tärkeä lainopillinen tukipalvelu loppuu.



Liite: Valtakunnallinen yhteistyö tiedon tuotannossa ja vertailussa

Tuloksellisuuden seuranta

- Tuloksellisuuden seurannan järjestäminen on syytä järjestää heti toiminnan alussa, jotta toimintaa voidaan kehittää systemaattisesti.
- Seurannan suunnittelu olisi hyvä tehdä valtakunnallisena yhteistyönä, jolloin eri maakuntien toiminnan tehokkuutta olisi mahdollista vertailla. Tästä hyötyisivät eniten maakunnat itse. Oma arvonsa olisi myös valtakunnallisella seurannalla ja vertailulla.
 - Liikennepalvelulaissa Liikennevirastolla on seuranta- ja yhteensovittamistehtävä. Liikkumispalveluiden tuottajilla (ml. maakunnat) on velvollisuus toimittaa tarjonta- ja kysyntätietoa Liikennevirastolle.
 - Nykyiset järjestelmät tukena, mm. JUKU-järjestelmä <https://juku.liikennevirasto.fi>

Liikennetiedon laaja-alainen hyödyntäminen

- Avain kysyntään vastaavan kustannustehokkaan palvelun muodostuksessa on liikennetiedon kerääminen ja jakelu avoimien rajapintojen kautta matkustajia ja liikennepalvelujen tuottajia varten.
- Laaja tieto tarjonnasta ja mahdollisuuksien mukaan myös kysynnästä ja sitä hyödynnetään suunnittelussa ja palveluiden kohdentamisessa.
 - Hankintamallista riippumatta
 - Hankinnoilla ohjataan sopimusliikennöitsijät tuottamaan tietoa yhteensopivassa muodossa
 - Valtakunnallinen yhteistyö Liikenneviraston kanssa



Liite: Maakuntauudistuksen ja liikennepalvelulain tarjoamien mahdollisuuksien lunastaminen

Selkeä organisoituminen ja ennakoitava toiminta luo puitteet palvelujen kehittämiseksi

- Joukkoliikenteen alueellinen, palveluita koskeva toimivalta tehokkaissa ja tarkoituksenmukaisissa yksiköissä
 - Osana kaupunkiseudun ja/tai maakunnan tehokasta palvelutuotantoa
- Mahdollistaa tehokkaat hankintakokonaisuudet ja hankinnat
- Edesauttaa markkinaehtoisten liikkumispalvelujen kehittämistä: palveluntuottajat tietävät, missä voivat kehittää markkinaehtoisia palvelujaan
 - Asiakkaan palveluvalikoima laajenee

Julkisten kuljetusten avaaminen lisää ja monipuolistaa tarjontaa

- Kysyntäohjautuvien ja välityskeskusten kautta kulkevien palveluiden uudet mahdollisuudet
 - Suljetut avoimiksi -periaatteen toteuttaminen
- Avoimen tiedon hyödyntämismahdollisuudet uusien palveluiden kehittämisessä
 - Yksityiset tuottajat voivat hyödyntää julkisen sektorin tietoa ja päinvastoin
- Joukkoliikenteen resurssien kohdentaminen joukkoihin
 - Muutoin perusta rakennettava henkilökuljetusten avaamisen pohjalle



Liite: Joukkoliikenne maakunnan vetovoimatekijänä

Mahdollisuus panostaa ja tarjota parempaa palvelutasoa

- Joukkoliikenteen korvamerkitystä valtionrahoituksesta vapaampaan maakunnan budjettiin
- Maakunnan on mahdollista halutessaan panostaa henkilöliikenteeseen ja liikkumispalveluiden kehittämishankkeisiin
 - Strategisten tavoitteiden mukaisesti
- Toimivaltaisten viranomaisten, kuntien, muiden maakuntien ja valtion kanssa yhteistyössä mahdollista rakentaa palvelutarjontaa systemaattisesti
 - Solmupisteiden verkostoa matkaketjujen jatkuvuus turvaten
 - Myös rautatieliikenteessä 2020-luvulla
 - Systemaattisuuden uhkana markkinaehtoisen liikenteen nopeat muutokset
- Saavutettavuus maakunnan imago- ja houkuttelevuustekijänä

Pitkäjärjestyksen kehittämisen mahdollistaminen

- Avaimena suunnittelun (strategia ja palvelutasomääritys) ja rahoituksen pitkäjänteisyys
 - Vaatii käytännössä useamman vuoden strategiaa, joka määrittelee investointitason liikennepalveluihin
- Joukkoliikenteellä on tiivis yhteys alue- ja kaupunkikehitykseen, mikä tukee palvelujen pitkäjärjestyksen järjestämisen tarvetta

Verkkajulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-317-458-0



liikennevirasto.fi
twitter.com/liikennevirasto
facebook.com/liikennevirasto
youtube.com/liikennevirasto

