



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen
Centre for Economic Development, Transport and the Environment

Henkilöliikenne ja maakuntaudistus Itä-Suomessa Pohjois-Savossa

Itä-Suomen liikennejärjestelmäpäivät 1-2.11.2017, Mikkeli

Airi Muhonen / Henriika Weiste



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen
Centre for Economic Development, Transport and the Environment

Itä-Suomen liikennestrategia on asiakastarpeisiin perustuva ja kaikkien toimijoiden yhteinen

*Strategia on hyväksytty aluekehityslain mukaisesti maakuntahallituksissa
lokakuussa 2015*

Päämäärät:

Liikkuminen ja kuljettaminen on turvallista

**Elinkeinoelämän kuljetusketjut ovat
kustannustehokkaita**

**Liikkumistarpeiden tyydyttämiseen on
realistisia vaihtoehtoja**





Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen
Centre for Economic Development, Transport and the Environment

Esityksen sisältö

- Julkisen liikenteen toimijat Itä-Suomessa
- Maakuntaudistuksen valmisteluprosessi
- Nykytila / resurssit / tehtävät
- Tulevat muutokset ja ratkaistavat asia
- Uudet palvelut



Julkisen henkilöliikenteen toimijoita Itä-Suomessa

Avoin joukkoliikenne	Koulutoimen kuljetukset, 2. asteen opiskelijoiden matkat	Sosiaalitoimen kuljetukset	Sairaanhoidon kuljetukset	Muut toimijat
Toimivaltaiset viranomaiset (5): Pohjois-Savon ELY-keskus Kuopion kaupunki Joensuun kaupunki Mikkelin kaupunki Savonlinnan kaupunki Muut kunnat	43 kuntaa KELA (jotkut oppilaitokset)	Ylä-Savon SOTE kuntayhtymä Sisä-Savon terveydenhuollon kuntayhtymä Pohjois-Karjalan sosiaali- ja terveyspalvelujen kuntayhtymä Siun sote Etelä-Savon sosiaali- ja terveystieteiden kuntayhtymä Essote Itä-Savon sairaanhoitopiiri Kuntien perusturvan ja terveydenhuollon palvelut Kuopion MYK Pohjois-Karjalan MYK, Mikkelin kyytineuvo	Pohjois-Savon sairaanhoitopiiri Etelä-Savon sairaanhoitopiiri Pohjois-Karjalan sairaanhoidon ja sotepalveluiden kuntayhtymä Siun Sote Etelä-Savon sairaanhoitopiiri KELA	Liikennevirasto Trafi LMJ Oy Liikenteenharjoittajat: VR, bussiyrietykset, taksiyrietykset, muut Oheispalveluiden tuottajat Matkahuolto

Lisäksi liikennejärjestelmätasolla maakuntaliitot: Pohjois-Savo, Etelä-Savo ja Pohjois-Karjala



Uudistuksen valmistelu

■ Tavoitteet

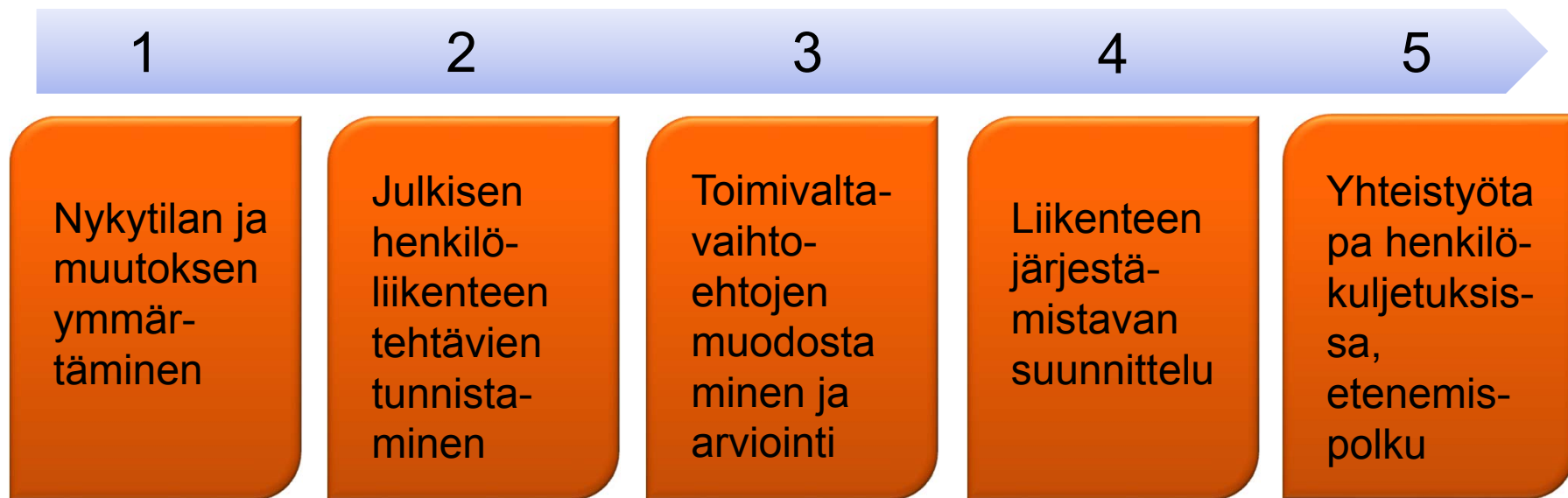
- Kuvataan ja arvioidaan vaihtoehtoisia toimintamalleja joukkoliikenteen järjestämiseen Itä-Suomessa sekä henkilöliikennepalveluiden järjestämiseen Pohjois-Savossa

■ Valmistelutyöryhmän kokoonpano

- Pohjois-Savon ELY-keskus
- Pohjois-Savon liitto
- Etelä-Savon maakuntaliitto
- Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
- Kuopion kaupunki
- Pohjois-Savon sairaanhoitopiiri
- KELA
- WayStep Consulting Oy



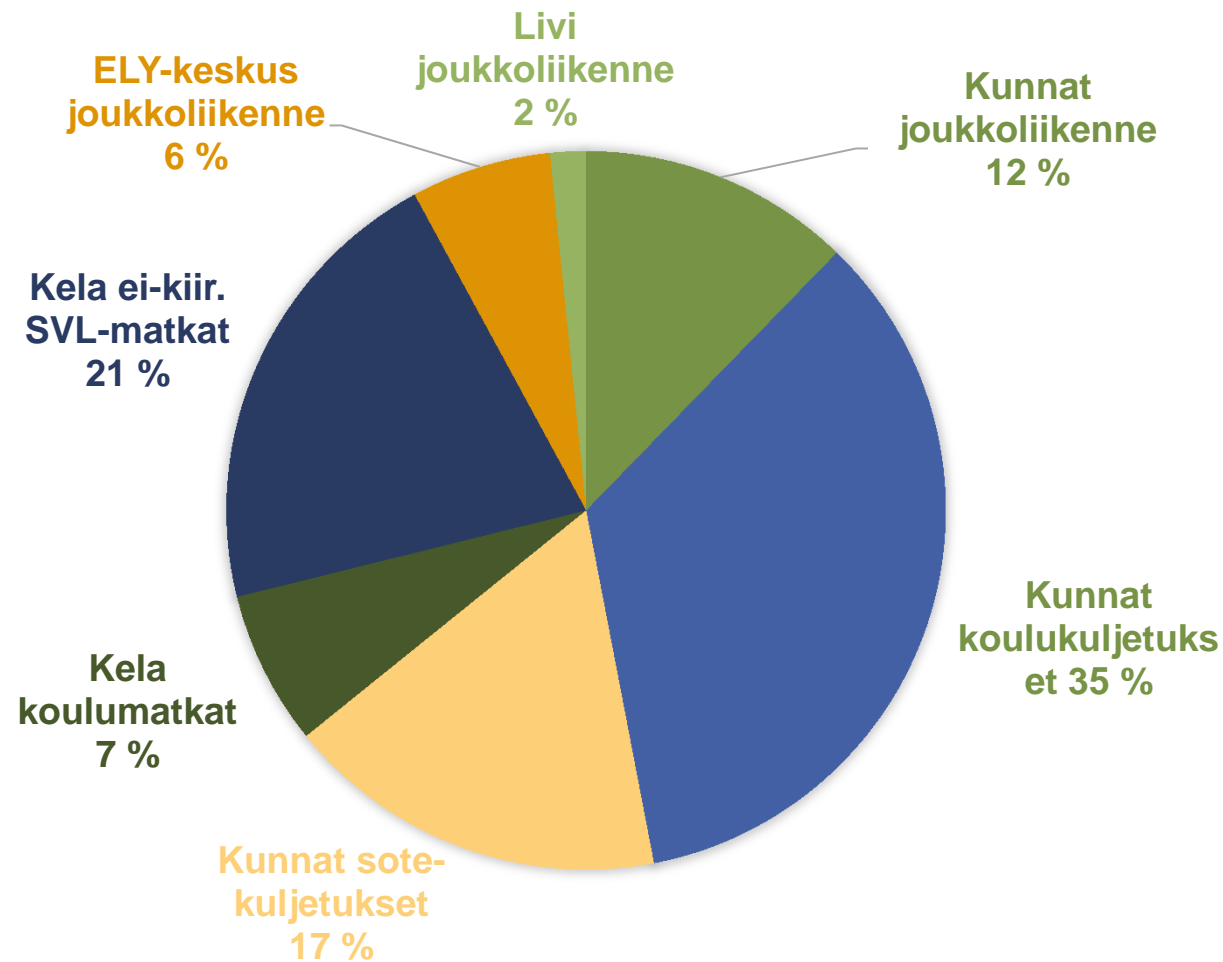
Prosessin eteneminen





Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen
Centre for Economic Development, Transport and the Environment

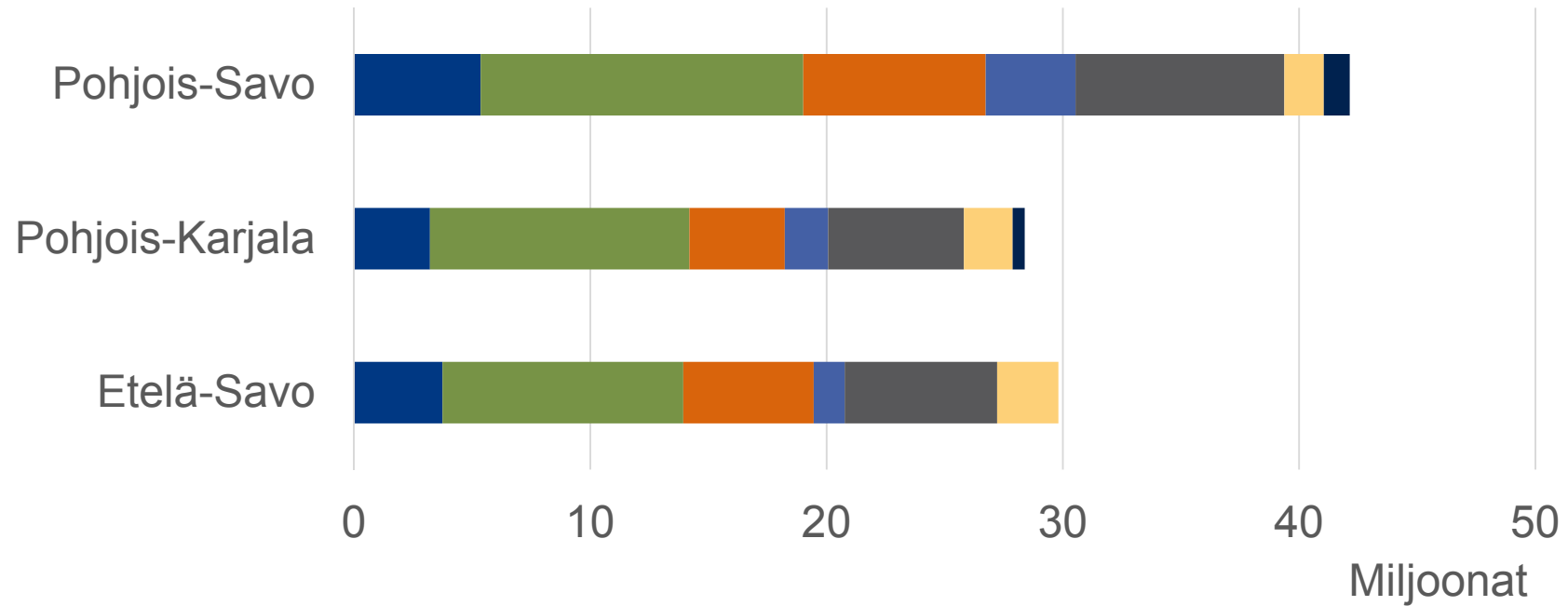
ITÄ-SUOMEN JULKISEN HENKILÖLIIKENTEEEN RAHOITUS, YHT. 100 M€V. 2016



Huom! KELA:n SVL-matkoissa otettu huomioon vain ei-kiireelliset matkat (ei sisällä ambulanssi, helikopteri tai lentokonematkoja)



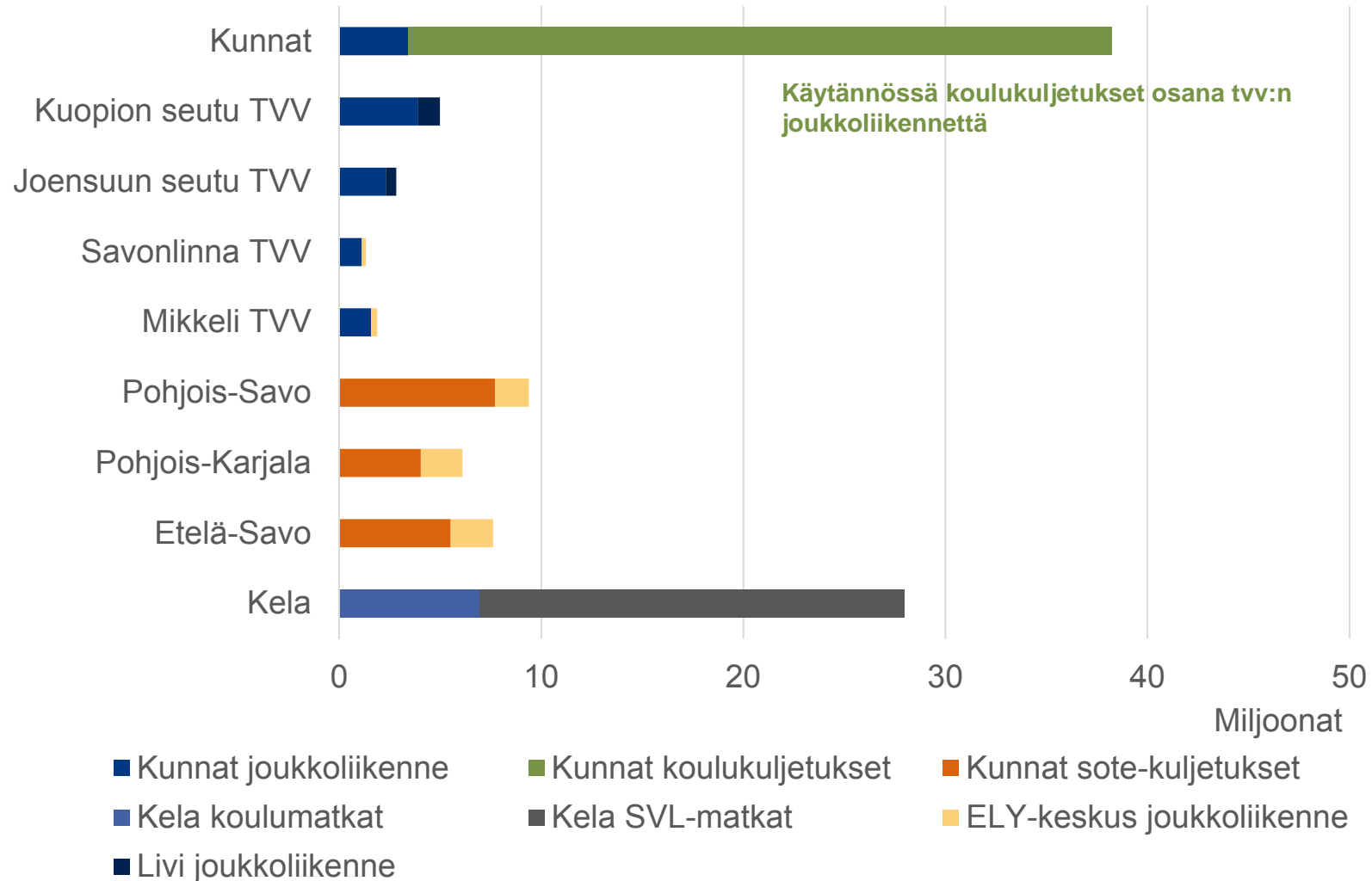
Julkisen henkilöliikenteen rahoitus maakunnittain kohdistettuna v. 2016



- Kunnat joukkoliikenne
- Kunnat koulukuljetukset
- Kunnat sote-kuljetukset
- Kela koulumatkat
- Kela SVL-matkat
- ELY-keskus joukkoliikenne
- Livi joukkoliikenne



Rahoitus v. 2016 tasossa rahoittajatahoittain, jos ELYn rahoitus jaetaan maakunnille, maakuntaudistuksen mukainen jako





Valmistelun haasteita Itä-Suomessa

- Valmistelua on tehty tähän mennessä pääosin tunnepohjalta, tehtäviä ja niiden vaatimaa työmäärää/osaamista ei olla vielä selvitetty
- Itä-Suomessa joudutaan vielä useita vuosia hankkimaan nykyisenkaltainen joukkoliikennetarjonta.
 - Rajun karsinnan seurauksena ELY-keskus hankkii vain välttämätöntä, mm. opiskelijoita palvelevaa liikennettä.
- Liikkumistarpeet vahvasti maakuntien välisiä, mm. Varkaus-Joensuu – liikennettä ja Savonlinna-Joensuun liikennettä on tarpeen kehittää.
- Liikenteen osaamista on rajoitetusti – sotessa ei ole liikenteen asiantuntijoita. Nykyiset osaajat on säilytettävä.
- Joukkoliikenteen ja koulukuljetusten yhteenkytkentää ei voi heikentää. Joukkoliikenteen ja sosiaalitoimen kuljetusten yhteenkytkentää on lisäksi tarpeen vahvistaa.

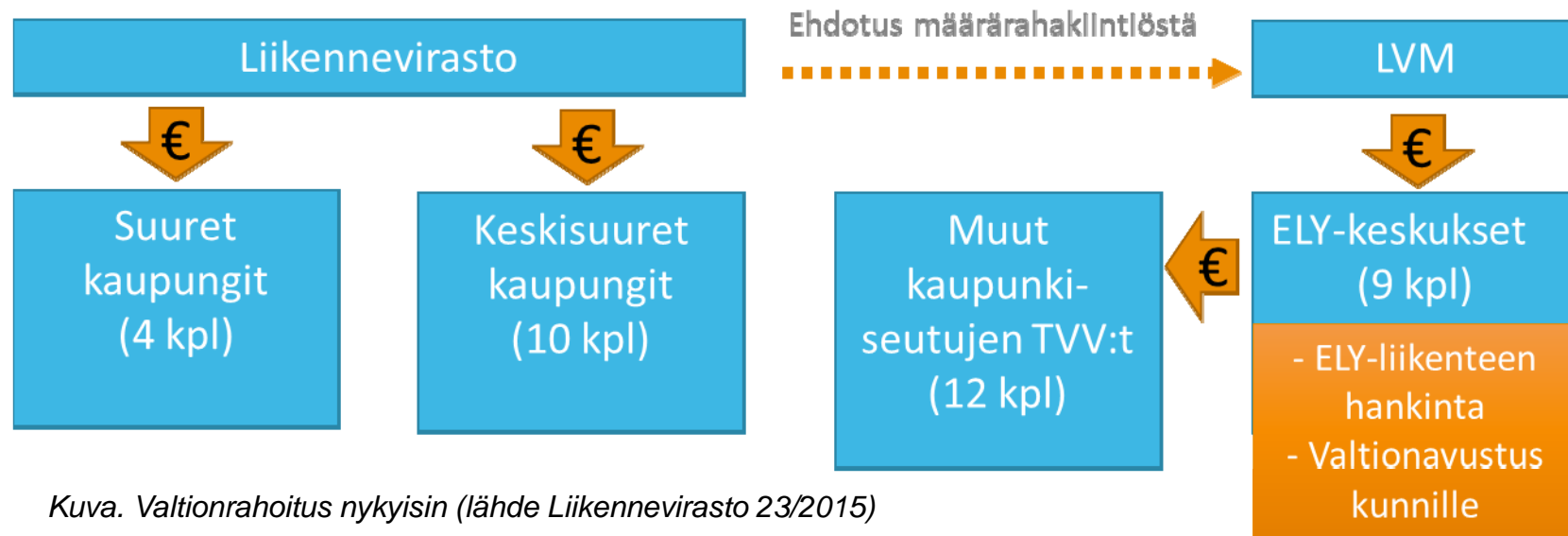


Muutoksia joukkoliikenne- ja henkilökuljetustehtävissä

- Lähtökohtaisesti ei muutoksia joukkoliikenteen toimivaltaisissa viranomaisissa. ELY-keskuksen tehtävät siirtyvät maakunnille. Tehtävissä ei merkittäviä muutoksia, mutta maakuntalaissa julkisen liikenteen järjestäminen on vapaaehtoinen tehtävä.
- Julkinen liikenne kirjataan maakuntastrategiaan, keskeinen johtamisen työkalu. Maakunta päättää yleiskatteellisen rahoituksen käytöstä ja kohdentamisesta.
- Laki liikennepalveluista tuo uusia tehtäviä mm. tiedon ja rajapintojen avaamis- ja toimitusvelvollisuuksia.
- Liikenteen markkinat muuttuvat.
- Maakunnassa joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävät ja osaamistarpeet liittyvät entistä enemmän ihmisten kokonaisvaltaiseen liikkumismahdollisuuksien turvaamiseen.
- Liikennepalvelulain taksisääntelymuutokset edellyttävät merkittäviä muutoksia kuljetuspalveluiden hankintaan
 - haja-asutusalueen palvelutason ylläpito saattaa edellyttää yhteiskunnan erityistoimia
 - hinnoittelumetodit, kuljetuspalvelutuotannon laadunhallinta (kuljettajat ja kuljetuskalusto)
- Valinnanvapaus ja henkilökohtainen budjetti saattaisivat aiheuttaa henkilökuljetusten kuljetustuotantoon muutoksia ja joka tapauksessa tilastointiin ja henkilökohtaisten tietojen ylläpitoon liittyviä järjestelmämuutoksia.



Muutoksia joukkoliikenteen valtionrahoituksessa



Kuva. Valtionrahoitus nykyisin (lähde Liikennevirasto 23/2015)

Jatkossa

- Liikennevirasto myöntää edelleen valtionavun Kuopion ja Joensuun seuduille.
- Maakunnat päättävät yleiskatteellisen rahoituksen käytöstä ja kohdentamisesta ja myöntää valtionavustukset pienille toimivaltaisille kaupungeille (Mikkeli ja Savonlinna) sekä muille kunnille
- Maakunnat hankkivat joukkoliikennepalveluita yhdessä kuntien kanssa



ELY-keskuksen joukkoliikennetehtävät

- Pohjois-Savon ELY-keskus on joukkoliikennelain (869/2009) mukainen toimivaltainen viranomaisen kolmen maakunnan alueella (Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala ja Etelä-Savo) pois lukien toimivaltaisten kaupunkien alueet (Joensuu, Kuopio, Mikkeli ja Savonlinna).
- ELY vastaa toimivalta-alueellaan joukkoliikenteen hankinnoista, valtionavustuksista ja kehittämishankkeista. Henkilöresurssit: Kuopio 5,5 htv, Joensuu 1 htv, Mikkeli 0,5 htv.
- ELY-keskukset huolehtivat osaltaan joukkoliikennepalveluiden saatavuudesta ja luovat edellytykset joukkoliikenteen toimivuudelle ja sujuvuudelle.
- ELY-keskukset määrittelevät joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason yhteistyössä alueen muiden toimijoiden kanssa, hankkivat liikennepalveluja ja myöntävät reitti- ja kutsujoukkoliikennelupia.
- ELY-keskukset hoitavat joukkoliikenteen valtionavustuksiin liittyviä tehtäviä.
- Waltti-lippu- ja maksujärjestelmään liittyvät tehtävät.
- Joukkoliikenteen tarpeet otetaan huomioon liikennejärjestelmän suunnittelussa.
- Joukkoliikenteen palvelujen kehittämisen lisäksi tavoitteena on pysäkkien varustelun parantaminen ja teiden talvihoidon kehittäminen joukkoliikenteen tarpeet huomioiden sekä matkaketjujen toimivuuden edistäminen parantamalla liityntäpysäköintiä ja yhteyksiä pysäkeille.



Pohjois-Savon ELY-keskuksen hankkima sopimusliikenne

- 18 % (sopimusliikenteen ajokilometreistä) maakuntarajat ylittävää liikennettä
 - 76 % liikennettä, joka alkaa tai päättyy kaupunkiseudun toimivaltaisen viranomaisen alueelle
 - järjestäminen vaatii vähintään kahden viranomaisen yhteistyötä
 - 13 % yksinomaan Pohjois-Savossa ELY-keskuksen alueella ajettavaa liikennettä
 - 4 % yksinomaan Pohjois-Karjalassa ELY-keskuksen alueella ajettavaa liikennettä
 - 1 % yksinomaan Etelä-Savossa ELY-keskuksen alueella ajettavaa liikennettä.
- Jos paljon pieniä viranomaisia, tarvitaan erittäin paljon yhteistyösopimuksia ja joka tapauksessa yhteisiä hankintoja.



Maakunnan henkilöliikennetehtäviä

1. Joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen

- Palvelutason suunnittelu ja toteuttaminen (hankinta)
- Liikennepalveluiden suunnittelu
- Järjestämispäätös
- Lausuntojen antaminen
- Liikennöitsijäyhteistyö
- Viranomaisyhteistyö
- Liikennetietojärjestelmät
- Rahoituksen määrittäminen

2. Sote-kuljetukset

- Kuljetusoikeuksia myöntävien koordinointi ja ohjaus
- Kuljetuspalveluiden kehittäminen (esim. palveluliikenne)
- Joukkoliikenteestä tiedottaminen soten hlökunnalle ja asiakkaille

3. Kuntayhteistyö

- Kuntayhteistyö, henkilöliikennetyöryhmät
- Koulukuljetusten koordinointi
- Palvelutaso
- Yhteishankinnat
- Maankäytön yhteistyö

4. Järjestäjän tehtävät

- Tarjottavan palvelutason kriteerien määrittely
- Henkilökuljetusten kuljetustuotannon tilaaminen
- Suunnitteluttaminen

5. Liikennejärjestelmätyö

- Joukkoliikenteen tavoitteiden määrittely maakuntastrategiassa
- Joukkoliikenteen kehittäminen
- Palvelutason määrittely
- Infran kehittäminen ja kunnossapito
- Matkaketjujen ja solmupaikkojen kehittäminen
- Maankäytön yhteistyö kuntien kanssa

6. Edunvalvonta

- Joukkoliikenteen edistäminen kunnissa, maakunnassa ja valtakunnallisesti
- Hankerahoitukset yms.

7. Jatkossa mahdollisesti sairausvakuutuslain korvauspiiriin kuuluviin kuljetuksiin ja raideliikenteeseen liittyviä tehtäviä



Hallintouudistuksen tavoitteet

Kustannustehokkuus ja selkeys

- Julkisen rahoituksen tehokkuus ja läpinäkyvyys
 - Hallitusohjelman tavoite: 10 % (100 M€) 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, toimivaltaisten viranomaisten lukumäärän pieneneminen
 - 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



Hallintouudistuksen tavoitteet

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.



Toimivaltaisten viranomaisten määrä Itä-Suomessa kasvaa?

Viranhaltijoiden näkemyksiä oman toimivalta-alueensa tulevaisuudesta

Kuopio

- a) Nykymalli
- b) Toimivalta-alueen supistaminen tiiviille kaupunkialueelle

Joensuu

- a) Nykymalli
- b) Toimivalta-alueen laajentaminen (hieman)

Savonlinna

- a) Nykymalli
- b) Toimivalta-alueen laajentaminen

Mikkeli

- a) Nykymalli
- b) Toimivalta-alueen laajentaminen koko tai osa maakuntaan

Pohjois-Savo

- a) Toimivaltainen omalla alueellaan
- b) Toimivaltainen laajemmalla alueella

Pohjois-Karjala

- a) Toimivaltainen omalla alueellaan
- b) Luovuttaisiko tv:n Jns:lle myöhemmin?

Etelä-Savo

- a) Ei toimivaltaa (kahden kaupungin malli)
- b) Yhteistyö Pohjois-Savon kanssa



Maakuntien erityiskysymyksiä

Etelä-Savo:

- Kumpikin kaupunkiseutu haluaa laajentua, kummallakin hyvää osaamista
- Miten hoidetaan matkojen yhdistely Savonlinnan seudulla
- Kuinka hoidetaan pitkämatkaisen liikenteen hankinnat, jos toimivalta jakautuisi kahdelle kaupunkiseudulle

Pohjois-Karjala:

- Vahva halu omaan Pohjois-Karjalan toimivalta-alueeseen
- Hyvä, että on maakunnan MYK
- Maaseutuliikenteen järjestämisen yhteistyökysymykset pohdittava. Olisiko hankintojen kannalta kuitenkin perusteltua tehdä ylimaakunnallista yhteistyötä?

Pohjois-Savo:

- Kuopion toimivalta-alue voisi pysyä nykyisellään, mutta pystytäänkö yhteistyöstä sopimalla keskittämään maaseutuliikenteen hoitoa maakunnalle?



Periaatteelliset tarkasteluvaihtoehdot

Maakuntamalli (4+3)

- Kussakin maakunnassa 2(3) viranomaista
- Selkeä päätöksenteon kannalta
- Hyvä maakunnallista MYK-toimintaa ajatellen
- Maakunnissa haastava sopimus- ja hankintamenettely, kun kaikki liikenne olisi useamman viranomaisen yhteistä
- Tehoton resurssien käyttö, jos viranomaiset liian pieniä?

Nykymalli (4+1)

- Kaupunkiseuduilla ei muutoksia
- Kolmen maakunnan yhteinen joukkoliikenneviranomainen
- Tehokas joukkoliikenteen suunnittelu- ja hankinta,
- Varmistetaan riittävä osaaminen
- Riittävän vahva viranomainen Itä-Suomen edunvalvontaa ja ylimaakunnallisia yhteyksiä ajatellen.
- Vastaisi tienpidon aluejakoa.
- Päätöksenteon haasteet?

Kaupunki/ maaseutumalli

- Kaupungit keskittyisivät massajoukkoliikenteeseen
- Muualla maaseutujoukkoliikenne ja henkilökuljetukset tehokkaana joustavana palveluna
- Osaamisen ja liikenteen kehittämisen näkökulmasta perusteltu jako
- Toimivalta-alueen rajausmahdollisuudet lainsäädännössä?

Yhden viranomaisen malli/maakunta voisi olla myös toimiva, mutta haastatteluissa sitä ei nähty todellisena vaihtoehtona yhdelläkään alueella.



Arvioita alueiden näkökulmasta

Maakuntamalli (4+3)

- Etelä-Savossa kolme viranomaista on liikaa. Ei toimi hankintojen näkökulmasta. Maakunnalta puuttuu osaaminen ja resurssit. Toimivampi voisi olla jako kahteen kaupunkiseutuun, mutta miten ympäristökunnat suhtautuvat?
- Pohjois-Karjalassa maakunnan toimivalta-alue jää pieneksi. Riittävätkö resurssit joukkoliikenteen kehittämiseen?
- Pohjois-Savossakin maakunnan toimivalta-alue jää pienehköksi. MYK voisi joka tapauksessa laajentua koko maakuntaan.

Nykymalli (4+1)

- Pohjois-Karjalassa ei tue maakunnan omaa identiteettiä
- Etelä-Savossa tarvitaan maakunnallinen MYK joka tapauksessa.
- Pohjois-Savossa vaatisi järjestelyjä, joilla maakuntien yhteinen viranomainen toteutetaan.

Kaupunki/ maaseutumalli

- Toimisi Pohjois-Savossa hyvin. Maakunnalle jäisi vastattavaksi tarpeeksi vahva alue ja Kuopio saisi keskittyä kaupunkiliikenteeseen.
- Etelä-Savossa sekä Savonlinnalla että Mikkelillä paljon myös maaseutuliikennettä. Sen rajaaminen pois supistaisi liikaa toimivaltaa ja vaikeuttaisi koulukuljetusyhteistyötä.
- Pohjois-Karjalassa ei ole tullut esille tarpeita supistaa JOJO- aluetta?



Julkisen henkilöliikenteen järjestämisessä ratkaistavia asioita – joukkoliikenteen toimivalta

- Toimivaltainen viranomainen = joukkoliikenteen **vastuuviranomainen**, jolla on erityisosaamista vaativia velvollisuuksia
- Joukkoliikenteen toimivalta-alueita kannattaa pohtia liikennepalveluiden näkökulmasta
- Toimivaltaisten viranomaisten lukumäärää ei kannata Itä-Suomessa kasvattaa. Tehtävien keskittämisestä saadaan synergiaa (mm. liikennehankinnat, lippu- ja maksujärjestelmät, sopimukset jne.)
- Tehtäviä voidaan jakaa tai hoitaa keskitetysti erilaisin sopimuksin myös toimivalta-alueista huolimatta



Julkisen henkilöliikenteen järjestämisessä ratkaistavia asioita – henkilökuljetusten järjestämistapa

- Joukkoliikenteen ja sote-kuljetusten keskittäminen samaan organisaation tarjoaa erinomaisen mahdollisuuden tehostaa henkilöliikennettä. Samalla yhteenkytkentä koulukuljetuksiin tulee säilyttää.
- Tavoitteena on avata julkisesti tuetut kuljetukset kaikkien käyttöön. Tämä on iso muutos paitsi henkilökuljetusten, myös joukkoliikenteen näkökulmasta.
- Uudistaminen edellyttää pelisääntöjen laatimista ja suunnittelun ja ohjauksen keskittämistä sekä järjestelmäkehitystä.
- On ratkaistava julkisen vallan rooli henkilökuljetusten järjestämisessä
 - Kuhunkin maakuntaan tarvitaan koko maakunnan kattava matkojenyhdistelykeskus. Voidaan toteuttaa omana työnä tai hankkia ulkopuolelta (kaupunki, toinen maakunta tai yksityinen palveluntuottaja). MYK:lla tulee olla tulostavoitteet.
 - Kaikki kuljetukset voidaan kilpailuttaa ja kaikkia matkoja ohjata matkojenyhdistelykeskusten kautta joukkoliikenteeseen ja MYK:n kilpailuttamaan liikenteeseen.
 - Onko todellinen mahdollisuus myös vetäytyä ja luottaa että markkinat hoitavat riittäviä kuljetuspalveluja jolloin julkisen vallan tehtäväksi jää matkojen korvaaminen.



Joukkoliikenteen ja sote-kuljetusten yhteistyö

- Yhteistyölle tarjoutuu uusia mahdollisuuksia maakuntaudistuksen myötä. Nämä mahdollisuudet kannattaa hyödyntää.
 - Soten kuljetuspäätöksiä tekevien ja muuten asiakasrajapinnassa työskentelevien merkitys henkilökuljetusten tehokkuudessa on keskeinen.
 - Tarvitaan liikennejärjestelmäkoulutusta, jolloin sote pystyy tarjoamaan monipuolisempia liikkumisen ratkaisuja asiakkailleen.
 - Soten asiakasrajapinnasta on saatava tietoa liikenteen suunnitteluun ja myös yksityisille palveluntarjoajille, jotta saadaan monipuolisempia, soten asiakkaita tehokkaasti palvelevia liikkumisen ratkaisuja.
- Kaksisuuntaista yhteistyötä.
- Tavoitteena tulisi olla maakunnalliset matkojenyhdistelykeskukset jokaisessa maakunnassa.
 - Kela siirtyy koko Suomessa kilpailutettuihin kuljetuksiin 1.7.2018



Ensivaiheessa ratkaistavat asiat

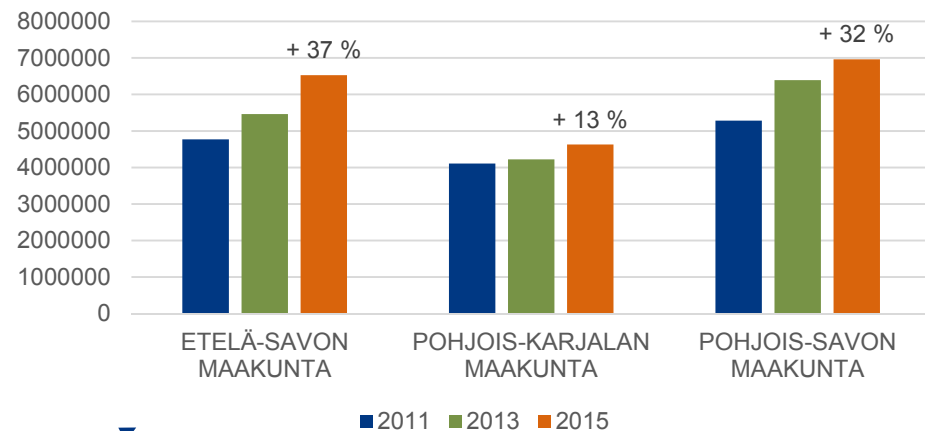
1. Kannattaako maakunnan ottaa joukkoliikenne järjestettäväkseen?
2. Haluaako maakunta olla
 - joukkoliikenteen palvelutason määrittelijä ja rahoittaja jonkun toisen organisaation toimiessa järjestäjänä vai
 - joukkoliikennettä järjestävä organisaatio?
3. Millainen henkilö- ja taloudellinen resurssi tarvitaan eri vaihtoehdoissa, jos halutaan säilyttää nykyisenkaltainen palvelutaso?
 - mitä tehtäviä on tarkoitus hoitaa
4. Kuinka väliaikaishallintoon saadaan riittävä tieto ja osaaminen joukkoliikenneasian valmisteluun



1. Maakunnan kannattaa ottaa joukkoliikenne järjestettäväksi, koska

- Yhdessäkään Itä-Suomen maakunnassa ei saavuteta riittävää palvelutasoa markkinaehtoisesti (edes kaupunkien välillä)
- Toimiva joukkoliikenne on vetovoimatekijä.
- Mahdollistaa opiskelijoiden asumisen kotipaikkakunnalla ja kulkemisen alueen oppilaitoksiin
- Ilmastotavoitteet
- Maakunnalla ei ole varaa lopettaa joukkoliikennettä, koska joukkoliikenteen ja soten yhteistyöllä pystytään hillitsemään soten kuljetuskustannusten nousua

Sosiaalitoimen kuljetuskustannukset 2011-2015



Uudistuksen lähtökohtana oltava: parempaa palvelua asiakkaille



Yhdistetyt kuljetukset

- Yhteiskunnalle säästöjä ja tehokkuutta



Mobiilit palvelut

- Luotettavaa ja ajantasaista tietoa
- Varmuus palvelujen saatavuudesta
 - Maksaminen selkeää ja kohtuuhintaista

Kunnossa oleva infra

- väyläverkko
- tietoverkko



Uusi teknologia

- Mahdollistetaan markkinat uusille liikennepalveluille

