

## Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi maakuntauudistuksessa

Itä-Suomen liikennejärjestelmäpäivät 2.11.2017



# Johdanto

Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi  
maakuntaudistuksessa



# Tarkasteltava liikennepalveluiden järjestämisrakenne uudessa maakuntamallissa

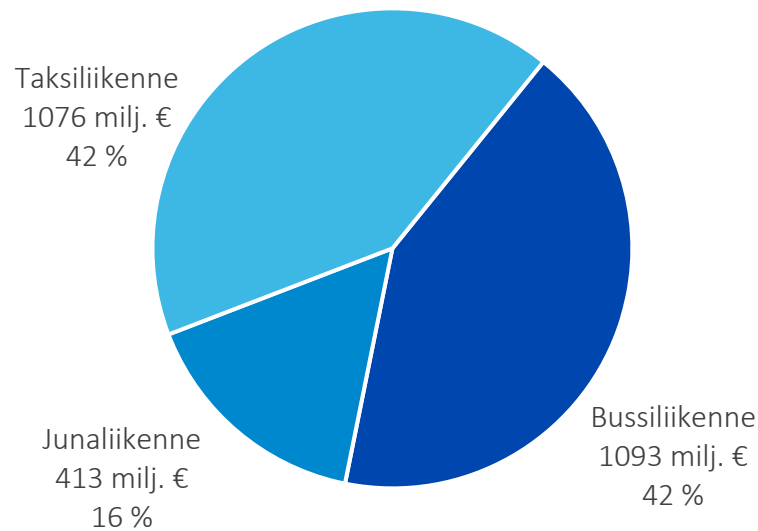




# Julkisen liikenteen liikevaihto 2015

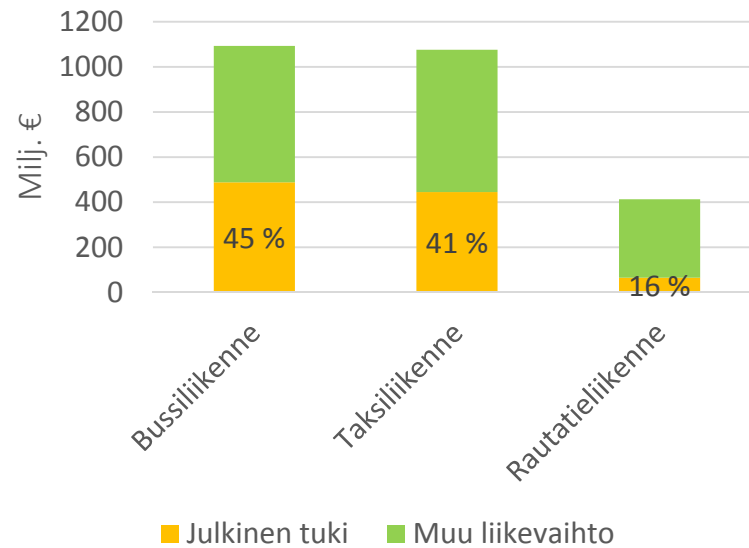
**Liikevaihto 2 843 milj. €**

(sisältää lentoliikenteen ja HSL metro- ja raitiotieliikenteen)



**Julkisen tuen osuus liikevaihdosta**

**ELYT yhteensä noin 30 M€v**



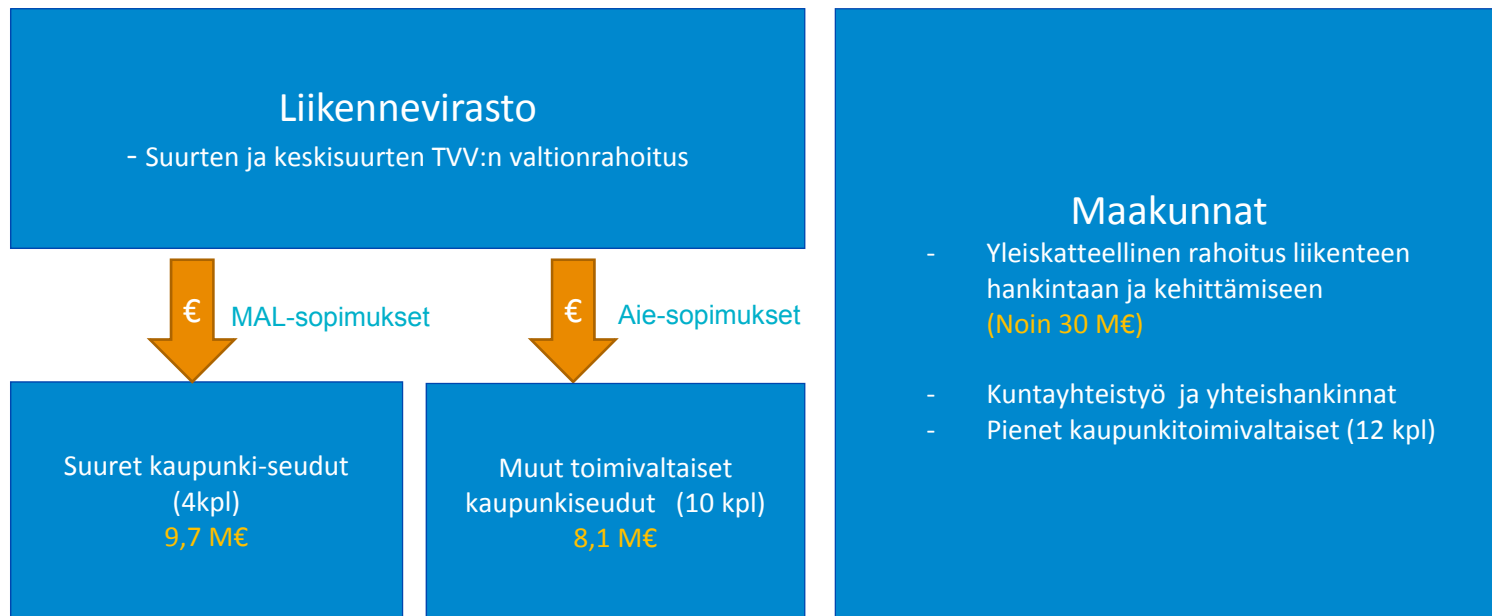
**Kunnat 673 milj. €, valtio 308 milj. €, kokonaisliikevaihdosta 35 %**

Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi maakuntauudistuksessa

Lähde: Julkisen liikenteen suoritetilasto 2015, Liikenneviraston tilastoja 6/2017



# Joukkoliikenteen valtion rahoitus maakuntamallissa

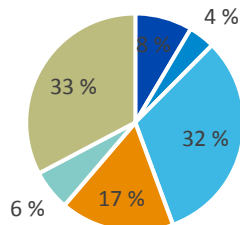


Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi maakuntaudistuksessa

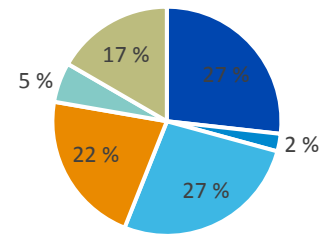


## 2. Henkilöliikenteen kustannukset hallinnonaloittain työn pilottialueilla

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

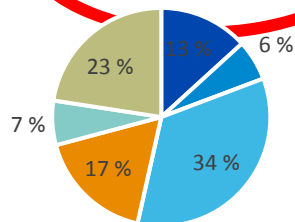


Varsinais-Suomen ELY-keskus  
(yht. 109,48 milj. €)

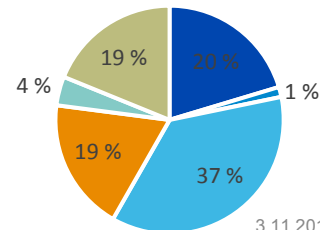


- Avoin joukkoliikenne, kunnat
- Avoin joukkoliikenne, ELY
- Kuntien opetustoimi
- Sosiaali- ja terveystoimi
- KELA 2. asteen koulumatkat
- KELA SVL-korvaukset

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.*

3.11.2017

Selvitys henkilöliikenteen järjestämistavoista maakuntaudistuksessa

6



# Yhteistyön tarve lakiperusteinen

## 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 palvelutason ja kustannustehokkuuden perusta

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.**

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



# Liikkumispalvelujen kokonaisuus



- **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





# Henkilöliikenteen osaamistarpeet



- 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



## Uuden toimintamallin tavoitteet

Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi  
maakuntaudistuksessa



# Hallintouudistuksen tavoitteet

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

toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi maakuntauudistuksessa



# Joukkoliikenneviranomaisen 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 solmupaikkojen 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



# Toimintamallivaihtoehdot

Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi  
maakuntaudistuksessa

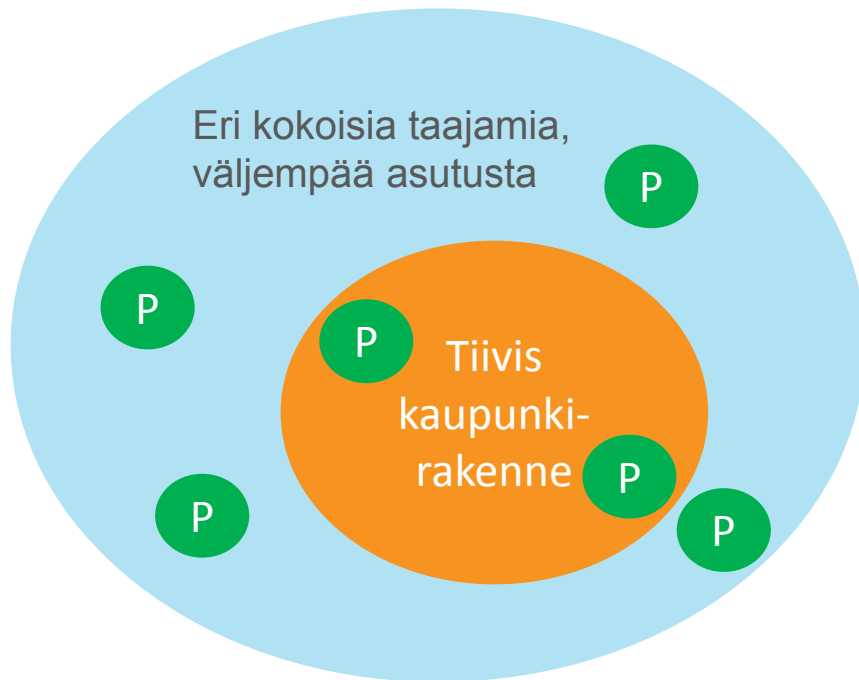


## Alueiden erilaisuus toimintamallien lähtökohdana

1. Yksi kaupunkiseudun toimivaltainen viranomainen (TVV) hoitaa koko maakunnan joukkoliikenteen
2. Useammat kaupunkiseutujen toimivaltaiset viranomaiset (TVV) hoitavat koko maakunnan joukkoliikenteen
3. Maakunta on kaupunkiseutujen ulkopuolisen julkisen henkilöliikenteen toimivaltainen viranomainen (TVV)
4. Yksi maakunta toimii usean maakunnan julkisen henkilöliikenteen toimivaltaisena viranomaisena (TVV:nä)



## Malli 1: Kaupunkiseudun TVV hoitaa koko maakunnan

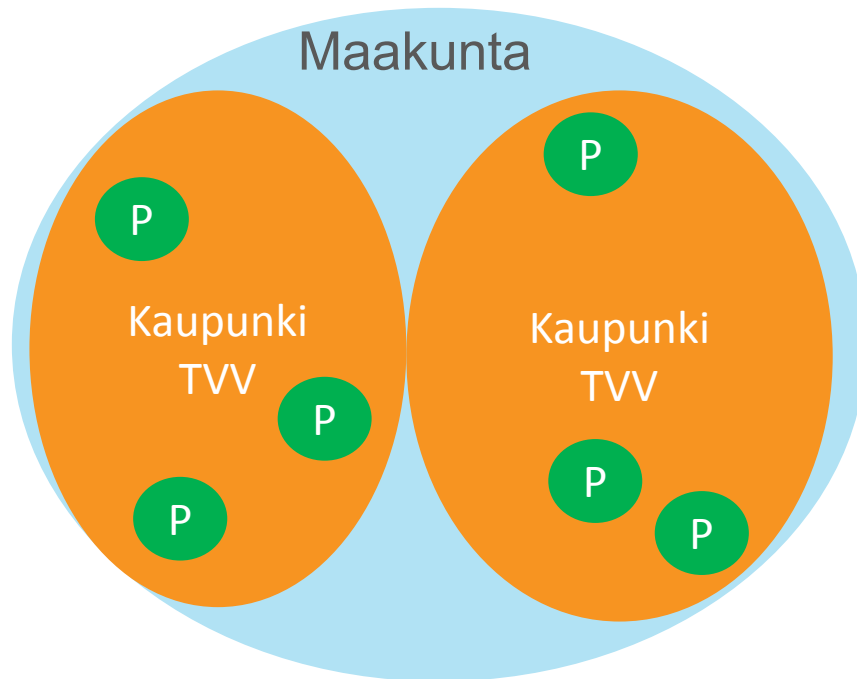


### Toimijoiden roolit




- Kaupunkiseudun toimivaltainen viranomainen** 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 2: Kaupunkiseutujen TVV:t hoitavat koko maakunnan



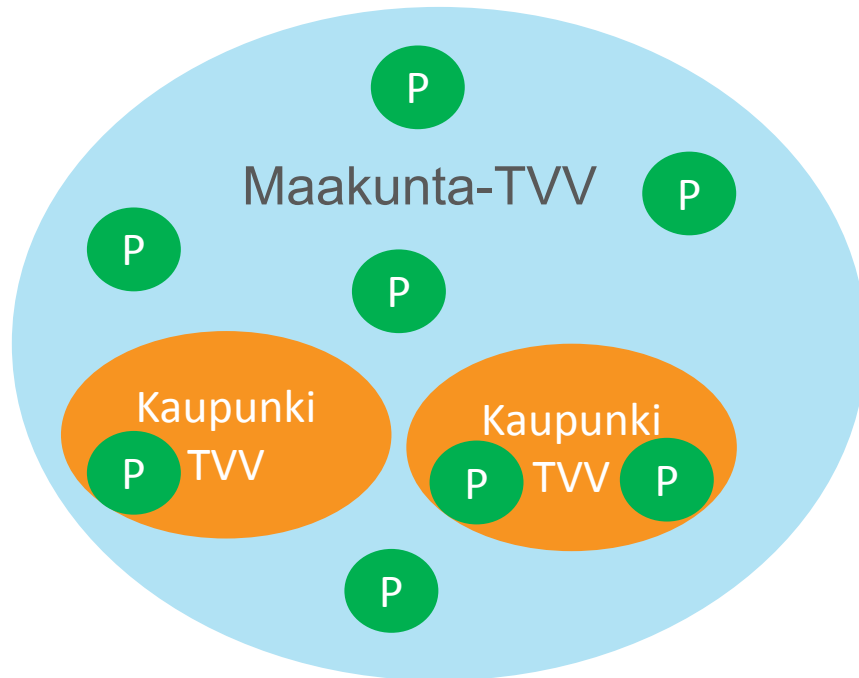
### Toimijoiden roolit

-  **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 liikennejärjestelmätöihin.
-  **Peruskunnat** järjestävät koulukuljetukset. (Mahdollisuus ulkoistaa järjestäminen, mm. kuljetusten hankinta maakunnalle.)








## Malli 3: Maakunta on kaupunkiseutujen ulkopuolisen joukkoliikenteen TVV



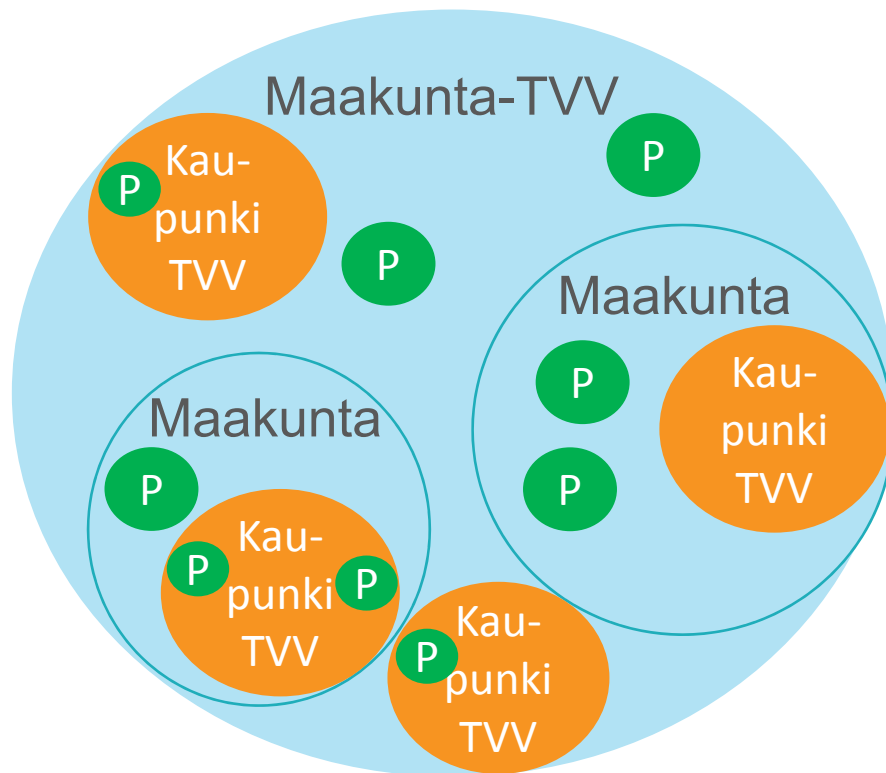
### Toimijoiden roolit

-  **Kaupunkiseudun 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.)




Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi maakuntauudistuksessa



## 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 maakunnassa tarpeelliseksi katsotun joukkoliikennepalvelun. Maakunnat järjestävät sote-kuljetukset sekä huolehtivat joukkoliikenteen kiinteästä integroinnista liikennejärjestelmätyöhön. Maakunta-TVV voi ottaa myös muita edellä mainittuja tehtäviä keskistetyksi hoitaakseen, jos näin sovitaan
-  **Peruskunnat** järjestävät koulukuljetukset. (Mahdollisuus ulkoistaa järjestäminen, mm. kuljetusten hankinta maakunnalle.)

Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi maakuntauudistuksessa



## Mallien erot ja soveltuvuus

### Malleissa 1 ja 2 kaupunki-TVV:t ottavat nykyistä vahvemman roolin

- Maakunta rahoittaa tarpeelliseksi katsomansa joukkoliikennepalvelun TVV-kaupungin kautta sekä järjestää sote-kuljetukset.
- Peruskunnat järjestävät koulukuljetukset, mutta niille voidaan tarjota mahdollisuus ulkoistaa järjestäminen, mm. kuljetusten hankinta maakunnalle sote-kuljetuksiin liittyen.
- **Malli 1** soveltuu maakuntaan, jossa toimivaltaisella viranomaiskaupungilla on vahva rooli maakunnan joukkoliikenteen järjestämisessä.
- **Malli 2** soveltuu maakuntaan, jossa useammalla toimivaltaisella viranomaiskaupungilla on vahva rooli maakunnan joukkoliikenteen järjestämisessä.

### Malleissa 3 ja 4 maakunnilla luontevasti vahva rooli

- Kaupunkiseudun toimivaltaiset viranomaiset jatkavat itsenäistä toimintaansa (joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta).
- Peruskunnat osallistuvat joukkoliikenteen yhteishankintoihin maakunnan kanssa ja järjestävät koulukuljetukset, mutta niille voidaan tarjota mahdollisuus ulkoistaa järjestäminen, mm. kuljetusten hankinta maakunnalle sote-kuljetuksiin liittyen.
- **Malli 3** soveltuu maakuntaan, jossa toimivaltaisten viranomaiskaupunkien ulkopuolisella joukkoliikenteellä on oma selkeä roolinsa. Merkittäviä, maakunnan tarjottavia ylittäviä säännöllisiä liikkumistarpeita ei ole. Tärkeää yhteissuunnittelu kaupunkitoimivaltaisen kanssa, joukkoliikenteen suunnitteluosaaminen korostuu, hankintayhteistyö, uudet hankintamallit.
- **Malli 4** soveltuu maakuntiin, joissa on maantieteellisesti syistä paljon maakuntarajan ylittäviä matkoja tai maakunnat ovat pieniä.

Roolit ja soveltu vuus	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
Kaupunki-seudun TVV:n rooli	<b>laajentaa toimintansa</b> (joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta) kattamaan koko maakunnan, syntyy yksi osaamiskeskus.	<b>laajentavat toimintaansa</b> (joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta) ja tarjoavat muille kunnille mahdollisuuden liittyä valitsemaansa toimivalta-alueeseen.	jatkatvat itsenäistä toimintaansa (joukkoliikenteen suunnittelu ja hankinta). Tarve tiiviille yhteissuunnittelulle ja -työlle mm. hankinnoissa maakunnan kanssa.	
Maakunnan rooli	<b>rahoittaa</b> tarpeelliseksi katsomansa joukkoliikennepalvelun TVV-kaupungin kautta sekä järjestää sote-kuljetukset.	<b>rahoittaa</b> tarpeelliseksi katsomansa joukkoliikennepalvelun TVV-kaupunkien kautta, järjestää sote-kuljetukset.	<b>järjestää</b> maakunnassa tarpeelliseksi katsotun joukkoliikennepalvelun. Maakunta järjestää sote-kuljetukset joko osana toimivaltaisen viranomaisen tehtäviä tai organisoituna sote-palvelujen yhteyteen.	<b>järjestää</b> 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 sote-kuljetuksiin liittyen.) tekevät yhteistyötä TVV:n (maakunta) kanssa henkilökuljetuskokonaisuuden suunnittelussa, hankinnassa ja rahoituksessa			
Millaiseen tilanteeseen sopii?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Toimivaltaisella viranomaiskaupungilla on vahva rooli maakunnan joukkoliikenteen järjestämisessä</b></li> <li>• Kaupunkien toimivalta-alueen ulkopuolinen joukkoliikenne jää volyymiltään (mm. matkustaja- ja lähtömäärät sekä järjestämiskustannukset) vähäiseksi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>TVV-kaupunkien ulkopuolisella joukkoliikenteellä on oma selkeä roolinsa</b></li> <li>• Maakuntarajaus muodostaa joukkoliikenteen kannalta toimivan kokonaisuuden</li> <li>• Ei merkittäviä, maakuntarajat ylittäviä säännöllisiä liikkumistarpeita tai työ- ja opiskelumatkoilla on yhteiskäyttöinen lippu- ja maksujärjestelmä maakunnan ja kaupunki-TVV:n kanssa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maakunnat, joissa maantieteellisistä syistä <b>paljon maakuntarajan ylittäviä matkoja</b></li> <li>• Toiminnalliset alueet, jotka ulottuvat monen maakunnan alueille</li> <li>• Maakunnat, joissa vahvat kaupunki-TVV:t</li> <li>• Pienet maakunnat</li> <li>• Alueet, joilla ELY- ja maakuntarajat erilaistuvat</li> </ul>	

Ana-lyysi	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"> <li>• Yksinkertainen ja selkeä hallintorakenne</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Selkeät vastuut ja roolitus</li> <li>• Kaupunkiseutujen toimiva liikenne</li> <li>• Maakunta kokonaisuuden tarkkailijana ja kehittäjänä</li> <li>• <b>Maakunta-TVV voi ottaa alueensa kaikki henkilökuljetukset järjestääkseen</b></li> <li>• Matkaketjujen sujuvuuteen kiinnitettävä nykyistä enemmän huomiota ja suunnitteluosaamista</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tehokas resurssien käyttö, osaajat voivat erikoistua</li> <li>• <b>Osaamisen kokoaminen koko logistiikan alalta ja laajalta alueelta</b></li> <li>• Usean maakunnan kattavan tahtotilan muodostaminen on mahdollista</li> <li>• Paremmat edellytykset reagoida markkinaehtoisien liikenteen muutoksiin</li> </ul>
Huonoja puolia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sote-kuljetukset jäävät muusta kokonaisuudesta irralleen</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Useamman keskuskaupungin mallissa epäselvyys maakunnallisten yhteyksien työnjaossa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Irrallisuus toimivalta-alueen kuntien kaupunkisuunnittelusta ja koulukuljetuksista, mitä voidaan helpottaa kuntien kanssa tehtävällä yhteistyöllä koulukuljetuksissa</li> <li>• Jos suuri määrä toimijoita, yhteistyön merkitys ja tarve kasvaa</li> <li>• Pienet kunnat: maksuperusteiden läpinäkyvyys sekä ehkä vähäinen mahdollisuus vaikuttaa kokonaisuuteen</li> <li>• Maakunnan rahoituksen pitkäjänteisyyden turvaaminen voi olla haasteellista</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keskenään erilaiset maakunnat muodostavat epätasa-arvoisen parin/ryhmän</li> <li>• Vastuuroolin ottavan maakuntien valinta voi olla vaikeaa</li> <li>• Maakunnan riittävän resursoinnin turvaaminen voi olla haasteellista</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Päätöksentekoeelin kasvaa suureksi, jos joka kunnalla on oma edustuksensa</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Maakunnat joutuvat hankkimaan tarvittavan osaamisen</b></li> </ul>	



# Roolit ja osaamistarpeet

Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi  
maakuntaudistuksessa



## Joukko- ja henkilöliikenteen järjestäjän osaamistarpeet

- Palvelutason määrittely
- Joukkoliikennepalvelujen suunnittelu ml. raideliikenne
- Joukkoliikennepalvelujen hankinta
- Asiakaspalvelu ja viestintä
- Lippu- ja maksujärjestelmä
- Rahoitus ja taloushallinto
- Liikennetietojärjestelmät
- Viranomaisyhteistyö
- Liikennöitsijäyhteistyö
- Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen integrointi
- Kaupunkien toimivaltaisilla viranomaisilla on osaaminen käytössään.
- Maakunnat joutuvat hankkimaan osaamisen.



# Yhteistyö tehokkuuden lisäämiseksi

## Yhteistyöfoorumit liikennepalvelujen järjestämisessä

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

## Yhteistyö tukipalvelujen ja kehittämisen alalla

- **Hankintaprosessi** vaatii erityisosaamista, jota on nykytilanteessa ELY:jen ohella myös suurimmilla kunnilla on. Tätä kannattaa hyödyntää.
- Joukko- ja henkilöliikenteen **tietojärjestelmät**
- **Lippujärjestelmät** ja niiden yhteensopivuus
- **Infojärjestelmät** reitti-, aikataulu- ja pysäkki-infon tuottamiseksi
- **Digitransit** on kehitetty reitti-, aikataulu- ja pysäkki-infon jakeluun. Selvitettävä on miten järjestelmän ylläpito hoidetaan jatkossa.
- **Brändäys**
- **Kehityshankkeet**
- **Valtakunnallinen** kehittämissyhteistyö vaatii uudelleenajattelua, sillä Liikenneviraston rooli muuttuu ja ELYjä tukeva ohjaussuhde häviää.





## Suosituksia väliaikaishallinnolle ja uudelle maakuntahallinnolle

Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi maakuntaudistuksessa



## Väliaikaishallinto luo perustan linjauksille ja toiminnalle myös henkilöliikenteessä

- Väliaikaishallinto tarvitsee **riittävästi henkilöliikenteen osaajia**
- Maakuntahallinto linjausten edessä
  - **Maakunnat järjestävät alueensa sote-kuljetukset**, joita koskeva lainsäädäntö määrittelee kuljetusetuuksien myöntämisperusteet ja laatukriteerit.
  - Maakuntahallinto ottaa kantaa siihen, **ottaako se järjestääkseen alueensa joukkoliikenteen liikennepalveluin määrittelemänä toimivaltaisena viranomaisena**. Linjaus perustuu väliaikaishallinnon luomaan tietopohjaan ja suositteluun toimintamalliin.
- Maakunnan **nykytilanne kartoitettava**:
  - Joukkoliikenteen **järjestäjät ja yhteistyösopimukset**
  - Joukkoliikennepalvelujen hankintaan käytettävä **rahoitus ja sopimukset**
    - Liikennepalvelulain muutokset vuonna 2018 on huomioitava hankintojen valmisteluissa jo syksystä 2017 eteenpäin.
- Rahoitus ja **tietojärjestelmät** perusta maakuntahallinnon joukkoliikenteelle
- **Osaava henkilöstö ja ketterä päätöksentekojärjestelmä** tehokkuuden avaimina maakunnan joukkoliikenteessä

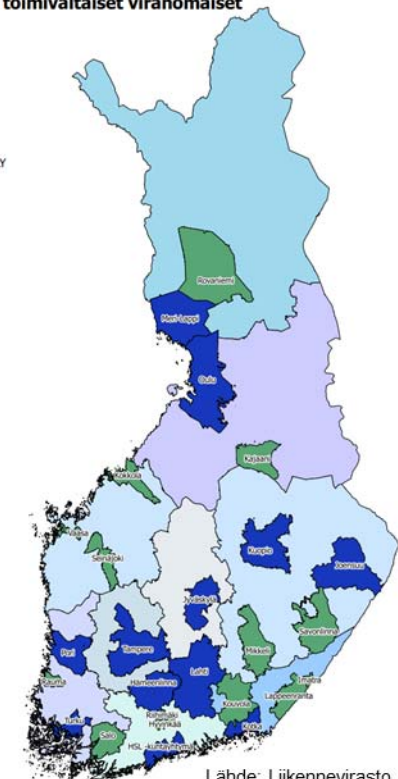


# Kolme kysymystä väliaikaishallinnon valmisteluun

1. Kuinka paljon päätoimisia joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten asiantuntijoita
  - a. maakunnassa
  - b. ELY:ssä
  - 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
- Kuntakohtainen TVV

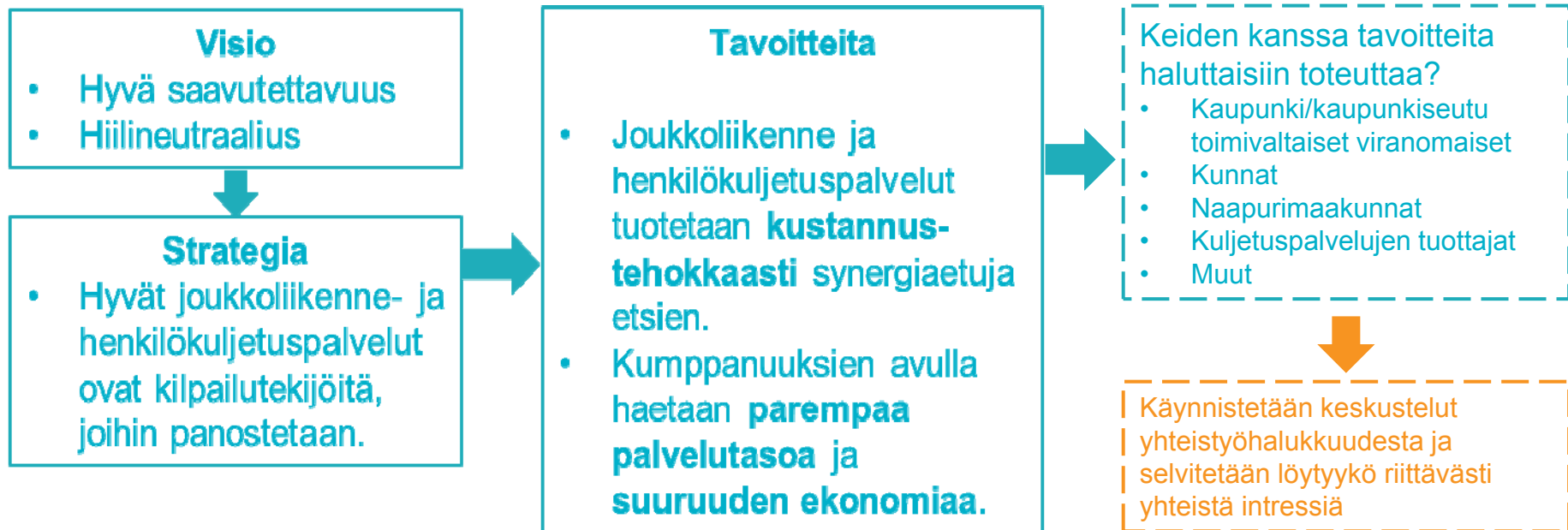


Lähde: Liikennevirasto

Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi maakuntaudistuksessa



# Maakunta määrittelee joukkoliikenteen aseman strategiassaan



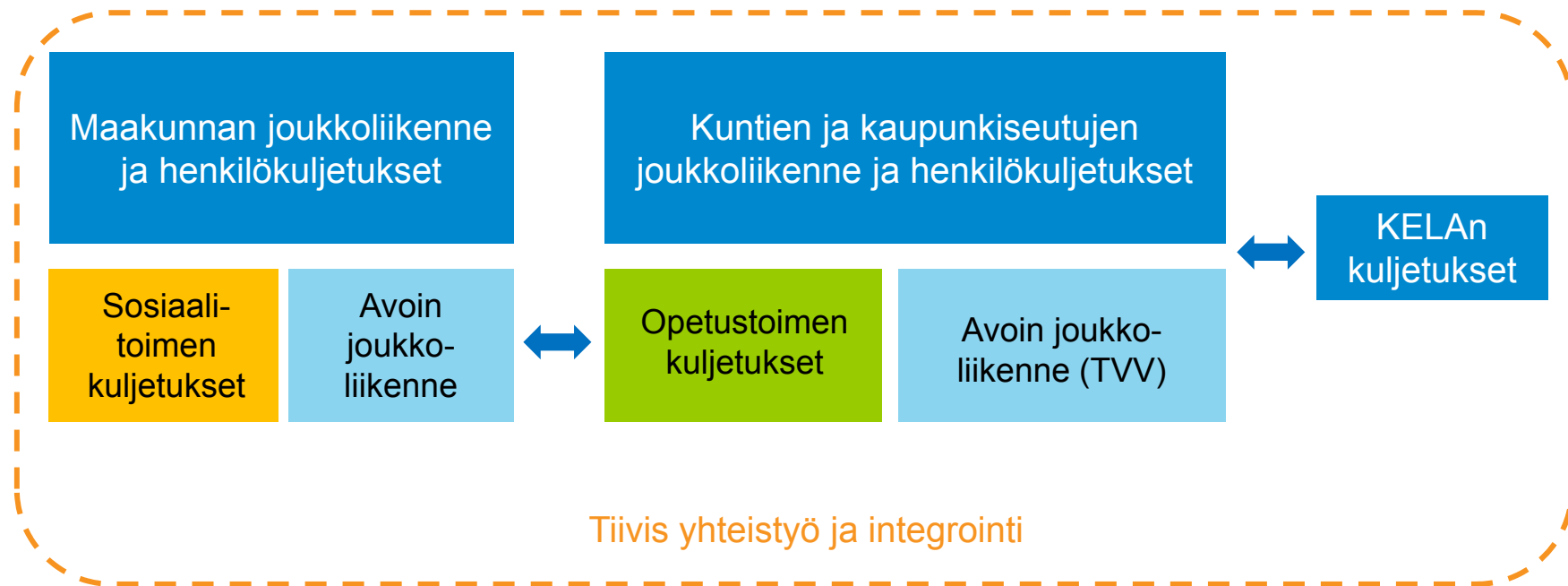


# Viisi askelta kohti konkreettista toimintaa

- 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. Erityisen tärkeää on selvittää millä tavalla sote kuljetukset (vpl, svl) kunnissa tällä hetkellä järjestetään.
- 2. Laaditaan strategian toteuttamissuunnitelma**
  - Henkilöliikenne osana maakuntastrategiaa >Kohdennetaan nykyisen toimintamallin resurssit uudelleen
- 3. Neuvotellaan yhteistyöstä muiden toimivaltaisten viranomaisten ja kuntien kesken**
  - Valitaan joukkoliikenteen järjestämisen toimintamalleista 1-4 yksi jatkotyön pohjaksi, valmistelu vaatii hyvät perustelut. Päätetään toimivalta-alueista ja yhteistyöstä toimivaltaisten kesken (suunnittelu, hankinta, lippu- ja maksujärjestelmä, brändi yms.)
- 4. Muodostetaan lopullinen toimintamalli, toimintasuunnitelma ja maakunnallinen budjetti sekä ketterä, palvelutasolinjauksiin tukeutuva päätöksentekojärjestelmä**
  - palvelutason määrittely nykyisten palvelusomämittelyjen pohjalta huomioiden parantamistarve ja käytettävissä olevat määrärahat.
  - Toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alue määritellään liikennepalvelulaissa > lain muutostarve, jos aluemuutoksia
- 5. Sovitaan seurantamenetelmistä ja mahdollisista yhteistoimintaryhmistä**



# Yhteistyöllä ja integroinnilla lisäarvoa



Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi maakuntaudistuksessa



# Jatkoselvitystarpeet

Toimintamalleja henkilöliikenteen järjestämiseksi  
maakuntaudistuksessa



# Valtakunnallisesti järjestettävät toiminnot kaipaavat jatkoselvittelyä

## Tietojärjestelmät

- Henkilökuljetusten järjestämiseen tarvittavien **tietojärjestelmien tarkentaminen** ja määrittelyt kannattaa tehdä maakuntien yhteistyönä ja selvittää myös osana maakuntien tarvitsemia tietojärjestelmiä.
  - Koontitietokanta sekä lippu- ja maksujärjestelmät ovat hankittavan liikenteen suunnittelun ja matkustajille tuotettavien palvelujen perusta.
  - Valtakunnallisen joukkoliikenteen **koontitietokannan** ylläpito ja kehittäminen on syytä jatkossakin järjestää keskitetysti, kun Liikenneviraston velvoite sen ylläpitoon poistuu.
  - Muiden TVV viranomaisten tietojärjestelmien laajentaminen erityisesti matkustajainformaatioon liittyen

## Rahoitus ja yhteistyö

- **Rahoitusjärjestelyt** kaipaavat selkiytystä malleissa 1 ja 2 sekä etenkin **pienien toimivaltaiskaupunkien** osalta: suoraan Liikennevirastolta tai maakunnista valtionavustuksin.
- Problematiikkaan kytkeytyvät myös
  - pienen kaupunkien toimivaltaisuuskysymykset
  - maakuntien ja yhteistoiminta-alueiden roolit, muutokset toimivalta-alueissa sekä rahoitus joukkoliikenteessä, ml. junaliikenne
  - joukkoliikenteen yhteistoimintajärjestelyt suhteessa tienpidon vastaaviin järjestelyihin
- Valtakunnallinen **kehittämissyhteistyö** tarvitsee uuden veturin
  - Hallinnonuudistusten myötä Liikenneviraston rooli muuttuu 2019 ja ELY-keskukset lakkautetaan 2020.





[https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/ts\\_2017-46\\_toimintamalleja\\_henkiloliikenteen\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/ts_2017-46_toimintamalleja_henkiloliikenteen_web.pdf)

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

