



Pirkanmaa 2019

## Joukkoliikenne ja henkilökuljetukset

### **Joukkoliikenne-alatyöryhmä**

Harri Vitikka (Pirkanmaan ELY)  
Mika Periviita (Tampere)  
Ruut Rissanen (Pirkanmaan liitto)  
Jouni Koskela (Pirkanmaan liitto)  
Erkki Harju (Tuomi Logistiikka)  
Minna Uschanoff (Valkeakoski)  
Pirkko Lindström (Juupajoki)  
Jukka-Pekka Vallius (Pirkanmaan ELY)

### **Henkilökuljetukset-alatyöryhmä**

Erkki Harju (Tuomi Logistiikka Oy)  
Harri Vitikka (Pirkanmaan ELY)  
Mika Periviita (Tampere)  
Ruut Rissanen (Pirkanmaan liitto)  
Marja-Riitta Mattila-Nurmi (Pirkanmaan liitto)  
Satu Astor (KELA)  
Jussi Teronen (Ylöjärvi)  
Anne Vesaranta (PSHP)  
Kristiina Harsu (KELA)  
Ellinoora Tuusa (Tuomi Logistiikka Oy)

Valmistelussa käytetty apuna  
WayStep Consultingin  
konsulttityötä ”Julkisen  
henkilöliikenteen organisointi  
Pirkanmaalla 2019”

## Teemaryhmien raporttirunko

### 1. Teemaryhmän työskentely

- **Teemaryhmän työskentelyyn osallistuneet**
- **Työryhmän kokoontumiset**
- **Aikataulutus kevät 2017**
- **Eteneminen suhteessa asetettuihin tavoitteisiin (oma arvio)**
- **Resurssitarpeet 1-7/2017, 8/2017-3/2018 (arvio)**

### 2. Palvelu- ja tehtäväkokonaisuuden nykytilan kuvaus ja analyysi

- Palvelu- ja tehtäväkokonaisuuden sisältö
- Tuotantotapa ja palveluverkko
- Nykytilassa toimivaa, mitä halutaan vahvistaa
- Nykytilan ongelmakohdat ja kehittämistarpeet
- Yhdyspinnat: muut teemaryhmät

### 3. Muutokset palvelu- ja tehtäväkokonaisuuteen

- Arvio palvelutarpeesta ja sen vaikutuksista palvelu- ja tehtäväkokonaisuuteen (järjestäminen ja tuottaminen)
- Lakiluonnosten vaikutukset palvelu- ja tehtäväkokonaisuuteen (järjestäminen ja tuottaminen)
- Tukipalveluiden muutostarpeet, mahdolliset organisointiehdotukset
- Yhdyspintojen ja työnjaon arviointi: kunta/maakunta

## 1. Teemaryhmän työskentely

Eteneminen suhteessa asetettuihin tavoitteisiin (oma arvio)

- Joukkoliikenteen osalta edennyt hyvin, saatu paljon keskustelua aikaan ja aitoja kehitysideoita

Resurssitarpeet 1-7/2017, 8/2017-3/2018 (arvio)

- Väliaikaishallinnossa tarvitaan työntekijä, joka alkaa valmistella henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen laajaa kokonaisuutta, yhteistyömalleja sekä tilaamista. Tämä tulee aloittaa välittömästi, jotta tarvittava tieto nykyisistä tilausmalleista saadaan kerättyä. Nykyään tilauskäytännöt ja kuljetusoikeuden myöntämisen ehdot ovat erittäin kirjavat maakunnan eri osissa ja eri kuntien välillä. Tämä tulisi kaikki pystyä yhtenäistämään uuden maakunnan aloittaessa ja työ vaatii kokoaikaisen resurssin valmisteluun. Kyseessä on heti alussa noin 20 milj. euron vuosittainen hankintakokonaisuus, jonka valmistelu vie huomattavan kauan aikaa. Tämän lisäksi on mahdollisuus liittää kokonaisuuteen saman suuruinen osuus kuntien koulukuljetuksia, mikäli kunnat näin toivovat. Alustavasti tällainen toive on jo joidenkin kuntien osalta esitetty. Lisäksi mukaan tulee mahdollisesti vuonna 2021 KELAlta siirtyviä kuljetuksia arviolta noin 20 milj. euron kokonaisuus.
- Tarpeen jatkaa työryhmätyöskentelyä tämän henkilön tukena (esitys: yhdistetty joukkoliikenne + henkilökuljetusryhmä).
- Mahdollisesti konsulttiselvitystarpeita, mutta vaikeaa määrittää ennalta

## Teemaryhmien raporttirunko

### 1. Teemaryhmän työskentely

- Teemaryhmän työskentelyyn osallistuneet
- Työryhmän kokoontumiset
- Aikataulutus kevät 2017
- Eteneminen suhteessa asetettuihin tavoitteisiin (oma arvio)
- Resurssitarpeet 1-7/2017, 8/2017-3/2018 (arvio)

### 2. Palvelu- ja tehtäväkokonaisuuden nykytilan kuvaus ja analyysi

- **Palvelu- ja tehtäväkokonaisuuden sisältö**
- **Tuotantotapa ja palveluverkko**
- **Nykytilassa toimivaa, mitä halutaan vahvistaa**
- **Nykytilan ongelmakohdat ja kehittämistarpeet**
- **Yhdyspinnat: muut teemaryhmät**

### 3. Muutokset palvelu- ja tehtäväkokonaisuuteen

- Arvio palvelutarpeesta ja sen vaikutuksista palvelu- ja tehtäväkokonaisuuteen (järjestäminen ja tuottaminen)
- Lakiluonnosten vaikutukset palvelu- ja tehtäväkokonaisuuteen (järjestäminen ja tuottaminen)
- Tukipalveluiden muutostarpeet, mahdolliset organisointiehdotukset
- Yhdyspintojen ja työnjaon arviointi: kunta/maakunta

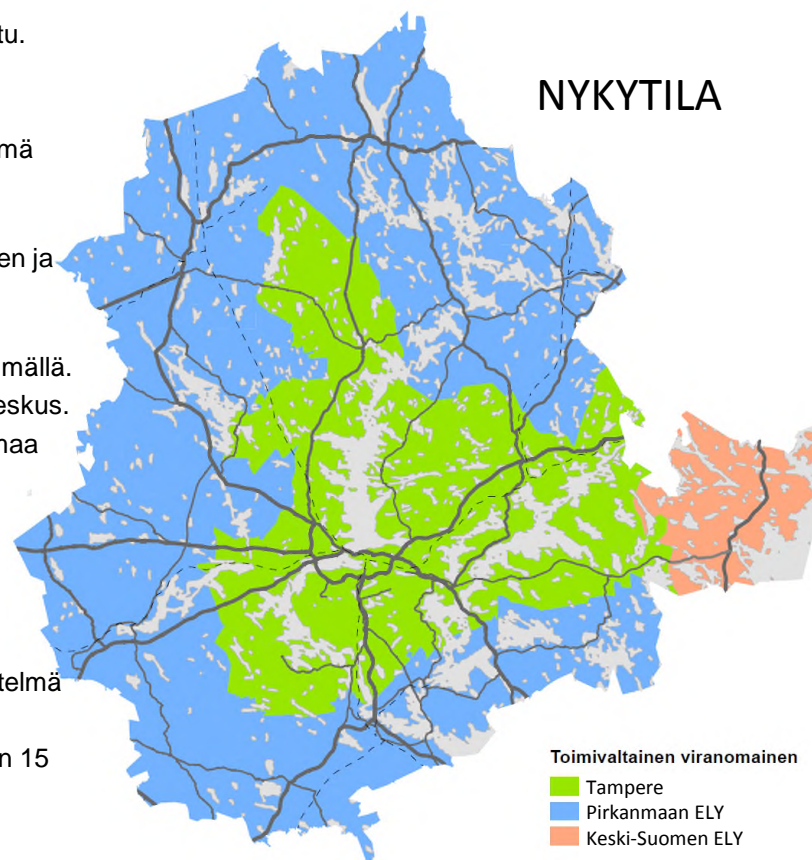
## Palvelu- ja tehtäväkokonaisuuden sisältö sekä Tehtävät ja organisaatiot 1/2

### Pirkanmaan ELY-keskuksen nykyiset tehtävät:

- Toimivalta-alueena Pirkanmaan maakunta pois lukien Tampereen kaupunkiseutu.
- Vastaa joukkoliikenteen palvelutason määrittelystä alueellaan.
- Ostoliikenteen suunnittelu ja kilpailuttaminen.
- Nykyisin kilpailutetaan nettomallilla, jossa liikennöitsijän lippu- ja maksujärjestelmä
- Markkinaehtoisien liikenteen osalta ELY-keskus myöntää reittiliikenneluvat hakemusten perusteella (ei enää uudessa maakunnassa)
- Nykytilassa ELY-keskus käyttää vuosittain noin 2 M€ joukkoliikenteen ostamiseen ja lipputukeen.
- ELY:n järjestämän liikenteen käyttäjämääristä ei tilaajalla ole tarkkaa tietoa.
- Tehtäviin kuuluu joukkoliikennevuorojen hallinta valtakunnallisella Vallu-järjestelmällä.
- **Kuhmoisissa** nykytilassa toimivaltaisena viranomaisena Keski-Suomen ELY-keskus.
- Lisäksi Pirkanmaalle ulottuu myös muiden ELY-keskusten hankkimaa ja luvittamaa joukkoliikennettä.

### Muut joukkoliikennejärjestelmän toimijatahot:

- Tampereen seudun joukkoliikenne (NYSSE): toimivalta-alue Tampere sekä Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Vesilahti ja Ylöjärvi
  - Tampere isäntäkaupunki, päätökset tekee joukkoliikennelautakunta
  - NYSSE-brändi: kalustovaatimukset, vyöhykepohjainen lippu- ja maksujärjestelmä
  - Kilpailutetaan bruttomallilla, jossa lipputulot jäävät tilaajalle
  - Resurssit: 20 henkilötyövuotta + sopijakuntien resurssit, kuntien rahoitus noin 15 M€/vuosi, lisäksi valtionapua noin 2 M€/vuosi.
  - Vuonna 2016 tehtiin noin 37 miljoonaa matkaa
- Lisäksi kuntien järjestämää joukkoliikennettä, lähinnä koulukuljetuksia
- LVM:n tilaamaa junaliikennettä

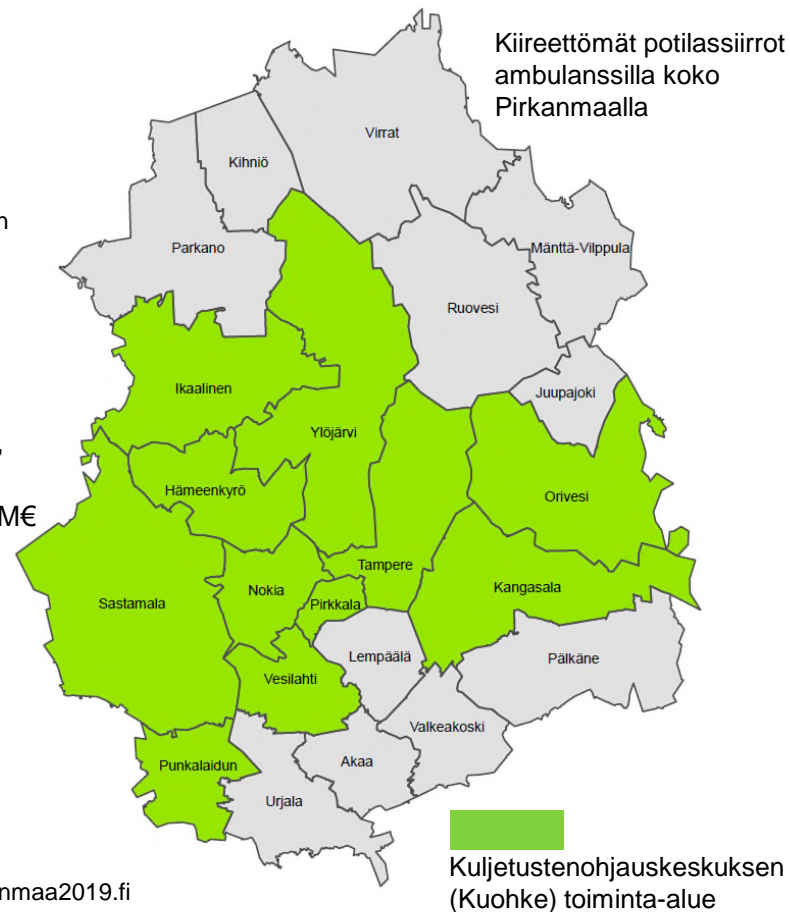


## Palvelu- ja tehtäväkokonaisuuden sisältö sekä Tehtävät ja organisaatiot 2/2

### Tuomi Logistiikka Oy

- Tampereen kaupungin ja Pirkanmaan sairaanhoitopiirin omistama hankinta- ja logistiikkayhtiö
- Yhtiön toiminta käynnistyi 1.1.2016
- Henkilöstö 180 hlöä, liikevaihto 90 M€
- Tays erityisvastuualueen yhteishankintayksikkö
  - Kanta-Hämeen sairaanhoitopiiri, Etelä-Pohjanmaan sairaanhoitopiiri, Päijät-Hämeen sosiaali- ja terveysyhtymä sekä Pirkanmaan sairaanhoitopiiri
- Kaikkien Tampereen kaupungin kustantamien kuljetusten suunnittelu ja ohjaus joukkoliikennettä lukuun ottamatta
- Kiireettömät potilassiirrot ambulanssilla koko Pirkanmaalla
- Kiireettömät potilassiirrot inva- ja paritaksilla: kaikki PSHP:n yksiköt (Tampere, Sastamala, Valkeakoski), Tampereen, Nokian ja Kangasalan kaupungit
- Henkilöliikenneyksikön vuosivolyymit (2016) 1 240 000 matkaa, joiden arvo 21 M€
- Pirkanmaan vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisista matkoista jo nykytilassa 85 % Tuomen ohjauksessa
- Tuomella ei ole omaa kuljetuskapasiteettia, vaan kuljetuspalvelut hankitaan markkinoilta kilpailuttamalla.

### Henkilöliikenteen toiminta-alue



## Tuotantotapa

Joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin käytetään Pirkanmaalla julkista rahoitusta vuodessa yhteensä yli 76 milj. €

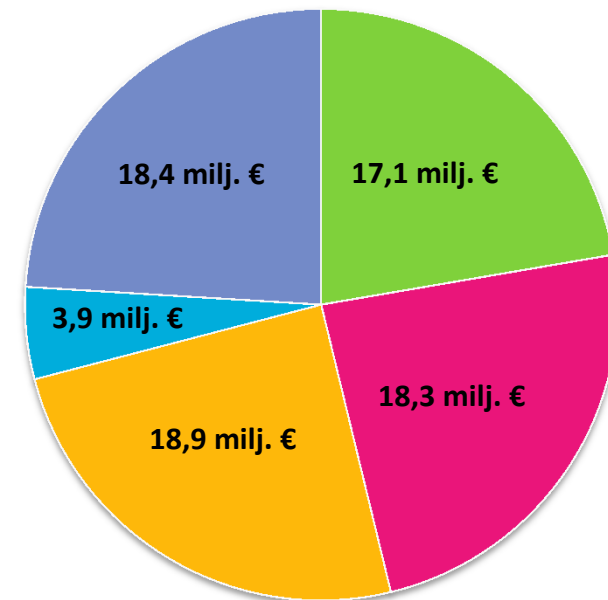
- noin 3/4 on kuntien rahoitusta
- noin neljännes Kelan rahoitusta (sis. ei-kiireelliset SVL-matkat ja koulumatkatuki)
- Joukkoliikenteen valtion rahoituksen osuus on noin 4 milj. €

Kuntien rahoittamista SOTE-kuljetuksista vajaa 10 % on sosiaali-  
huoltolain (SHL) ja reilut 90 % vammaispalvelulain (VPL) kuljetuksia

- Vammaispalvelulain mukaisiin kuljetuksiin (13,6 M€ /2016) käyttäjällä on subjektiivinen oikeus. Asiointialueena oma kunta ja lähikunnat.
- Harkinnanvaraisten sosiaalihuoltolain mukaisten kuljetusten (0,9 M€ /2016) järjestämisessä eri kunnissa on erilaisia käytäntöjä ja omavastuut vaihtelevat kunnittain.
- Kehitysvammalain mukaiset kuljetukset (2,1 M€ /2016) koskevat pääasiassa kehitysvammaisten työ- ja koulumatkoja.

Koulukuljetusten kustannuksiin (18,8 M€ /2016) sisältyvät sekä koululaisten matkaliput normaaleille reittilinjoille että kunnan ostamat erilliset koululaiskuljetukset linja-autoilla ja takseilla.

Avoimessa joukkoliikenteessä suurin osa liikennöitsijän tuloista tulee asiakaslipputulosta. Yhteiskunnan tukiosuus ei siis kerro kovinkaan paljon avoimen joukkoliikenteen volyymeistä.



■ Avoin joukkoliikenne ■ Opetustoimi ■ Sosiaalitoimi  
■ Kiireettömät potilaat ■ Kela (vuosi 2015)

## Nykytilassa toimivaa ja kehitettävää

### **Maakunnassa on tarpeen kehittää henkilöliikenteen kokonaisvaltaista osaamista ja selkeää johtajuutta**

- ELY-keskuksen ja kuntien välillä yhteistyö toimivaa, mutta painopistettä tulisi siirtää kehittämiseen ja parempaan ennakointiin. Yhteishankintoja ja -rahoitusmalleja on kehitettävä jatkossa.
- Kunnissa ongelmana on osaamisen puute, koska kunnissa (pääosin) ei ole henkilökuljetusten tai joukkoliikenteen ammattilaisia. Kaikki henkilöliikennetehtävät tehdään muun toimen ohessa, myös suunnittelu ja kilpailuttaminen. Ollaan palveluntarjoajien vietävissä.
- Pirkanmaan liitolla strateginen kehittämisote myös joukkoliikenteeseen maakuntakaavan ja liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä innovaatiotoiminnan johtamisen kautta.

### **Tampereen seudun joukkoliikenteen alueella joukkoliikenne kehittyy vahvasti keskeisillä alueilla.**

- Verkostoperusteinen organisointi ja yhteistyö jäsenkuntien ja liikennöitsijöiden kanssa toimii hyvin.
- Yhtenäinen lippu- ja maksujärjestelmä sekä toimivat informaatiojärjestelmät palvelevat hyvin.

### **Yhtenäisen lippujärjestelmän laajentaminen on tärkeä tavoite koko maakunnan joukkoliikenteessä.**

- Ongelmana eri julkisten toimijoiden järjestämien kuljetusten hajanaisuus ja melko vähäinen yhteistyö (esim. sote-kuljetukset, avoin joukkoliikenne, koulukuljetukset...). Tulee rakentaa seutuviranomaisen, maakunnan ja kuntien yhteistyömalli. Ainakin yhteiskilpailutus voisi toimia. Tavoitteena seutuviranomaisen lippu- ja maksujärjestelmän laajentaminen koko työssäkäyntialueelle.
- Pääteiden joukkoliikennepalvelu toteutuu merkittävältä osin markkinaehtoisesti, mutta markkinaehtoista liikennettä viranomaisen ei voi halutessaankaan tukea. Markkinaehtoisen liikenteen osalta yhtenäisen lippu ja maksujärjestelmän käytön mahdollisuutta ja kunnan tukemismahdollisuutta tulee vielä selvittää.

### **Kuntarajapohjainen toimivaltaraja on hallinnollisesti helppo, mutta palvelun tuottamisen kannalta tehoton**

- Tampereen seudun toimivaltaisen joukkoliikenneviranomaisen alueella tärkeää on maankäytön ja joukkoliikenteen yhteensovittaminen, muualla Pirkanmaalla keskeisempää luoda riittävä palvelutaso koulumatkojen ja pendelöinnin tarpeisiin sekä joillakin yhteyksillä myös palveluasointiin.



## Yhdyspinnat: muut teemaryhmät

- Kokonaisuuden kannalta valmistelua tehty yhdessä:
  - MAKU: Alueiden käyttö ja yhdyskuntarakenteen tehokkuus (erityisesti joukkoliikenteen alatyöryhmä)
  - Yhteiset: Hankinta ja logistiikka sekä siivous ja ruokahuolto (erityisesti henkilökuljetusten alatyöryhmä)
  - SOTE: Kotona asumisen kehittäminen
- Tätä hyvää yhteistyötä on syytä jatkaa.
- Lisäksi olisi tarpeellista jatkossa olla tiivistä yhteistyötä seuraavissa teemoissa: ICT (Yhteiset), Järjestäjän ja tuottajan roolit (Yhteiset), Valinnanvapaus ja kilpailutus (SOTE), Integraatio ja palveluverkko (SOTE)

## Teemaryhmien raporttirunko

### 1. Teemaryhmän työskentely

- Teemaryhmän työskentelyyn osallistuneet
- Työryhmän kokoontumiset
- Aikataulutus kevät 2017
- Eteneminen suhteessa asetettuihin tavoitteisiin (oma arvio)
- Resurssitarpeet 1-7/2017, 8/2017-3/2018 (arvio)

### 2. Palvelu- ja tehtäväkokonaisuuden nykytilan kuvaus ja analyysi

- Palvelu- ja tehtäväkokonaisuuden sisältö
- Tuotantotapa ja palveluverkko
- Nykytilassa toimivaa, mitä halutaan vahvistaa
- Nykytilan ongelmakohdat ja kehittämistarpeet
- Yhdyspinnat: muut teemaryhmät

### **3. Muutokset palvelu- ja tehtäväkokonaisuuteen**

- **Arvio palvelutarpeesta ja sen vaikutuksista palvelu- ja tehtäväkokonaisuuteen (järjestäminen ja tuottaminen)**
- **Lakiluonnosten vaikutukset palvelu- ja tehtäväkokonaisuuteen (järjestäminen ja tuottaminen)**
- **Tukipalveluiden muutostarpeet, mahdolliset organisointiehdotukset**
- **Yhdyspintojen ja työnjaon arviointi: kunta/maakunta**

### 3. Muutokset palvelu- ja tehtäväkokonaisuuteen

#### Arvio palvelutarpeesta ja sen vaikutuksista palvelu- ja tehtäväkokonaisuuteen (järjestäminen ja tuottaminen)

- Palvelutarve säilynee samana, mikäli muussa palveluverkossa ei tapahdu merkittäviä muutoksia. Muutokset esimerkiksi sosiaali- ja terveyspalveluiden palveluverkossa vaikuttavat liikkumistarpeeseen ja siten edellyttävät myös kulkemismahdollisuuksien muutoksia. Muutoksia myös megatrendeistä kuten väestön ikääntyminen, nuorten ajokortittomuus ja muuttoliike. Liikennepalvelujen tuottamisessa isoja muutoksia.
- Maakunnalle siirtyvät henkilökuljetukset sekä joukkoliikennetehtävät antavat mahdollisuuden tarkastella ihmisten liikkumistarpeita ja julkisesti tuotettuja liikkumispalveluita kokonaisuutena paremmin kuin ennen. Tämä mahdollistaa huomattavat säästöt kuljetuskustannuksissa. **Pienillä toimilla voidaan saavuttaa jopa miljoonien eurojen säästöjä!**
- Tarve myös tarkastella kriittisesti tällä hetkellä vallalla olevia totuttuja toimintatapoja ja peilata niitä lain velvoitteisiin ja kohtuullisuuden vaatimuksiin.

**1. Joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen**

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

**2. Sote-kuljetukset**

- Kuljetusoikeuksia myöntävien koordinointi ja ohjaus
- Kuljetuspalvelukokonaisuuden kehittäminen yhdessä joukkoliikenteen kanssa
- Joukkoliikenteen palveluista tiedottaminen sote-hlökunnalle ja asiakkaille

**3. Kuntayhteistyö**

- Kuntayhteistyö, henkilöliikennetyöryhmät
- Koulukuljetusten koordinointi
- Palvelutaso
- Yhteishankinnat

**4. Järjestäjän tehtävät**

- Tarjottavan palvelutason kriteerien määrittely
- Henkilöliikenteen kuljetustuotannon tilaaminen
- Suunnitteluttaminen

**5. Liikennejärjestelmätyö**

- Joukkoliikenteen tavoitteiden määrittely maakuntastrategiassa
- Joukkoliikenteen palvelutason määrittely
- JI:n tarpeiden esille tuominen (infran kehittäminen ja kunnossapito)
- Matkaketjujen ja solmupaikkojen kehittäminen

**6. Edunvalvonta**

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

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

### 3. Muutokset palvelu- ja tehtäväkokonaisuuteen

#### Lakiluonnosten vaikutukset palvelu- ja tehtäväkokonaisuuteen (järjestäminen ja tuottaminen)

- Lähtökohtaisesti ei muutoksia joukkoliikenteen toimivaltaisissa viranomaisissa Pirkanmaalla, ELY-keskuksen tehtävät siirtyvät maakunnalle. 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. Joukkoliikenteen palvelutasoa ei ole tarpeen enää lain mukaan vahvistaa, mutta palvelutaso kannattanee määrittää jatkossakin.
- Suurimmat muutokset tuo laki liikennepalveluista, joka tuo tiedon ja rajapintojen avaamis- ja toimitusvelvollisuuksia sekä toimivaltaisille viranomaisille velvollisuuden myydä kertalippuja koko matkaketjulle. Lisäksi tulee maksujärjestelmän taustajärjestelmän internetpohjaisuusvelvoite.
- Viranomaisen vastuu maaseutuliikenteestä todennäköisesti kasvaa, kun taksien päivystys- ja asemapaikkavelvollisuudet poistuvat.
- Isoin muutos syntyy liikenteen markkinoiden muuttumisesta. Maakunnassa joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävät ja osaamistarpeet liittyvät entistä enemmän ihmisten kokonaisvaltaiseen liikkumismahdollisuuksien turvaamiseen.
- Liikennepalvelulain taksisääntelymuutokset edellyttävät merkittäviä muutoksia kuljetuspalveluiden hankintaan
  - haja-asutusalueen palvelutason heikkenemisen estäminen saattaa edellyttää yhteiskunnan erityistoimia
  - hinnoittelumetodit
  - kuljetuspalvelutuotannon laadunhallinta (kuljettajat ja kuljetuskalusto)
- Valinnanvapaus ja henkilökohtainen budjetti saattavat aiheuttaa kuljetustuotantoon muutoksia ja joka tapauksessa tilastointiin ja henkilökohtaisten tietojen ylläpitoon liittyviä järjestelmämuutoksia.
- Sairausvakuutuslain (SVL) mukaisten matkakorvausten siirtyessä maakuntien vastuulle tulee arvioida ja integroida mm. omavastuu- ja palvelutasokysymykset koko järjestelmän osalta.

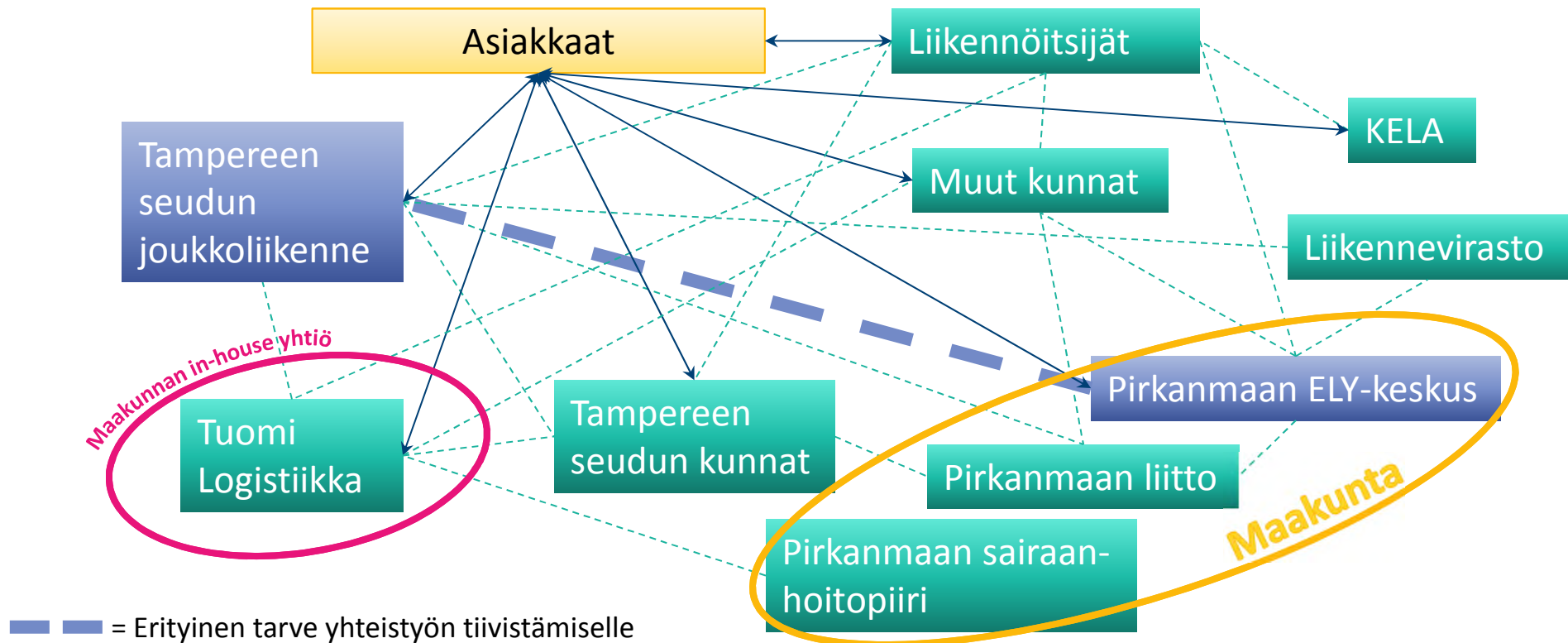
### 3. Muutokset palvelu- ja tehtäväkokonaisuuteen, joukkoliikenne

#### **Tukipalveluiden muutostarpeet, mahdolliset organisointiehdotukset**

- Joukkoliikenteen tausta- ja hallintajärjestelmät nykytilassa Liikenneviraston järjestelmissä. Näiden jatkuvuus on turvattava.
- Joukkoliikenne aiheuttaa tyypillisesti runsaasti asiakaspalautetta, jonka vastaanottamiseen on luotava toimintatapa.
- Bruttoliikenne aiheuttaa tilaajalle paljon lisävastuita (asiakaspalautteet, lippu- ja maksujärjestelmä, aikataulu- ja muu informaatio), tähän liittyen yhteistyö seutuviranomaisen kanssa on edellytys liikenteen järjestämiseksi tällä tavalla

## Pirkanmaan henkilöliikenteen keskeiset toimijat ja tärkeimmät yhdyspinnat

- Tiiviin yhteistyön tarve kuntien ja maakunnan välillä henkilökuljetusten järjestämisessä ja joukkoliikenteen rahoituksessa sekä käyttäjän näkökulmasta yhtenäisen joukkoliikennejärjestelmän luomisessa
- Keskeinen tekijä harvaan asutun alueen joukkoliikenteessä on koulukuljetusten tarve. On edistettävä kuntien mahdollisuutta suunnitelluttaa ja mahdollisesti tilata myös koulukyytinsä osana maakunnan henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen kokonaisuutta. Tähän on jo nyt joidenkin kuntien taholta osoitettu kiinnostusta.



## Teemaryhmien raporttirunko

### 4. Palvelu- tai tehtäväkokonaisuus

**Palvelumallin/tehtäväkokonaisuuden kuvaus**

**Ehdotuksia palveluverkon suunnitteluun (lähipalvelut, seudulliset ja maakunnalliset palvelut, digitalisaatio)**

**Integraatiotarve maakunnan muihin palveluihin (esim. kasvupalvelut-sote)**

### 5. Asiakkuuden hallinta

Asiakkaiden palvelutarve ja sen määrittely

Asiakassegmentointi ja asiakasohjaus (palvelukanavat jne.)

### 6. Järjestäjän ja tuottajan tehtävien jako (mitkä tehtävät voisivat kuulua järjestäjälle, mitkä liikelaitokselle, tuotannolle jne.)

### 7. Monituottajuus ja tuottamistavat (kuka ja miten)

Näkemys mahdollisista julkisen, yksityisen ja järjestöjen rooleista palvelutuotannossa

Muut voimavarat: esim. läheisapu, yhteisöt ja osallisuus

Valinnanvapaus ja sen toteuttaminen

## 4. Palvelu- tai tehtäväkokonaisuus

**Keskeinen kysymys on, halutaanko muutoksesta selvitä vai halutaanko siitä hyötyä**

- Maakunnan rooli henkilökuljetusten järjestäjänä on suuri. Henkilökuljetusten kokonaisuuden uudistamisella on mahdollisuus saada aikaan merkittäviä säästöjä ja myös joukkoliikenne näyttäytyy aivan uudella tavalla tässä viitekehyksessä. Uudistaminen edellyttää pelisääntöjen laatimista ja suunnittelun ja ohjauksen keskittämistä.
- Tärkeitä kehitettäviä asioita joukkoliikenteessä ovat **yhtenäinen lippu- ja maksujärjestelmä**, joka mahdollistaa esimerkiksi sujuvat vaihdot. Hallinnollisten rajojen ei pidä näkyä kuluttajalle. Asiaa ei tule tarkastella vain järjestäjän näkökulmasta, vaan **käyttäjän tarpeisiin** perustuen.
- Päätöksentekojärjestelmä ja rahoitus ovat isoja kysymyksiä, jotka tulee ratkoa hallinnollisesti.
- Vaatii yhteistyötä ja neuvotteluja yhdessä alueen kuntien ja Tampereen toimivaltaisen viranomaisen kanssa.
- Liikennepalvelulain tavoitteena on avata julkisia kuljetuksia muillekin käyttäjille. Tämä on iso muutos paitsi henkilökuljetusten, myös joukkoliikenteen näkökulmasta.

6.2.2018 16

### Tavoitteet henkilöliikenteen näkökulmasta:

#### 1. Nykyaikaistaa ja uudistaa palveluja

- Tiivistetään kehittämissyhteistyötä ja lisätään ennakointia (seutu, maakunta ja kunnat sekä KELA)
- Hyödynnetään erikoistuvaa osaamista: massajoukkoliikenne ja muu henkilöliikenne
- Nykyaikaiset ja yhteensopivat lippu- ja maksujärjestelmät
- Henkilökuljetukset integroidaan asiakaslähtöisesti ihmisten tarpeiden mukaan (kuljetusten yhdistely)
- Hyödynnetään digitalisaation mahdollisuudet (matkojenyhdistely, tiedottaminen, MaaS...)
- Asiakas- ja ohjaustietoa käytetään systemaattisesti palveluiden parantamiseen
- Otetaan palvelujen käyttäjät mukaan palvelujen kehittämiseen

#### 2. Tehostaa henkilöliikenteen järjestämistä

- Massajoukkoliikennettä kehitetään siellä, missä sille on aidosti kysyntää, kannattavuus paranee
- Karsitaan heikosti kannattavaa joukkoliikennettä, lisätään joustavia ja esteettömiä palveluja
- Hyödynnetään välttämättömiä kuljetuksia osana joukkoliikennettä
- Kuljetuksia yhdistellään (koulu, sosiaalihuoltolaki, vammaispalvelulaki, sairausvakuutuslaki)
- Ammattitaitoinen kilpailutus ja valvonta



## Henkilöliikenteen erilaiset palvelualueet ja kehittämistavoitteet

### 1. Joukkoliikenne tarjoaa kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöauton käytölle.

- Kasvatetaan joukkoliikenteen käyttäjämääriä
- Tiivis yhteistyö maankäyttö & joukkoliikenne

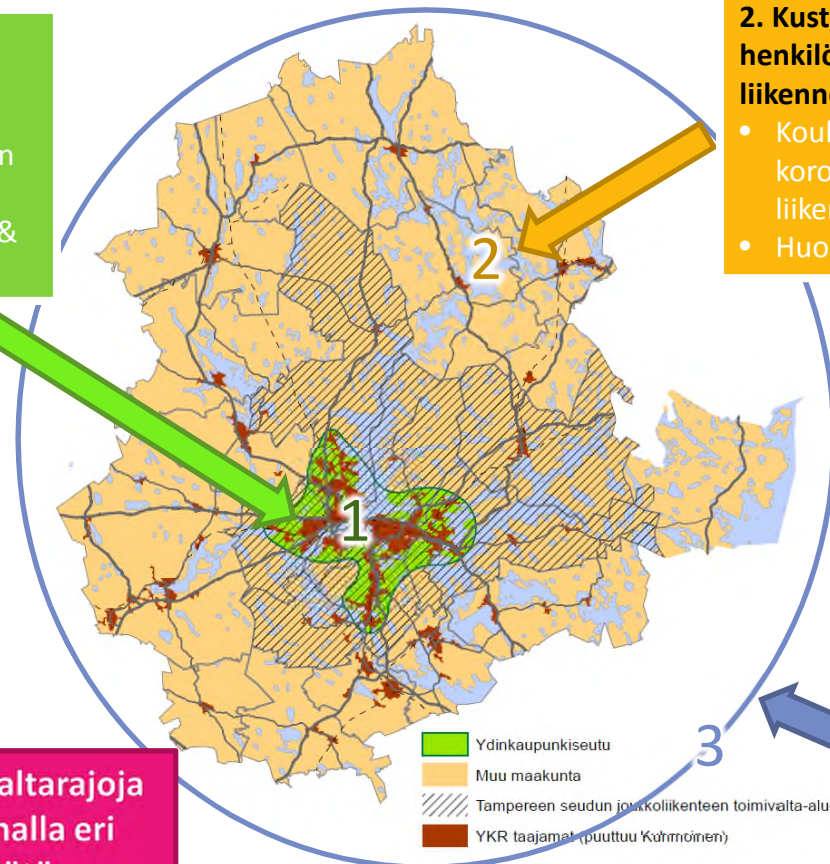
### 2. Kustannustehokas joukkoliikenteen, erilaiset henkilökuljetukset ja junaliikenteen yhdistävä liikennejärjestelmä.

- Koulukuljetusten ja joukkoliikenteen yhteistyö korostuu. Tarpeiden mukaan räätälöityjä liikennepalveluita.
- Huomio esteettömyydessä ja joustavuudessa.

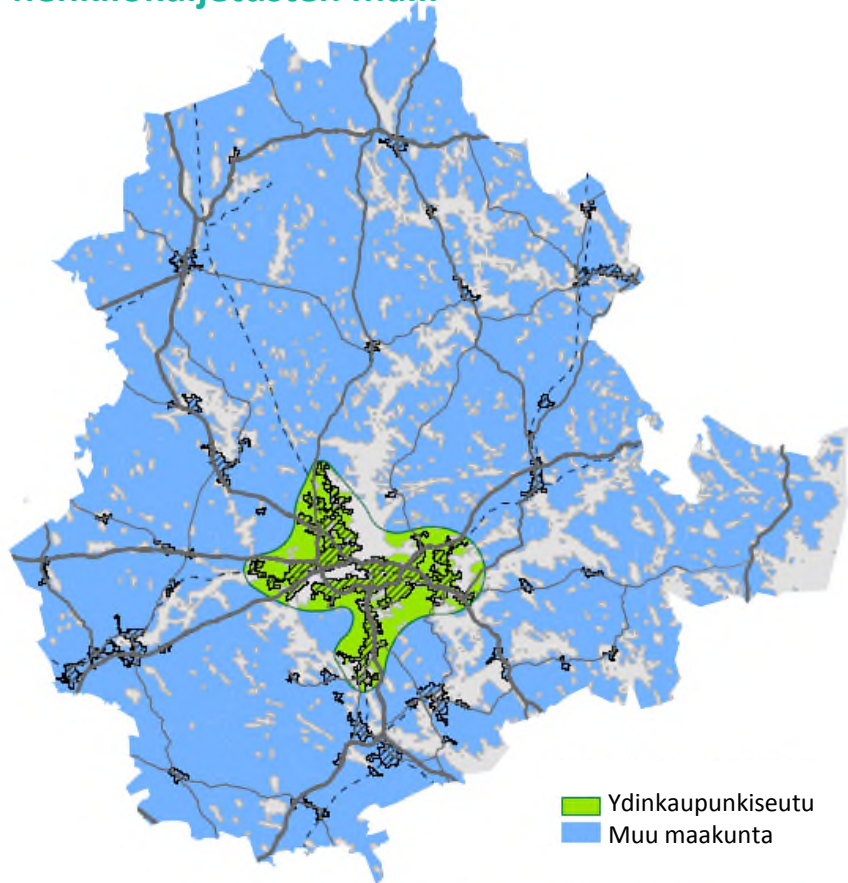
### 3. Vastataan kasvaviin palvelutarpeisiin laadukkaasti ja kustannustehokkaasti.

- Maakunnallinen kilpailutus ja matkojenyhdistely SHL-, VPL- ja kehitysvammalain mukaisissa matkoissa sekä ryhmäkuljetuksissa.
- Jatkossa yhteistyö SVL-matkojen kanssa.

Voidaan toteuttaa toimivaltarajoja muuttamatta vahvistamalla eri toimijoiden yhteistyötä.



## Liikenteen palvelualueisiin pohjautuva henkilökuljetusten malli



### Ydinkaupunkiseudun alueella

- Vahva linkki maankäytön suunnittelun ja joukkoliikenteen välillä. Maankäytön ja liikennejärjestelyjen muutoksiin voidaan reagoida ennakoiden, kun toimitaan rajatulla kasvualueella.
- Pystyttäisiin panostamaan nykyistä enemmän joukkoliikenteen suunnitteluun siellä, missä on eniten kysyntää → parempaa joukkoliikennettä isoille käyttäjäryhmille

### Muulla maakunnan alueella

- Henkilöliikenteen ja joukkoliikenteen yhteistyö keskiössä
- Maakunnan rooli vahvistuu. Maakunnalle nykyistä enemmän vastuuta henkilökuljetuksista ja joukkoliikenteestä. Jatkossa myös mahdollisesti junaliikenne.
- Erilaistuminen mahdollistaa joukkoliikenteen ja henkilöliikenteen, erityisesti koulukuljetusten tehokkaamman koordinoinnin massajoukkoliikenteen ulkopuolisilla alueilla.
- Yhtenäinen lippu- ja maksujärjestelmä koko alueella ainakin viranomaisen liikenteessä yhteistoimintasopimuksella
- Maakunta - kunta yhteistoimintasopimukset, verkostoyhteistyö kuntien kanssa

Keskeistä yhteistyön lisääminen toimivaltaisten viranomaisten välillä (kuten yhteishankinnat ja yhtenäinen lippu- ja maksujärjestelmä).

Selkein malli liikenteen järjestämisen kannalta.

Ei vaadi toimivaltarajojen muuttamista, mutta pitkällä aikavälillä palvelualueiden mukaisia toimivalta-alueita kannattaa selvittää jatkossa.

## Teemaryhmien raporttirunko

### 4. Palvelu- tai tehtäväkokonaisuus

Palvelumallin/tehtäväkokonaisuuden kuvaus

Ehdotuksia palveluverkon suunnitteluun (lähipalvelut, seudulliset ja maakunnalliset palvelut, digitalisaatio)

Integraatiotarve maakunnan muihin palveluihin (esim. kasvupalvelut-sote)

### 5. Asiakkuuden hallinta

**Asiakkaiden palvelutarve ja sen määrittely**

**Asiakassegmentointi ja asiakasohjaus (palvelukanavat jne.)**

### 6. Järjestäjän ja tuottajan tehtävien jako (mitkä tehtävät voisivat kuulua järjestäjälle, mitkä liikelaitokselle, tuotannolle jne.)

### 7. Monituottajuus ja tuottamistavat (kuka ja miten)

Näkemys mahdollisista julkisen, yksityisen ja järjestöjen rooleista palvelutuotannossa

Muut voimavarat: esim. läheisapu, yhteisöt ja osallisuus

Valinnanvapaus ja sen toteuttaminen

## Asiakkuuden hallinta

Henkilökuljetusten osalta palvelutarve määrittyy lakiperusteisesti sekä harkinnanvaraisten kriteerien mukaan. Palveluverkko määrittää keskeisesti matkustustarpeet.

Joukkoliikenteen osalta tarpeet määräytyvät kuten nykyään, joskin SOTE/KELA kuljetustarpeet on jatkossa otettava huomioon joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä. Maakunta määrittää joukkoliikenteen palvelutason toimivalta-alueellaan yhteistyössä kuntien kanssa.

Tavoitteena on matkojen kustannustehokas yhdistely asiakkaiden erityistarpeet huomioiden. Keskeistä on päästä segmentoinnista yhdistettyihin palveluihin. Lähtökohtana on, että kaikki kuljetukset ovat periaatteessa yhdisteltävissä, mutta tähän voidaan myöntää tarpeen mukaan asiakaskohtaisia poikkeuksia.

Asiakkuuksien ohjaus on tärkeää. Joukkoliikenne saadaan osaksi henkilökuljetusjärjestelmää ohjaamalla soten ja opetustoimen matkoja joukkoliikenteeseen. Julkisesti tuetut kuljetukset saadaan osaksi joukkoliikennettä avaamalla matkoja myös muille matkustajille. Matkoja ohjaamalla ja kuljetusten yhdistelyllä päästään kohti viisaampaa liikkumista ja kuljettamista.

Kuljetuspäätöksissä pyritään yhdenmukaisiin käytäntöihin koko maakunnassa. Mikäli valtakunnallisesti ei anneta ohjeistusta, on tarpeen laatia sellaiset maakunnassa. Joka tapauksessa on pohdittava toteutetaanko palvelut valtakunnallisilla minimikriteereillä vai haluaako maakunta tarjota parempia palveluja.

## Teemaryhmien raporttirunko

### 4. Palvelu- tai tehtäväkokonaisuus

Palvelumallin/tehtäväkokonaisuuden kuvaus

Ehdotuksia palveluverkon suunnitteluun (lähipalvelut, seudulliset ja maakunnalliset palvelut, digitalisaatio)

Integraatiotarve maakunnan muihin palveluihin (esim. kasvupalvelut-sote)

### 5. Asiakkuuden hallinta

Asiakkaiden palvelutarve ja sen määrittely

Asiakassegmentointi ja asiakasohjaus (palvelukanavat jne.)

### **6. Järjestäjän ja tuottajan tehtävien jako (mitkä tehtävät voisivat kuulua järjestäjälle, mitkä liikelaitokselle, tuotannolle jne.)**

### 7. Monituottajuus ja tuottamistavat (kuka ja miten)

Näkemykset mahdollisista julkisen, yksityisen ja järjestöjen rooleista palvelutuotannossa

Muut voimavarat: esim. läheisapu, yhteisöt ja osallisuus

Valinnanvapaus ja sen toteuttaminen

## 6 Järjestäjän ja tuottajan tehtävien jako, Ehdotus: Joukkoliikenne / Henkilökuljetukset



## Teemaryhmien loppuraporttirunko

### 8. Vaikutusten arviointi

- Edellyttää joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kokonaisvaltaisen osaamisen vahvistamista. Lisää joukkoliikenteen suunnitteluresurssin tarvetta.
- Koko maakunnan henkilökuljetusten haltuunotto edellyttää Tuomi logistiikassa resurssien lisäämistä ja tuotannonohjausjärjestelmäkehitystä sekä joukkoliikenteen tilaamisosaamisen vahvistamista
- Sivutoiminen henkilöliikenne- ja taloushallintotyö vähenee kunnissa (vrt. nykyiset Tuomen asiakkaat)
- Pelisääntömuutoksilla, yhteishankinnoilla/kilpailutuksilla ja ohjauksen keskittämällä saavutettavissa useiden miljoonien eurojen säästöt

### 9. Yhteistyö ja yhdyspinnat

- Maakunnalle tarvitaan maakunnan ja kuntien muodostama yhteistyöryhmä, jonka tavoitteena on sitouttaa eri osapuolet henkilöliikenteen kehittämiseen ja edistää yhteistoimintasopimuksia.
- Edellyttää tiivistä yhteistyötä Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen kanssa (erityisesti yhteishankinnat ja yhtenäinen lippu- ja maksujärjestelmä).
- Yhteistyötä tarvitaan myös muiden maakuntien kanssa rajat ylittävän liikenteen suhteen sekä liikennöitsijöiden kanssa, jotta säilyy kokonaiskuva myös markkinaehtoisesti syntyvistä palveluista.
- KELAn kanssa tiivis yhteistyö jatkossa sairausvakuutuslain mukaisten kuljetusten siirtymisen valmistelussa.

# Joukkoliikenne ja henkilökuljetukset, vaikutusten arviointi

## 4.1. Strategiset tavoitteet

- Tiivistetään kehittämissyhteistyötä ja lisätään ennakointia (seutu, maakunta ja kunnat sekä KELA)
- Hyödynnetään erikoistuvaa osaamista
- Hyödynnetään digitalisaation mahdollisuudet (matkojenyhdistely, tiedottaminen, MaaS...)
- Asiakas- ja ohjaustietoa käytetään systemaattisesti palveluiden parantamiseen, otetaan palvelujen käyttäjät mukaan palvelujen kehittämiseen
- Tehostaa henkilöliikenteen järjestämistä (säästöt), mm. hyödynnetään välttämättömiä kuljetuksia osana joukkoliikennettä, kuljetuksia yhdistellään (koulu, sosiaalihuoltolaki, vammaispalvelulaki, sairausvakuutuslaki)
- Ammattitaitoinen kilpailutus ja valvonta

## 4.2. Asukasvaikutukset

- Nykyaikaiset ja yhteensopivat lippu- ja maksujärjestelmät
- Henkilökuljetukset integroidaan asiakaslähtöisesti ihmisten tarpeiden mukaan (kuljetusten yhdistely)
- Hyödynnetään digitalisaation mahdollisuudet (matkojenyhdistely, tiedottaminen, MaaS...)
- Asiakas- ja ohjaustietoa käytetään systemaattisesti palveluiden parantamiseen, otetaan palvelujen käyttäjät mukaan palvelujen kehittämiseen
- Massajoukkoliikennettä kehitetään siellä, missä sille on aidosti kysyntää, kannattavuus paranee
- Lisätään joustavia ja esteettömiä palveluja

## 4.3. Henkilöstövaikutukset

- Edellyttää joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kokonaisvaltaisen osaamisen vahvistamista. Lisää joukkoliikenteen suunnitteluresurssin tarvetta.
- Koko maakunnan henkilökuljetusten haltuunotto edellyttää Tuomi logistiikassa resurssien lisäämistä ja tuotannonohjausjärjestelmäkehitystä sekä joukkoliikenteen tilaamisoaamisen vahvistamista
- Sivutoiminen henkilöliikenne- ja taloushallintotyö vähenee kunnissa (vrt. nykyiset Tuomen asiakkaat)

## 4.4. Talous-, yritys- ja markkinavaikutukset

- Pelisääntömuutoksilla, yhteishankinnoilla/kilpailutuksilla ja ohjauksen keskittämällä saavutettavissa useiden miljoonien eurojen säästöt

## 4.5. Ympäristövaikutukset

- Matkojen yhdistelyllä vähennetään ajettuja kilometrejä. Samoin tehokkaalla kuljetuskapasiteetin ohjauksella voidaan vähentää tyhjänä ajettujen kilometrien määrää. Yhdistelemällä eri sektoreiden asiakkaita samoihin kuljetuksiin kilometrisuorite alenee edelleen. (Tuomi Logistiikan VPL-/SHL-matkojen yhdistelyllä säästetään vuosittain yli 350.000 matkustus-km. Tähän liittyviä tyhjänäajokilometrien säästöä ei ole mitattu.)
- Myös palvelutasopäätöksillä voidaan asiaan vaikuttaa (esimerkiksi loogiset asiointialueet, omavastuuhinnoittelu ym.)
- Keskitetyssä kilpailutuksessa voidaan asettaa kalustovaatimuksia, joilla voidaan tukea esim. vähähiilisyttä.



## 10. Teemaryhmän suositukset ja ehdotukset

- Väliaikaishallintoon tarvitaan välittömästi henkilö valmistelemaan henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen laajaa kokonaisuutta. Mikäli kokoaikainen resurssi saataisiin vasta maaliskuun 2018 jälkeen, olisi liian myöhäistä enää saada toimivaa kokonaisuutta vuoden 2019 alkuun mennessä. Muun muassa kilpailutusten kesto otettava huomioon.
- Muutoksen mahdollistaminen 2019 alusta edellyttää myös käytännön kenttätöiden aloittamisen. Jos Tuomi Logistiikan rooli maakunnassa hyväksytään tämän esityksen mukaisena, se tarvitsee suhteellisen varman mandaatin työn käynnistämiseen. Neuvottelut työn käynnistämisestä Pirkanmaan Liiton (maakunnan?) ja Tuomi Logistiikan välillä pitäisi aloittaa mahdollisimman pian.
- ELY-keskukselta tulee siirtymään maakunnan toimivaltaan voimassaolevia joukkoliikenteen sopimuksia ja kunnilta henkilökuljetusten sopimuksia. Edellyttää sopimusten läpikäyntiä ja mahdollisia kilpailutuksia hyvissä ajoin muun muassa laskenta-ajat ja valitusajat huomioon ottaen.