



Joukkoliikenteen järjestämistapa

Itä-Suomen henkilöliikennestrategian osaprojekti

PEKKA VÄHÄTÖRMÄ



Joukkoliikenteen järjestämistapa

Itä-Suomen henkilöliikennestrategian osaprojekti

PEKKA VÄHÄTÖRMÄ

RAPORTTEJA 15 | 2013
JOUKKOLIIKENTEEN JÄRJESTÄMISTAPA
ITÄ-SUOMEN HENKILÖLIKENNESTRATEGIAN OSAPROJEKTI

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kansikuva: Olli Virta, Ramboll Finland Oy

ISBN 978-952-257-734-4 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-734-4

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

1.	ALKUSANAT	1
2.	TAUSTAA JA TAVOITTEET	2
2.1	JOHDANTO	2
3.	LÄHTÖKOHDAT	3
3.1	NYKYINEN SOPIMUSTILANNE	3
4.	ALUEJAON MUODOSTAMINEN	5
4.1	TOIMINNALLISET ALUEET	5
4.2	JOUKKOLIIKENTEEN ALUEJAKO	7
5.	LIIKENTEEN JÄRJESTÄMISTAPA	9
5.1	JÄRJESTÄMISTAPA	9
5.2	JÄRJESTÄMISTAPOJEN VERTAILUA	12
5.3	JÄRJESTÄMISTAVAN VALINTAA OHJAAVIA REUNAehtoja	14
5.4	VAIHTOEHTOiset JÄRJESTÄMISTAVAT ITÄ-SUOMESSA	15
6.	ESITYS JÄRJESTÄMISTAVOIKSI	18
7.	YHTEENVETO.....	26

1. Alkusanat

Joukkoliikennelain mukaiset siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät suurelta osin kesäkuussa 2014. Siirtymäajan sopimusten päättymisen jälkeen joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten on siirryttävä käyttämään joukkoliikennelain ja EU:n palvelusopimusasetuksen mahdollistamia järjestämistapoja. Raportissa on esitelty työtä ohjanneen projektiryhmän muodostama esitys joukkoliikenteen järjestämistavoiksi Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Jo työn aikana on käyty vuoropuhelua alueellisten joukkoliikennetyöryhmien sekä linja-autoyrittäjien kanssa. Työn valmistuttua muodostettuja ratkaisuja tullaan esittelemään linja-autoalan yrityksille, alueellisille joukkoliikennetyöryhmille sekä niiden yhteysvälien kunnille, joiden alueelle esitetään jatkossa käyttöoikeussopimuksiin perustuvaa joukkoliikennettä. Lopullisesti järjestämistavoista ja muodostettaviin sopimuskohteisiin sisältyvien liikenteiden laajuudesta päätetään, kun tiedetään valtakunnalliset linjaukset kuntien ja valtion välisestä kustannustenjaosta joukkoliikenteen järjestämisessä sekä on saatu vahvistettua Pohjois-Savon alueen joukkoliikenteelle kevään 2013 aikana määritettävä palvelutaso. Tämän jälkeen kunnilla on valmius tehdä sitovia päätöksiä omaa aluettaan palvelevan joukkoliikenteen rahoitukseen osallistumisesta.

Selvitys on yksi Itä-Suomen henkilöliikennestrategian neljästä osaprojektista, joiden ohjausryhmänä on toiminut Pohjois-Savon ELY-keskuksen asettama Itä-Suomen liikennestrategiatyöryhmä. Tämän osaselvityksen projektiryhmään ovat kuuluneet seuraavat Pohjois-Savon ELY-keskuksen kutsumat henkilöt:

Liisa Laasonen	Tohmajärven kunta
Päivi Toivari	Juvan kunta
Pasi Haverinen	Pieksämäen kaupunki
Timo Ikonen	Iisalmen kaupunki
Seija Pasanen	Kuopion kaupunki
Marja-Leena Inkinen-Remes	Joensuun kaupunki
Jouko Liimatainen	Keiteleen kunta
Sonja Tynkkynen	Pohjois-Karjalan liitto
Taru Hynninen	Varkauden kaupunki
Jenni Eskola	Liikennevirasto
Satu Huttunen	POS ELY
Kari Hiltunen	POS ELY
Seppo Huttunen	POS ELY, puheenjohtaja

Projektiryhmä on kokoontunut työn aikana viisi kertaa. Konsulttina työssä on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä on vastannut DI Pekka Vähätörmä.

2. Taustaa ja tavoitteet

2.1 Johdanto

Joukkoliikenteen siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät asteittain aikavälillä 30.6.2014 – 2.12.2019. Toimivaltaisen viranomaisen tulee joukkoliikennelain (joukkoliikennelaki 14 §) mukaan tehdä liikenteen järjestämistapapäätös, jos se haluaa järjestää julkisen liikenteen palvelusopimusasetuksen (PSA) keinoja käyttäen. Palvelusopimusasetusta sovelletaan yleishyödyllisiin liikennepalveluihin silloin, kun julkisen henkilöliikenteen toimivaltaiset viranomaiset haluavat varmistaa markkinaehtoisia paremmat julkisen liikenteen palvelut. Palvelujen parantaminen voi liittyä muun muassa palvelutarjonnan määrään, laatuun, luotettavuuteen ja matkustajahintoihin. Markkinahintaista edullisempiin matkustajahintoihin vaikuttaminen on keskeisessä asemassa erityisesti niissä liikenteissä, joissa matkustukseen käytetään nykytilanteessa runsaasti yhteiskunnan subventoimaa seutulippua. Julkista tukea joukkoliikenteelle voidaan maksaa ja yksinoikeuksia myöntää vain palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Jos liikenne järjestetään kokonaan tai osittain palvelusopimusasetuksen mukaisesti, on viranomaisten tehtävä ilmoitus EU:n virallisessa lehdessä viimeistään vuotta ennen tarjouskilpailumenettelyn aloittamista tai vuosi ennen sopimuksen tekemistä ilman tarjouskilpailua.

Tämä joukkoliikenteen järjestämistapasuunnitelma on yksi Itä-Suomen henkilöliikennestrategian neljästä osaprojektista, jotka yhdessä muodostavat henkilökuljetusten suunnittelua ja toteutusta ohjaavan kokonaisuuden lähivuosille. Osaprojektin tavoitteena on, että Pohjois-Savon ELY-keskuksella olisi vuoden 2013 alkupuolella tiedossa, mitkä vuonna 2014 päättyvien siirtymäajan sopimuksilla nykytilanteessa hoidettavat liikenteet on tarkoituksenmukaista järjestää ensisijaisesti palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Lisäksi on otettava kantaa, miten toimitaan tilanteissa, joissa tiettyyn kokonaisuuteen kuuluvat siirtymäajan liikenteen päättyvät eri vuosina. Myös määrärahaikiintiön jakautuminen vanhalla ja uudella tavalla järjestetyn liikenteen kesken on olennaista. Itä-Suomen henkilöliikennestrategian tavoitteiden mukaisesti alue on jaettu työn alkuvaiheessa osa-alueisiin, joiden sisällä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestämistä voidaan jatkosu toteuttaa seudullisesti nykyistä tiiviimmin eri viranomaisten ja hallintokuntien välisenä yhteistyönä.

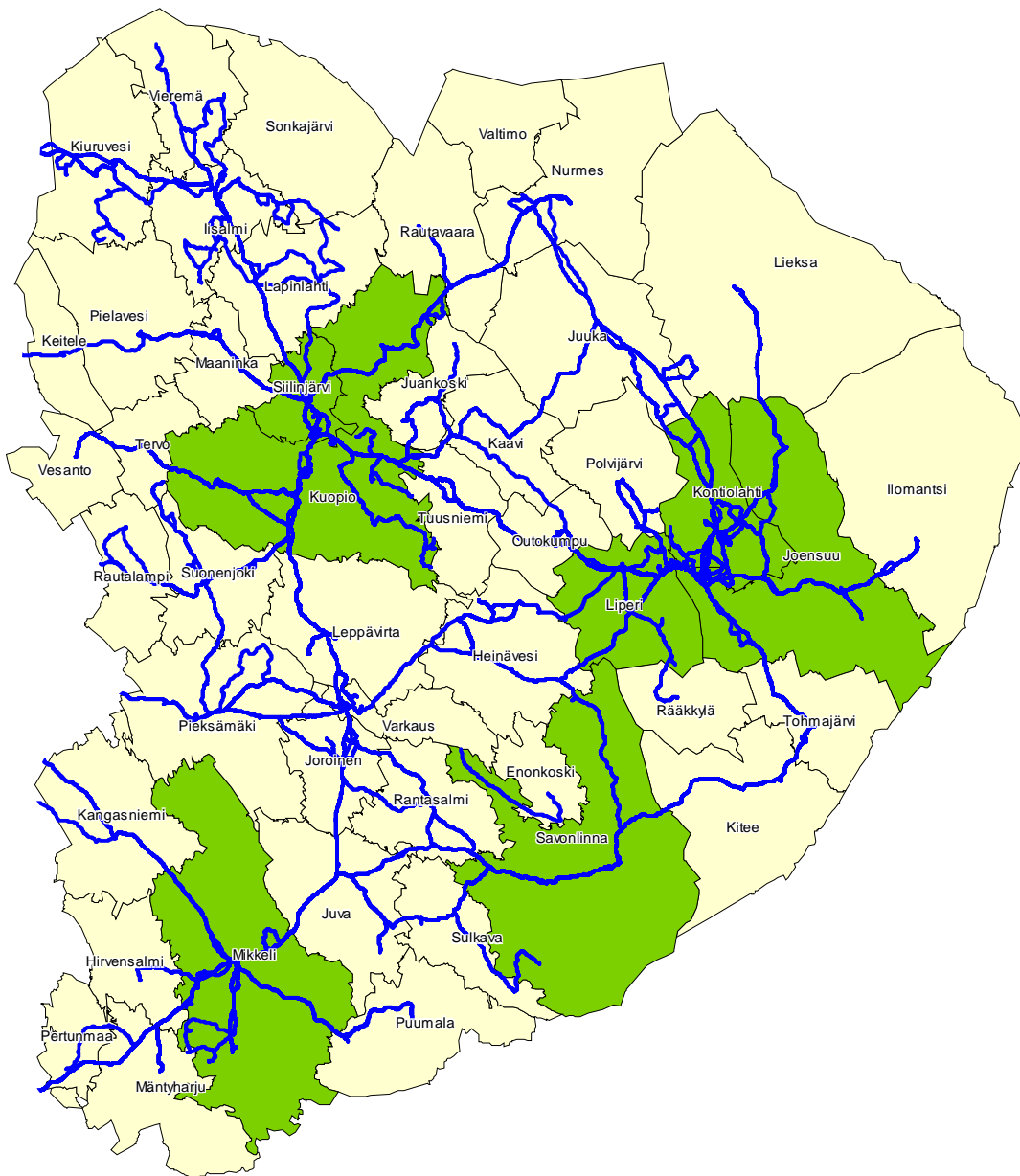
Markkinaehtoisesti syntyvän ja palvelusopimusasetuksen mukaisesti tuotetun joukkoliikenteen yhteensovittamisessa yksi keskeisimpiä ongelmia on yhteiskunnan subventoimien lippujärjestelmien yhteensopimattomuus markkinaehtoisesta liikenteeseen. Lippujärjestelmiin liittyvää problematiikkaa tutkitaan Liikenneviraston teettämässä ”Maaseutuliikenteen lippu- ja maksujärjestelmät, (MAALI)”-selvityksessä. Kyseisen selvityksen tulokset eivät kuitenkaan ehtineet kaikilta osin tässä työssä hyödynnettäviksi, joten Itä-Suomeen ehdotetut toimenpiteet liikenteiden järjestämistapojen valinnasta perustuvat oletukseen, ettei jatkossa seutulipun korvaavaa vyöhykepohjaista yhteiskunnan subventoimaa lipputuotetta voida käyttää ainakaan laajamittaisesti markkinaehtoisessa joukkoliikenteessä. Joillakin yhteysväleillä tämä tulee toteutuessaan aiheuttamaan tarpeen järjestää palvelusopimusasetuksen mukaisesti hieman markkinaehtoisesta liikenteen kanssa päällekkäistä liikennettä, jotta uudella vyöhykelipulla matkustaville voidaan turvata käytettäväksi palvelutasoltaan riittävä kokonaisuus.

Uudet liikenteen järjestämistavat edellyttävät myös joukkoliikenteen rahoituksen kehittämistä. Liikenne- ja viestintäministeriön onkin yhtenä keskeisenä kehittämistoimenaan asettanut työryhmän selvittämään joukkoliikenteen julkisen rahoituksen kehittämistä. Rahoitustyöryhmän tehtävänä on selvittää, miten joukkoliikenteen julkinen rahoitus tulisi kohdentaa alueen, liikennemuodon ja palvelutason mukaan. Lisäksi työryhmän tehtävä on etsiä ratkaisua joukkoliikenteen kustannustenjakoon valtion ja kuntien kesken. Työryhmän keskeisenä tehtävänä on myös selvittää, millainen rahoitusmalli kannustaisi eri toimijoita joukkoliikenteen kehittämiseen.

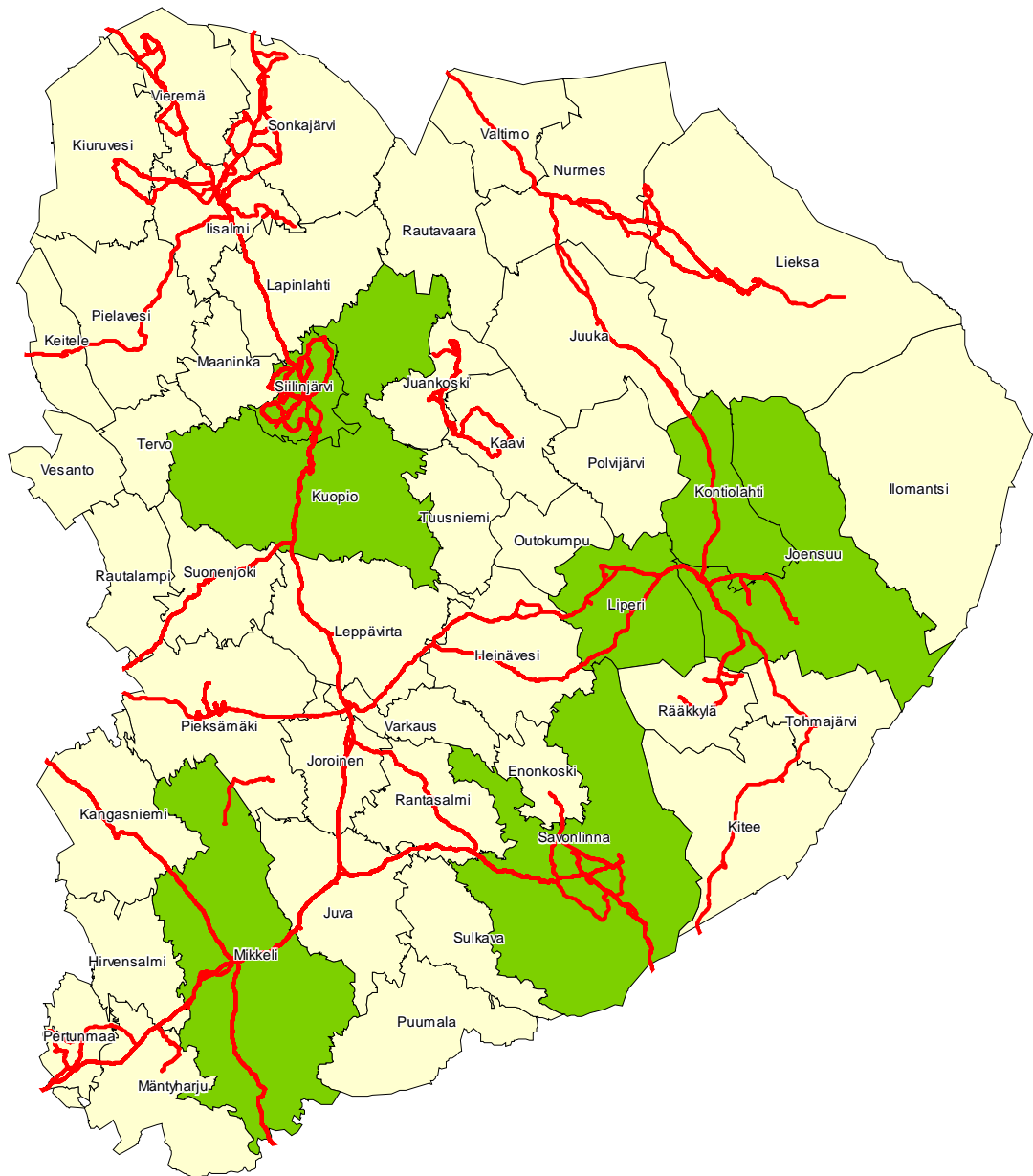
3. Lähtökohdat

3.1 Nykyinen sopimustilanne

Pohjois-Savon ELY-keskus on tehnyt liikennöitsijöiden kanssa yhteensä noin 130 siirtymäajan liikennöinti-sopimusta. Lisäksi ELY on myöntänyt muutamia yksinoikeuksia jotka päättyvät vuosina 2013 ja 2014. Siirtymäajan sopimuksin sisältyy talviarkipäivinä yli 800 lähtöä. Lähes kaksi kolmasosaa siirtymäajan sopimuk-sista päättyy 30.6.2014 ja ne sisältävät suurimman osan alueella liikennöitävistä vuoroista. Loput siirtymä-ajan sopimukset päättyvät tulevien vuosien aikana siten, että viimeinen sopimus päättyy 14.8.2019.



Kuva 1. Vuonna 2014 päättyvien siirtymäajan liikennöintisopimusten reitit, joihin sisältyy talviarkipäivinä noin 590 lähtöä päivässä.



Kuva 2. Vuonna 2015-2019 päättyvien siirtymäajan liikennöintisopimusten reitit, joihin sisältyy talviarkipäivinä noin 240 lähtöä päivässä.

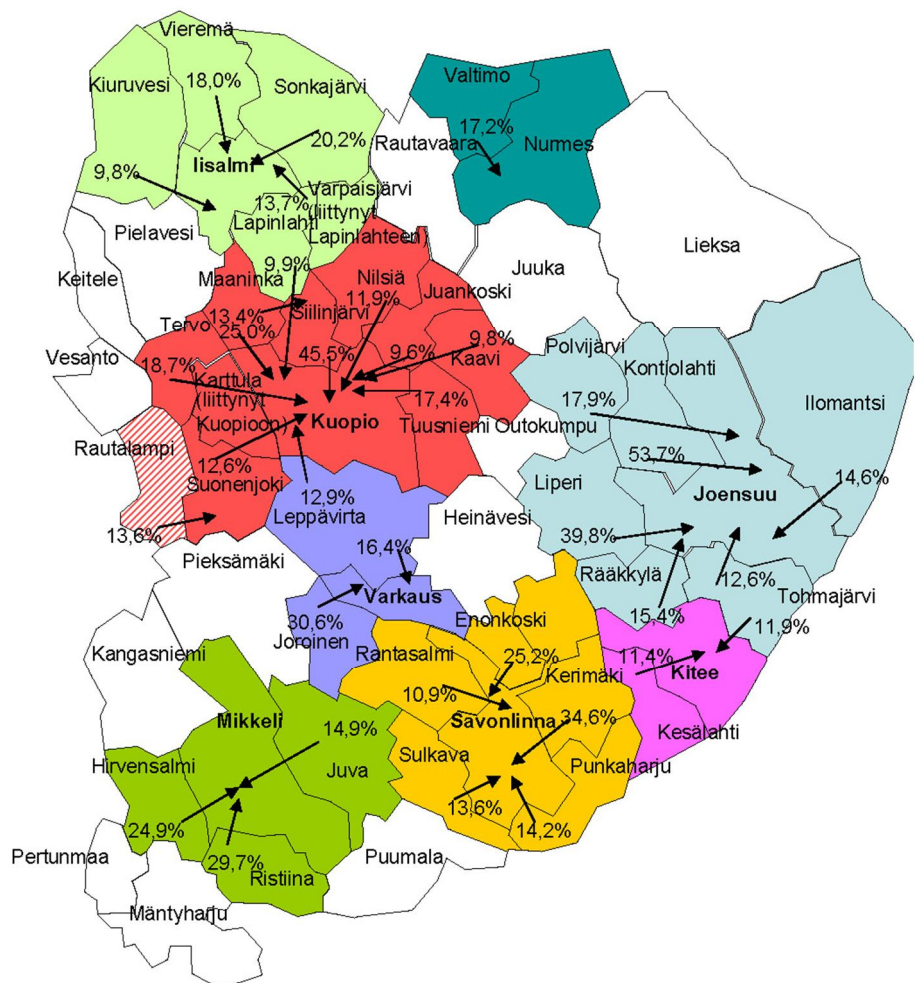
Noin kolmannes siirtymäajan sopimuksiin sisällyttävistä lähdöistä jatkuu vuotta 2014 pidempään. Näiden päätymisajankodat painottuvat vuoteen 2016. Vuosina 2017 ja 2108 päättyvien liikenteiden lähtöjä on talviarkipäivinä vain noin 60.

4. Aluejaon muodostaminen

4.1 Toiminnalliset alueet

Itä-Suomen liikennestrategiassa todetaan että joukkoliikennerahoitus suunnataan maakunta- ja työssäkäyntialueiden keskuksiin, kuntakeskusten väliseen liikenteeseen sekä lippurahoitukseen. Haja-asutusalueiden henkilöliikenne järjestetään kustannustehokkaasti esteettömällä kalustolla kutsujoukkoliikenteenä. Henkilöliikenne suunnitellaan ja hankitaan seudullisesti eri viranomaisten ja hallintokuntien välisenä yhteistyönä. Seudullisen yhteistyön toimivuuden kannalta keskeisiä alueita yhdistäviä toimintoja ovat joukkoliikenteen nykyinen suuntautuminen sekä työssäkäyntialueet.

Itä-Suomen työssäkäyntialueet on esitetty alla olevassa kuvassa, jossa on lähtötietoina Tilastokeskuksen pendelöintitiedot vuoden 2011 alun kuntajaon mukaisina. Alueisiin on katsottu kuuluvan ne kunnat, joista vähintään 10 % pendelöi läheiseen kaupunkiin. Suunnittelualueen vetovoimaisimmat keskuskeskukset, joiden ympärille työssäkäyntialueet ovat muodostuneet, ovat Kuopio, Joensuu, Mikkeli, Savonlinna, Varkaus ja Iisalmi. Valtimo ja Nurmes sekä Kitee ja Kesälahti muodostavat omat työssäkäyntialueensa, pendelöinnin ollessa voimakkaampaa näiden kuntaparien välillä, kuin lähimpään suurempaan kaupunkiin. Myös PSA-liikennekokonaisuuksien suunnittelussa on järkevää pyrkiä noudattamaan em. luontaisesti muodostunutta toiminnallista aluejakoa sekä muita Itä-Suomessa jo käytössä olevia aluejakoja kuntakeskusten väliset yhteystarpeet huomioon ottaen. Työssäkäyntialuekuvaa tarkempia pendelöintitietoja on esitetty taulukossa 1.



Kuva 3. Itä-Suomen työssäkäyntialueet / Tilastokeskus

Taulukko 1. Työssäkäynti suunnittelualueella vuonna 2010 (Lähde: Tilastokeskus)

Pohjois-Karjala			Pohjois-Savo			Etelä-Savo		
MISTÄ	MINNE	KPL	MISTÄ	MINNE	KPL	MISTÄ	MINNE	KPL
ILOMANTSI	JOENSUU	294	IISALMI	KIURUVESI	155	ENONKOSKI	SAVONLINNNA	135
JOENSUU	ILOMANTSI	202		KUOPIO	353	HEINÄVESI	VARKAUS	68
	KITEE	213		LAPINLAHTI	221	HIRVENSALMI	MIKKELI	217
	KONTIOLAHTI	1 266		SONKAJÄRVI	223	JOROINEN	VARKAUS	581
	LIEKSA	125		VIEREMÄ	362	JUVA	MIKKELI	394
	LIPERI	752		PIELAVESI	55	KANGASNIEMI	MIKKELI	162
	OUTOKUMPU	180		SIILINJÄRVI	48	KERIMÄKI	SAVONLINNNA	706
	JUUKA	62	JUANKOSKI	KUOPIO	229	MIKKELI	HIRVENSALMI	116
	POLVIJÄRVI	116		KAAVI	97		JUVA	124
	RÄÄKKYLÄ	54		SIILINJÄRVI	52		RISTIINA	555
	TOHMAJÄRVI	207		NILSIÄ	88		KANGASNIEMI	54
JUUKA	JOENSUU	65	KAAVI	JUANKOSKI	69		MÄNTYHARJU	120
	NURMES	102		KUOPIO	118		PIEKSÄMÄKI	128
KESÄLAHTI	KITEE	107	KEITELE	PIELAVESI	38	KANGASNIEMI	PIEKSÄMÄKI	49
KITEE	JOENSUU	191	KIURUVESI	IISALMI	331	MÄNTYHARJU	MIKKELI	228
	KESÄLAHTI	85		VIEREMÄ	121		RISTIINA	115
	TOHMAJÄRVI	140	KUOPIO	JUANKOSKI	118	PERTUNMAA	MÄNTYHARJU	44
KONTIOLAHTI	JOENSUU	3 255		KAAVI	89	PIEKSÄMÄKI	MIKKELI	182
	LIPERI	148		LAPINLAHTI	118		VARKAUS	292
LIEKSA	JOENSUU	190		LEPPÄVIRTA	187		JOROINEN	48
	NURMES	78		MAANINKA	54	PUNKAHARJU	SAVONLINNNA	195
LIPERI	JOENSUU	2076		NILSIÄ	93	RANTASALMI	SAVONLINNNA	179
	KONTIOLAHTI	192		SIILINJÄRVI	1 628	RISTIINA	MIKKELI	573
	OUTOKUMPU	188		SUONENJOKI	231		MÄNTYHARJU	97
	POLVIJÄRVI	48		TERVO	54	SAVONLINNNA	ENONKOSKI	74
NURMES	VALTIMO	82		TUUSNIEMI	86		PUNKAHARJU	295
	JUUKA	57		VARKAUS	205		RANTASALMI	60
	JOENSUU	74		IISALMI	245		SULKAVA	95
	LIEKSA	70	LAPINLAHTI	KUOPIO	387	SULKAVA	SAVONLINNNA	117
OUTOKUMPU	JOENSUU	274		IISALMI	431			
	LIPERI	100		SIILINJÄRVI	169			
	POLVIJÄRVI	63	LEPPÄVIRTA	KUOPIO	569			
POLVIJÄRVI	JOENSUU	333		VARKAUS	624			
	LIPERI	66	MAANINKA	KUOPIO	403			
	OUTOKUMPU	111		SIILINJÄRVI	205			
RÄÄKKYLÄ	JOENSUU	136	NILSIÄ	KUOPIO	343			
	KITEE	71	PIELAVESI	SIILINJÄRVI	109			
TOHMAJÄRVI	JOENSUU	226		JUANKOSKI	66			
	KITEE	259		IISALMI	56			
VALTIMO	NURMES	163		KEITELE	90			
				KUOPIO	72			
			RAUTALAMPI	SUONENJOKI	148			
				KUOPIO	67			
			SIILINJÄRVI	KUOPIO	4 154			
				IISALMI	94			
				LAPINLAHTI	122			
				MAANINKA	73			
				NILSIÄ	96			
			SONKAJÄRVI	IISALMI	365			
			SUONENJOKI	KUOPIO	385			
				RAUTALAMPI	97			
			TERVO	KUOPIO	164			
			TUUSNIEMI	KUOPIO	181			
				KAAVI	50			
			VARKAUS	KUOPIO	328			
				LEPPÄVIRTA	273			
				JOROINEN	272			
				HEINÄVESI	64			
				PIEKSÄMÄKI	190			
			VESANTO	KUOPIO	56			
			VIEREMÄ	IISALMI	288			

Vähintään 100 pendelöijää mustalla.
Alle 100 pendelöijää punaisella värillä.

4.2 Joukkoliikenteen aluejako

Pohjois-Savon Ely-keskuksen toimivalta-alueelle on muodostettu tässä työssä kahdeksan liikenteellisesti yhtenäistä aluetta, jotka edistävät Itä-Suomen liikennestrategian tavoitetta suunnitella ja hankkia henkilöliikenne seudullisesti eri viranomaisten välisenä yhteistyönä. Aluejakoa sovelletaan ensimmäisen kerran jo kevään 2013 aikana määriteltäessä joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Itä-Suomen alueelle. Määritelty palvelutaso puolestaan ohjaa kesän 2013 aikana kilpailutettavien hankintakohteiden tarkempaa määrittelyä, joka toteutetaan välittömästi palvelutason määrittämisen jälkeen.

Aluejaon merkitys

- Aluejako määrittelee liikenteiden alueelliset suunnittelukokonaisuudet.
- Ensimmäisessä vaiheessa keskitytään kaikille avoimeen valtion ja kuntien järjestämään joukkoliikenteeseen.
- Niillä alueilla, joissa halutaan syventää yhteistyötä, voidaan ottaa seuraavassa vaiheessa mukaan myös lakisäätöiset henkilökuljetukset mukaan yhteiseen suunnitteluun.



Kuva 4. Esitys joukkoliikenteen aluejakoiksi Pohjois-Savon Ely-keskuksen toimivalta-alueella

Esitetty aluejako noudattelee pitkälti työssäkäyntialueita ja kuvaa hyvin asukkaiden arkisen liikkumisen suuntautumista. Myös seudullisen LJS-työn aluejako on hyvin samankaltainen kuin tässä joukkoliikenteeseen esitetty aluejako. Kunkin alueen keskuskaupunki-/kaupungit kokoavat ympäröiviltä alueilta tulevat matkustajavirrat ja toimivat liikenteellisinä solmupisteinä. Alueiden sisällä on tarkoituksenmukaista tiivistää kuntien ja Elyn välistä yhteistyötä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten suunnittelussa alueiden keskusten väliset yhteystarpeet huomioon ottaen. Aluejakoa voidaan hyödyntää myös rahoituksen alueellisesti tasapuolisessa kohdentamisessa. Oheisessa taulukossa on esitetty kuntien ja ELY-keskuksen joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin kohdistama rahoitus alueittain nykytilanteessa.

Taulukko 2. Itä-Suomen henkilö- ja joukkoliikenteen rahoitus esitetyn aluejaon mukaisesti jaettuna (2011 tilanne).

	Asukkaat	Joukkoliikenne	Opetustoimi	Sosiaalitoimi	ELY runko- liikenne	Yhteensä	€/asukas
Joensuun seutu	118 099	1 160 000	6 419 000	2 535 000	995 000	11 110 000	94
Pielisen Karjalan seutu	28 800	431 000	2 309 000	924 000	372 000	4 035 000	140
Keski-Karjalan seutu	19 009	167 000	1 659 000	672 000	286 000	2 785 000	146
Keski-Savon seutu	61 791	960 000	3 102 000	1 385 000	518 000	5 966 000	97
Kuopion seutu	165 069	3 768 000	6 354 000	3 204 000	1 741 000	15 165 000	92
Mikkelin seutu	79 683	1 257 000	4 152 000	1 987 000	896 000	8 206 000	103
Savonlinnan seutu	45 254	914 000	2 378 000	1 434 000	367 000	5 057 000	112
Ylä-Savon seutu	50 168	718 000	2 749 000	1 591 000	618 000	5 616 000	112
Itä-Suomi yhteensä	567 873	9 375 000	29 122 000	13 732 000	5 793 000	57 939 000	102

Aluejaon tavoitteet

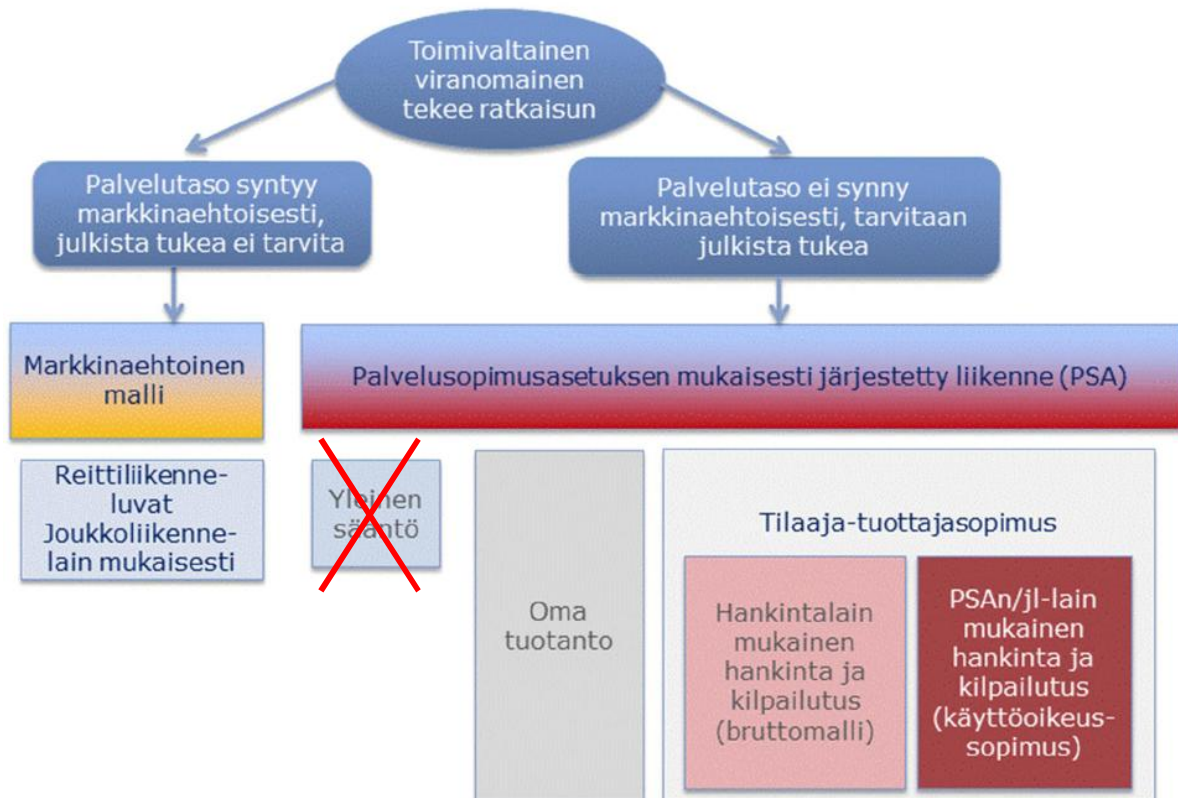
Liikenneviraston edustaja on henkilökuljetusten uudelleenorganisointia käsitelleessä esitelmässään 11.12.2012 linjannut julkisin varoin hankittavien liikenteiden tavoitetilasta mm. seuraavaa:

- Kuljetukset suunnitellaan ja hankitaan seudullisina kokonaisuuksina kuljetusten suunnittelun ammattilaisten toimesta
- Kuljetusten suunnittelu perustuu seudulla tehtyyn palvelutasomäärittelyyn, jossa on otettu huomioon seudun kaikki kuljetukset
- Kuljetusten hankintaan tarvittava rahoitus osoitetaan keskitetysti yhden tahon vastuulle
- Kuljetusten suunnittelussa ja toteutuksessa käytetään apuna älykkään teknologian tarjoamia ratkaisuja
- Toteutuneista kuljetussuoritteista ja niihin käytetystä rahoituksesta on saatavilla ajantasaista tietoa, jota on mahdollista käyttää pohjatietona kuljetusten suunnitteluprosessissa

5. Liikenteen järjestämistapa

5.1 Järjestämistapa

Joukkoliikenteen siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen jälkeisen liikenteen järjestämistavan valinta markkinaehtoisesta tai palvelusopimusasetuksen mukaisten järjestämistapojen välillä tehdään oheisen kaavion mukaisesti:



Kuva 4. Joukkoliikenteen järjestämistapavaihtoehdot.

Markkinaehtoisissa mallissa (ME) viranomainen ei rajoita markkinoille tuloa, tarjonnan määrää eikä matkailippujen hintoja. Puhdas markkinaehtoinen malli ei mahdollista yhteiskunnan tukemia seutu- tai kaupunkilippuja.

Varsinaisessa PSA-mallissa toimivaltainen viranomainen maksaa korvauksia tai myöntää yksinoikeuksia tietyille kokonaisuuksille. Lisäostoilla ja yleisellä säännöllä voitaisiin täydentää markkinaehtoista mallia tai käyttöoikeussopimuksia, mutta sitä ei olla ottamassa käyttöön Suomessa.

PSA-liikenne bruttomallilla

Hankittaessa palvelut bruttomallin mukaisesti tarjouskilpailun järjestävä viranomainen suunnittelee kohteen liikennöinnin yksityiskohtaisesti ja tarjouskilpailun voittaja tuottaa kohteen liikenteen viranomaisen määrittelyn mukaisesti tarjoamallaan hinnalla. Liikenteen tarjonta, lippujen hinnat ja laatutekijät ovat liikenteen tilaajan määrittelemät. Kilpailun voittaja halvimman hyväksyttävän tarjouksen jättänyt liikenteenharjoittaja tai

kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen tehnyt liikenteenharjoittaja. Viimeksi mainitussakin vaihtoehdossa tarjoushinnalla on suuri paino tarjouskilpailun edullisuutta ratkaistaessa.

Bruttomallissa tarjoushinta annetaan koko liikennöintikustannuksesta, jolloin liikenteen tilaaja kerää kaikki lipputulot. Bruttomalli on markkinoille pyrkivän liikennöitsijän kannalta hyvä, sillä kohteen liikennöinnistä ennen kilpailuttamista vastanneella liikenteenharjoittajalla katsotaan olevan muita kilpailijoita parempi tuntuma matkustuskäyttäytymiseen ja lipputulosten muodostumiseen. Bruttomallissa tämä kilpailuetu poistuu, koska matkustajamäärillä ja lipputulolla ei ole liikennöitsijän tulojen muodostumisen kannalta merkitystä.

Bruttomallin heikkoutena on kuitenkin, että matkustajamäärien kasvu ei suoraan lisää liikennöitsijän tuloja. Myöskään palvelun laadun puutteista aiheutuva kysynnän lasku ei vaikuta suoraan tuloihin. Laadun merkitystä voidaan kuitenkin korostaa ja operaattorin toimintaan vaikuttaa maksamalla laadukkaasti toteutetusta liikenteestä bonuksia ja sanktioimalla vastaavasti huonolaatuisesti toteutuneesta palvelusta. Jos bruttomallia toteutetaan täysin tilaajan aikatauluin, ei liikennöitsijän suunnitteluosaamista myöskään täysimääräisesti hyödynnetä operatiivisen tehokkuuden parantamisessa. Bruttomalli on käytössä pääjärjestelmänä Helsingin seudun paikallis- ja seutuliikenteessä ja Turun paikallisliikenteessä sekä osassa Tampereen paikallisliikennettä. ELY-keskuksien liikenteisiin bruttomalli soveltuu heikosti, koska sen käyttäminen sitoo muita järjestämistöitä enemmän tilaajan henkilökuntaa erityisesti hankinnan suunnitteluvaiheessa, mutta myös koko sopimuskauden ajan. Toisaalta bruttomallin etuna on se, että hankinnat voidaan toteuttaa ilman tarkkaa tietoa nykytilanteen matkustajamääristä ja -tuloista.

Reittipohjainen käyttöoikeussopimus (nettomalli)

Nettomallissa liikennöitsijä jättää tarjouksen liikennöintikustannusten ja arvioitujen lipputulosten erotuksesta, jolloin lipputulot jäävät liikenteenharjoittajalle. Tarjonta on bruttomallin tapaan tilaajan melko tarkkaan sään-telelmää. Monet käytännössä toteutetut mallit kuitenkin lähestyvät varsinaisia käyttöoikeussopimuksia antamalla operaattorille suunnitteluvastuuta. Nettomallissa liikennöitsijän kannattaa panostaa palvelun laatuun ja markkinointiin matkustajamäärän ja siten oman tuloksensa maksimoimiseksi. Myös lippujen hinnoittelun ainakin osittainen vapauttaminen on samasta syystä perusteltua nettomallissa. Em. syistä liiketoimintariski on nettomallissa bruttomallia selvästi suurempi.

Jotta kilpailutilanne olisi nettomallissa aito, tulee kaikilla kilpailuun osallistuvilla olla yhdenvertainen ja riittävä informaatio liikennekokonaisuuden matkustajamääristä, lipputulosta ja näiden taustalla olevista muuttujista. Tämä edellyttää tarjouskilpailun järjestäjältä matkustajatietojen keräämistä ja jakamista tarjoajille etukäteen. Riittävän ja yhdenvertaisen perusinformaation puuttuminen voi johtaa siihen, että toimivaltainen viranomaisen joutuu joissakin kilpailukohteissa harkitsemaan parin - kolmen vuoden bruttosopimuksia kysyntä- ja tulotietojen varmentamiseksi. Yksi variaatio nettomallista voisi olla järjestely jossa sopimuskausi aloitetaan bruttoperiaatteella ja ajantasaisen, luotettavan matkustajatiedon kartuttua sopimusmuoto muutetaan ilman erillistä kilpailua käyttöoikeussopimukseksi. Nettomallin sopimuksia on käytetty tyypillisesti ELY-jen ostamassa, muuta linjaliikennettä täydentävässä liikenteessä, jossa kohteiden koko on pieni ja sopimusajat lyhyitä.

Käyttöoikeussopimus aluekohtaisena

Aluekohtaisissa käyttöoikeussopimuksissa (konsessio) on paljon samoja piirteitä kuin käyttöoikeussopimuksessa nettomallilla. Markkinoille pääsy tapahtuu tarjouskilpailun kautta ja lipputuloriski sekä riski tuotantokustannuksista ovat molemmat liikenteenharjoittajalla. Se antaa kuitenkin liikenteenharjoittajalle enemmän vapausasteita liikenteen suunnittelun ja käytännön toteuttamisen osalta ja on siten markkinalähtöisempi kuin kilpailuttaminen nettomallilla. Pääero brutto- ja nettomalleilla kilpailuttamiseen nähden on liikenteen

suunnitteluvastuussa. Aluekohtaisessa käyttöoikeussopimuksessa liikennöitsijä suunnittelee liikenteen tarjouspyynnössä annettujen ehtojen mukaisesti, kun taas bruttoperusteisissa ostosopimuksissa sekä nettoperusteisissa käyttöoikeussopimuksissa tilaaja määrittelee liikenteen toteutuksen hyvin tarkasti.

Kilpailun järjestävä viranomainen siis antaa minimivaatimukset liikennetarjonnalle, esim. liikennöintiajalle, vuorovälille ja käytettäville reitinosille ja pysäkeille, joiden perusteella liikenteenharjoittaja suunnittelee reitit ja aikataulut. Liikenteenharjoittajan oletetaan pyrkivän maksimoimaan voittonsa sääntelemällä liikennetarjonnan määrää ja laatua ottaen huomioon viranomaisen asettamat vaatimukset.

Tilaajan ja liikennöitsijän välinen rahavirta voi periaatteessa kulkea molempiin suuntiin. Liikennöitsijä voi jättää tarjouksen tilaajalle maksettavasta summasta hyvin kannattavassa kohteissa. Tällöin kyseessä on maksu siitä, että yrittäjä saa yksinoikeuden tarjota palveluita matkustajille ja kerätä siitä tuottoja. Tyypillisesti kuitenkin käyttöoikeussopimus on lähellä kilpailuttamista nettomallilla, koska tarjous jätetään siitä korvauksesta, jonka liikennöitsijä edellyttää saavansa lipputulojen lisäksi, jotta voi hoitaa liikennettä kannattavasti. Erona nettosopimukseen on käyttöoikeussopimusten liikennöitsijöille antama suurempi suunnitteluvapaus.

Markkinaehtoinen joukkoliikenne

Markkinaehtoinen linja-autoliikenne perustuu joukkoliikenneviranomaisten myöntämiin reittiliikennelupiin. Lupaa myönnettäessä viranomainen selvittää, ettei liikenne aiheuta jatkuvaa ja vakavaa haittaa PSA:n mukaiselle liikenteelle. Reittiliikenneluvan mukaisen liikenteen tulee olla säännöllistä ja kaikille avointa. Liikennepalveluiden tarjontaa, kysyntää ja matkalippujen hintoja ei viranomainen sääntele. Markkinoille pääsy on avointa, kuten sieltä poistuminenkin. Joukkoliikennelaki edellyttää kuitenkin, että reittiliikenneluvan mukaista liikennettä liikennöidään vähintään kahden vuoden ajan. Viranomainen ei voi maksaa liikenteenharjoittajille markkinaehtoiseen liikenteeseen suoraan tai epäsuorasti julkista tukea esim. lippusubventioiden muodossa.

Markkinaehtoisen liikenteen muodostamassa järjestelmässä liikenteen palvelutaso muodostuu usean eri liikenteenharjoittajan reittiliikenneluvilla tuotettavasta liikenteestä. Palvelutaso eli liikennetarjonnan määrä voi siksi kehittyä ja vaihdella eri yritysten lisätessä tai vähentäessä liikennettä eri ajan-kohtina ja eri alueilla. On todennäköistä, että palvelutaso kehittyy hyväksi matkalippujen hinnat nykyistä kohtuullisimmiksi korkean kysynnän ajankohtina ja yhteysväleillä, mutta vastaavasti tarjonta jää tavoitteista hiljaisena aikana ja harvaan asutuilla alueilla.

ELY-keskusten toimialueilla järjestettävässä liikenteessä tarvitaan todennäköisesti ostoliikennettä täydentämään reittiliikenneluvilla liikennöitävää markkinaehtoista liikennettä. Toimivaltainen viranomainen joutuu siksi ostamaan täydentävää liikennettä, jotta tavoiteltu palvelutaso toteutuisi.

Toimivaltainen viranomainen laatii täydentävän liikenteen suunnitelman, antaa tarjouspyynnössään keskeimpien lipputuotteiden hinnat sekä arvion matkustuskysynnästä. Tämän jälkeen kilpailun kohteena olevasta liikenteestä järjestetään tarjouskilpailu. Täydentävää ostoliikennettä suunniteltaessa ja kilpailutettaessa on syytä muistaa, että liikennettä tulee voida joustavasti muuttaa, jos markkinaehtoisen liikenteen reittiliikenneluvissa tapahtuu muutoksia ostoliikenteen sopimuskauden aikana.

Joukkoliikennepalvelut viranomaisen omana tuotantona

PSA ja joukkoliikennelaki mahdollistavat sen, että joukkoliikennepalvelut tuottaa toimivaltaisen viranomaisen omistama liikennöitsijä. Käytännössä kyseeseen voi tulla toimivaltaisen viranomaisen omistama liikelaitos, kuten Tampereella tai osakeyhtiö. Oma tuotanto ei ole ELY-keskuksien näkökulmasta käytännössä vaihtoehto liikenteen järjestämistavaksi.

5.2 Järjestämistapojen vertailua

Oheisiin listauksiin on koottu keskeisimpiä hyviä ja huonoja puolia eri järjestämistavoista.

Bruttomallin edut ja haitat:

- + Mahdollistaa alueella tarjonnan integroinnin ja yhtenäisen lippujärjestelmän
- + Varmistaa tasapuolisen määritetyn palvelutason toteutumisen
- + Viranomaisen saa koko ajan suoraan tietoa matkustajamääristä
- + Viranomaisen voi suunnitella ja optimoida alueen liikennettä kokonaisuutena (yhteys maankäytön, palvelujen ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun)
- + Tarjousten laadinta yleensä melko yksinkertaista eikä sido liikaa resursseja, tarjousten vertailu helpompaa kuin käyttöoikeussopimuksissa
- + Liikennöitsijällä ei ole lipputuloriskiä, jolloin tarjouksissa on pienempi riskikate
- + Sopimuskohteet voidaan rajata niin, että saadaan tarjouksia sekä pieniltä että suurilta palveluntuottajilta
- + Joustavampi kuin muut mallit sopimusaikana tapahtuvien muutosten suhteen
- Matkustajamäärien kasvu ei suoraan lisää liikennöitsijän tuloja, eikä palvelun laadun puutteista johutuva kysynnän lasku vaikuta suoraan liikennöitsijän tuloihin
- Yrityksen liikkumavara ja mahdollisuudet toiminnan kehittämiseen pieniä ja yritysten toiminta kapeatuu
- Ei hyödynnä liikennöitsijöiden osaamista linjaston optimoinnissa
- Linjaston tuottavuutta ei yleensä optimoida työvuorosuunnittelun ja autokiertojen kannalta
- Liikenteen suunnittelu vaatii viranomaisen resursseja, kustannuksiin pitää varautua
- Suuria hankintakohteita käytettäessä on vaarana monopolin syntyminen
- Edellyttää toimivaa bonus- ja sanktiojärjestelmää

Reittipohjaisen käyttöoikeussopimuksen (nettomalli) edut ja haitat:

- + Tilaaja voi suunnitella tarjonnan reittikohtaisesti palvelutasotavoitteen mukaisesti
- + Alueen liikenne voidaan suunnitella kokonaisuutena
- + Tarjousten laadinta on melko yksinkertaista eikä sido kohtuuttomasti resursseja
- + Tarjousten vertailu on helpompaa kuin laajoissa käyttöoikeussopimuksissa
- + Mahdollistaa tarjonnan vahvan integroinnin ja yhtenäisen lippujärjestelmän
- + Lipputulot jäävät liikenteen harjoittajalle, jolloin liikenteen harjoittajan kannattaa panostaa palvelun laadun parantamiseen ja markkinointiin
- + Sopimuskohteet voidaan rajata niin, että saadaan tarjouksia sekä pieniltä että suurilta palveluntuottajilta
- + Voidaan käyttää täydentävässä liikenteessä
- Liikennöitsijän liiketoimintariski on bruttomallia suurempi
- Lipputuloriski on liikennöitsijällä, mikä saattaa korottaa tarjoushintaa
- Aito kilpailutilanne edellyttää tarjouskilpailun järjestäjältä matkustajatietojen keräämistä ja jakamista tarjoajille etukäteen, mikä vaatii resursseja
- Ei hyödynnä liikennöitsijöiden osaamista linjaston optimoinnissa
- Viranomaisorganisaation kustannuksiin pitää varautua
- Sopimuksen aikana tapahtuvien palvelutasovaatimusten tai ulkoisten olosuhteiden aiheuttamien muutosten hallinta on hankalaa

Aluekohtaisen käyttöoikeussopimuksen edut ja haitat:

- + Liikenteenharjoittaja on motivoitunut hoitamaan liikenteen hyvin ja kehittämään toimintaansa
- + Palvelutasomäärittely voidaan esittää tarjouspyynnössä tai liikenteen hinta voidaan arvioida etukäteen riippuen valittavasta korvausmallista
- + Mahdollistaa kaupunkiseudulla yhtenäisen lippujärjestelmän ja yritysten innovaatiot
- + Ei edellytä yhtä laajaa viranomaisorganisaatiota kuin esim. bruttomalli
- + Pienten yritysten tarjousyhteenliittymät ja alihankkijan käyttö sekä saman alueen eri viranomaisten tarjouskilpailuiden limittäminen voivat ehkäistä monopolitilanteen syntymistä
- + Viranomainen voi suunnitella alueen liikenteen kokonaisuutena
- Tarjousten arviointi vaatii muita malleja enemmän ammattitaitoa, sillä tarjouskilpailun objektiivinen ratkaiseminen, tarjouskohteen rajaus ja markkinainformaation jakaminen on haasteellista
- Kohteen laaja kattavuus ja pitkät sopimusajat ovat riski monopolin syntymiselle ja sen vaikutuksille liikenteen hintaan ja laatuun
- Sopimuskohteet ovat helposti liian suuria pienille yrityksille
- Liikenteen integrointi muuhun liikenteeseen voi aiheuttaa epävarmuutta tulonmuodostuksessa ja liikennöitsijän liiketoimintariski on bruttomallia suurempi, mikä saattaa korottaa tarjoushintaa
- Ennakoimattomat toimintaympäristön muutokset sopimusaikana ovat tulo- ja riski liikenteenharjoittajalle ja vaikeuttavat sopimusehtojen määrittelyä
- Lippu- ja maksujärjestelmä on monimutkaisempi toteuttaa kuin bruttomallissa

Markkinaehtoisen mallin edut ja haitat:

- + Liikenteen suunnitteluun kohdistuu mahdollisimman vähän rajoitteita ja velvoitteita, mikä lisää yrittämisen vapautta
- + Julkista tukea ei tarvita
- + Hyödynnetään yritysten osaamista liikenteen suunnittelussa
- + Kannustaa liikennöitsijöitä kehittämään palvelua ja markkinointia ja mahdollistaa yritysten palveluinnovaatiot
- + Hintakilpailu alentaa lippujen hintoja ja lisää liikennepalveluiden kysyntää
- + Ei edellytä vahvaa viranomaisorganisaatiota tai eriytettyä kirjanpitoa, ellei yrityksellä ole myös ilman tarjouskilpailua järjestettyä PSA-liikennettä
- + Markkinoille pääsy ja sieltä poistuminen vapaata
- + Liikenteen harjoittaja sitoutuu palvelutasoon kahdeksi (2) vuodeksi, mikä lisää tarjonnan vakautta
- Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä ja matkaketjut ovat kokonaan liikenteen harjoittajien yhteistyön varassa ja osa markkinaehtoisesta reitiliikenteestä saattaa jäädä lippuyhteistyön ulkopuolelle
- Liikennekokonaisuus on altis ennakoimattomille tarjonnan muutoksille kysynnän ja liiketulojen vähentyessä,
- reitiliikenneluvan lakkautuksen ilmoitusaika 3 kk ei ole riittävä järjestää tilalle PSA-liikennettä
- Palvelu ei välttämättä ole kattavaa, jos markkinaehtoista liikennettä ei synny kaikilla alueilla tai kaikkina aikoina
- Viranomainen ei voi vaikuttaa lippujen hinnoitteluun tai joukkoliikennepalveluihin
- Palvelujen määrä ja laatu eivät välttämättä aina täytä palvelutasotavoitteita
- Matkustajan on vaikea hahmottaa joukkoliikennepalvelujen kokonaisuutta

Omaan tuotantoon perustuvan mallin edut ja haitat:

- + Markkinoiden ylihinnittelun hillitseminen
- + Joustavuus olosuhteiden muuttuessa
- Usein yksityisiä yrityksiä korkeampi hintataso
- Malli tulee todennäköisesti bruttomallia ja käyttöoikeussopimusta kalliimmaksi, jos mallia sovelletaan alueen kaikkeen tarjontaan tai sen pääosaan

5.3 Järjestämistavan valintaa ohjaavia reunaehtoja

Suunnitteluperiaatteet

Pohjois-Savon Ely-keskuksen toimivalta-alueella järjestämistavan suunnittelussa on lähdetty kolmesta peruseriaatteesta. Niiden mukaan palvelusopimusasetuksen mukaisella liikenteellä tarvittaessa

- turvataan seutulipun (tai vastaavan subventoidun lipputuotteen) käytettävyys alueilla, joilla seutulippumatkustus on merkittävää eli seutulipulla tehdään yli 10 000 matkaa vuodessa (noin 30 ympärivuotista käyttäjää).
- turvataan pendelöintiä palvelevat joukkoliikenneyhteydet ml. juna- ja bussiliikenteen matkaketjut alueilla, joilla pendelöinti on merkittävää eli pendelöijiiä kuntaparin välillä on vähintään 400. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden ollessa noin 5 – 10 % voidaan tuolloin olettaa säännöllisiä joukkoliikenteen käyttäjiä pendelöijistä olevan vähintään 30 ja matkustuksen ylittävän edellisessä kohdassa mainitun 10 000 matkaa vuodessa.
- turvataan joukkoliikenteen palvelutaso tarvittaessa muusta merkittävästä syystä, kuten esimerkiksi opiskeluyhteydet keskuskaupunkiin.

Suonenjoen ja Kuopion välinen liikenne on jätetty tämän työn yhteydessä tarkastelematta, vaikka kyseisellä yhteysväliä toteutuu yli 10.000 seutulippumatkaa vuodessa. Yhteysvälin tarkastelu toteutetaan yhteistyössä Keski-Suomen ELY-keskuksen kanssa, koska Suonenjokea palvelevat liikenteet ovat pääsääntöisesti Jyväskylän ja Kuopion välisiä linjoja. Keski-Suomen joukkoliikenteiden järjestämistapaselvitys on parhaillaan käynnissä ja se valmistuu kevään 2013 aikana.

Koska merkittävää lisärahoitusta liikenteen ostomäärärahoihin tai lisäresursseja suunnitteluun ja hankintaan ei todennäköisesti ole tulossa, muilla alueilla PSA-liikenteellä täydennetään ainoastaan markkinaehtoisesti syntyvän liikenteen puutteet työ- ja opiskeluyhteyksissä sekä keskeisimmät viikonlopun liityntäyhteydet käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa reittipohjaisilla käyttöoikeussopimuksilla.

Lähtökohtaisesti pikavuorojen oletetaan siirtyvän kokonaisuudessaan markkinaehtoiseksi liikenteeksi viimeistään siirtymäajan sopimusten päättyessä. Pikavuorojen lisäksi markkinaehtoista liikennettä voidaan olettaa syntyvän luontaisesti sinne, jossa kysyntä on vahvaa, kuten työ- ja koulumatkoja palvelevassa liikenteessä, jossa subventoitujen lippujen osuus ei kuitenkaan ole liikenteen talouden kannalta määrävissä asemassa.

Matkustajalaskentatiedot (lipputulot ja nousijat) olivat toimivaltaisen viranomaisen käytettävissä suurimmasta osasta vuonna 2014 päättyvistä liikenteistä. Niissä lipputulot olivat keskimäärin 1,64 €/linja-km. Pääsääntöisesti lipputuloiltaan heikoimmat vuorot olivat ilta- ja viikonloppuvuoroja sekä koulujen loma-aikoina ajettavia vuoroja. Yksiselitteistä rajaa kannattavan ja kannattamattoman joukkoliikennetarjonnan välille ei voida asettaa, koska yksittäisen vuoron kannattavuus riippuu monesta seikasta, mutta em. PSA-liikenteiden matkustajalaskentatietojen perusteella voitaneen suunnittelualueella karkeasti arvioida, että lipputulojen ollessa 1,5 €/linja-km tai enemmän, vuoro voinee toimia itsekannattavana ja markkinaehtoisesti. Näin ollen suurin osa vuonna 2014 päättyvistä siirtymäajan sopimukseen perustuvista liikenteistä voisi toimia jatkossakin markkinaehtoisesti, jos lipputuloissa ei tapahdu suuria muutoksia.

5.4 Vaihtoehtoiset järjestämistavat Itä-Suomessa

Ellei sovellettaisi lainkaan palvelusopimusasetusta, vaan tyydyttäisiin pelkästään markkinaehtoisesti muodostuvana palvelutasoon, menetettäisiin mahdollisuus subventoida työmatkalaisten käyttämien lipputuotteiden hintoja. Tällöin markkinaehtoisessa liikenteessä perittävät matkustajahinnat ja käytettävissä olevat lipputuotteet olisivat vapaasti liikennöitsijöiden määrättävissä. Tällöin subventoidut matkaliput kelpaisivat vain ELY-keskuksen ostoliikenteissä, mutta eivät todennäköisesti markkinaehtoisissa liikenteissä, koska liikennöitsijät saisivat niillä tehdyistä matkoista vain asiakashinnan suuruisen korvauksen. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että markkinaehtoisena ajettavien liikenteiden tuloista poistuisi suurin osa nykyisestä, kuntien ja ELY-keskuksen maksamasta vajaan 2 miljoonan euron vuosittaisesta lippusubventiosta.

Suomessa on kaikkiaan 35 toimivaltaista joukkoliikenneviranomaista. Näistä yksikään ei ole päätenyt järjestämään alueensa liikenteitään pelkästään markkinaehtoisena. Sen sijaan esimerkiksi Kuopion kaupunki on päätenyt järjestämään kaiken toimivalta-alueensa joukkoliikenteen PSA-liikenteinä.

Koska täysin ilman PSA-liikenteitä koko Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueelle toteutettava joukkoliikennepalvelu ei ole realistinen vaihtoehto, on tämän työn aikana muodostettu kaksi vaihtoehtoista järjestämistapaa Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivallassa olevan joukkoliikenteen järjestämiseen.

- VE 1: Mahdollisimman vahvasti markkinaehtoiseen liikenteeseen tukeutuva vaihtoehto, jossa markkinaehtoisesti syntyvää liikennettä täydennetään reittipohjaisilla käyttöoikeussopimuksilla. Tämä vaihtoehto on laajamittaisesti käytettävissä vain jos valtakunnallisissa maksujärjestelmätyöryhmissä löydetään lainsäädännön tulkinnat läpäisevä ratkaisu mahdollistamaan yhteiskunnan subventoitamat lipputuotteet myös markkinaehtoisessa liikenteessä.

Vaihtoehdossa 1 käyttöoikeussopimusta sovellettaisiin ELYn toimivalta-alueen kaupunkien (Iisalmi, Pieksämäki ja Varkaus) paikallisliikenteiden järjestämiseen, jos ELY-keskus ja kyseiset kaupungit löytävät yhteisen näkemyksen paikallisliikenteiden toteutuksesta ja kustannusjaosta lähitulevaisuudessa. Muilta osin liikenne perustuisi markkinaehtoiseen liikenteeseen jota täydennetään hankkimalla reittipohjaisilla käyttöoikeussopimuksilla vähintään työ- ja opiskeluyhteydet, ellei niitä synny markkinaehtoisesti.

Taulukko 3. Jatkossa PSA-liikenteinä toteutettaviksi esitettyjen paikallisliikenteiden tunnuslukuja.

Paikallisliikenne	sopimusten päätyminen vuosi	matkustajat	linjakilometrit	bruttohinta	Valtionosuus avustamiskelpoisista kustannuksista	
					€	%
Iisalmi	2014			176000	43 000	44
Pieksämäki	2015	72000	228 800	165 000	52 000	41
Varkaus	2017	190000	213 400	65 000	15 000	48

Taulukko 4. Jatkossa PSA-liikenteinä toteutettaviksi esitettyihin paikallisliikenteisiin integroitujen palveluliikenteiden tunnuslukuja.

Palveluliikenne	matkustajat			linjakilometrit	bruttohinta	Valtionosuus avustamiskelpoisista kustannuksista	
	koululaiset	muut	yhteensä			€	%
Iisalmi	3 000	20 000	23 000	108 000	214 000	24 000	44
Pieksämäki	3 600	8 800	12 400	43 000	95 000	27 000	41
Varkaus	0	15 500	15 500	61 000	178 000	63 000	48

Taulukko 5. Jatkossa PSA-liikenteinä toteutettaviksi esitetyissä paikallisliikenteissä käytettävien kaupunkilippujen tunnuslukuja.

Kaupunkilippu	myydyt liput	tehdyt matkat	asiakastulo	kokonais-subventio	Valtionosuus avustamiskelpoisista kustannuksista	
					€	%
Iisalmi	1 000		46 000	48 000	22 000	46
Pieksämäki	1 600	47 000	67 000	49 000	24 000	48
Varkaus	2 800	133 000	108 000	125 000	49 000	39

Taulukko 6. Yhdistelmä paikallisliikenteiden, niihin integroitujen palveluliikenteiden sekä molemmissa käytettävien kaupunkilippujen kustannuksista ja maksetuista valtionosuuksista VALLUsta saatavalla tarkkuudella.

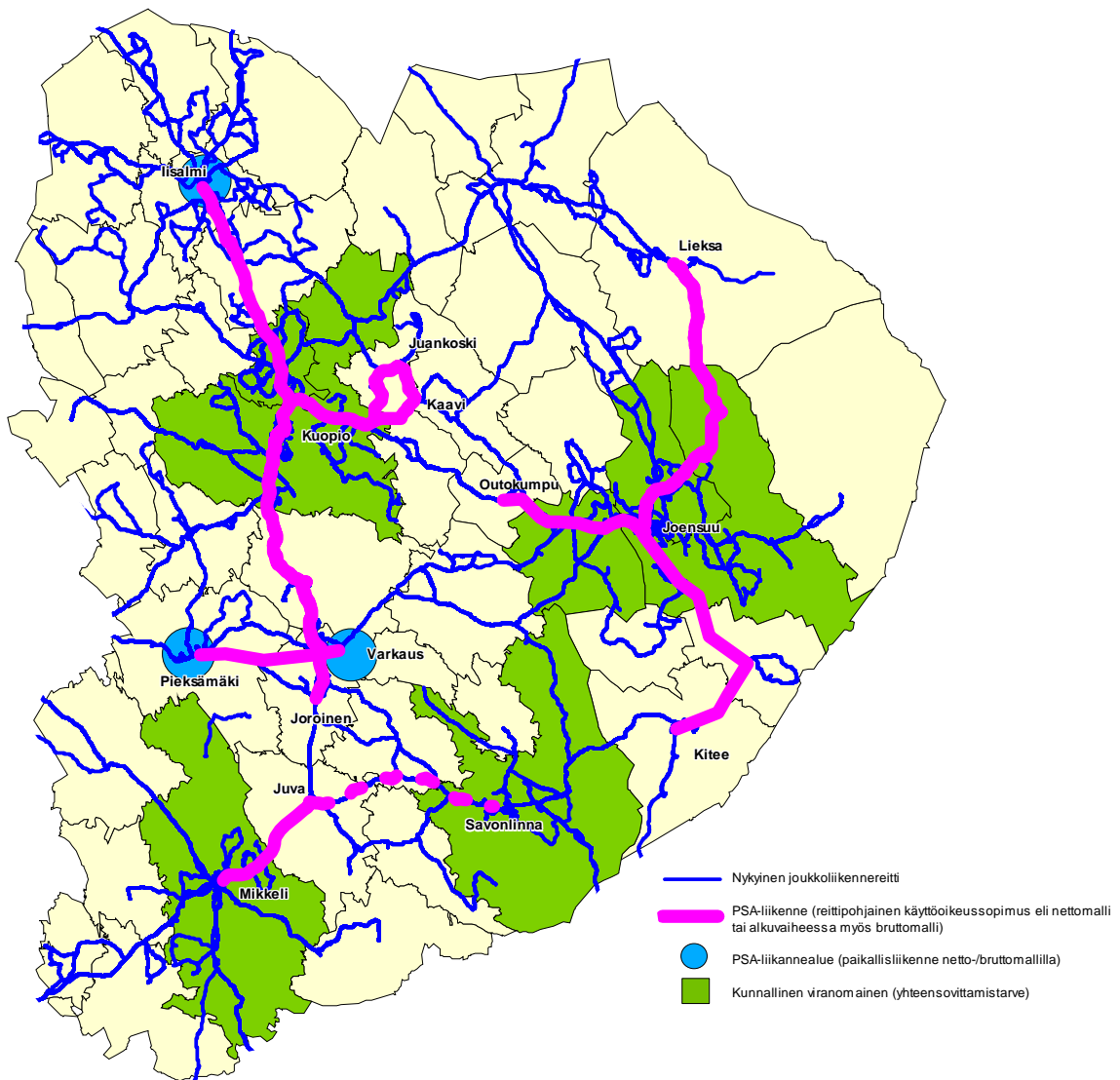
Yhteensä	paikallisliikenne	palveluliikenne	lippusubventio	Kustannukset yhteensä	Valtionosuus yhteensä
Iisalmi	176 000	214 000	48 000	438 000	89 000
Pieksämäki	165 000	95 000	49 000	309 000	103 000
Varkaus	65 000	178 000	125 000	368 000	127 000

- VE 2: Varmistetaan käyttöoikeussopimuksilla matkustajille edullisten seutulippuja korvaavien lipputuotteiden kelpoisuus jatkossakin yhteysväleillä, joissa niiden käyttö on ollut runsainta (>10.000 matkaa vuodessa).

Vaihtoehdossa 2 seutulipun kaltaisen lipputuotteen kelpoisuus turvattaisiin reitti- tai aluepohjaisin käyttöoikeussopimuksin seuraavilla, suunnitteluperiaatteiden perusteella valikoituneilla ja kuntien kuulemisen yhteydessä tarkentuneilla yhteysväleillä:

- Outokumpu-Joensuu
- Lieksa-Joensuu
- (Savonlinna)- Kitee-Joensuu
- Kaavi/Juankoski-Riistavesi-Kuopio
- Iisalmi-Kuopio
- Varkaus-Leppävirta-Kuopio
- Varkaus-Pieksämäki/Joroinen
- Mikkeli-Juva-(Savonlinna)

Lisäksi sovellettaisiin alueellisia käyttöoikeussopimuksia ELYn toimivalta-alueen kaupunkien: Iisalmi, Pieksämäki ja Varkaus paikallisliikenteissä, ellei niissä päädytä järjestämään liikenteitä kaupunkien hallinnoimilla bruttosopimuksilla.



Kuva 5. VE2 joukkoliikenteen järjestämistavaksi Pohjois-Savon Ely-keskuksen toimivalta-alueella

Kuvassa esitetyjen yhteysvälien lisäksi Suonenjoen ja Kuopion välisen liikenteen järjestämistä PSA-liikenteenä selvitetään yhteistyössä Keski-Suomen ELY-keskuksen kanssa. Tähän jo suunnitteluperiaatteiden esittelyn yhteydessä mainittuun järjestelyyn päädyttiin, koska Keski-Suomen ELY-keskuksella ei ollut vielä valmiutta ottaa kantaa näiden ELY-keskusten rajan ylittävien liikenteiden järjestämistapaan.

Karttakuvaan katkoviivalla merkitty Juvan ja Savonlinnan välinen yhteys on nykytilanteessa liikenteellisesti yhteydessä Mikkelin ja Juvan väliseen tarjontaan. Yhteysvälin seutulippumatkustus painottuu kuitenkin voimakkaasti Juvan ja Mikkelin välille. Tästä syystä Juvan ja Savonlinnan välisen liikenteen järjestäminen tulee käsitellä omana elementtinään sitoutettaessa kuntia järjestämistapoihin, vaikka liikenteet nykytilanteessa palvelevatkin osittain koko yhteysväliä. Myös Savonlinnan ja Kiteen välisen liikenteen järjestämistavan ja siihen liittyvän ELY-keskuksen ja kaupungin välisestä kustannusjaosta sopiminen vaatii osapuolien välistä neuvottelua, koska yhteysväliillä ei ole merkittävää seutulippumatkustusta, mutta Savonlinnan kaupunki on esittänyt toiveen Savonlinnan ja Joensuun välisen linja-autoliikenteen tarjonnan parantamisesta. Lisäksi Savonlinnan ja Kiteen välisen liikenteen tarjonta on kytköksissä Joensuun ja Kiteen väliseen liikenteeseen.

6. Esitys järjestämistavoiksi

Tässä luvussa on kuvattu esitys joukkoliikenteen järjestämiseksi niillä yhteysväleillä, joilla on tunnistettu työn aikana subventoitujen lipputuotteiden käytön muodostavan niin merkittävän osan liikenteen tulonmuodostuksesta, ettei ole todennäköistä saavuttaa vastaavaa palvelutasoa ja asiakashintoja pelkästään markkinaehtoisesti, ilman yhteiskunnan osallistumista liikenteen kustannuksiin. Jotta näiden nykytilanteessa seutulippumatkustuksen kannalta merkittävimpien yhteysvälien joukkoliikenteen palvelutaso voidaan turvata tulevaisuudessakin, suositellaan kyseisten liikenteiden järjestämistä jatkossa PSA:n mukaisesti käyttöoikeussopimuksiin perustuvina liikenteinä, joissa otetaan käyttöön seutulipun korvaava vyöhykepohjainen lipputuote.

Kustannusvaikutusten arviointi perustuu alustavaan markkina-analyyysiin sekä ELY-keskuksen käytössä oleviin, vuonna 2014 päättyvien siirtymäajan sopimusten matkustajatulotietoihin ja ELYn ostoliikenteiden keskimääräiseen kustannustasoon. Tehdyt esitykset ovat tasoltaan suuntaa-antavia. Yksityiskohtaisempi suunnittelu voidaan toteuttaa vasta kun yhteysväleille on toteutettu palvelusomäarittely. Nykyisen tavoitteellisen palvelusomäarittelyn pohjalta ei ole tarkoituksenmukaista laatia jatkossa esitetyjä tarkempia esityksiä.

Joensuu-Lieksa-Joensuu	
Nykyinen tarjonta	<ul style="list-style-type: none"> Yhteysvälin joukkoliikennetarjonta muodostuu vakiovuoroliikenteestä, joka tarjoaa ympärivuotisesti peruspalvelutasoiset yhteydet kaupunkien välillä.
Sopimusten päätyminen	<ul style="list-style-type: none"> Kaikki yhteysvälin liikenteiden siirtymäajan sopimukset ovat päätyymässä vuonna 2014, joten tulevan liikenteen järjestämistavan muutoksessa ei tarvita eriaikaisesti päättyvistä sopimuksista aiheutuvia välivaiheita.
Uusi järjestämistapa ja toteutuksen aikataulu	<ul style="list-style-type: none"> Toimenpide-ehdotuksena esitetään että siirtymäajan sopimusten päätyttyä yhteysvälin joukkoliikenne palvelut tuotetaan PSA-liikenteenä reittipohjaisella käyttöoikeussopimuksella 2014 eteenpäin. Sopimuskauden pituus sovitetaan Joensuun kaupungin toimivallassa olevien saman tiesuunnan liikenteiden tarpeisiin.
Kustannusvaikutus	<ul style="list-style-type: none"> Kustannusarvio käyttöoikeussopimukseen ja vyöhykepohjaiseen lippujärjestelmään siirtymisestä on 90.000-100.000 €/vuodessa. Työmatkojen kannalta keskeisimmät vuorot ovat seudullisia, joten nykyiseen tarjontaan ei tarvita lisävuoroja lipputuotteiden yhteensopimattomuuden vuoksi, ellei palvelutasoa päätetä parantaa.
Muuta huomioitavaa	<ul style="list-style-type: none"> Merkittävä osa matkustuksesta tapahtuu Joensuun toimivalta-alueen sisällä, joten hankittavan kokonaisuuden suunnittelussa Joensuulla tulee olemaan tavanomaisista suurempi rooli. Tämä keventää hankinnan valmistelusta ELY-keskukselle aiheutuvaa työkuormaa.
Vastuutahot	<ul style="list-style-type: none"> Pohjois-Savon ELY-keskus, Joensuun kaupunki, Lieksan kaupunki

Joensuu-Outokumpu-Joensuu

Nykyinen tarjonta	<ul style="list-style-type: none">• Yhteysvälin joukkoliikennetarjonta muodostuu osittain pitkänmatkaisesta pika- ja vakiovuoro- ja osittain seudullisesta vakiovuoroliikenteestä, jotka yhdessä tarjoavat ympärivuotisesti vähintään peruspalvelutasoiset yhteydet kaupunkien välillä.
Sopimusten päättyminen	<ul style="list-style-type: none">• Kaikki yhteysvälin liikenteiden siirtymäajan sopimukset ovat päättymässä vuonna 2014, joten tulevan liikenteen järjestämistavan muutoksessa ei tarvita eriaikaisesti päättyvistä sopimuksista aiheutuvia välivaiheita.
Uusi järjestämistapa ja toteutuksen aikataulu	<ul style="list-style-type: none">• Toimenpide-ehdotuksena esitetään että siirtymäajan sopimusten päätyttyä Joensuun ja Outokummun välisen joukkoliikenne palvelut tuotetaan PSA-liikenteenä reittipohjaisella käyttöoikeussopimuksella 2014 eteenpäin. Sopimuskauden pituus sovitetaan Joensuun kaupungin toimivallassa olevien saman tyesuunnan liikenteiden tarpeisiin.
Kustannusvaikutus	<ul style="list-style-type: none">• Kustannusarvio käyttöoikeussopimukseen ja vyöhykepohjaiseen lippujärjestelmään siirtymisestä on 25.000-40.000 €/vuodessa. Yhteysväliille jatkossa tavoiteltava palvelutaso edellyttäne 2-3 lisävuoroparin ostamista, mikä on huomioitu kustannusarviossa.
Muuta huomioitavaa	<ul style="list-style-type: none">• Merkittävä osa matkustuksesta tapahtuu Joensuun toimivalta-alueen sisällä Ylämyllyn ja Joensuun välillä, joten hankittavan kokonaisuuden suunnittelussa Joensuulla tulee olemaan tavanomaista suurempi rooli. Tämä keventää hankinnan valmistelusta ELY-keskukselle aiheutuvaa työkuormaa.• Yhteysväliille jää lisäksi runsaasti pitkänmatkaista, todennäköisesti markkinaehtoiseksi muuttuvaa liikennettä, jossa ei kuitenkaan voida käyttää subventoituja vyöhykelippuja.
Vastuutahot	<ul style="list-style-type: none">• Pohjois-Savon ELY-keskus, Joensuun kaupunki, Liperin kunta ja Outokummun kaupunki

Joensuu-(Savonlinna)-Kitee-(Savonlinna)-Joensuu

Nykyinen tarjonta	<ul style="list-style-type: none">• Yhteysvälin joukkoliikennetarjonta muodostuu osittain pitkänmatkaisesta pika- vuoro- ja osittain seudullisesta vakiovuoroliikenteestä, jotka yhdessä tarjoavat ympärivuotisesti peruspalvelutasoiset yhteydet kaupunkien välillä.
Sopimusten päätyminen	<ul style="list-style-type: none">• Kaikki yhteysvälin liikenteiden siirtymäajan sopimukset ovat päättymässä vuonna 2014, joten tulevan liikenteen järjestämistavan muutoksessa ei tarvita eriaikaisesti päättyvistä sopimuksista aiheutuvia välivaiheita.
Uusi järjestämistapa ja toteutuksen aikataulu	<ul style="list-style-type: none">• Toimenpide-ehdotuksena esitetään siirtymäajan sopimusten päätyttyä yhteys- välin joukkoliikenne palvelut tuotetaan PSA-liikenteenä reittipohjaisella käyttö- oikeussopimuksella. Sopimuskauden pituus sovitetaan Joensuun kaupungin toimivallassa olevien saman tiesuunnan liikenteiden tarpeisiin.
Kustannusvaikutus	<ul style="list-style-type: none">• Kustannusarvio käyttöoikeussopimukseen ja vyöhykepohjaiseen lippujärjestel- mään siirtymisestä on 30.000-50.000 €/vuodessa. Yhteysvälin ei ole tarvetta lisäostoihin lipputuotteiden yhteensopimattomuuden vuoksi jos myös Savonlin- naan ulottuvat vuorot sisällytetään käyttöoikeussopimukseen.• Lisäksi mahdollisten Savonlinna-Kitee-Joensuu lisävuoron kustannusarvio on 30.000-35.000 €/vuodessa.
Muuta huomioitavaa	<ul style="list-style-type: none">• Tohmajärven toisen asteen opiskelijat ovat keskeisimpiä matkustajaryhmiä se- kä Joensuun että Kiteen suuntiin.• Osa työ/opiskelumatkojen kannalta tärkeistä vuoroista ulottuu Savonlinnaan.
Vastuutahot	<ul style="list-style-type: none">• Pohjois-Savon ELY-keskus, Joensuun kaupunki, Tohmajärven kunta ja Kiteen kaupunki. Mahdollisesti Savonlinnan kaupunki

Kuopio-lisalmi-Kuopio

Nykyinen tarjonta	<ul style="list-style-type: none">• Yhteysvälin joukkoliikennetarjonta muodostuu osittain pitkänmatkaisesta pikavuoro- ja osittain seudullisesta vakiovuoroliikenteestä, jotka yhdessä tarjoavat ympärivuotisesti peruspalvelutasoiset yhteydet kaupunkien välillä.
Sopimusten päätyminen	<ul style="list-style-type: none">• Vain pieni osa yhteysvälin liikenteiden siirtymäajan sopimuksista on päätymässä vuonna 2014. Pääosa sopimuksista päättyy vasta syyskuussa 2016. Yhden pitkänmatkaisen pikavuoroparin sopimuskausi jatkuu aina vuoteen 2018 saakka.
Uusi järjestämistapa ja toteutuksen aikataulu	<ul style="list-style-type: none">• Toimenpide-ehdotuksena esitetään ensimmäisten siirtymäajan sopimusten päättyttyä ne korvataan seuraavien sopimusten päättymiseen ulottuvalla reittipohjaisella käyttöoikeussopimuksella.• Syksystä 2016 eteenpäin yhteysväliille toteutetaan reittipohjainen käyttöoikeussopimus, joka kattaa yhteysväliille asetetun palvelutason kokonaisuudessaan. Lisäksi yhteysväliille jää pitkänmatkaista, lähinnä pikavuoroliikenteen tyyppistä markkinaehtoista liikennettä.
Kustannusvaikutus	<ul style="list-style-type: none">• Kustannusarvio käyttöoikeussopimukseen siirtymisestä on ensimmäisessä vaiheessa 20.000-30.000 €/vuodessa. Yhteysväliille jatkossa tavoiteltava palvelutaso edellyttäne 2-3 lisävuoroparin ostamista, mikä on huomioitu kustannusarviossa.• Toisessa vaiheessa, koko yhteysvälin liikenteistä muodostettavan käyttöoikeussopimuksen vaatima rahoitus tulee olemaan ensimmäistä vaihetta vähäisempi, koska mukaan sopimukseen tulevat vilkkaimman kysynnän matkustus-aikaan sijoittuvat vuoro.
Muuta huomioitavaa	<ul style="list-style-type: none">• Koska lopullisen käyttöoikeussopimuksen muodostaminen toteutuu vaiheittain, pitää ensimmäisen käyttöoikeussopimuksen kilpailuttamista valmisteltaessa ratkaista myös se korvataanko nykyinen seutulippu vyöhykepohjaisella lipulla jo 2014 vai vasta 2016.
Vastuutahot	<ul style="list-style-type: none">• Pohjois-Savon ELY-keskus, Kuopion kaupunki, Siilinjärven kunta, Lapinlahden kunta ja lialmen kaupunki

Kuopio-Leppävirta-Varkaus-Leppävirta-Kuopio

Nykyinen tarjonta	<ul style="list-style-type: none">• Yhteysvälin joukkoliikennetarjonta muodostuu osittain pitkänmatkaisesta pikavuoro- ja osittain seudullisesta vakiovuoroliikenteestä, jotka yhdessä tarjoavat ympärivuotisesti peruspalvelutasoiset yhteydet kaupunkien välillä.
Sopimusten päätyminen Uusi järjestämistapa ja toteutuksen aikataulu	<ul style="list-style-type: none">• Yhteysvälin liikenteiden siirtymäajan sopimukset ovat päättymässä pääsääntöisesti vuonna 2014, joten tulevan liikenteen järjestämistavan muutoksessa ei tarvita eriaikaisesti päättyvistä sopimuksista aiheutuvia välivaiheita.• Toimenpide-ehdotuksena esitetään siirtymäajan sopimusten päätyttyä yhteysvälin joukkoliikenne palvelut tuotetaan PSA-liikenteenä reittipohjaisella käyttöoikeussopimuksella 2014 eteenpäin.
Kustannusvaikutus	<ul style="list-style-type: none">• Kustannusarvio käyttöoikeussopimukseen ja vyöhykepohjaiseen lippujärjestelmään siirtymisestä on 35.000-50.000 €/vuodessa. Yhteysväliille jatkossa tavoiteltava palvelutaso edellyttäneet iltapäivään/alkuiltaan 2-3 lisävuoroparin ostamista, mikä on huomioitu kustannusarviossa.
Muuta huomioitavaa Vastuutahot	<ul style="list-style-type: none">• Osa päättyvistä siirtymäajan sopimusten vuoroista on ajettu hyvin tarkasti työmatkalaisten tarpeiden mukaisesti räätälöityinä pikavuoroina.• Pohjois-Savon ELY-keskus, Kuopion kaupunki, Leppävirran kunta ja Varkauden kaupunki

Kuopio-(Riistavesi)-Juankoski/Kaavi-(Riistavesi)-Kuopio

Nykyinen tarjonta	<ul style="list-style-type: none">• Yhteysvälin joukkoliikennetarjonta muodostuu pitkänmatkaisesta pika- ja vakiovuoroliikenteestä, jotka yhdessä tarjoavat ympärivuotisesti vähintään peruspalvelutasoiset yhteydet kuntien välillä.• Lisäksi Riistaveden aluetta palvelevat Juankoskelta ja Kaavilta Kuopioon suuntautuvat liikenteet.
Sopimusten päättymisen	<ul style="list-style-type: none">• Kaikki yhteysvälin liikenteiden siirtymäajan sopimukset ovat päättymässä vuonna 2014, joten tulevan liikenteen järjestämistavan muutoksessa ei tarvita eriaikaisesti päättyvistä sopimuksista aiheutuvia välivaiheita.
Uusi järjestämistapa ja toteutuksen aikataulu	<ul style="list-style-type: none">• Toimenpide-ehdotuksena esitetään siirtymäajan sopimusten päätyttyä yhteysvälin joukkoliikenne palvelut tuotetaan PSA-liikenteenä alueellisella käyttöoikeussopimuksella. Sopimuskauden pituus sovitetaan Kuopion kaupungin toimivallassa olevien saman tiesuunnan liikenteiden tarpeisiin.• Sopimusalueeseen sisällytetään myös Juankoski ja Kaavi koska näitä liikenteitä hyödyntämällä Riistavedelle saadaan hyvä palvelutaso ilman 9-tien markkinaehtoisen liikenteen kanssa päällekkäisen lisäliikenteen järjestämistä.• Tuusniemen ja Riistaveden välille on tarve järjestää asetettavan palvelutason puitteissa liityntäliikennettä, jotta voidaan varmistaa tulevan vyöhykelipun kelppoisuus.
Kustannusvaikutus	<ul style="list-style-type: none">• Kustannusarvio käyttöoikeussopimukseen ja vyöhykepohjaiseen lippujärjestelmään siirtymisestä sekä vyöhykelipulle soveltuvien Tuusniemen liityntävuorojen lisäämisestä on 20.000-30.000 €/vuodessa.
Muuta huomioitavaa	<ul style="list-style-type: none">• Merkittävä osa matkustuksesta tapahtuu Kuopion toimivalta-alueen sisällä, joten hankittavan kokonaisuuden suunnittelussa Kuopiolla tulee olemaan tavanomaista suurempi rooli. Tämä keventää hankinnan valmistelusta ELY-keskukselle aiheutuvaa työkuormaa.
Vastuutahot	<ul style="list-style-type: none">• Pohjois-Savon ELY-keskus, Kuopion kaupunki, Tuusniemen kunta, Juankosken kunta ja Tuusniemen kunta.

Varkaus-Pieksämäki/Joroinen-Varkaus

<p>Nykyinen tarjonta</p> <p>Sopimusten päättymisen</p> <p>Uusi järjestämistapa ja toteutuksen aikataulu</p>	<ul style="list-style-type: none">• Pieksämäen ja Varkauden välinen linja-autoliikenteen tarjonta muodostuu osittain pitkänmatkaisesta pikavuoro- ja osittain seudullisesta vakiovuoroliikenteestä, jotka yhdessä tarjoavat kouluvuoden aikana peruspalvelutasoiset yhteydet kaupunkien välillä.• Varkauden ja Joroisten välillä on lähiliikennettä sekä pitkänmatkaista vakio- ja pikavuoroliikennettä.• Molempien yhteysvälien vakiovuoroliikenteiden siirtymäajan sopimukset ovat päättymässä vuonna 2014.• Keski-Savon talousalueen henkilökuljetusten kokonaissuunnitelmassa on muodostettu kilpailuttamisstrategia, jossa on kuvattu etenemispolku nykytilanteesta tavoitetilään, jossa vuodesta 2017 alkaen Keski-Savon alueella mahdollistetaan keskeisimmät joukkoliikennepalvelut kattava alueellinen käyttöoikeussopimus.• Toimenpide-ehdotuksena esitetään että siirtymäajan sopimusten päätyttyä molempien yhteysvälien joukkoliikenne palvelut tuotetaan PSA-liikenteenä reitti-pohjaisella käyttöoikeussopimuksella. Ensimmäisen sopimuskauden pituudeksi valitaan Keski-Savon talousalueen henkilökuljetusten kokonaissuunnitelman mukaisesti kolme vuotta.• Toinen sopimuskausi käynnistyy vuonna 2017, jolloin saman käyttöoikeussopimuskokonaisuuteen voidaan sisällyttää laajasti Keski-Savon joukkoliikenteitä:<ul style="list-style-type: none">○ Pieksämäen ja Varkauden välinen linja-autoliikenne sekä suoraan, että Jäppilän kautta.○ Joroinen Varkaus lähiliikenne.○ Varkauden ja Pieksämäen paikallisliikenteet sekä niihin integroidut palveluliikenteet
<p>Kustannusvaikutus</p> <p>Muuta huomioitavaa</p>	<ul style="list-style-type: none">• Kustannusarvio käyttöoikeussopimukseen ja vyöhykepohjaiseen lippujärjestelmään siirtymisestä on 110.000-150.000 €/vuodessa. Pieksämäen ja Varkauden väliseen liikenteeseen jatkossa tavoiteltava palvelutaso edellyttää lisävuo-rojen ostamista.• Kustannusarviossa ei ole mukana paikallis- ja palveluliikenteiden kustannuksia• Pieksämäen ja Varkauden välillä on myös taajamajunaliikennettä.
<p>Vastuutahot</p>	<ul style="list-style-type: none">• Pohjois-Savon ELY-keskus, Varkauden kaupunki, Pieksämäen kaupunki ja Joroisten kunta.

Mikkeli-Juva-(Savonlinna)-Juva-Mikkeli

Nykyinen tarjonta	<ul style="list-style-type: none">• Yhteysvälin joukkoliikennetarjonta muodostuu osittain pitkänmatkaisesta pika- vuoro- ja osittain seudullisesta vakiovuoroliikenteestä, jotka yhdessä tarjoavat ympärivuotisesti peruspalvelutasoiset yhteydet kaupunkien välillä.• Seutulippu käy maksuvälineenä myös pikavuoroissa, jotka muodostavat sekä Mikkelin ja Juvan että Savonlinnan ja Juvan välillä osan tärkeimmistä työmat- kayhteyksistä.
Sopimusten päätyminen	<ul style="list-style-type: none">• Vain pieni osa yhteysvälin liikenteiden siirtymäajan sopimuksista on pääty- mässä vuonna 2014. Pääosa sopimuksista päättyy vasta vuonna 2016. Tästä johtuen yhteysvälin matkustajatuloista ei ole tarkkoja tietoja ELY-keskuksen käytettävissä ja uusien liikenteiden kustannusten arvioiminen on epätarkkaa.
Uusi järjestämistapa ja toteutuksen aikataulu	<ul style="list-style-type: none">• Toimenpide-ehdotuksena esitetään ensimmäisten siirtymäajan sopimusten päätyttyä ne korvataan seuraavien sopimusten päättymiseen ulottuvalla reitti- pohjaisella käyttöoikeussopimuksella.• Vuodesta 2016 eteenpäin yhteysväliille toteutetaan reittipohjainen käyttöoikeus- sopimus, joka kattaa yhteysvälille asetetun palvelutason kokonaisuudessaan. Lisäksi yhteysvälille jää pitkänmatkaista, lähinnä pikavuoroliikenteen tyyppistä markkinaehtoista liikennettä.
Kustannusvaikutus	<ul style="list-style-type: none">• Mikkelin ja Juvan välisen liikenteen käyttöoikeussopimuksen kustannusarvio on palvelutasosta riippuen suuruusluokkaa 75.000-110.000 €/vuodessa.• Juvan ja Savonlinnan välisen liikenteen käyttöoikeussopimuksen kustannusar- vio on palvelutasosta riippuen suuruusluokkaa 85.000-135.000 €/vuodessa.
Muuta huomioitavaa	<ul style="list-style-type: none">• Koska lopullisen käyttöoikeussopimuksen muodostaminen toteutuu vaiheittain, pitää ensimmäisen käyttöoikeussopimuksen kilpailuttamista valmisteltaessa ratkaista myös se korvataanko nykyinen seutulippu vyöhykepohjaisella lipulla jo 2014 vai vasta 2016.• Yhteysvälin matkustus painottuu voimakkaasti Juvan ja Mikkelin väliselle osuu- delle. Tästä syystä Juvan ja Savonlinnan välisen liikenteen järjestäminen tulee käsitellä omana elementtinään sitoutettaessa kuntia järjestämistapoihin, vaikka liikenteet nykytilanteessa palvelevatkin osittain koko yhteysväliä.
Vastuutahot	<ul style="list-style-type: none">• Pohjois-Savon ELY-keskus, Mikkelin kaupunki, Juvan kunta, Savonlinnan kau- punki

7. Yhteenveto

Edellä esiin nostettujen yhteysvälien keskeisten työmatka- ja opiskeluyhteyksien järjestäminen käyttöoikeussopimuksiin perustuvina liikenteinä turvaisi noin 90 % nykytilanteessa seutulipuilla toteutuneesta matkuksesta. Muilla alueilla, kuin edellä esiin nostetuilla yhteysväleillä linja-autoliikenne toteutetaan jatkossa pääsääntöisesti markkinaehtoisena. Mikäli markkinaehtoisesti ei synny tavoiteltavaa palvelutasoa, turvaavat kunnat yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa taajamien väliseen liikenteeseen tarvittavat opiskelu ja työmatkayhteydet reittipohjaisilla käyttöoikeussopimuksilla. Lisäksi järjestetään viikonlopun liityntäyhteydet kaukoliikenteen juniin niillä yhteysväleillä, joilla on järjestämisen kannalta riittävästi kysyntää.

Käyttöoikeussopimuksiin perustuvat joukkoliikenteet edellyttävät uudenlaista järjestelyä myös niiden rahoitukseen, koskien kustannustenjakoa valtion ja kuntien kesken. Lähtökohtaisesti kunnat osallistuisivat käyttöoikeussopimuksien liikenteiden kustannuksiin vähintään samalla rahoitusosuudella, jonka ne käyttävät nykytilanteessa seutulippujärjestelmän kautta asiakashintojen alennuksiin. Kuntien ja valtion välisen kustannustenjaon kehittämistä työstävän valtakunnallisen rahoitustyöryhmän työ on osittain kesken tätä raporttia kirjoitettaessa, mutta tätä järjestämistapaselvitystä kunnille esitellessään ELY-keskus esittelee myös mahdolliset nykyiseen rahoituksen työnjakoon toteutettavat muutokset. Todennäköistä on, että uusista järjestelyistä aiheutuvien lisäkustannusten osalta tullaan esittämään lisäkustannusten puolittamista kuntien ja valtion kesken.

Kaikkiaan edellä esiteltyjen kuntien välisten yhteysvälien käyttöoikeussopimuksien toteuttamisen alustava kustannusarvio on 0,5 – 0,7 €/vuodessa. Tästä kustannuksesta kohdistunee puolet niiden kuntien kustannusvastuulle, joiden aluetta liikenteet palvelevat. Kaikkien yhteysvälien järjestelyt täyttävät PSA:n käytölle asetetun vaatimuksen markkinaehtoisesti syntyviä paremmista julkisen liikenteen palveluista. Parempaa palvelua tuotetaan seutulipun korvaavan vyöhykepohjaisen asiakashinnaltaan edullisemmän lipputuotteen käyttönotolla ja joillakin yhteysväleillä myös tarjonnan lisäämisellä.

Kysynnältään vilkkaimpien yhteysvälien joukkoliikenteen kehittämisen lisäksi näyttäisi alustavien ELY-keskuksen asiantuntija-arvioiden mukaan, että noin 1,3 milj. km / 100 vuoroa matkustajatuloiltana heikointa, mutta kuitenkin palvelutason kannalta hyvin merkityksellistä siirtymäajan sopimukseen perustuvaa liikennettä olisi siirtymässä ELY-keskuksen kustannusvastuulle riippumatta valittavasta järjestämistavasta. ELY-keskus toivookin, että linja-autoyritykset jättävät reittiliikennelupahakemuksia, jotta edellä esitettyä arviota voidaan tarkentaa kevään 2013 aikana. Nykytilanteessa ELY-keskuksen ostoliikenne-rahoinnista kohdistuu PSA-liikenteeksi esitettyjen yhteysvälien ulkopuoliseen liikenteeseen vuositasolla noin 5 M€. Tämän rahoituksen kohdistamista nykyisten ostoliikenteiden ja nykyisistä siirtymäajan sopimusliikenteistä ELY-keskuksen kustannusvastuulle siirtyvien liikenteiden kesken joudutaan harkitsemaan jatkossa tarkasti. Kevään 2013 aikana toteutettava joukkoliikenteen palvelutason määrittäminen ohjaa omalta osaltaan käytettävissä olevan rahoituksen kohdistamista.

Tieto reittiliikenneluville haettavista liikenteistä helpottaa ELY-keskuksen työtä sen valmistellessa käyttöoikeussopimuskohteiden kilpailuttamista. Tavoitteena on, että ensimmäiset kilpailuttamisen voidaan toteuttaa jo kesällä 2013, mutta hankintoja tullaan porrastamaan useampaan osaan niin, että viimeiset kesällä 2014 käynnistyvistä käyttöoikeussopimuksista kilpailutetaan vasta vuodenvaihteessa 2013–2014. Ennen kilpailuttamista ELY-keskuksen ja niiden kuntien, joita kilpailun kohteena ovat liikenteet tule löytää yhteinen näkemys toteutuksesta ja tavoiteltavasta palvelutasosta. Kilpailujen jälkeen kuntien tulee antaa vielä virallinen sitoumus osallistumisestaan liikenteiden kustannuksiin, ennen kuin ELY-keskus tekee sopimukset valittavien liikennöitsijöiden kanssa.

Joukkoliikennelain mukaiset siirtymäajan sopimukset päättyvät suurelta osin kesäkuussa 2014. Siirtymäajan sopimusten päättymisen jälkeen joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten on siirryttävä käyttämään joukkoliikennelain ja EU:n palvelusopimusasetuksen mahdollistamia järjestämistapoja. Raportissa on esitelty työtä ohjanneen projektiryhmän muodostama esitys joukkoliikenteen järjestämistavoiksi Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Lopullisesti järjestämistavoista ja muodostettaviin sopimuskohteisiin sisältyvien liikenteiden laajuudesta päätetään, kun tiedetään valtakunnalliset linjaukset kuntien ja valtion välisestä kustannustenjaosta joukkoliikenteen järjestämisessä sekä on saatu vahvistettua Pohjois-Savon alueen joukkoliikenteelle kevään 2013 aikana määritettävä palvelutaso.

RAPORTEJA 15 | 2013
JOUKKOLIIKENTEEEN JÄRJESTÄMISTAPA
ITÄ-SUOMEN HENKILÖLIKENNESTRATEGIAN OSAPROJEKTI

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-734-4 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-734-4

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus