



MAMBA -henkilökuljetusselvitys

Yhdistelmäraportti: Nykytilaselvitys ja liikennepalveluiden kehittämissuunnitelma

Author: Frantsi, Frösén, Karelehto, Rautio, Rintamäki

Published: 2.11.2018



SITOWISE

 **Interreg**
Baltic Sea Region



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND

MAMBA -henkilökuljetusselvitys

Yhdistelmäraportti: Nykytilaselvitys ja liikennepalveluiden kehittämissuunnitelma

By

Frantsi, Frösén, Karelehto, Rautio, Rintamäki

Copyright: Reproduction of this publication in whole or in part must include the customary bibliographic citation, including author attribution, report title, etc.

Cover photo: www.mambaproject.eu

Published by: MAMBA

MAMBA – Maximising Mobility and Accessibility in Regions Affected by Demographic Change is a project funded by the European Regional Development Fund under the Interreg Baltic Sea Region Programme 2013-2020. The content of the report reflects the author's/partner's views and the EU Commission and the Managing Authority/Joint Secretariat are not liable for any use that may be made of the information contained therein. All images are copyrighted and property of their respective owners.

Sisältö

Yhdistelmäraportti: Nykytilaselvitys ja liikennepalveluiden kehittämissuunnitelma	1
1 Tausta ja tavoitteet.....	1
1.1 Selvitystyön tausta ja tavoitteet.....	1
1.2 Liikennealan muutokset kevätkesällä 2018	4
2 Etelä-Pohjanmaan liikennepalveluiden nykytila	6
2.1 Palveluiden järjestäjät ja järjestämisvastuut.....	6
2.2 Joukkoliikenne	7
2.2.1 Toimivaltaisten viranomaisten joukkoliikennepalvelut.....	7
2.2.2 Kuntien järjestämät avoimet kuljetukset.....	11
2.3 Sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset	13
2.3.1 Vpl- ja Shl -kuljetukset	13
2.3.2 Sairaanhoidopiiriin kuljetukset.....	22
2.4 Sivistystoimen kuljetukset	22
2.5 Kela-kuljetukset Etelä-Pohjanmaalla	24
3 Liikennepalveluiden nykytilan analyysi	25
3.1 Etelä-Pohjanmaan joukko- ja taksiliikenneluvat.....	25
3.2 Sopimustilanne	27
3.3 Liikennepalveluiden kustannuskehitys ja volyymi	28
3.4 Käytössä olevat teknologiat.....	30
3.5 Palvelutaso ja palveluiden saatavuus	32
3.6 Näkemyksiä kuljetuspalveluiden järjestämisestä	34
3.7 Hyvät käytännöt	35
4 Liikennepalveluiden kehittämissuunnitelma.....	35
4.1 Valintaprosessi.....	35
4.2 Perustelut	36
5 Maakunnallisen henkilöliikennejärjestelmän kokonaiskuva 2022	39
6 Kehittämissuunnitelman toteuttaminen.....	44
6.1 Maakunnallisen kehitystyön vaiheistus	44
6.2 Uudelleen organisoitavat kuljetukset ja toiminnan volyymi	45
6.3 Kehittämissuunnitelmasta viestiminen ja asiakasnäkökulma	47
7 Kuljetusten maakunnallinen suunnittelu, koordinaatio ja kuljetuspalvelukeskustoiminnot	48
7.1 Kuljetusten koordinaatio ja kuljetuspalvelukeskuksen perustaminen.....	48

7.2	Välitys- ja yhdistelytoiminta ja keskeiset toiminnalliset vaatimukset	51
7.3	Kuljetuspalvelukeskuksen välitys- ja yhdistelytoimijan suhde kuljetuspalvelutuottajiin	51
7.4	Kuljetuspalvelukeskuksen järjestelmävaatimukset	52
8	Avoimen joukkoliikenteen järjestelyt.....	53
8.1	Maakunnallisessa joukkoliikenteen järjestämisen tarvittavat muutokset	54
9	Vastuut ja vastuutahot.....	57
10	Integrointi valtakunnalliseen kehitystyöhön	58

Yhdistelmäraportti: Nykytilaselvitys ja liikennepalveluiden kehittämissuunnitelma

1 Tausta ja tavoitteet

1.1 Selvitystyön tausta ja tavoitteet

Etelä-Pohjanmaan liitto ja SeAMK yhdessä kotimaisten ja kansainvälisten kumppaneiden kanssa ovat toteuttamassa EU:n rahoittamaa MAMBA-hanketta¹. Hankkeen toiminta-alueilla kuljetuspalveluiden järjestäminen on haastavaa johtuen harvasta asutuksesta, ikääntymisestä ja väestön vähenemisestä. Asiakasryhmät painottuvat entistä enemmän haastaviin kuljetusryhmiin, joihin perinteisellä joukkoliikenteellä on ollut vaikeaa palveluna vastata. Samalla joukkoliikennepalveluiden resursointi on väestönmuutosalueella heikkoa.

Osana Etelä-Pohjanmaan liiton MAMBA-hanketta toteutetaan alueellinen selvitystyö, jonka tavoitteena on esittää uusia ratkaisuja ja toimintamalleja sosiaali- ja terveysalan kuljetusten järjestämiseen. Eurooppalaisen päähankkeen tavoin tavoitteet ovat kuitenkin sote-kuljetuksia laajempia. Tavoitteena on yksilöidä myös sellaisia palveluita ja toimintamalleja, joiden avulla avoimia liikennepalveluita pystyttäisiin tarjoamaan maaseutualueille. Nykyisin vain erityisryhmille tarkoitettuja ja kaikille avoimia liikennepalveluita tulisi katsoa jatkossa yhtenä kokonaisuutena. Palveluiden integrointi ja avaaminen ovat osa työkalupakkia, joita myös muut MAMBA:n hankealueet voisivat ratkaisuihinsa hyödyntää.

MAMBA-hankkeen yhteydessä toteutettava selvitystyö laadittiin konsulttityönä, jonka toteuttajana on ollut Sitowise Oy. Työn aluksi koottiin kattava nykytilaselvitys, joka käsittelee kaikkia keskeisiä Etelä-Pohjanmaan kuljetuspalveluiden järjestäjätahoja, volyymia, kustannuksia, tuottamistapoja, sopimustilanteita ja käytössä olevia teknologioita ratkaisuita. Selvitystyön toisessa vaiheessa laadittiin kehittämissuunnitelma.

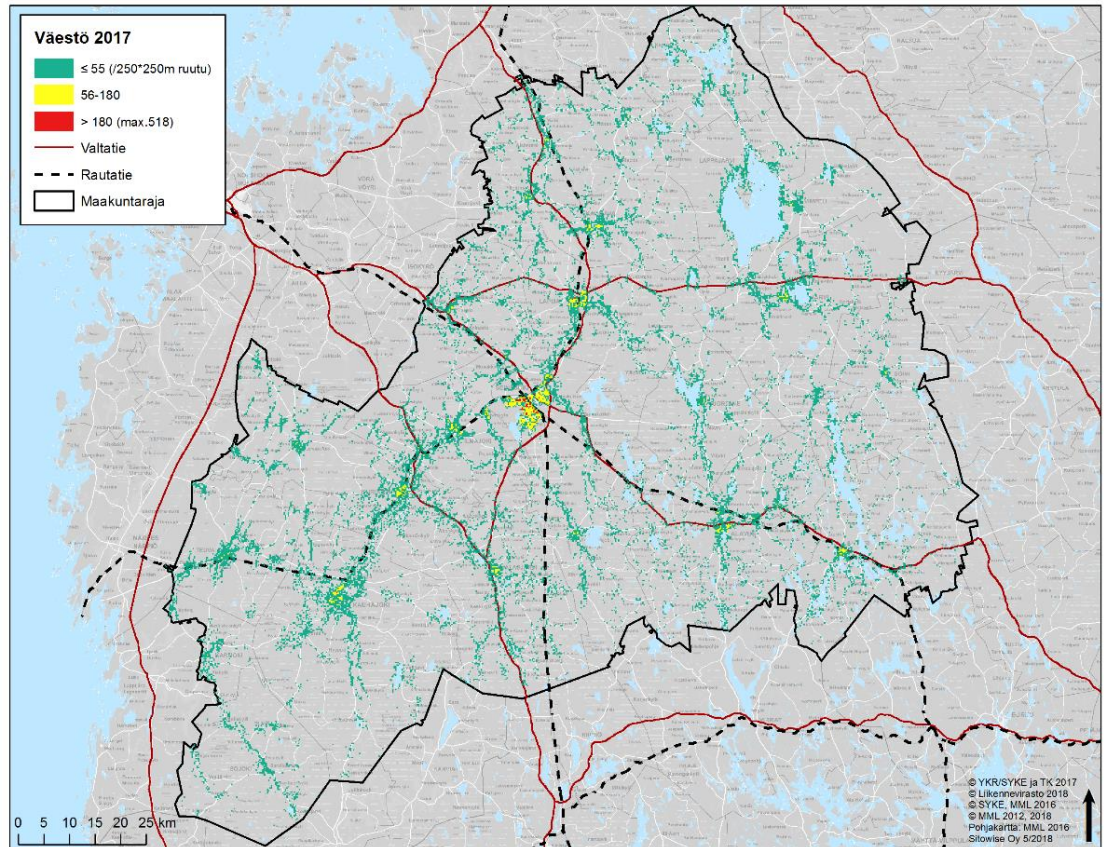
Sitowisen työryhmään kuuluivat Jaakko Rintamäki (pp.), Anni Karelehto, Jari-Pekka Frantsi, Simo Rautio ja Nina Frösén.

¹ Maximising mobility and accessibility of services in rural areas of the Baltic Sea Region

Työn ohjausryhmän muodostivat seuraavat henkilöt:

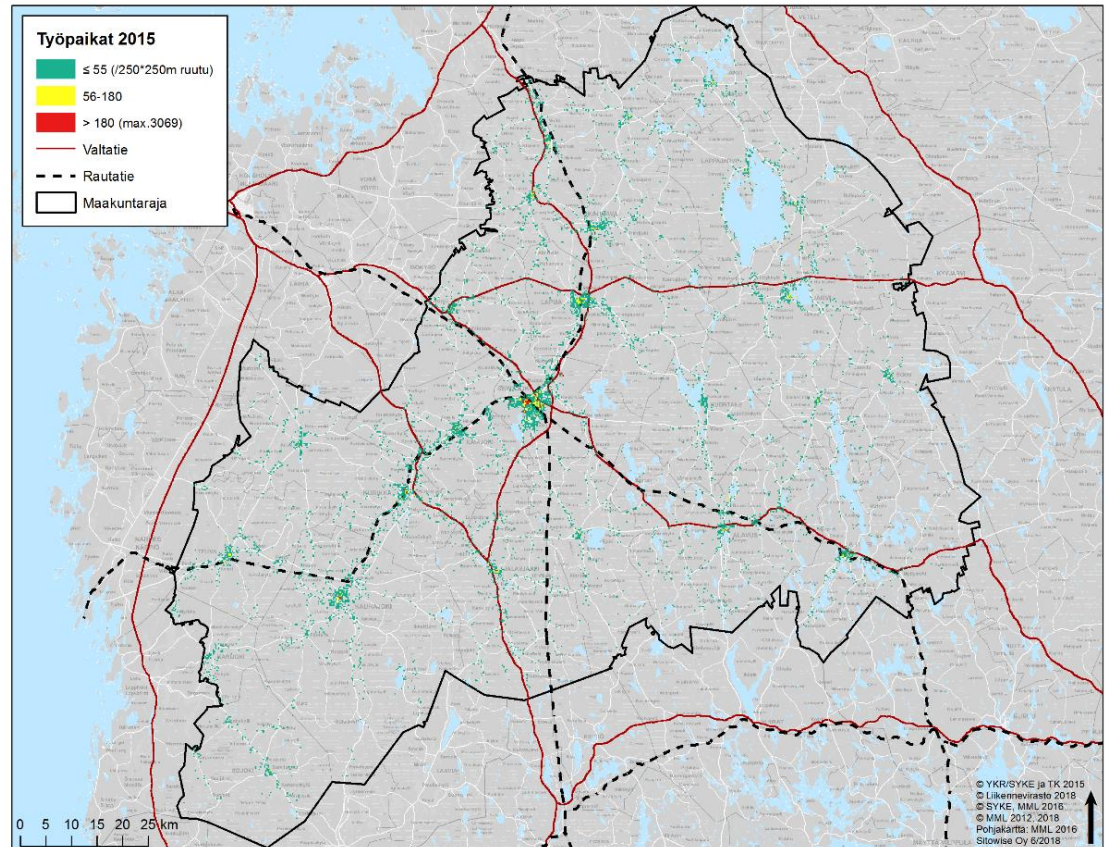
Susanna Anttila, EP liitto,
Jani Palomäki, EP liitto,
Antti Saartenoja, EP liitto,
Tanja Aronsen, SeAMK/EPTEK,
Sami Perälä, SeAMK/EPTEK,
Sanna Valkosalo, SeAMK/EPTEK,
Anders Pulkkis, ELY-keskus,
Miika Hautala, Kurikan kaupunki,
Piia Liinamaa, KY Kaksineuvoinen,
Riikka Palomäki, Kela,
Tanja Penninkangas, SOTE-uudistus,
Juha Tiainen, EPSHP,
Jaakko Rintamäki, Sitowise,
Anni Karelehto, Sitowise.

Selvitystyön kohdealueena toimii koko Etelä-Pohjanmaan maakunta ja joukko- ja henkilöliikenteen kokonaisuus liikennepalveluiden osalta. Väestöllinen painopiste Etelä-Pohjanmaalla on Seinäjoen ympäristössä ja Kauhajoki-Kurikka-Seinäjoki-Lapua-Kauhava käytävän varrella. Erityisesti maakunnan itä- ja lounaisosissa asutus on harvaa. Itäosissa väestöllisenä ominaispiirteenä on asutuksen painottuminen alueen järvien ympäristöön. Joukkoliikenteen runkoyhteydet toimivat pääosin valtateiden suuntaisesti ja painottuvat kuntakeskusten ja Seinäjoen välisiin yhteyksiin. Perinteisen joukkoliikenteen tehokas järjestäminen on alueella haastavaa, sillä suuria ja tiheitä asutuskeskuksia ei alueella juurikaan ole. Kuvassa 1 käytetty väestöluokittelu noudattaa Liikenneviraston joukkoliikenne ja maankäyttö -selvityksen kriteeristöä. Joukkoliikenteen kysynnän kannalta potentiaalinen väestötiheys on kuvassa merkitty punaisella.



Kuva 1. Väestön sijoittuminen Etelä-Pohjanmaalla.

Suunnittelualueen väestöjakauman lisäksi tarkasteltiin alueen työpaikkojen jakaumaa ja painottumista samoilla tiheyskriteereillä kuin väestöä. Työpaikat painottuvat vielä väestöäkin voimakkaammin kuntakeskuksiin, erityisesti Seinäjoen alueelle. Hajaantunut väestörakenne ja toisaalta keskuksiin voimakkaasti keskittyneet työpaikat merkitsevät, että työmatkaliikkumisen merkitys korostuu. Arjen matkat ovat pidempiä kuin tiheimmän väestörakenteen alueilla. Hajaantuneen väestörakenteen vuoksi perinteisen linjoihin ja aikatauluihin sidotun joukkoliikenteen järjestäminen kilpailukykyisenä työmatkaliikenteen palveluna on vähintäänkin haastavaa. Työpaikkojen sijoittuminen on esitetty kuvassa 2.



Kuva 2. Työpaikkojen sijoittuminen Etelä-Pohjanmaalla.

1.2 Liikennealan muutokset kevätkesällä 2018

Liikennepalvelulain 1. vaihe on tullut asteittain voimaan vuoden 2018 aikana. Vuoden alussa voimaan tulivat niin sanotut ”olennaisen tiedon asetukset”, joilla tavoitellaan kokonaisuudessaan avoimempaa liikennepalveluiden digitaalista infrastruktuuria. Tavoitteena lainsäädännöllä on, että esimerkiksi joukko- ja taksiliikenteen informaatio-, myynti- ja varauskanavia pystytään jatkossa integroimaan kokonaispalveluiksi nykyistä tehokkaammin standardien rajapintojen ja standardien tietöformaattien avulla. Kesällä 2018 voidaan todeta, että sekä informaatio että maksukanavien integrointi on toistaiseksi edennyt hitaasti, kun varsinkin joukkoliikenteessä tukeudutaan vielä perinteisiin korttijärjestelmiin. Olennaisen tietojen avaaminen ja tarjoaminen ovat liikennealan toimijoille lakisääteinen velvollisuus.

Liikennepalvelulaki tuli pääosin voimaan 1.7.2018, kun muun muassa taksiliikenteeseen liittyvä lainsäädäntö muuttui. Konkreettisesti suurimmat säädökselliset vaikutukset liittyvät taksasääntelyn loppumiseen ja lupakiintiöiden poistumiseen. Säädösten vaikutuksista liikennealaan on koottu Liikenne- ja viestintäministeriössä kattava tiedote.² Taksiliikenteessä siirrytään kohti avoimen ja vapaan kilpailun markkinoita.

² <https://www.lvm.fi/-/liikennepalvelulaki-tulee-voimaan-sunnuntaina-1.7.-980152>

Linja-autoalalla kehitys käynnistyi joukkoliikennelain uudistuksella 2009. Taksialan markkinoiden avautuminen ja kilpailun todellinen käynnistyminen tulee todennäköisesti kestämaan vähintään useita kuukausia. Taksialalle merkittävät kokonaisuudet kuntien ja valtionhallinnon lakisääteisten kuljetusten osalta on kilpailutettu ja markkinoilla ovat yksinomaan ne toimijat, jotka ovat olleet markkinoilla ennen kilpailun avautumista 1.7.2018.

Liikennepalvelulain tuomat muutokset näkyvät ensimmäisinä viikkoina ja kuukausina alueilla, joilla liikennepalveluiden kysyntä on suurinta, eli suurissa kaupungeissa. Näillä alueilla ajoneuvojen määrä kasvanee ainakin ruuhkatunteina ja toimijoiden odotetaan käynnistävän ainakin jonkinasteista hintakilpailua markkinaosuuksien voittamiseksi. Maaseutualueilla ja toisaalta pienemmillä kaupunkiseuduilla nopeat muutokset ovat epätodennäköisiä. Maaseudulla markkinaehtoisien kysynnän sijaan kuntien sote- ja sivistystoimialojen sekä Kela:n maksamat svl-kuljetukset muodostavat pääosan ao. markkinasta. Nämä markkinat on sidottu julkisen sektorin sopimuksiin. Tässä selvityksessä sopimustilanteesta on tehty Etelä-Pohjanmaan osalta yhteenveto sopimustyypeistä ja voimassaoloajoista. Lisäksi uusien henkilöliikennelupien anominen ja myöntäminen vilkastunee vasta syksyllä 2018. Uuden toiminnan sisäänajo kestää aina uudistusten yhteydessä. Uudet yrittäjät voivat hakea liikennelupia Trafín sähköisten hakupalveluiden kautta.

Samaan aikaan valmistelussa on uusi vammaispalvelulaki ja laki asiakkaan valinnanvapaudesta. Lakiuudistusten tavoitteena on monipuolistaa ja joustavoittaa sosiaali- ja terveyspalveluiden järjestämistä ja tuottamista. Asiakkaalla tulee jatkossa olemaan suurempi vapaus valita sote-palveluiden tuottaja, hyödyntää palvelutarpeisiin asiakasasetteita ja saada hoitoa asuinpaikasta riippumatta. Sosiaali- ja terveyspalveluiden alla on merkittävä osa kaupunkien ja tulevien maakuntien kuljetuspalveluista, erityisesti Vpl- ja SHl-kuljetukset.

Valinnanvapauden tai henkilökohtaisten budjettien laajentaminen koskemaan vapaasti myös kuljetuspalveluita saattaa aiheuttaa henkilöliikenteessä palveluiden sirpaloitumista ja kokonaisuuden hallinnan menettämistä. Uuden liikennepalvelulain tavoitteena on tehdä matkaketuista toimivampia, integroida ja avata eri lakisääteisiä kuljetuspalveluita taloudellisen tehokkuuden aikaansaamiseksi. Kuljetuspalvelut ja muut palvelujen saatavuutta tukevat tukitehtävät kuuluisikin ensisijaisesti järjestää maakuntahallinnon tai maakuntahallinnon ja toimivaltaisten viranomaisien kanssa tiiviissä yhteistyössä. Valinnanvapauden soveltaminen tukipalveluiden ja mahdollisesti koko alueen saavutettavuuden kannalta tärkeisiin liikennepalveluihin ei todennäköisesti laske henkilöliikennepalveluiden kustannuksia, vaan hajauttaa liikennejärjestelmästä kustannuksiltaan noin kolmasosan suunnittelujärjestelmän ulkopuolelle.

2 Etelä-Pohjanmaan liikennepalveluiden nykytila

2.1 Palveluiden järjestäjät ja järjestämisvastuut

Selvitysalueenlaajuusena joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimii Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. ELY-keskus toimii alueella joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena lukuun ottamatta Seinäjoen kaupungin aluetta. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus vastaa omalla alueellaan joukkoliikenteen järjestämisestä ja viranomaistehtävistä. Seinäjoki toimivaltaisena kaupunkina vastaa tällä hetkellä oman alueensa avoimista joukkoliikennepalveluista, lakisääteisistä ja tarveharkintaisista kuljetuspalveluista erityisesti sosiaalitoimen ja opetustoimen hallinnonaloilla.

- Toimivaltaiset viranomaiset vastaavat alueella avoimen joukkoliikenteen palveluista. Toimivaltaisia viranomaisia alueella ovat Seinäjoen kaupunki ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus.
- Kunnat vastaavat alueen opetustoimien kuljetuspalveluista valtaosin täysin itsenäisesti. Järjestäjäkuntia koko toiminta-alueella on 17.
- Kunnat, kuntayhtymät, liikelaitokset ja osakeyhtiöt vastaavat toiminta-alueella vaihtelevalla laajuudella lakisääteisistä ja tarveharkintaisista sote-kuljetuksista. Järjestysvastuu on periaatteessa kunnilla, mutta usein kuntia laajemmat tahot vastaavat myös sote-kuljetusten järjestämisestä. Yhteistoimintaorganisaatioita kuljetusten järjestämisessä ovat seuraavat
 - Etelä-Pohjanmaan Sairaanhoidopiiri (potilas- ja siirtokuljetukset)
 - Kuusiokunnat
 - Järvi-Pohjanmaa
 - Kaksineuvoinen
 - JIK
 - Suupohja
- Kunnat järjestävät myös tarveharkintaisia avoimen joukkoliikenteen palveluita (mm. asiointikydyt). Näitä palveluita on yksilöity tarkemmin selvitysaineistossa.
- Lisäksi Kela vastaa matkakustannusten korvauksista 2. asteen opiskelijoiden (yli 10 km ja omavastuun ylittävät) ja sairausvakuutuslain mukaisissa matkoissa. Nämä kaksi Kelan korvauskokonaisuutta muodostavat merkittävän osuuden koko Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toiminta-alueen kuljetuskustannuksista.

2.2 Joukkoliikenne

2.2.1 Toimivaltaisten viranomaisten joukkoliikennepalvelut

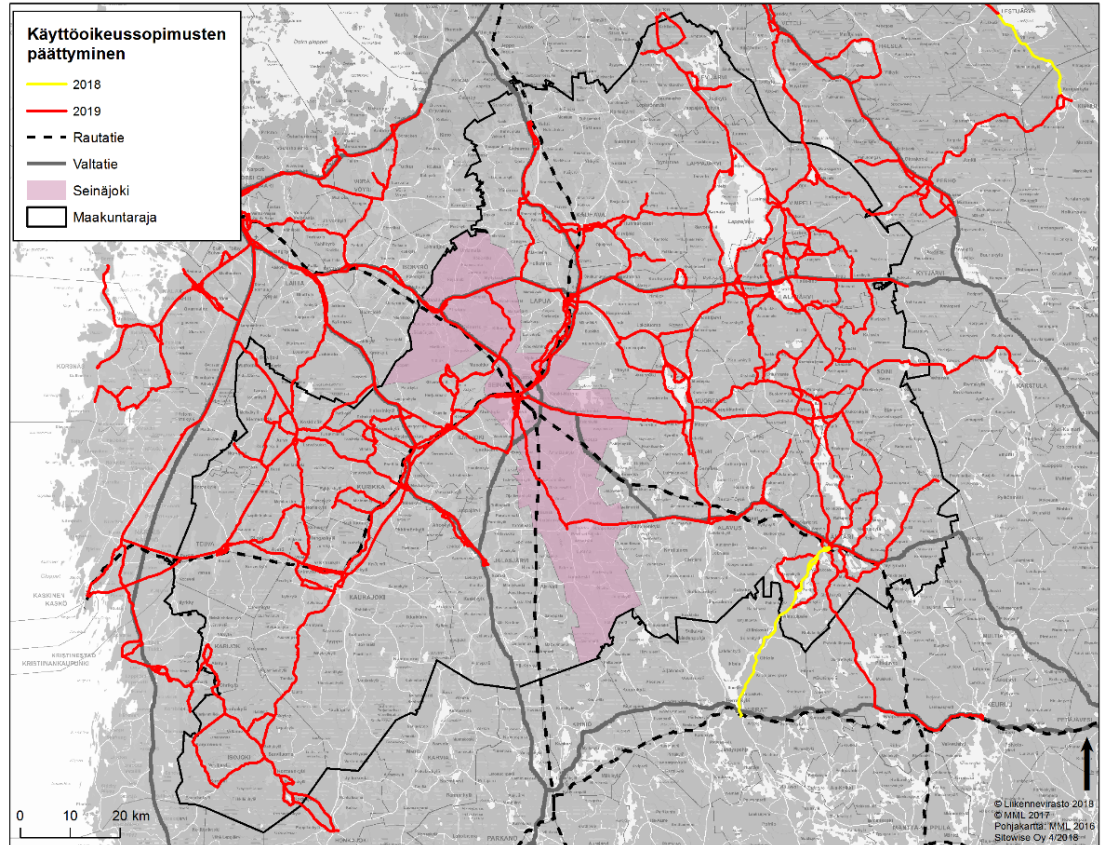
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (EPOELY) vastaa nykyisin alueella avoimesta joukkoliikenteestä lukuun ottamatta Seinäjoen kaupungin aluetta. EPOELY:n ja Seinäjoen kaupungin lisäksi Etelä-Pohjanmaalla ei ole muita joukkoliikenneviranomaisia. ELY-keskuksen vastuuseen kuuluvat joukkoliikenteen suunnittelu- ja järjestämistehtävät, liikennejärjestelmäsuunnittelu ja liikenteeseen liittyvät kehittämishankkeet. Keskenäisessä maakuntaudistuksessa ELY-keskuksen tehtäviä on suunniteltu siirrettäväksi maakunnille.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteeseen alueella käyttämä vuosisuoritus oli vuonna 2017 noin 3 miljoonaa euroa. ELY-keskuksen määrärahat kokonaisuudessaan Etelä-Pohjanmaan alueella ovat noin 3,67 milj. euroa. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen määrärahoista noin 60 % kohdistuu Etelä-Pohjanmaan maakunnan alueelle.

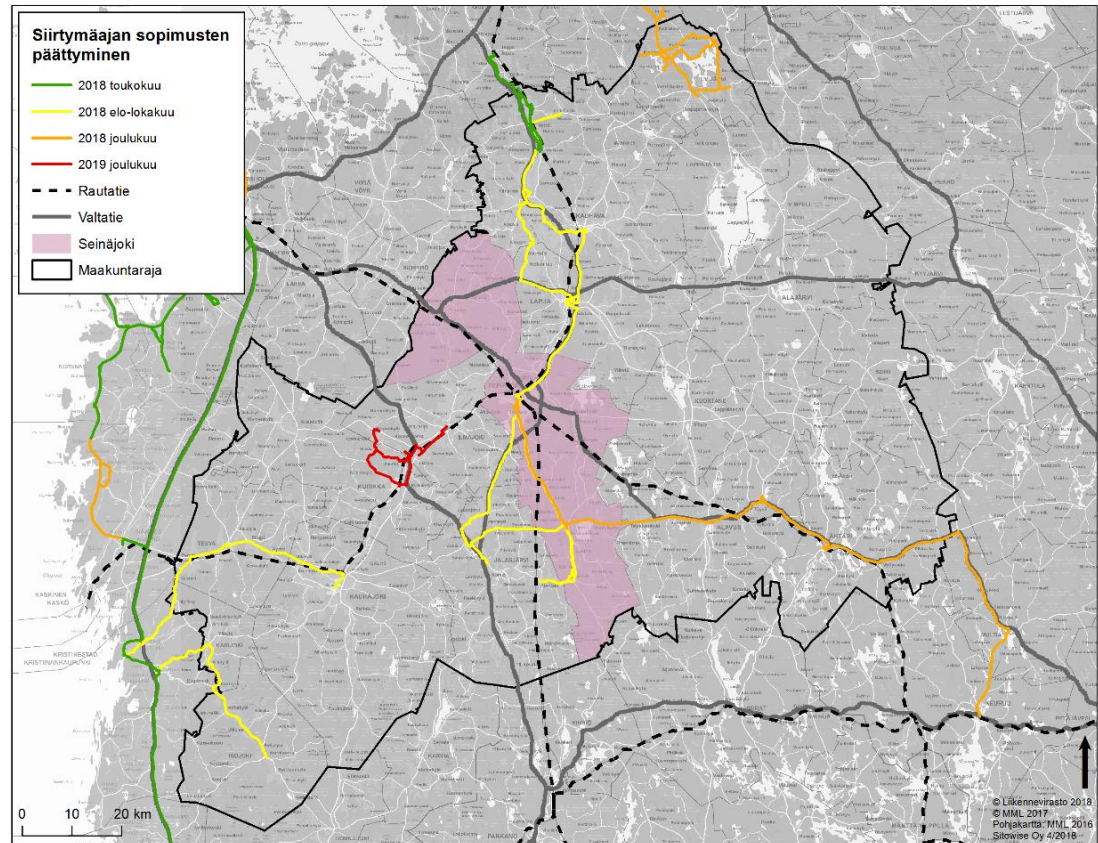
ELY-keskusalueella nousijamääriä on viimeksi tilastoitu vuonna 2013. Tällöin osto- ja käyttöliikenteisessä oli kaikkiaan noin 510 000 nousua vuodessa. Matkustajanousujen tilastointia vaikeuttaa se, että ELY-liikenteessä ei ole yhtenäisesti saatavissa lippu- ja maksujärjestelmien tuottamaa käyttötietoa. ELY-keskuksen liikenteet on kokonaisuudessaan kilpailutettu vuonna 2017. Uudet sopimukset ovat kestoaltaan 2+3 vuotta.

Koko Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella (sis. Pohjanmaa ja Keski-Pohjanmaa) liikennöi 935 linja-autovuoroa, joista noin 43 % on ELY-keskuksen kilpailuttamaa käyttöoikeussopimusliikennettä. ELY-keskuksen kilpailuttaman liikenteen asiakkaista valtaosa, eri arvioiden mukaan jopa 80 %, on koululaisia. Pääosa muusta matkustuksesta liittyy työssäkäyntiliikenteeseen. Käyttöoikeussopimusliikenteen reittiverkostoa on havainnollistettu kuvassa 3. Vuonna 2017 toteutetusta kokonaiskilpailutuksesta johtuen sopimukset ovat käytännössä katkolla koko EPOELY:n toimivalta-alueella vuonna 2019. Sopimusoptyot tuovat hankinta-aikatauluihin joustavuutta.



Kuva 3. Käyttöoikeussopimusliikenteen reittiverkosto ja sopimusten päättymisaikakohdat.

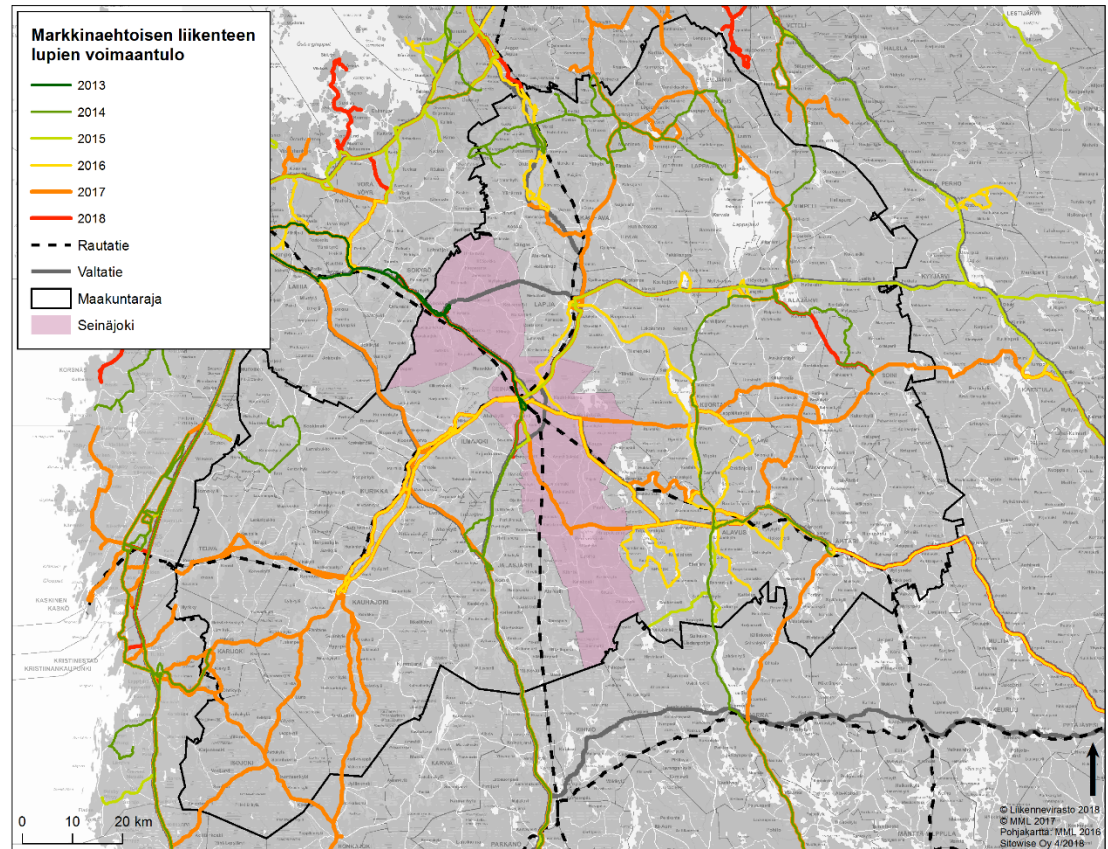
Joukkoliikennelaki muuttui edellisen kerran merkittävästi 2009. Tällöin sovittiin ns. siirtymäajan järjestelyistä tiettyjen liikennöitsijöiden hoitamien reittien osalta. Siirtymäaika päättyi vuonna 2019. Viimeisimpien siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyminen vaikuttaa eniten Seinäjoen seudulla. Uuden liikennepalvelulain mukaisten säädösten voimaantullessa 1.1.2018 siirtymäajan liikennöintisopimusten konkreettinen merkitys on jäämässä melko vähäiseksi. On mahdollista, että siirtymäajan sopimuksia haetaan päättyväksi ennen määräaikaa. Tällöin vuorot joko siirtyvät markkinaehtoisiksi, ne loppuvat tai tarvittaessa hankitaan käyttöoikeussopimusliikenteenä viranomaisten toimesta. Siirtymäajan sopimusten päättymisaikoja on havainnollistettu kuvassa 4.



Kuva 4. Siirtymäajan sopimusten päättymisajankohdat.

Uuden liikennepalvelulain myötä (voimaantulo 1.7.2018) toimivaltaisilta viranomaisilta poistuu ns. reittiliikenteen lupamenettely. Liikennöitsijöiden ei enää tarvitse hakea erikseen lupaa markkinaehtoisen liikenteen aloittamiseen, vaan sähköisessä lähteessä olevat olennaiset tiedot riittävät liikenteen käynnistämiseen. Viranomaisen tulee kuitenkin voida saada tietoa liikenteen alkamisesta, loppumisesta tai muutoksista 60 päivää ennen. Lainsäädännön käytännön soveltaminen voi osoittautua vaikeaksi tilanteessa, jossa olennaisten tietojen saatavuus on vähintäänkin rajoitettua.

Kuvasta 5 käy ilmi, kuinka joukkoliikenteen vapautuminen kilpailulle (käynnistyi 2009) on vaikuttanut markkinaehtoisen liikenteen syntymiseen alueella. Markkinaehtoista liikennettä on syntynyt kauttaaltaan koko maakunnan alueelle. Markkinaehtoisen liikenteen rungon muodostavat erityisesti perusasteen ja toisen asteen opiskelun edellyttämien liikkumistarpeiden täyttäminen. Ilman koululaisten ja opiskelijoiden liikkumistarpeita markkinaehtoisen liikenteen laajuus olisi nykyverkkoon verrattuna merkittävästi alhaisempi. Markkinaehtoinen kaukoliikenne palvelee lähinnä vain maakuntakeskusten välisiä suoria yhteyksiä ja jo pitkään jatkuneena trendinä on ollut, että kaupunkien välinen liikenne ei enää kierrä pienimpien taajamien keskustapysäkkien kautta.



Kuva 5. Markkinaehtoisen liikenteen lupien voimaantulo Etelä-Pohjanmaalla.

Tarkasteltaessa nykyistä joukkoliikenteen verkostoa (käyttöoikeussopimukset ja markkinaehtoinen) ja sen kattavuutta huomataan, että nykyisen reittiverkoston peittävyys on väestöstä noin 50 %, kun kriteerinä käytetään 600 metriä liikennöidystä pysäkeistä. Työpaikkojen osalta peittävyys on hieman suurempi noin 69 %. Tiedot on esitetty taulukossa 1 ja ne perustuvat liikenneluparekisteriin, pysäkkietokantaan ja Etelä-Pohjanmaan liiton toimittamiin YKR-aineistoihin.

Taulukko 1. Joukkoliikenteen peittävyys Etelä-Pohjanmaalla.

Joukkoliikenteen peittävyys	Yhteensä	600 m sisällä liikennöidystä pysäkeistä
Väestö 2017	189 901	97 482
Työpaikat 2015	69 901	47 989

Seinäjoen kaupunki

Seinäjoen kaupunki vastaa omalla alueellaan kaikista joukko- ja henkilöliikenteen palvelukokonaisuuksista. Kaupungilla on merkittäviä liikennekokonaisuuksia

tavaraliikenteessä, jossa eri toimintojen jakelukuljetukset muodostavat toiminnan rungon. Tavaraliikenne toimii henkilöliikenteestä poiketen paljon kaupungin omalla kalustolla ja omalla henkilöstöllä.

Joukko- ja henkilöliikenteessä kaikki keskeiset palvelut on kilpailutettu ja liikennealan yritykset hoitavat käytännön liikennepalveluiden tuottamisen. Seinäjoen kaupunki vastaa suunnittelu- ja järjestämistehtävistä avoimen joukkoliikenteen, sote-kuljetusten ja opetustoimen kuljetusten osalta. Kaupungilla on pitkät perinteet eri hallinnonalojen tarpeita yhdistävistä kuljetuksista. Hyvänä käytäntönä toimii esimerkiksi Seili-liikenne, joka palvelee sote-asiakkaiden lisäksi kaikkien seinäjokelaisten liikkumistarpeita.

Seinäjoen kaupunki käytti vuonna 2017 liikennepalveluiden järjestämiseen noin 5,4 miljoonaa euroa. Joukkoliikenteen palvelutason noston vuoksi tuo summa nousee noin 400 000 -500 000 € laskentatavasta riippuen. Opetustoimen kuljetuskustannukset ovat osuudeltaan suurimmat ja niiden koko on noin 2,5 miljoonaa euroa. Seinäjoen joukkoliikenteen toimivaltavastuu näkyy avoimen joukkoliikenteen korkeana suhteellisena osuutena, jos kustannuksia vertaa esimerkiksi peruskuntiin ilman toimivaltavastuita.

Seinäjoella avointa joukkoliikennettä tuotetaan pääsääntöisesti reittipohjaisesti. Seili ja muut vastaavat taajamien palveluliikenteet ovat tästä päälinjasta poikkeus. Seinäjoen kaupungin noin 5,8 miljoonan euron (arvio uudesta vuosikustannustasosta) vuosikustannuksista 2,1 miljoonaa menee eri hallinnonalojen taksikuljetusten järjestämiseen. Sosiaalitoimen kuljetuksista suurin osa hoidetaan takseilla, mutta myös joukkoliikenneluvallista kalustoa hyödynnetään. Seinäjoen uusimassa Vpl-kilpailutuksessa päiväautopainotusta kasvatettiin. Vpl-kuljetusten ulkopuolisissa soten kyytipalveluissa hyödynnetään pääosin päiväautoja ja joukkoliikenneluvallista kalustoa. Opetustoimen osalta niiden osuus kokonaiskustannuksista on noin 40 %.

Seinäjoen kaupunki kilpailutti koko paikallisliikenteensä keväällä 2018. Kilpailutus tehtiin Suomessa varsin poikkeuksellisesti alueellisena käyttöoikeussopimuksena. Liikennöitsijä vastaa määritellyllä alueella joukkoliikennepalveluiden kokonaisvaltaisesta tuottamisesta (liikennöinti ja oheispalvelut). Alueellisen käyttöoikeussopimuksen tavoitteena oli hakea tehoja linjastoon ja kalustokiertoa antamalla liikennöitsijöille tästä pääsuunnitteluvastuu. Liikennöitsijöillä on myös mahdollisuus kehittää melko vapaasti alueen asukkaita palvelevia liikennepalveluita. Ainoana rajaavana tekijänä on se, että tilaajan edellyttämiä palvelutasovaatimuksia ei saa heikentää.

Kilpailutetun paikallisliikenteen sopimuskausi on 9.8.2018 – 7.8.2022. Sopimusta on mahdollista jatkaa yhdellä kahden vuoden pituisella optiolla. Vuosittainen käyttöoikeuskorvaus paikallisliikenteestä on jatkossa 1,88 milj. €.

2.2.2 Kuntien järjestämät avoimet kuljetukset

Kuntien järjestämisvastuulla olevat kuljetukset kattavat Etelä-Pohjanmaan alueella noin 23,5 miljoonan euron arvosta liikennettä. Kuntien järjestämä avoin joukkoliikenne

muodostaa vain noin 2,7 miljoonan euron vuotuiset kustannukset kunnille. Tästä Seinäjoen osuus on noin 1,7 miljoonaa euroa, kun taas muiden yksittäisten kuntien osuudet jäävät alle 250 000 euron. Selvitystä tehdessä on syntynyt vahva käsitys siitä, että kuntien kaikki asiointi-, palvelu-, ja/tai kutsuliikenteet eivät ole mukana ELY-keskuksen tilastokoonnissa. Tämä saattaa osin johtua tietokatkoksesta peruskunnissa tai tiedonsiirrossa peruskunnista ELY-keskukseen.

Useimpien kuntien tämänhetkiset asiointi- ja palveluliikenteen sopimukset päättyvät vuosien 2018 tai 2019 aikana. Kaksineuvoisen kunnissa sopimus päättyy 31.7.2018, jonka jälkeen käytettävissä on optio vuoden 2018 loppuun saakka. Kurikassa sopimus on voimassa vuoden 2018 loppuun saakka, jonka jälkeen käytettävissä on yksi mahdollinen optiovuosi. Jalasjärvellä ja Alavudella sopimukset päättyvät 31.7.2019, Alavudella on tällä hetkellä sopimuksen optio käytössä. Seinäjoella, Lapualla ja Ilmajoella sopimukset päättyvät vuoden 2019 loppuun, mutta Lapualla ja Ilmajoella on käytettävissä optiot vuodesta 2020. Kaikille avoimien kuljetusten ostoista keskeiset tiedot on tiivistetty taulukkoon 2.

Taulukko 2. Kuntien avoimen joukkoliikenteen ostot vuonna 2017.

KAIKILLE AVOIMEN JOUKKOLIIKENTEN OSTOT VUONNA 2017

Tilanne 31.12.2017

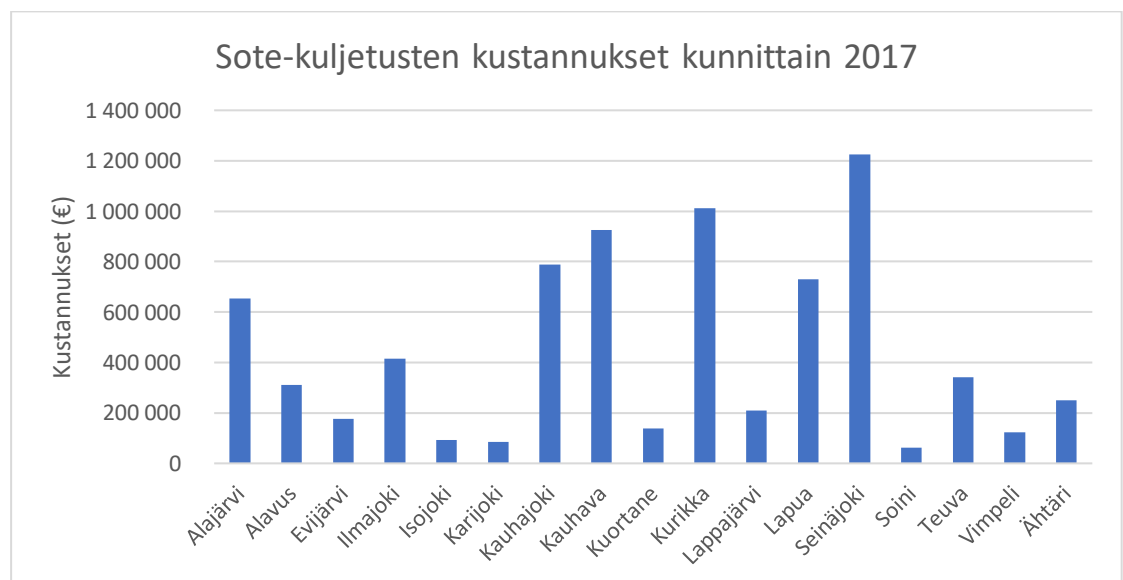
Alue	Linja- autovuorot	Taksivuorot	Taksa- alennukset	Palvelu- liikenne	Yhteensä
Alajärvi	231 983				231 983
Alavus	17 298		2 363		19 660
Evijärvi				13 446	13 446
Ilmajoki	17 120		1 830		18 950
Isojoki	26 947	13 988	431		41 366
Karjoki	6 295				6 295
Kauhajoki	159 165		2 721		161 886
Kauhava			12 336	50 801	63 137
Kuortane					0
Kurikka	19 996		21 557	125 179	166 732
Lappajärvi				12 171	12 171
Lapua			560		560
Seinäjoki	1 411 311		16 351	319 906	1 747 568
Soini		9 974			9 974
Teuva		28 744	1 762		30 506
Vimpeli					0
Ähtäri	218 900				218 900
ETELÄ-POHJANMAAN MAAK	2 109 015	52 706	59 912	521 502	2 743 135

Kuntien järjestämän avoimen joukkoliikenteen palveluihin sisältyy paljon epävarmuustekijöitä niin kustannusten kuin asiakasmäärienkin suhteen. Yhtenä askeleena maakunnallisen kokonaisuuden rakentamisessa tulisi selvittää nykytietoa paremmin kuntien avointen kuljetusten (mm. asiointi- ja palveluliikenteet) käyttäjämäärät. Matkamäärätietoa pitäisi pystyä saamaan kunnittain vähintään vuosisopimustasolla. Vuoro- ja/tai päiväkohtainen matkustajamäärätilastointi olisin syytä aloittaa kuntien maksamissa avoimissa kuljetuksissa.

2.3 Sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset

Vuoden 2017 tietojen mukaan Etelä-Pohjanmaan kuntien sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset kustantavat yhteensä noin 7,5 miljoonaa euroa. Valtaosa kustannuksista muodostuu Vpl-kuljetuksista, joiden vuosikustannukset ovat yhteensä noin 6,2 miljoonaa euroa. Muiden yksittäisten kuljetustyyppien vuosikustannukset jäävät alle 650 000 euron. Vpl-kuljetusten asiakasmäärä koko alueella on noin 3 200 henkilöä, kun taas Shl- ja kehitysvammaiskuljetusten asiakasmäärät ovat noin 350 henkilöä.

Sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten kustannukset vaihtelevat kunnittain noin 80 000 euron ja 1,2 miljoonan euron välillä. Monissa kunnissa sekä koko Etelä-Pohjanmaan alueella kyseisten kuljetusten kustannukset ovat kasvaneet vuositason viime vuosien aikana. Vuoden 2017 sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten kustannukset on esitetty kunnittain kuvassa 6.



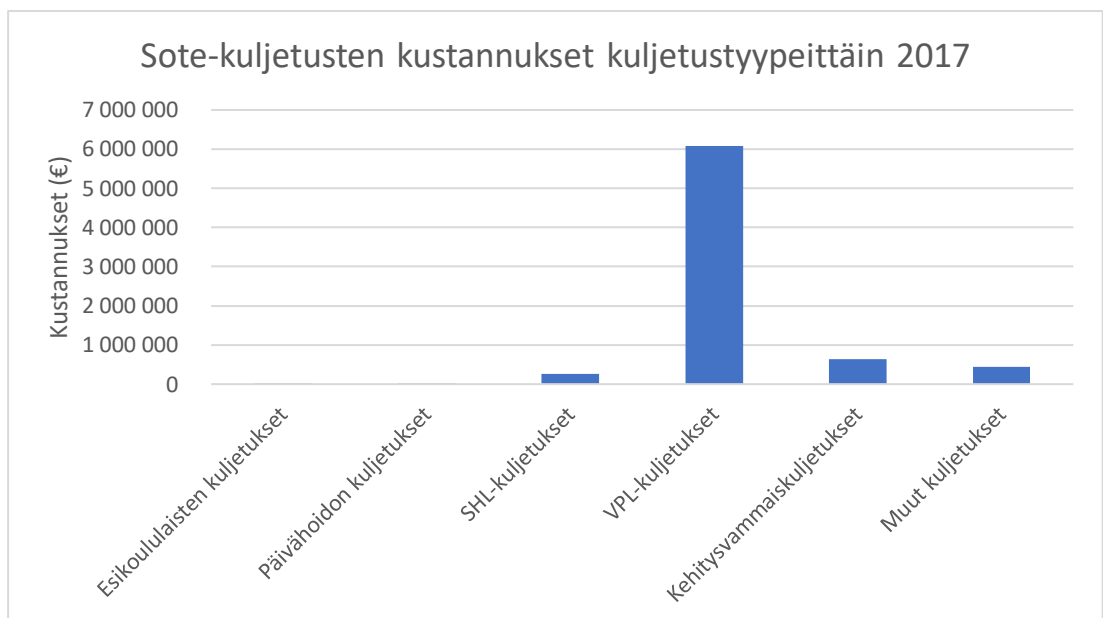
Kuva 6. Sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten kustannukset kunnittain vuonna 2017.

2.3.1 Vpl- ja Shl -kuljetukset

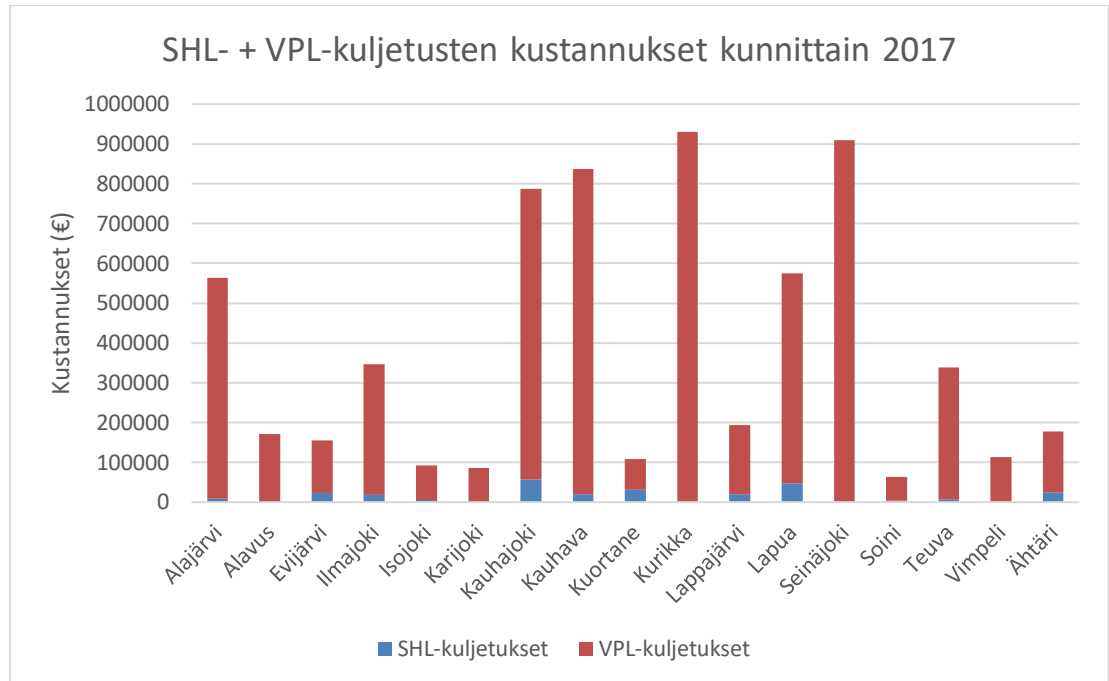
Vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset muodostavat selkeän valtaosan sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten kustannuksista, noin 6 miljoonaa euroa vuosittain. Valtaosa kunnista ei ole kilpailuttanut aiemmin Vpl-kuljetuksia, vaan palveluita on tilattu suoraan

liikennöitsijöiltä. Kunnat ovat nyt aktivoituneet sekä kuljetuspalveluiden että osin myös välitystoiminnan kilpailuttamisessa. Toistaiseksi useilla kunnilla on käytäntönä, että asiakkaat tilaavat kuljetuksen suoraan palveluntuottajalta. Tämä käytäntö on kuitenkin muuttumassa välitystoiminnan kilpailuttamisen myötä.

Sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset muodostavat vuositasolla noin 270 000 euron kustannukset Etelä-Pohjanmaan alueella. Kuntien sopimustilanteet ovat samat Shl-kuljetusten osalta kuin Vpl-kuljetustenkin. Asiakkaat tilaavat myös Shl-kuljetukset useissa kunnissa suoraan palveluntuottajalta. Sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten kustannukset vuodelta 2017 on esitetty kuljetustyypeittäin kuvassa 7 ja kunnittain kuvassa 8.



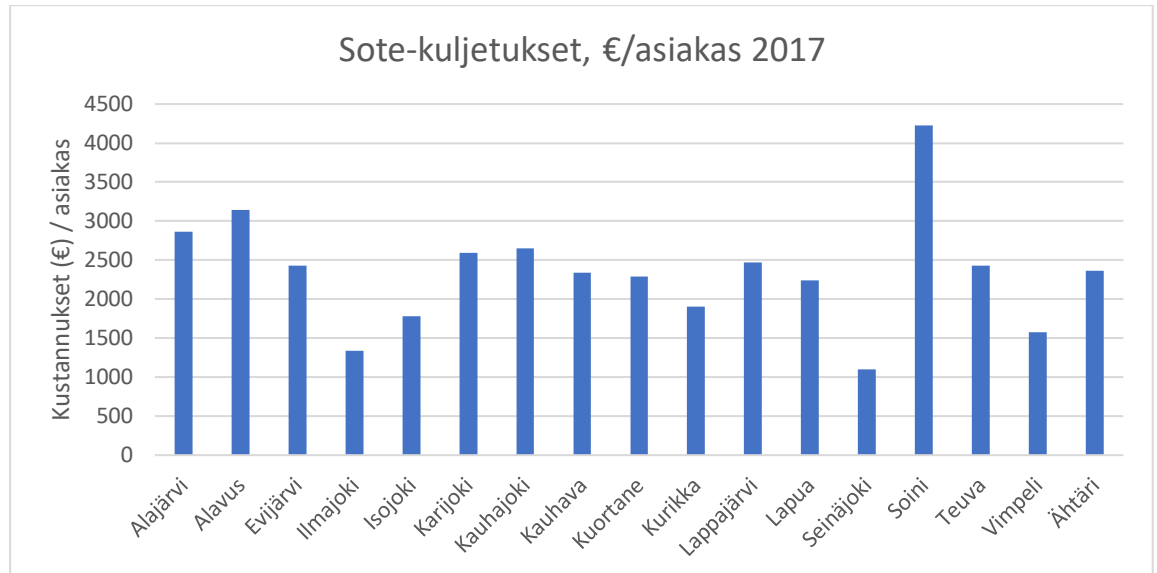
Kuva 7. Sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten kustannukset kuljetustyypeittäin vuonna 2017.



Kuva 8. Shl- ja Vpl-kuljetusten kustannukset kunnittain vuonna 2017.

Asiakaskohtaisissa kustannuksissa on kunnittain merkittäviä eroja. Sosiaalihuoltolain mukaisissa matkoissa kuntien väliset keskimääräiset erot ovat suurempia, mutta niiden kokonaisvolyymit euroina ovat merkittävästi Vpl-kuljetuksia alhaisempia. Shl-kuljetuksia järjestävissä kunnissa muutaman yksittäisen asiakkaan liikennepalvelun tuottamiskustannukset ovat suhteettoman korkeita, mutta kokonaisuuden kannalta niiden merkitys on vähäinen.

Vertailtaessa sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten kustannuksia suhteessa asiakasmääriin, on kuntien välillä havaittavissa suuriakin eroja. Kuten kuvasta 9 huomataan, korkeimmat kuljetuskustannukset yhtä asiakasta kohti ovat Soinissa, jossa kustannukset ylittävät 4 000 euron rajan. Matalimmat kustannukset ovat Seinäjoella, noin 1 100 euroa asiakasta kohti. Koko Etelä-Pohjanmaan alueella kuljetuskustannuksia muodostuu noin 1 900 euroa per asiakas.



Kuva 9. Sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten kustannukset asiakasta kohden vuonna 2017.

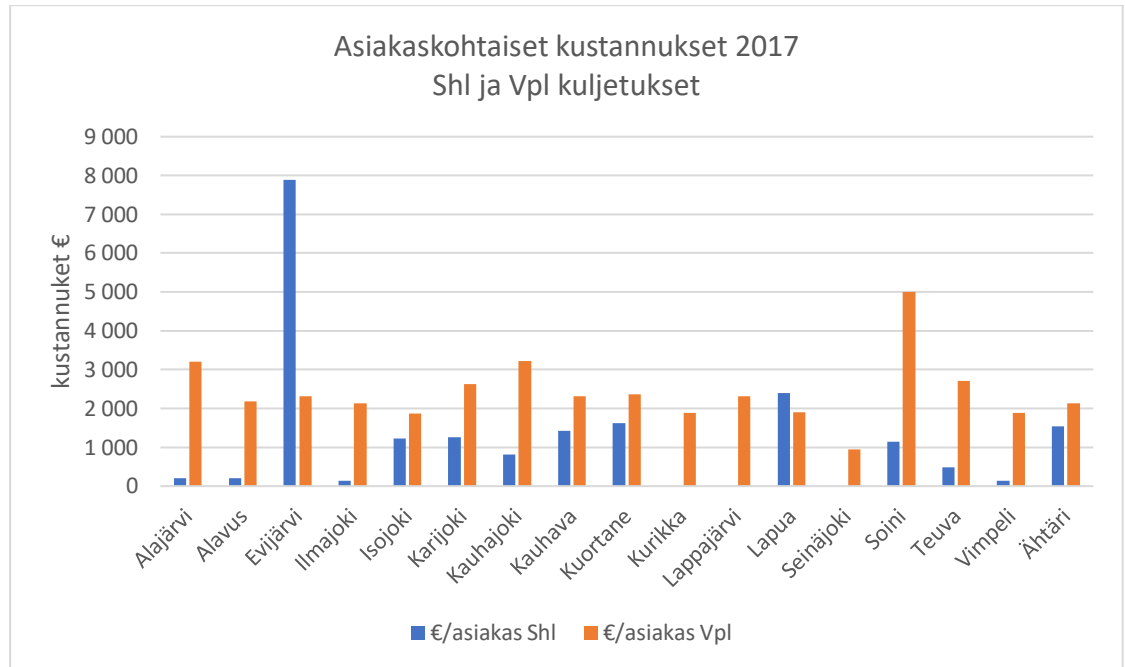
Taulukon 3 mukaisesti sosiaali- ja terveystoimen alaisissa kuljetuspalveluissa on Etelä-Pohjanmaalla kaikkiaan noin 3 900 henkilöä. Valtaosa kyytioikeutetuista on Vpl-asiakkaita, joita on kaikkiaan noin 3 200. Mikäli Vpl-asiakkaat käyttäisivät kaikki lakisääteiset 18 matkaansa kuukausittain, olisi matkamäärä jokaisena kuukautena n. 58 000, joka vastaa suurusluokaltaan Seinäjoen vuoden Vpl-matkavolyymiä. Vpl-matkojen käytöstä tiedetään valtakunnallisesti se, että niitä jää yleensä käyttämättä kymmeniä prosentteja. Matkamäärät ovat perinteisesti laskeneet alueilla, joilla on otettu käyttöön kuljetusten keskitetty välitys- ja yhdistelytoiminta.

Taulukko 3. Sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten asiakasmäärät vuonna 2017.

Sote-kuljetettavien määrä 2017	Keva hlö	SHL hlö	VPL hlö
Alajärvi	12	44	173
Alavus	16	5	78
Evijärvi	13	3	57
Ilmajoki	21	136	153
Isojoki	1	5	46
Karjajoki	0	1	32
Kauhajoki	0	70	227
Kauhava	27	14	354
Kuortane	8	19	33
Kurikka	40	0	493
Lappajärvi	9	1	75
Lapua	30	20	277
Seinäjoki	147	0	965
Soini	0	3	12
Teuva	4	15	122
Vimpeli	0	19	59
Ähtäri	18	16	72
Etelä-Pohjanmaa	346	371	3 228

Vpl-kuljetusten keskimääräinen asiakaskohtainen vuosikustannus on Etelä-Pohjanmaalla 1 913 €. Kuntien keskiarvo taas on 2 412 €/vuodessa. Asiakaskohtaiset Shl- ja Vpl-kuljetusten kustannukset on esitetty kunnittain kuvassa 10. Kuntien kustannuseroihin voi olla monta selittävää tekijää. Syinä kustannuseroihin voivat olla esimerkiksi seuraavat tekijät:

- Erot matkojen tilaus- ja välityskäytännöissä (välityspalvelu yleensä laskee kuljetuskustannuksia)
- Yhdistelyjärjestelmien käytössä olevat erot
- Erot matkaseurannassa ja laskutusvalvonnassa
- Erot yhdyskunta- ja palvelurakenteessa (joissakin kunnissa matkat luontaisesti pidempiä)
- Erot ns. oman taksin käyttöoikeuksissa (tuttutaksikäytännöt)



Kuva 10. Asiakaskohtaiset Shl- ja Vpl-kuljetusten kustannukset vuonna 2017.

Osana nykyisiä palveluita koskevaa selvitystä käytiin läpi myös kunnittain/yhteistyöalueittain Vpl- ja Shl-kuljetusten välitystoimintaan, matkamäärien seurantaan, laskutukseen, raportointiin ja eri kuljetuspalveluiden integrointiin liittyviä erityiskysymyksiä. Seuraavassa on koottuna alueittain näitä kuljetusprosessin hoitamiseen liittyviä olennaisia yksityiskohtia. Tietoja ei ollut vielä saatavissa kaikilta alueilta, johtuen hankintojen keskeneräisyyksistä.

Suupohjan alue (Kauhajoki, Isojoki, Karijoki ja Teuva):

Asiakkaat tilaavat Suupohjan alueella kuljetukset keskitetysti Seinäjoen Keskustaksi Oy:ltä. Sopimusajoneuvoja ei ole vielä kilpailutettu, mutta kilpailutus on käynnissä. Tarjouskilpailun kautta mahdollistunee alueella myös ajoneuvojen ensisijaisuusjärjestelyjen käyttöönotto.

- Asiakasprofiilien ylläpito: Keskustaksi Oy
- Matkamäärien seuranta: Tällä hetkellä ei tietoa matkamääristä. Matkamäärien seurantaan tulossa korttituote.
 - Korttisopimuksen kustannukset ovat osa välityspalvelua, jonka sopimus voimassa 06/2020 saakka.
 - Korttituotteeksi kaavailtu Western Systems Likumaa.
- Laskutus ja autoilijatilitykset: Keskustaksi Oy laskuttaa ja hoitaa tilitykset nykyisin.
 - Kortin käyttöönoton jälkeisestä tilanteesta ei sovittu.
- Laskujen oikeellisuuden tarkastus: Ei otettu käyttöön. Selvitystyö käynnissä.

- Keskimääräinen viive ajoneuvon saapumisessa: Tilanteesta ei vielä tietoa. Toiminta on käynnistynyt vasta, eikä raportteja ole ollut vielä saatavilla.
- Onko sote-kuljetuksia ja mahdollista avointa joukkoliikennettä yhdistelty tai pyritty yhdistelemään?
 - Sote-kuljetuksista 15 % yhdistellään palvelun sisällä. Muita kuin sote-kuljetuksia ei ole palvelussa mukana, eikä kuljetuksia ole yhdistelty muihin kuljetuksiin.

Kuusiolinna Oy (Alavus, Kuortane, Ähtäri ja Soini):

Asiakkaat tilaavat Kuusiokuntien alueella kuljetukset keskitetysti Kuusiolinnan kuljetuspalvelukeskukselta. Ajoneuvoja ei ole kilpailutettu järjestelmän piiriin, vaan alueen taksi- ja joukkoliikenneluvalliset yritykset tuottavat kuljetukset nykyisellä taksitaksalla. Järjestely jatkuu myös 1.7.2018 jälkeen.

- Asiakasprofiilien ylläpito: Sitowise Oy
- Matkamäärien seuranta: Mobirouter-järjestelmä. Erillistä korttiseurantaa ei tarvita.
- Laskutus ja autoilijatilitykset: Sitowise Oy laskuttaa kustannuspaikoittain ja hoitaa tilitykset autoilijoille.
- Laskujen oikeellisuuden tarkastus: Pääosa tehdään suoraan järjestelmässä. Joitakin yksittäisiä tarkistetaan myös manuaalisesti.
- Keskimääräinen viive auton saapumisessa: Asiakkaat tilaavat matkansa kahta tuntia ennen hakuaikaa.
- Onko sote-kuljetuksia ja mahdollista avointa joukkoliikennettä yhdistelty tai pyritty yhdistelemään?
 - Kuljetusten yhdistelyaste on hieman alle 25 %. Sote-kuljetuksia ei ole yhdistetty joukkoliikenteeseen, mutta useiden eri kustannuspaikkojen asiakkaita on yhdistelty (Vpl, Shl, erityiskoululaiset, kiireettömät potilassiirrot, ryhmäkuljetukset).

Kaksineuvoinen (Kauhava, Evijärvi, Lappajärvi):

Asiakkaat tilaavat Kaksineuvoinen alueella kuljetukset haluamaltaan taksiautoilijalta. Kuljetusten kilpailuttaminen on suunnitelmassa, mutta tarkemmasta ajankohdasta ja toteuttamistavasta ei ole vielä sovittu.

- Asiakasprofiilien ylläpito: Käytössä Taksiplus-korttituote. Taksiliiton Yrityspalvelut
- Matkamäärien seuranta: Käytössä Taksiplus-korttituote. Taksiliiton Yrityspalvelut
- Laskutus ja autoilijatilitykset: Taksiliiton yrityspalvelu
- Laskujen oikeellisuuden tarkastus: Sihteeri tarkastaa Taksiliiton Yrityspalveluista tulleen laskun. Laskuista ei voi päätellä tarkasti matkoja ja sitä, onko ne ajettu oikein.

- Keskimääräinen viive auton saapumisessa: Ei tiedossa, koska asiakkaat tilaavat kuljetuksen haluamaltaan autolta.
- Onko sote-kuljetuksia ja mahdollista avointa joukkoliikennettä yhdistelty tai pyritty yhdistelemään?
 - Ei ole yhdistelty.

Seinäjoki (Seinäjoki, Peräseinäjoki, Ylistaro, Nurmo):

HUOM! Seinäjoen eri alueilla toimintamalli on hieman erilainen.

Seinäjoen ja Nurmon alueella kyydit tilataan Seinäjoen Keskustaksi Oy:ltä. Ajoneuvoja välitetään ensisijaisuusjärjestelyn kautta (halvin ajoneuvo). Kuljetukset on juuri kilpailutettu. Välitys- ja yhdistelyjärjestelmän osalta eletään kahden järjestelmän muutosvaihetta.

- Asiakasprofiilien ylläpito: Seinäjoen Keskustaksi Oy, Mobirouter-järjestelmä (siirtymä Frogneen käynnissä)
- Matkamäärien seuranta: Mobirouter-järjestelmä
- Laskutus ja autoilijatilitykset: Seinäjoen Keskustaksi Oy
- Laskujen oikeellisuuden tarkastus: Seinäjoen kaupunki valvoo. Pääosin manuaalinen laskujen läpikäynti.
- Keskimääräinen viive auton saapumisessa: Kyydit ohjeistetaan tilaamaan n. 2 tuntia ennen toivottua haku aikaa.
- Onko sote-kuljetuksia ja mahdollista avointa joukkoliikennettä yhdistelty tai pyritty yhdistelemään?
 - Palveluauto Seili toimii kaikille avoimena joukkoliikenteenä kaupunkialueella, johon myös Vpl-matkoja on yhdistelty.

Ylistaron alueella on menossa palvelukokeilu Vpl- ja Shl-kuljetusten välitystoiminnasta ja yhdistelystä sekä ao. kuljetusten avaamisesta kaikille avoimeksi asiointiliikenteeksi. Tavoitteena on, että itsemaksavat asiakkaat pystyvät hyödyntämään jo ”maksettua” kapasiteettia avoimena palveluliikenteenä Ylistaron ja Kanta-Seinäjoen alueella. Kuljetukset tilataan arkipäivisin Callwaves Oy:n matkapalvelukeskuksesta ja iltaisin ja viikonloppuisin suoraan autoilijoilta.

- Asiakasprofiilien ylläpito: Matkapalvelukeskus ylläpitää asiakasprofiileja
- Matkamäärien seuranta: Matkamäärien seuranta tehdään järjestelmällä, joka on nyt MobiRouter ja 1.7.2018 alkaen SwMAPI (pilotoitava järjestelmä)
- Laskutus ja autoilijatilitykset: Laskutus- ja autoilijatilitykset hoitaa Sitowise Oy
- Laskujen oikeellisuuden tarkastus: Seinäjoen kaupunki yhdessä Sitowise Oy:n kanssa.
- Keskimääräinen viive auton saapumisessa: Kyydit ohjeistetaan tilaamaan n. 2 tuntia ennen toivottua haku aikaa.
- Onko sote-kuljetuksia ja mahdollista avointa joukkoliikennettä yhdistelty tai pyritty yhdistelemään?
 - Yhdistelyä tehdään päivittäin.

Taulukossa 4 on tarkasteltu kyytien toivotun ajan ja tilausajan välistä eroa eli sitä, kuinka paljon ennen toivottua lähtöaikaa asiakkaat tilasivat kyytinsä. Suurin osa (57 %) kyydeistä tilattiin matkaa edeltävänä päivänä tai aiemmin. 22 % kyydeistä tilattiin alle 2h ennen toivottua ajankohtaa. Matkaoikeudettomat asiakkaat tilasivat kyytinsä aiemmin kuin matkaoikeutetut. Matkaoikeudettomista 86 % tilasi kyytinsä vähintään edellisenä päivänä. Matkaoikeudellisilla vastaava osuus oli 40 %. Matkaoikeudellisista asiakkaista 16 % tilasi kyytinsä enintään 15 minuuttia ennen toivottua lähtöaikaa. Matkaoikeutetuilla asiakkailla tarkoitetaan matkustajia, joilla on voimassa oleva Vpl- tai Shl-päätös. Matkaoikeudettomat ovat muita matkustajia, tavallisia kaupunkilaisia. Kuljetuspalvelu on avoin kaikille kaupunkilaisille.

Tärkeänä selvitettävänä yksityiskohtana MAMBA-hankkeessa oli mm. asiakkaiden saama ja toivoma palvelutaso. Millaisella aikaikkunalla asiakkaat tarvitsemiaan kyytitilauksia tekevät, eli kuinka pian tilaushetkestä tilatulle kuljetukselle olisi tarvetta. Esimerkkinä tästä on vuoden 2016 kokonaistilasto Seinäjoelta, johon on koottu tietoa aikaikkunoista ja eri asiakasryhmien tilaustavoista. 57 % kaikista tilauksista tehdään yli 1 päivän päähän tilaushetkestä. Kaikkiaan aikaisintaan kolmen tunnin päähän tehtäviä tilauksia on 70 % kaikista keskuksista tilatuista kyydeistä. ”heti tilauksina” voidaan pitää 0-15 min aikaikkunalla tilattavia kyytejä, joita on kaikkiaan 10 % kaikista tilauksista.

Taulukko 4. Kyytien toivottu aika - tilausaika.

Aikaikkuna	Kaikki		Matkaoikeutetut		Matkaoikeudettomat	
	Kyytien määrä	Osuus kaikista kyydeistä	Kyytien määrä	Osuus kaikista kyydeistä	Kyytien määrä	Osuus kaikista kyydeistä
0-15min	4879	10 %	4722	16 %	157	1 %
15-30min	1293	3 %	1110	4 %	183	1 %
30-45min	701	2 %	573	2 %	128	1 %
45-60min	541	1 %	435	1 %	106	1 %
1-2h	2865	6 %	2423	8 %	442	3 %
2-3h	3711	8 %	3335	11 %	376	2 %
yli 3h	6276	13 %	5339	18 %	937	6 %
yli 1 päivä	26390	57 %	11861	40 %	14529	86 %
yht	46656		29798		16858	

Vammaispalvelulakia ja sosiaalihuoltolakia ollaan parhaillaan muuttamassa. Valmisteilla olevassa laissa matkojen yhdistelyn ensisijaisuutta kuljetusten tuotantotapana ollaan korostamassa. Lisäksi henkilökohtaisen palvelutarpeen arvioinnin kehittäminen ja esteettömien avoimien kuljetusten suosiminen voi jatkossa alentaa Vpl-asiakkaiden määrää ja siirtää palvelutarvetta enemmän tarveharkintaisiin kuljetuksiin, kuten Shl-kyyteihin. Lisäksi henkilökohtaisilla budjeteilla ja palveluseteleillä saattaa olla jatkossa merkittävä rooli kuljetuspalveluasiakkaiden matkojen järjestämisessä ja operatiivisessa

toiminnassa. Sosiaali- ja terveysministeriö hankesivu vammaispalvelulain uudistukseen liittyen.³

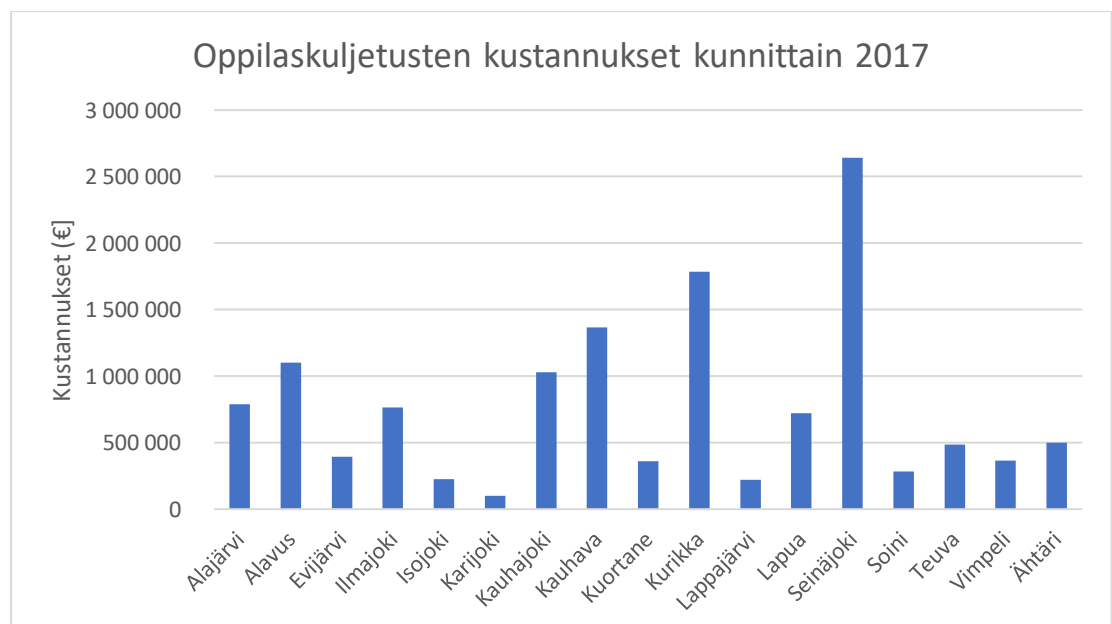
2.3.2 Sairaanhoitopiirin kuljetukset

Etelä-Pohjanmaan sairaanhoitopiiri on tätä selvitystä tehtäessä kilpailuttamassa omia takseilla hoidettavia siirto- ja potilaskuljetuksia. Takseilla hoidettavia kuljetuksia tehdään vuodessa kaikkiaan noin 1 100 ja kustannukset näistä kyydeistä ovat 144 865 €, eli noin 132 €/matka. Sairaanhoitopiirin yksikkö tilaa asiakkaalle kuljetukset ja tähän saakka taksit ovat laskuttaneet sairaanhoitopiiriä vahvistetun taksitaksan mukaan.

Takseilla hoidettavien kuljetusten lisäksi sairaanhoitopiiri järjestää vastaavia ambulanssikuljetuksia, jotka on juuri kilpailutettu. Ambulanssimatkoja on vuosittain noin 1 050 ja niiden vuosikustannukset ovat 250 000 €, eli 238 €/matka.

2.4 Sivistystoimen kuljetukset

Etelä-Pohjanmaan kuntien sivistystoimien järjestämät oppilaskuljetukset ovat vuosiarvoltaan yhteensä noin 13,1 miljoonaa euroa. Kuntien lakisääteisiin velvollisuuksiin kuuluvat sivistystoimen kuljetukset muodostavat kuljetustyypeistä suurimmat kustannukset. Oppilaskuljetusten kustannukset on esitetty kunnittain kuvassa 11.

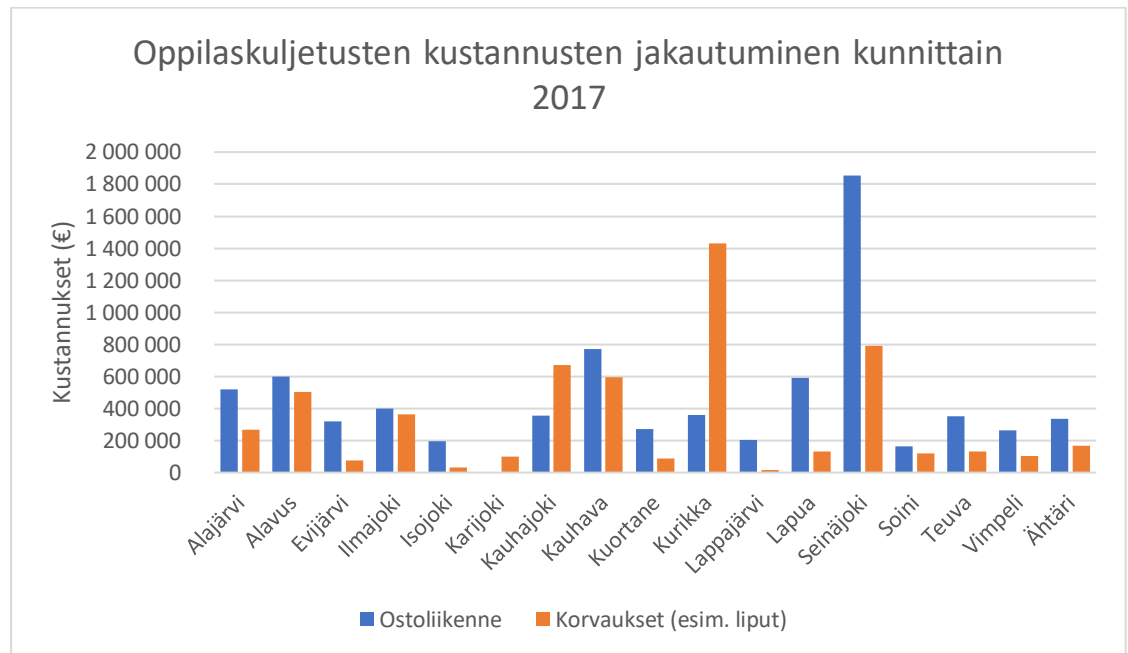


Kuva 11. Oppilaskuljetusten kustannukset kunnittain vuonna 2017.

Kuljetukset jakautuvat eri kulkumuotoihin ja tarkoituksiin. Vuosikustannuksista ostoliikennettä on noin 7,5 miljoonaa euroa ja korvauksia, kuten lippuostoja, noin 5,6

³ <https://stm.fi/vammaislainsaadannon-uudistus>

miljoonaa euroa. Tilastot perustuvat vuoden 2017 tietoihin. Lippukustannusten korvausten määrää voi käyttää indikaattorina siitä, kuinka hyvin kunnat pystyvät hyödyntämään alueella jo toimivaa liikennettä oppilaskuljetusten järjestämisessä. Oppilaskuljetusten kustannusten jakautumista kunnissa on havainnollistettu kuvassa 12.



Kuva 12. Oppilaskuljetusten kustannukset kunnittain vuonna 2017.

Taulukon 5 mukaan, lakisääteisissä oppilaskuljetuksissa on Etelä-Pohjanmaalla kaikkiaan n. 4 100 henkilöä. Esikoululaisten kuljetuksissa on kaikkiaan noin 580 henkilöä. Suureen kuljetettavien määrään vaikuttaa hajautuneen yhdyskuntarakenteen lisäksi kouluverkon keskittyminen ja harventuminen. Yhä suurempi osuus kuntien koululaisista on säännöllisten oppilaskuljetusten piirissä.

Taulukko 5. Koulukuljetettavien määrät kunnittain vuonna 2017.

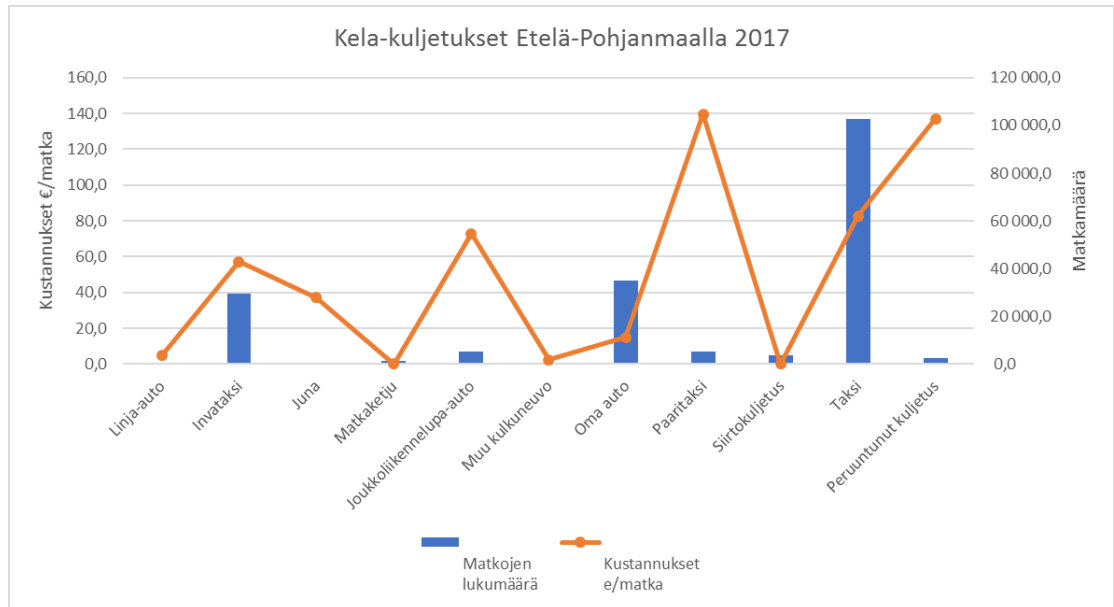
Koulukuljetettavien määrä 2017	Esikoul. Kulj.	Peruskoul. Kulj.
Alajärvi	26	357
Alavus	35	433
Evijärvi	15	49
Ilmajoki	54	194
Isojoki	10	
Karjajoki	4	22
Kauhajoki	103	383
Kauhava	58	377
Kuortane	25	129
Kurikka	66	767
Lappajärvi	5	
Lapua	45	170
Seinäjoki	53	1 020
Soini	11	43
Teuva	29	39
Vimpeli	23	12
Ähtäri	14	117
Etelä-Pohjanmaa	576	4 112

2.5 Kela-kuljetukset Etelä-Pohjanmaalla

Liikennepalvelulain veloitteiden vuoksi Kela kilpailutti niin sanotut sairausvakuutuslain suorakorvausmatkat keväällä 2018. Kilpailutukseen osallistuivat nykyisten Kela-välityksestä vastaavien toimijoiden lisäksi uusia yrityksiä. Poikkeuksellisen Kelan kilpailutuksesta teki se, että siinä suoranaisesti kilpailutettiin välitystoimijat, jotka sitoutuvat antamaan nykytaksiaan nähden vertailukelpoisen hinnan kuljetuspalveluiden hinnasta. Etelä-Pohjanmaan alueella välityskeskukseksi jatkaa Seinäjoen Keskustaksi Oy. Kela on koonnut kattavan tiedotteen aiheesta tiedotesivuilleen.⁴

Kelan Svl-kuljetusten kokonaisarvo Etelä-Pohjanmaalla oli vuonna 2017 31,6 miljoonaa euroa. Vähentämällä ambulansseilla ja helikoptereilla hoidetut kuljetukset, kiireettömiä matkoja tehtiin kaikkiaan 186 000 kappaletta ja asiakkaita oli kaikkiaan yli 30 000 henkilöä. Näiden matkojen arvo oli kaikkiaan 24,7 miljoonaa euroa. Maksuja asiakkailta perittiin kaikkiaan 13,2 miljoonaa euroa ja Kela-korvauksia maksettiin 11,5 miljoonaa euroa. Matkojen ja kustannusten jakautumista voi tarkastella kuvasta 13.

⁴ <https://sosiaalivakuutus.fi/kela-ostaa-taksipalvelun-maakunnallisilta-valityskeskuksilta/>



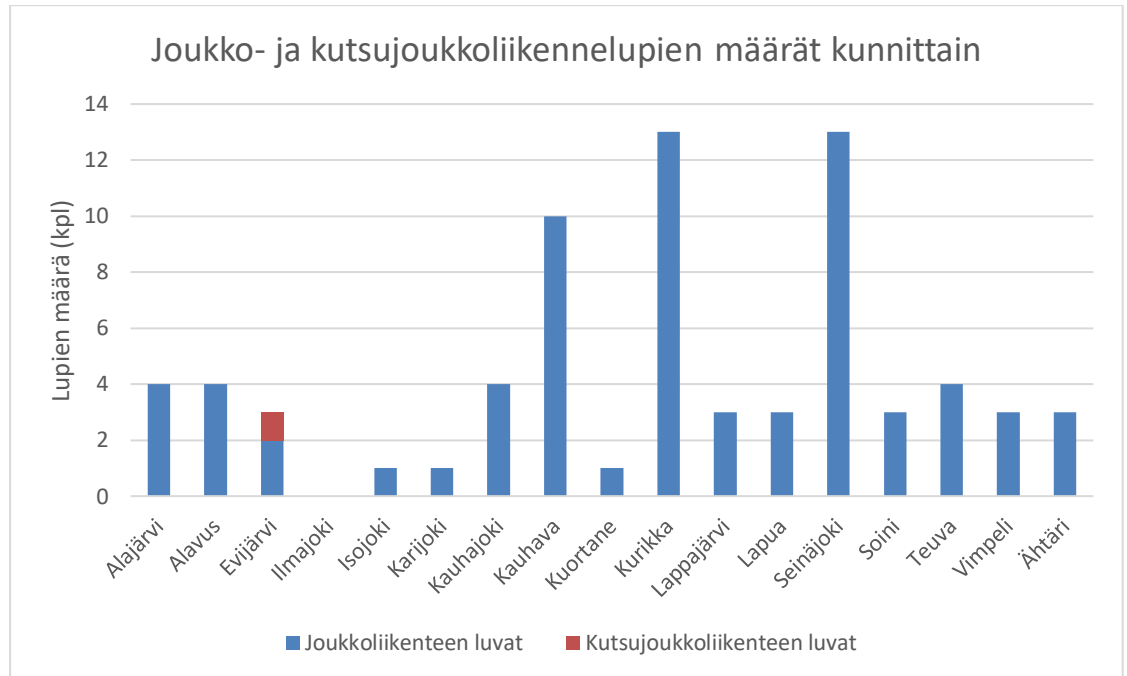
Kuva 13. Kela-kuljetukset Etelä-Pohjanmaalla 2017.

Kelan korvaamien ja kuntien vastuulla olevien lakisääteisten henkilökuljetusten yhdistelyä on viime vuosina valmisteltu pisimmälle Kanta-Hämeen alueella vuosina 2016-2017. Kanta-Hämeessä oli tarkoitus aloittaa sote-kuljetusten ja Kelan korvaamien Svl-kuljetusten kokonaisyhdistely vuodenvaihteessa 2017-2018. Toiminnan käynnistämiseksi elokuussa 2017 avattiin asiaa koskeva kilpailutusprosessi. Kilpailutus kuitenkin keskeytettiin ja nyt alueella toimii kilpailutettuna alueellinen kuljetuskeskus niin kuntien kuin Kelan vastuulla olevista kuljetuksista. Molemmat kilpailutukset voitti sama keskustoimija. Kyytejä ei kuitenkaan yhdistellä ristiin. Pitkillä matkoilla maakunnasta keskuskaupunkiin Kela-kuljetusten ja kuntien korvaamien kuljetusten yhdistely toisi merkittävää toiminnan tehostumista. Toiminnan tehostaminen edellyttäisi myös, että korvauskäytäntöjä ja asiakasprosesseja harmonisoitaisiin nykyisestä. Nyt usean lain alla toimiessa kuljetusten keskinäinen yhdistely ja esimerkiksi laskutuskäytännöt ovat kohtuullisen monimutkaisia ja järjestelmät alttiita virhetilanteille.

3 Liikennepalveluiden nykytilan analyysi

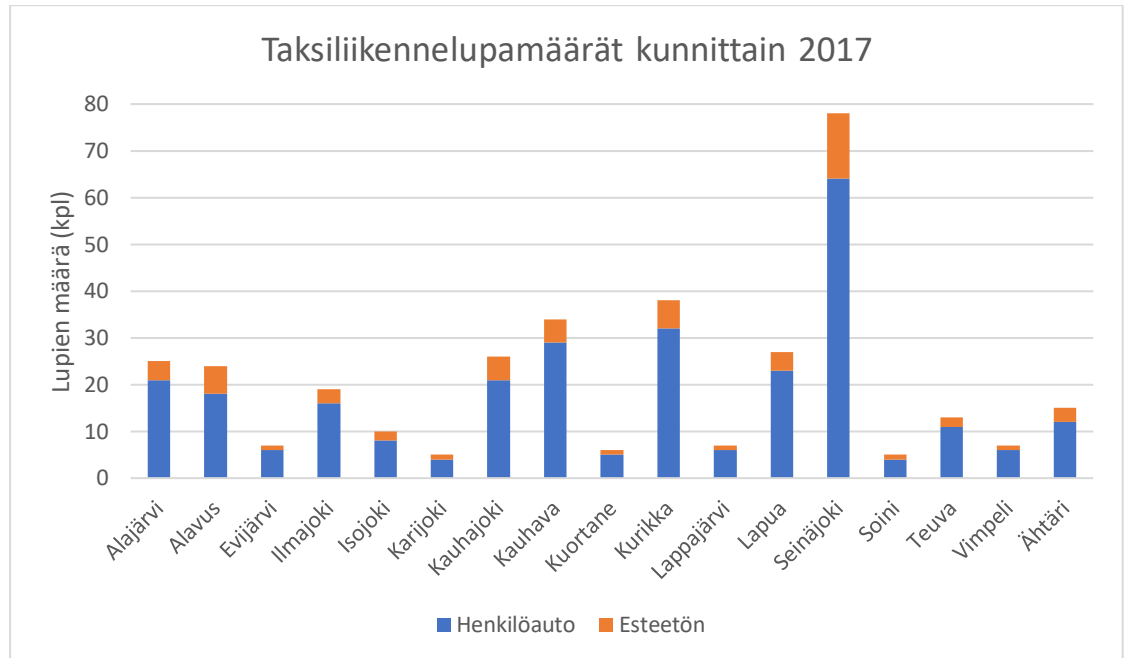
3.1 Etelä-Pohjanmaan joukko- ja taksiliikenneluvat

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen myöntämiä joukkoliikennelupia on Etelä-Pohjanmaan kunnilla yhteensä 72 ja kutsujoukkoliikennelupia ainoastaan yksi Evijärvellä. Liikennelupien määrät kunnittain on esitetty kuvassa 14. Kutsujoukkoliikenne ei ole ainakaan markkinaehtoisesti merkittävässä roolissa alkukesällä 2018. Kutsujoukkoliikenteenomaaisena liikenteenä voidaan pitää esim. Seinäjoelta Vaasan lentoasemalle suuntautuvaa Kutsubussi-palvelua. Joukkoliikennelupien määrässä Kauhava, Kurikka ja Seinäjoki erottuvat muista kunnista suurimmilla lupamäärillään. Ilmajoella sen sijaan joukkoliikennelupia ei ole lainkaan.



Kuva 14. Joukko- ja kutsujoukkoliikennelupien määrät kunnittain.

Marraskuussa 2017 vahvistetussa kiintiöpäätöksessä osoitetut taksiliikennelupien kuntakohtaiset enimmäismäärät on esitetty kuvassa 15. Päätöksessä on osoitettu myös esteettömän kaluston lupamäärät, jotka on esitetty kuvassa oranssilla värillä. Selvästi eniten lupia on myönnettävissä Seinäjoella (78), kun muiden kuntien enimmäislupamäärät ovat alle 40 luvan luokkaa. Taksiliikenteen vapautuessa lupien määrän odotetaan kasvavan. Lupamäärän kasvu voi olla ainakin alkuvaiheessa hillitympää, koska uuden liikennepalvelulain mukaan yhdellä luvalla voi nyt ajaa useampi kuin yksi ajoneuvo. Tämä mahdollistaa yritystoiminnan laajentamisen ensisijaisesti nykyisille taksiyrittäjille. Toisaalta myös joukkoliikennetoimijoilla on nyt verrattain helppo laajentaa toimintaansa myös taksisektorille.



Kuva 15. Taksiliikennelupien määrät kunnittain.

3.2 Sopimustilanne

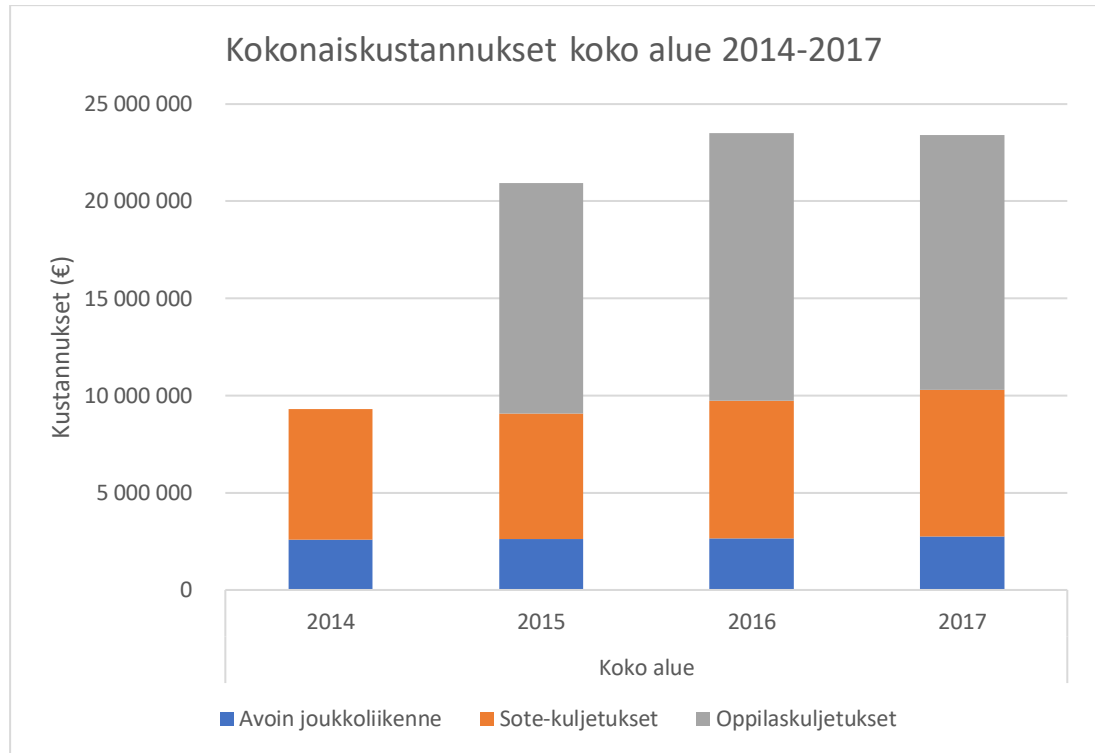
Taulukkoon 6 on koottu kuntien lähtöaineistotoimituksissa ilmoittamien ja puhelinhaastatteluiden perusteella tarkennettuihin tietoihin perustuen Etelä-Pohjanmaan alueen kuntasektorin kuljetusten sopimustilanne painottaen sote-sektorin eri kuljetuspalveluita ja avoimia asiointiliikenteitä.

Taulukko 6. Kuljetusten sopimustilanne kunnittain.

Kunta	Sopimustilanne					
	Asiointi- ja palveluliikenne (avoin)	VPL-kuljetukset	SHL-kuljetukset	Ryhmäkuljetukset	Siirto- ja potilaskuljetukset	Muut kuljetukset
Kauhava	Sopimus 31.7.2018 asti + mahd. optio 2018	Ei kilpailutettu	Ei kilpailutettu	Sopimus 31.7.2018 asti + mahd. optiovuosi/vuosia	Ei tietoa	Ei tietoa
Lappajärvi	loppuun asti					
Evijärvi	Sopimus 31.7.2019 asti, nyt optio käytössä	Taksitaksalla yhteistyö-autoilijat	Taksitaksalla yhteistyö-autoilijat	Taksitaksalla yhteistyö-autoilijat	Taksitaksalla yhteistyö-autoilijat	Taksitaksalla yhteistyö-autoilijat
Alavus						
Kuortane	Ei tietoa					
Soini						
Ähtäri						
Kauhajoki		Ei kilpailutettu, kaikki keskuksen ohjauksessa olevat autot voivat ajaa kyytejä	Ei kilpailutettu, kaikki keskuksen ohjauksessa olevat autot voivat ajaa kyytejä	Ei tietoa	Ei tietoa	Ei tietoa
Isojoki						
Karjoki						
Teuva						
Alajärvi, Vimpeli		Ei kilpailutettu	Ei kilpailutettu	Ei tietoa	Ei tietoa	Ei tietoa
Ilmajoki	Sopimus 31.12.2019 asti + optiovuosi 2020	Ei kilpailutettu	Ei sopimusta	Ei tietoa	Ei tietoa	Ei sopimusta
Kurikka	Sopimus 31.12.2018 asti + mahd. optiovuosi. Jalasjärvellä sopimus 31.7.2019 asti.	Ei sopimusta (kilpailutus keväällä 2018)	Ei sopimusta (kilpailutus keväällä 2018)	Sopimus 31.8.2018 asti	Ei sopimusta	Ei tietoa
Lapua	Sopimus 31.12.2019 asti + optiovuosi 2020	Ei sopimusta	Ei sopimusta	Ei tietoa	Ei sopimusta	Ei tietoa
Seinäjoki	Sopimuskausi 12/2019	Sopimuskausi 03/2019	Sopimuskausi 03/2019	Sopimus 31.12.2017 asti + 1+1 vuoden optiot	Ei tietoa	Paikallisliikenne kilpailutettu huhtikuussa 2018

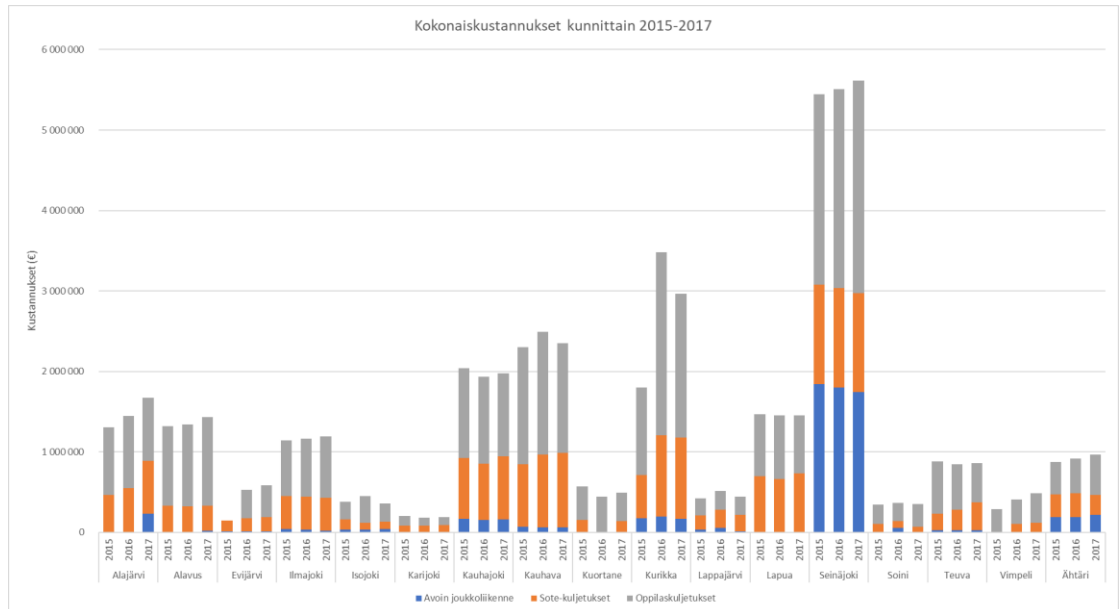
3.3 Liikennepalveluiden kustannuskehitys ja volyymi

Kokonaisuudessaan kuntien järjestämien kuljetuspalveluiden rahoitustaso on pysynyt melko vakaana viimeiset kolme tarkasteluvuotta (2015 - 2017), kuten kuvasta 16 voidaan huomata. On huomioitava, että kuntien toimittamissa tiedoissa saattaa esiintyä epätarkkuuksia. Tietoja myös puuttuu osalta kunnista kaikilta tarkasteluvuosilta. Oppilaskuljetusten vuosikustannukset vaihtelevat eniten. Sote-kuljetukset ovat kasvaneet jokaisena tarkasteluvuotena, avointen kuljetusten pysyessä varsin stabiilina. Etelä-Pohjanmaa ei poikkea suuresti muista vastaavista maakunnista, vaan kuljetukset painottuvat lakisääteisten kuljetusten järjestämiseen. Avoimen liikenteen osuus kokonaisuudesta on vain noin 10 %. Tästäkin valtaosa painottuu Seinäjoen kaupungin alueelle.



Kuva 16. Kuljetusten kokonaiskustannukset Etelä-Pohjanmaalla vuosina 2014-2017.

Tarkasteltaessa tilannetta kunnittain, avoimen liikenteen painottuminen Seinäjoen kaupungin alueelle on silmiinpistävää. Seinäjoen kaupunki käyttää avoimen liikenteen järjestämiseen enemmän resursseja kuin useimmat kunnat kaikkiin joukko- ja henkilöliikennepalveluihin. Seinäjoki poikkeaa väestömäärältään ja väestörakenteeltaan (paljon nuoria ja työikäisiä) muusta maakunnasta, mikä yhdessä kaupunkimaisen yhdyskuntarakenteen kanssa selittävät eroavaisuuksia. Kuljetusten kokonaiskustannukset kunnittain vuosina 2015-2017 on esitetty kuvassa 17.



Kuva 17. Kuljetusten kokonaiskustannukset kunnittain vuosina 2015-2017.

Etelä-Pohjanmaan alueella kaikkiaan lähes 10 000 henkilöä on joko oppilaskuljetusten tai sote-kuljetusten palveluiden piirissä. Tämä vastaa noin 5 prosenttia maakunnan kokonaissäestöstä. Kunnat käyttävät liikennepalveluiden järjestämiseen vuosittain 22-24 milj. €.

Sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten asiakasmäärät vaihtelevat kunnittain ja kuljetustyypeittäin. Yhteensä Etelä-Pohjanmaan alueella kuljetettavia on noin 3 900 henkilöä, joista noin 1 100 on Seinäjoella.

Etelä-Pohjanmaan alueella vuosien 2011 ja 2016 välillä sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten kustannukset ovat kasvaneet 54,1 % ja opetustoimen kuljetusten kustannukset 20,1 %.

3.4 Käytössä olevat teknologiat

Toistaiseksi vakiintuneessa toiminnassa Etelä-Pohjanmaan alueella on hyödynnetty sote-kyytien välityksessä ja etenkin yhdistelyssä vain yhtä järjestelmää, DDS:n MobiRouteria. MobiRouter on ollut Seinäjoen kaupungin käytössä yli vuosikymmenen ja sillä on ohjattu erityisesti Vpl-kuljetuksia, mutta myös kaikille avointa Seili-liikennettä. Kuusiolinnon kuljetuskokonaisuutta ohjataan myös MobiRouterilla. MobiRouter on Etelä-Pohjanmaalla nykytiedon valossa ns. poistuva järjestelmä. Järjestelmä on erityisen hyvä sote-kyytien ja kutsuohjatun palveluliikenteen ohjauksessa, mutta järjestelmäkehitys on viime vuosina ollut hyvin matalalla tasolla. MobiRouter ei sovellu nykyisellään kovin hyvin toimintaympäristöön, jossa tilauksia tulisi paljon digitaalisista kanavista.

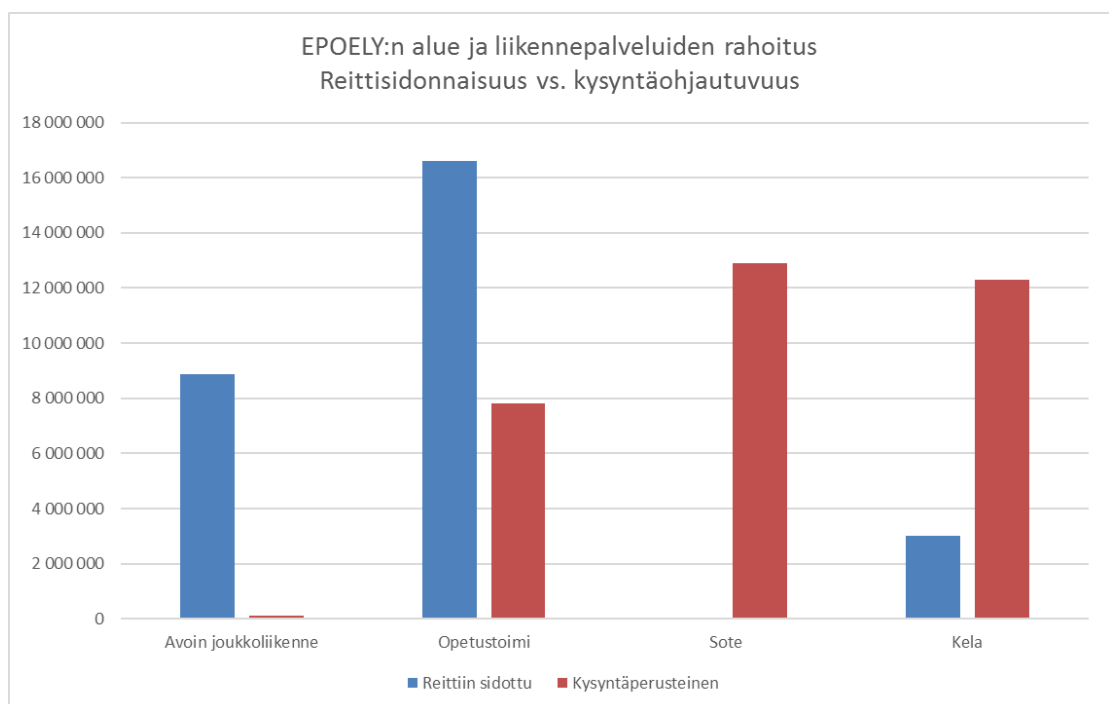
Vpl- ja Shl-kuljetusten suunnittelu nykyisin käytössä olevalla Seinäjoen MobiRouter-järjestelmällä on seuraava:

- Asiakkaat tekevät VPL/SHL-kuljetustilauksensa tyypillisesti puhelimitse soittamalla Seinäjoen Matkojenyhdistelykeskukseen, jota siis operoi Seinäjoen Keskustaksi.
- Tilauksia ei voi nykyisin tehdä netissä tai mobiilisovelluksella.
- Tilaukset tehdään asiakkaiden asiakasprofiilien (asiakasprofiili on löydyttävä) pohjalta järjestelmään ja tilaus on tehtävä vähintään n. minuuttia ennen haluttua noutoaikaa.
- Tilauksen teon yhteydessä yhdistelyjärjestelmä hakee mahdollisia yhdistelyvaihtoehtoja ja näyttää mahdollisista vaihtoehdoista viisi parasta paremmuusjärjestyksessä järjestelmän käyttäjälle. Käyttäjä valitsee vaihtoehdoista parhaan ja järjestelmä laskee yhdistelyreitille aikataulun.
- Yhdistelyn jälkeen käyttäjä ilmoittaa arvioidun noutoajan asiakkaalle. Noutoaika voi vielä myöhemmin muuttua yhdistelyn takia maksimissaan 5 minuuttia asiakkaalle luvatusa.
- Jos asiakas on tehnyt tilauksensa kohdeajan mukaan (ts. haluaa olla perillä kohteessa viimeistään tiettyä aikana), järjestelmä ei yhdistelyssä muuta eikä viivästä kohdeaikaa.
- Yhdistely voi korkeintaan kaksinkertaistaa asiakkaan matkan pituuden.
- Useat edellä kuvatut parametrit ovat säädettävissä.
- VPL/SHL-asiakkaille on luotu yhdistelyjärjestelmään asiakasprofiili, joka sisältää tiedon asiakkaan matkaoikeuksista.
- Asiakkaalla voi olla määritelty useampi matkaoikeus eri matkatyypeille (Asiointi, työmatka, opiskelumatka jne.). Tilausta tehtäessä asiakkaan pitää kertoa minkä tyyppisestä matkasta kulloinkin on kyse.
- Matkaoikeuteen määritellään seurattava ajanjakso (kuukausi, vuosi, ajanjakso) ja kyseiselle ajanjaksolle myönnetty matkamäärä. Matkaoikeuteen voidaan määritellä myös oikeus lainata matkoja seuraavalta ajanjaksolta.
- Järjestelmä tietää koko ajan asiakkaan ajanjaksolle tekemät tilaukset ja varoittaa käyttäjää, jos myönnettyä määrää ollaan ylittämässä.
- Ajanjaksolle myönnettyä määrää ei voi ylittää kuin ainoastaan poikkeustapauksissa.

3.5 Palvelutaso ja palveluiden saatavuus

Tarkasteltaessa henkilöliikenteen eri vastuualueita voidaan todeta, että alueen nykyiset liikennepalvelut toimivat duaalimallilla. Avoin joukkoliikenne ja opetustoimen kuljetukset ovat pääsääntöisesti reittipohjaisia palveluita. Sosiaalitoimen ja Kelan korvaamat kuljetukset ovat lähes yksinomaan kysyntäohjautuvia. Muutoksessa olevissa organisaatioissa ja järjestämisvastuissa nämä kaksi kokonaisuutta pitäisi saada entistä paremmin tukemaan toisiaan. Liikennepalveluiden rahoitusta on havainnollistettu kuvassa 18.

Erityisesti maaseudulla reittiin sidotut liikennepalvelut eivät pysty palvelemaan tehokkaasti kovin laajaa väestöosaa. Etelä-Pohjanmaalla taajamien ja valtaväylien ulkopuolella liikennepalvelut valtaosaltaan ovatkin lakisääteisiä oppilaskuljetuksia ja sote-kuljetuksia.



Kuva 18. EPOELY:n alue ja liikennepalveluiden rahoitus.

Runkojoukkoliikenteen pysäkkiverkosto pystyy teoreettisesti palvelemaan noin puolta alueen väestöstä. Todellisuudessa joukkoliikenteen matala vuorotiheys erityisesti pääväylien ulkopuolella on niin matala, että joukkoliikenteellä ei edes näillä alueilla pystytä tarjoamaan palvelutasoltaan päivittäisiin työ-, opiskelu- ja asiointimatkoihin soveltuvia yhteyksiä. Väestöllisesti puolet Etelä-Pohjanmaan asukkaista asuu alueilla, joilta avoimen joukkoliikenteen tarjonta puuttuu tyystin. MAMBA-hankkeen tavoitteissa on priorisoitu liikennepalveluiden kehittämistä haastavilla maaseutualueilla. Etelä-Pohjanmaa soveltuu liikenneproblematiikaltaan hyvin kehitystoimenpiteiden kohteeksi, sillä suurimmat haasteet ovat nimenomaan

liikennepalveluiden saatavuudessa taajamien ulkopuolella. Toimivaltaisten viranomaisten joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet koskevat lähinnä taajamia ja niiden välisiä yhteyksiä.

Kunnat järjestävät myös tässä selvityksessä kuvattuja palveluliikenteitä, asiointiliikennettä ja muita kutsuohjattuja palveluita. Usein nämä palvelut on kohdennettu ikääntyville, haja-asutusalueilla asuville asukkaille. Tavoitteena on mahdollistaa kotona asumista tarjoamalla mahdollisuuden esim. kauppa-asiointiin 1-2 viikossa kunnan palveluliikenteellä. Nämä palvelut noutavat asiakkaan usein kotiovelta. Kyydit tilataan Seinäjokea lukuun ottamatta suoraan liikennöitsijältä, joka tekee reitityksen esim. edellisenä päivänä tulleiden tilausten mukaisesti.

Perinteisellä tavalla järjestetyillä kutsuohjatuilla liikenteillä pystytään tuottamaan minimitason asiointia rajalliselle käyttäjäryhmälle. Palvelupäivien tai alueiden laajentaminen on hyvin kallista, sillä saatava asiakasrahoitus on hyvin ohutta. Suomessa on toiminnassa palveluliikenteitä, joiden rahoitustaso on 24 €/asiakas. Suomen tiiveimmin asutulla alueella Helsingin kantakaupungissa oli vuosikymmenen alussa Kutsuplus-nimellä kulkenut ondemand-palvelukokeilu. Tämän kutsuohjatun (digitaalinen välitys- ja yhdistely) palvelun tukiaسته oli palvelun ensimmäisenä kahtena vuotena kaksinkertainen mainittuun palveluliikenteen vertailuhintaan. Markkinaehtoisesti, tai edes järkevällä julkisella tukitasolla päivittäisen kutsujoukkoliikenteen järjestäminen on osoittautunut erittäin haastavaksi. Ilman merkittävää palveluiden uudelleen miettimistä ja järjestämistä ei myöskään Etelä-Pohjanmaalla pystytä tuottamaan erityisesti maaseudun asukkaita palvelevia liikennepalveluita.

ELY-keskus ja esimerkiksi Seinäjoen kaupunki pystyvät hyödyntämään koululaisten ja opiskelijoiden liikkumistarpeita oman avoimen joukkoliikenteensä järjestämisessä. Muutoin selvityksen aikana ei ole saatu tietoa siitä, kuinka laajasti ja millaisilla käytännön menetelmillä peruskunnat ovat avanneet omia oppilaskuljetuksiaan itsemaksaville asukkaille. Oppilaskuljetusten avaamiseen liittyy yleensä kahdenlaisia haasteita; a. kilpailutetun kaluston kokoon liittyviä rajoitteita ja b. oppilaskuljetusreittien vaihtelevuuteen liittyviä haasteita. Usein kyydit on kilpailutettu niin, että mitään varsinaisia kiinteitä reittejä ei ole, vaan sopimusautoilija ajaa joskus päivittäinkin vaihtelevan ajolistan mukaan. Sote-kuljetusten avaamisesta ja kapasiteetin hyödyntämisestä esimerkiksi maaseutualueiden palvelutason parantamiseksi ei alueella ole juurikaan kokemusta. Seinäjoen kaupungilla on nykyisin ainoita vakiintuneita toimintamalleja sote-kyytien ja avoimen palveluliikenteen integroinnissa.

Sote-kuljetuksissa (tarkemmin Vpl) asiakkaiden saaman palvelutason ei voi todeta vaihtelevan vain alueellisesti, vaan myös päivittäin. Alueet, joissa on ennakotilausvaatimus (kuten Seinäjoki ja Kuusiokuntien alue), asiakkaalle luvataan yleensä kuljetus viimeistään 2 tunnin päähän tilauksesta. Kahden tunnin ennakotilausaika on vakiintunut Suomessa alueilla, joilla pyritään kuljetusten tehokkaaseen ja tasapuoliseen järjestämiseen. Kahden tunnin tilausajat antavat välitys- ja yhdistelytoiminnalle riittävää joustoa reitti-yhdistelyjen tekemiseen. Kunnat, joissa asiakas on voinut tilata palvelun suoraan autoilijoilta, tilanne on moninaisempi. Kyydin

voi joissakin tapauksissa saada hyvin nopealla varoitussajalla, mutta usein käy myös niin, ettei kyytiä saa haluamaltaan autoilijalta edes halutulle päivälle. Mitään yhteistä ja yleistä palvelutasoa sote-kuljetuksille näissä kunnissa ei tällöin ole. Työn aikana tehdyissä haastatteluissa palvelutasosta ja tilausviiveistä ei näissä kunnissa ole lainkaan ajantasaista kuvaa.

Yhteenvetona nykyisistä kuntien rahoittamista kuljetuspalveluista voidaan todeta, että järjestelmää ei ole lähtökohtaisesti suunniteltu kaikkien asukkaiden liikennepalveluiden saatavuuden kannalta, vaan se on rakennettu lähes yksinomaan lakisääteisiä erityisryhmiä varten. Poikkeuksia linjasta ovat erityisesti Seinäjoen kaupungin panostukset kaikille avoimeen kutsuohjattuun liikenteeseen, jota muutoin maakunnassa on erittäin vähän. Seinäjoki on myös pyrkinyt integroimaan kaikkia liikennepalveluita. Samalla kalustolla ajetaan lakisääteisiä kuljetuksia kuin avointa palveluliikennettäkin.

3.6 Näkemyksiä kuljetuspalveluiden järjestämisestä

Kuljetusten nykytilan voi Etelä-Pohjanmaalla tiivistää seuraavasti. *Etelä-Pohjanmaalla toimivaltaisten viranomaisten joukkoliikennepalvelut käsittävät yli 95 % kaikista avoimista liikennepalveluista. Avointen liikennepalveluiden tarjonta on painottunut Seinäjoen kaupungin alueelle ja kuntataajamien välisille päätieväylille. Lakisääteiset kuljetukset Etelä-Pohjanmaalla hoidetaan pääosin lainsäädännön edellyttämällä tavalla, kuitenkin kaikkia kuljetuksia ei aina ole asianmukaisesti kilpailutettu, vaan niitä on hankittu suorahankinnoilla. Sote-kuljetusten ja avoimen palveluliikenteen välitys- ja yhdistelytoiminnasta pitkää kokemusta on vain Seinäjoella, joskin muut kunnat ovat parhaillaan siirtymässä ao. palveluiden piiriin. Kokonaisnäkemys kuljetusten järjestämisestä, kustannustehokkaasta organisoinnista, kuljetusten ohjauksen järjestelmävaatimuksista ja ajoneuvojen etuisuusjärjestelyistä on kokonaisuudessaan välttävällä tasolla. Maaseudun kuljetusten vaihtoehtoisia järjestämismalleja ei perinteisiä asioimisliikenne- ja palveluliikennemalleja lukuun ottamatta ole käytössä.*

Mahdollisesti toteutuvassa maakuntamallissa, mutta myös tästä hallinnollisesta kehityksestä riippumatta kuntien ja toimivaltaisten viranomaisten olisi järkevää keskittää liikennepalveluiden suunnittelu-, hankinta- ja operointiprosesseja. Näin ainakin joukkoliikennepalveluissa ja maakuntauudistuksen kannalta keskeisissä sote-kuljetuksissa. Sote-kuljetuksia on vuositasolla yksinään lähes 200 000 kappaletta, eli lähes 550 vuoden jokaisena päivänä ympäri maakuntaa.

Kuljetusten organisoinnissa tulee huomioida, että julkisrahoitteisissa palveluissa julkisen sektorin rooli palvelutuotannon yhdenmukaistajana, palvelutason määrittäjänä, resurssitehokkuuden varmentajana ja tilaajana tuo velvollisuuksia ja mahdollisuuksia kehittämistyöhön. Sote-toimintojen maakunnallistuesssa myös kuljetusten nykyistä huomattavasti voimakkaampaa keskittämistä kannattaa alkaa rakentamaan hyvissä ajoin. Valtaosin maakunnalliset logistiikkatoiminnot (kuten tavara- ja henkilöliikenteen operointi) hoidetaan keskitetysti kuntaorganisaatioista, sairaanhoitopiiristä tai tätä varten perustetuista julkisista yhtiöistä käsin. Tällä tavoin

pystytään vaikuttamaan siihen, että sekä järjestelmäratkaisut että kilpailutetut ajoneuvot ovat julkisessa ohjauksessa asiakkaiden ja toisaalta yhteistyökumppaneiden tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi. Kuljetusten suunnittelussa ja yhdistelytoiminnassa ollaan siirtymässä jatkossa yhä kokonaisvaltaisempiin järjestelmiin. Tärkeää toiminnassa on varmistaa se, että eri sopimuskumppaneilla on tasapuoliset mahdollisuudet tuottaa julkisen sektorin tarvitsemia palveluita. Valtaosassa keskuskaupunkeja ja osin myös laajemmin maakunnallisina kuljetusten kokonaisuuden hallinta välitys- ja yhdistelytoimintoihin on käynnistynyt Suomessa jo 10-15 vuotta sitten.

Matkojen yhdistelystä ja kutsuohjattujen palveluiden tilanteesta tehtiin yhteenveto vuodenvaihteessa 2013-2014 Liikenne- ja viestintäministeriön toimesta.⁵ Lisäksi henkilökuljetuksia ohjaava työryhmä valmisti aiheesta oman raporttinsa.⁶

3.7 Hyvät käytännöt

MAMBA-hankkeen nykytilaselvityksessä on löydetty seuraavia hyviä käytäntöjä Etelä-Pohjanmaan alueelta, jotka toimivat hyvänä pohjana liikennepalveluiden jatkokehittämiseksi. Työn Kehittämissuunnitelmassa paneudutaan kuljetuspalveluiden uudistamiseen.

- Avoimet ja integroidut palveluliikenteet Seinäjoella
- Sote-kuljetusten yhdistely- ja välitystoiminta (käytäntö leviämässä)
- Kuljetusten tarkastus- ja valvontatoiminta
- Tarve ja yhteinen näkemys kehittää maaseudun kuljetuskokonaisuuksia

4 Liikennepalveluiden kehittämissuunnitelma

4.1 Valintaprosessi

Kehittämissuunnitelman keskeinen sisältö valikoitui asiantuntija- ja sidosryhmätyön pohjalta. Kehittämissuunnitelma päätettiin ohjausryhmän tekemien linjausten mukaan kohdentaa avoimen joukkoliikenteen ja lakisääteisten kuljetuspalveluiden integrointiin ja noin viiden vuoden aikajänteen kehittämissuunnitelman laatimiseen. Sidosryhmäkeskustelujen jälkeen saatiin vahvistusta kehittämisen painopisteisiin ja olennaiset noin viiden vuoden toteutusjakson ensivaiheessa tehtävät toimenpiteet päätettiin kuvata työssä yksityiskohtaisemmin. Toimenpiteiden kuvausten pohjalta kehittämistyötä koordinoiva ryhmittymä voi käynnistää suunnitelman toteuttamisen ja edetä viimeistään vuonna 2019 ensimmäisiin yhteisiin toteutuksiin muun muassa hankintojen kautta.

⁵ <https://www.lvm.fi/lvm-mahti-portlet/download?did=125137>

⁶ <https://www.lvm.fi/documents/20181/514467/Julkaisuja+9-2015/300a348f-03c6-4dob-bafb-65b722613107?version=1.0>

Kehittämissuunnitelma on asiantuntija- ja sidosryhmätyöhön perustuva ehdotus muutoksen käynnistämisestä ja se on muodostettu seuraavien työvaiheiden ja valintaprosessin kautta

1. Joukko- ja henkilöliikenteen nykytila-analyysi Etelä-Pohjanmaalla (väliraportti julkaistiin heinäkuussa 2018)
 - Laadittiin kilpailutettuna asiantuntijatyönä. Työn laatimisesta vastasi Sitowise Oy.
2. Viisi työtä ohjaavan ohjausryhmän kokousta (Etelä-Pohjanmaan liitto toimi koolle kutsujana ja ryhmä kokoontui huhtikuun ja lokakuun välisenä aikana 2018)
3. Kaksi sidosryhmät ja kuljetuspalveluiden järjestäjät koolle kerännyttä työpajaa (elokuussa ja lokakuussa 2018)
4. Kehittämissuunnitelman luonnoksen ja perusteluiden julkaiseminen 28.9.2018 ja erikseen pyydettyjen lausuntojen huomioiminen

4.2 Perustelut

Kehittämissuunnitelman kokonaisuus ja toteutettaviksi ehdotetut toimenpiteet valittiin nykytila-analyysin tuottamien tietojen ja MAMBA-hankkeen ohjaus- ja sidosryhmien asiantuntijatyön tuloksena. Kehittämisselvityksen eri vaiheisiin osallistuivat kaikki alueen joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ja keskeisiltä osin kaikki lakisääteisiä kuljetuksia järjestävät tahot. Lisäksi työn ohjauksessa oli mukana Kela.

Työn aikana nykyisten kuljetuspalveluiden analyysissä ja sidosryhmätyössä korostui kolme teemaa, joita hyödynnettiin keskustelurunkona myös hankkeen ensimmäisessä työpajassa. Teemat olivat:

1. Kuinka lakisääteiset kuljetuspalvelut tulisi järjestää ja miten tuotantomalleja tulisi muuttaa?
2. Kuinka jatkossa pystyttäisiin tarjoamaan kaikille avoimia liikennepalveluita myös maaseudulla?
3. Millaiseksi toimijoiden välinen yhteistyö muodostuu ja mitä toimenpiteitä uudenaikaiset palvelut edellyttävät?

Lakisääteisten kuljetuspalveluiden muuttaminen

Nykytila-analyysissä, ohjausryhmätyössä ja sidosryhmien kanssa käydyissä keskusteluissa lakisääteisten henkilöliikennepalveluiden järjestämisessä koettiin koko maakunnan alueella olevan haasteita. Kuntien ja kuntien muodostamien yhteistyöalueiden kuljetusten järjestämismallit, kuljetusten operatiivisen toiminnan ohjaus ja vaikutusmahdollisuudet, tukijärjestelmät, välitys- ja yhdistelytoiminta ja eri

liikennepalveluiden integrointien taso vaihtelevat suuresti. Työtä tehdessä kustannusvaihtelut absoluuttisina euroina ja asiakaskohtaisesti jyvitettyinä ovat merkittäviä. Kuntasektorin vastuulla olevien kuljetusten kokonaiskustannukset olivat vuonna 2017 arviolta 24 milj. €. Tästä avoimen joukkoliikenteen (ei lakisääteinen palvelu) osuus oli yhteensä vain noin 2 milj. €.

Sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksissa haasteina ovat kokonaisvaltaisesti kustannustehokkuuden saavuttaminen, kuntalaisia tasapuolisesti palvelevan palvelun tuottaminen, kuljetusoikeuksien myöntämiskriteeristön standardoiminen, välitys- ja yhdistelytoiminnan ohjaaminen, laskutusvalvonta ja kunnittain vaihtelevat käytännöt. Sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten järjestämisessä järjestämisalueet ovat Etelä-Pohjanmaalla Suomen mittakaavassa pieniä, yksittäisiä kuntia tai enintään seudullisia kokonaisuuksia. Välitys- ja yhdistelytoiminnalla on saavutettu hyötyjä esimerkiksi Seinäjoella. Kasvavia haasteita ovat Seinäjoellakin kustannustehokkuus, eri kuljetuspalveluiden integrointi ja operatiivisen toiminnan hallinta muun muassa riittävän tarkan laskutus- ja sopimusvalvonnan avulla. Osassa kuntia kuljetuspalveluita ei ole sote-sektorilla kilpailutettu, eikä kuljetuksia yhdistellä keskenään tai muiden liikennepalveluiden kanssa. Alueella on myös havaittu, että varsinaisia kuljetuspalveluiden oikeita kilpailutilanteita on ollut haastavaa saada aikaan. Markkinat ovat osin hyvinkin keskittyneitä Etelä-Pohjanmaalla, mikä on rajannut kilpailutuksella saatavia kustannushyötyjä. Nykytila-analyysin päätelmissä ja toimijoiden kanssa käydyissä keskusteluissa nousi esille, että sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset ovat kasvaneet niin suureksi kokonaisuudeksi, että yhteinen tahtotila on ”laajempien hartioiden” aikaansaaminen kuljetusten suunnitteluun, järjestämiseen ja koordinointiin.

Opetustoimen kuljetukset muodostavat suurimman yksittäisen kustannuserän kuljetusten osalta maakunnassa. Vuoden 2017 kustannukset kunnille olivat noin 14 milj. €. Koululais- ja oppilaskuljetus on myös merkittävin yksittäinen maakunnan runkojoukkoliikenteen palvelutarjonnan mahdollistaja. Ilman koululais- ja opiskelijaliikennettä moni markkinaehtoinen vuoro muuttuisi kannattamattomaksi. ELY-keskus, joka toimii joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena Seinäjoen kaupungin ulkopuolella, on arvioinut, että 80 prosenttia joukkoliikennematkustuksesta ja sitä kautta lipputulosta muodostuu koululais- ja opiskelijaliikenteestä. Kunnissa koululaiskuljetusten yksityiskohtainen suunnittelu tehdään käytännössä ilman merkittävää yhteistyötä esimerkiksi naapurikuntien kanssa. Näin siitä huolimatta, vaikka yhteissuunnittelulla on saavutettu toiminnallisia ja taloudellisia hyötyjä muutamissa piloteissa. Pilotteja on ollut aikaisemmin mm. Alavuden ja Alajärven seuduilla. Reittisuunnittelusta, kuljetuspalveluiden tehokkaasta yhteissuunnittelusta ja hankinnoista oleva asiantuntemus vaatii kehittämistä, sillä nykyisin tehtävät on pilkottu kuntiin ja toiminnasta vastaavilla henkilöillä ei ole työajallisia resursseja paneutua riittävästi vaatimaan kuljetussuunnitteluun. Opetustoimen kuljetukset ovat jatkossakin säilymässä kuntapohjaisina palveluina, mutta niiden merkitys seudulliselle ja osin maakunnallisellekin runkojoukkoliikenteen säilymiselle on merkittävä. Tehokkaalla yhteissuunnittelulla ja ostoilla palveluita voitaisiin kehittää niin kustannustehokkuuden kuin paremman palvelevuudenkin ehdoilla. Hallinnonalat optimoivat tällä hetkellä

pääosin omia sisäisiä kuljetuksiaan, mutta kokonaistehokuutta kuljetusjärjestelmään on ollut nykyrakenteessa hankala saavuttaa.

Maaseudun liikennepalvelut

Samaan aikaan, kun lakisääteisten liikennepalveluiden toimintaresurssit ovat pääosin maakunnan alueella laskeneet (Seinäjokea lukuun ottamatta) ja lakisääteisten liikennepalveluiden kustannustaso on noussut, ovat liikennepalvelut monin paikoin lakanneet kokonaan pienemmistä taajamista ja maaseutualueilta. Osa kunnista tarjoaa alueellaan täydentävänä palveluna erilaisia kutsu- ja palveluliikennetkaisuja, mutta niiden kustannusrakenne on usein osoittautunut vaikeaksi. Matkustajasuorite on käytettyyn resurssiin nähden hyvin vaatimaton. Usein kutsuliikenne toimii eräänlaisena välimuotoisena palveluna joukkoliikenteen ja enemmän tukea vaativien sote-kuljetusten välillä. Integraatiota sote-kuljetusten, välimuotoisten liikennepalveluiden ja joukkoliikenteen kesken on operatiivisena toimintana harjoitettu maakunnassa käytännössä vain Seinäjoen kaupungin Seili-liikenteessä.

Maaseudulla ja taajamissa kysyntää liikennepalveluille on erityisesti asiointi- ja kauppamatkoilla. Näiden pienten asiakasvirtojen palveluiden järjestäminen runkojoukkoliikenteellä on usein mahdotonta pelkästään kaluston epäkäytännöllisyyden ja epäsojivuuden vuoksi. Lisäpalveluna ostetun kutsuliikenteen päiväsuoritteet taas jäävät usein vaatimattomiksi. Toiminnallisesti järkevin ja kustannuksiltaan halvin toimintamalli olisi pyrkiä kokonaisuuteen, jossa lakisääteisiä kuljetuksia avaamalla tuotettaisiin kohtuuhinnoiteltua, myös muiden kuntalaisten saavutettavissa olevaa liikennepalvelua. Käytännössä tämä avaisi uuden tehostamispotentiaalin myös lakisääteisiin kuljetuksiin, jos lisäasiakkailla yhdistelytoimintaa saataisiin parannettua ja sitä kautta kustannuksia laskettua. Maaseutualueille pystyttäisiin järjestämään valtaosin kauppa- ja muut pakolliset asioinnit kattava kuljetuspalvelu nykyisten lakisääteisten kuljetuspalveluiden rungon ympärille ilman merkittäviä lisäkustannuksia. Tämä poistaisi lähes täysin tarpeen erillisiltä asiointi- ja kutsuliikenteiltä.

Alueilla, joissa palvelukysyntä on riittävää (kuten suurimmissa taajamissa) voidaan integroitujen kuljetusten runko hoitaa päiväautoilla/palveluliikenteenä. Lisäksi toimintamalli, jossa pystyttäisiin asettamaan palveluliikenteelle lähtö- ja määränpääaikoja, voisivat kutsupohjaiset, lakisääteisiin kuljetuksiin perustuvat liikennepalvelut kattavat myös avoimen joukkoliikenteen palvelut maaseutualueilla ja pienissä taajamissa. Lakisääteisten palveluiden tilaus- ja varauspalveluissa tulee jatkossakin taata mahdollisuudet asiointiin ihmisen kanssa, käytännössä puhelimitse välityskeskuksista tehtäviin tilauksiin. Tämä ei poista sitä mahdollisuutta, että digitaaliset varauskanavat voidaan avoimen liikenteen palveluiden loppukäyttäjien lisäksi ottaa käyttöön myös erityisryhmillä. Pitkän aikavälin tavoitteena tulee olla soittojen kautta tulevien tilausten asteittainen vähentäminen. Siirtyminen digitaalisiin palvelukanaviin alentaa palveluiden järjestämisestä aiheutuvia kustannuksia.

Toimijoiden yhteistyön tiivistäminen

Nykytila-analyysissä selviää hyvin kuntien ja muiden kuljetuksia järjestävien tahojen väliset vaihtelut kuljetusten kustannuksissa, sopimustilanteissa, välimuotoisten kuljetuspalveluiden ratkaisuissa ja välitys- ja yhdistelypalveluissa. Maakunnan kuljetuksista vastaavien järjestäjien mielestä toiminnallisten ja taloudellisten hyötyjen saavuttaminen joukkoliikenteen ja sote-kuljetusten nykyistä huomattavasti laajemman yhteistyön kautta on erittäin tärkeää riippumatta mahdollisesta maakuntamallista. Sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksissa tulisi lähtökohtaisesti tavoitella maakunnallista järjestäjäjärjestelmää ja tiivistä yhteistyötä niin sairaanhoitopiiriin (potilassiirrot) kuin Kelan kanssa. STM on asettanut elokuussa 2018 työryhmän selvittämään Kelan Svl-kuljetusten siirtoa maakunnille.

Joukkoliikenteessä yhden toimivaltaisen viranomaisen malli olisi maakunnassa selkeä. Toinen toiminnallisesti pohdittava vaihtoehto on, että Etelä-Pohjanmaalla järjestämismallina ajettaisiin sisään Pirkanmaalla keskustelussa olevaa mallia. Järjestämismallissa kaupunkiviranomainen vastaisi käytännössä vain kaupunkialueella olevasta paikallisliikenteestä, kun taas maakuntaviranomainen vastaisi muusta liikenteestä ja yhteensovittaisi joukkoliikennepalveluita muun muassa kaupunkiliikenteen viranomaisen järjestämään kokonaisuuteen.

Etelä-Pohjanmaalla palvelutasoa, alueellista tasa-arvoa⁷ ja kustannustehokkuutta lisäisi, mikäli vastuulliset järjestäjät (kunnat, kuntayhtymät, ELY-keskus) kokoaisivat maakuntauudistuksen yhteydessä suunnittelu- ja järjestämisresursseja yhteen erityisesti muutoksessa olevien terveydenhuollon, sosiaalipalvelujen ja avoimen joukkoliikenteen kuljetuspalveluista. Tällöin liikennepalvelut voitaisiin suunnitella tuotannollisena kokonaisuutena, huolehtien siitä, että lakisääteisissä palveluissa pyritään samaan palvelutasotavoitteeseen ja samoihin kriteereihin kaikkialla alueella. Avoimen joukkoliikenteen palvelut muodostaisivat tällöin oikeasti ns. runkoverkon, joka tukisi myös perus- ja toisen asteen oppilaskuljetuksia. Tämän lisäksi pääosin kutsupohjaisista lakisääteisistä kuljetuspalveluista saataisiin rakennettua peruskapasiteetti taajamien ja maaseutualueiden kutsuliikenteelle samalla kuitenkin turvaten erityisryhmien lakisääteiset oikeudet heille myönnettyihin palveluihin. Samaa kapasiteettia hyödyntäen pystyttäisiin tuottamaan nykyistä huomattavasti laajempia palveluita.

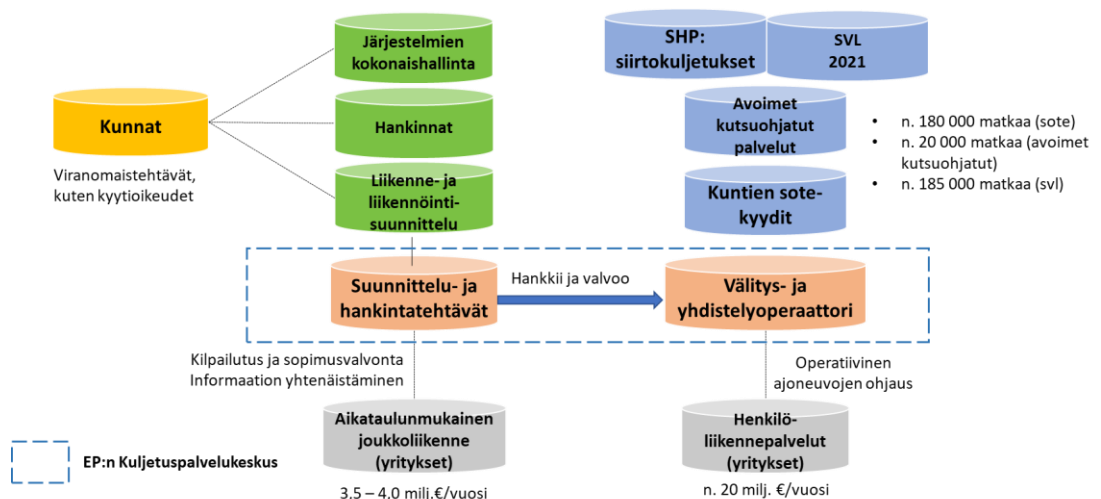
5 Maakunnallisen henkilöliikennejärjestelmän kokonaiskuva 2022

Esitetyn ehdotuksen mukaan maakunnallinen henkilöliikennejärjestelmän ohjaus koostuu 2020-luvulla yhdestä toimivaltaisesta viranomaisesta, jonka vastuulla on joukkoliikenteen suunnittelu, hankinnat ja järjestelmät. Lisäksi toimija vastaa lakisääteisten henkilökuljetusten operatiivisen toiminnan ohjauksesta ja toimii sote-

⁷ Palveluiden saatavuudessa

toimijalle (maakunta, kuntayhtymä tai kunnat) vastuullisena tuottajana kuljetusten suunnittelulle, hankinnoille ja ohjaukselle.

Kuvassa 19 on hahmoteltu henkilöliikennejärjestelmän kokonaiskuvaa vuodelle 2022. Mikäli maakuntauudistus etenee syksyllä 2018 arvioitujen aikataulujen mukaan, tulevat muutokset ajankohtaisiksi lähes välittömästi. Selvä siirtymäaika on lähinnä Kelan Svl-kuljetuksissa, jotka tiedossa olevan suunnitelman mukaan tulisivat osaksi maakunta-/kuntakeskeistä palvelua vuoden 2021 aikana. Nykyiset suorakorvaustoimijat jatkavat toimintaansa Kelan ohjauksessa siirtymäkauden ajan. Kunnat tekevät viranomaispäätösten (kuten kuljetusoikeudet) osalta yhteistyötä kuljetuspalvelukeskuksen kanssa, joka vastaa liikenteen suunnittelusta, hankinnoista ja järjestelmistä. Kuljetuspalvelukeskus on taas valinnut palvelutuottajan välitys- ja yhdistelypalveluihin (asiakaspalvelu). Kuljetuspalvelukeskus suunnittelee, ohjaa ja hankkii kaiken liikenteen, jota ajetaan 1. aikataulunmukaisesti tai 2. kutsuohjattuna henkilöliikenteenä.



Kuva 19. Ehdotuksen mukaisen henkilöliikennejärjestelmän kokonaiskuva vuonna 2022.

Maakuntaan rakentuisi muutoksen kautta yksi maakunnan / sairaanhoitopiirin nykyisen toiminta-alueen laajuinen kuljetuspalveluista vastaava yksikkö, jonka vastuulla olisi suunnitteluun, hankintoihin ja järjestelmiin liittyvät prosessit. Välitys- ja yhdistelyoperaattori toimisi kuljetuspalvelukeskuksen sopimuskumppanina, mutta tämän hetkisen arvion mukaan toiminnan järjestäminen viranomaisuotantona on merkittävästi kalliimpi vaihtoehto kuin ulkoinen ostopalvelu.

Tässä luvussa esitellään uudistuksen kokonaiskuvaa ja sen osatekijöitä. Uudistuksen tavoitteena on tehdyn asiantuntijatyön tuloksena saavuttaa nykyistä yhtenäisempi, integroidumpi ja kuljetusten kustannustehokkuutta parantava kokonaisuus. Lisäksi luvun neljä tarkemmissa toimintakuvaavuuksissa on huomioitu MAMBA-hankkeen tärkeimpien yksittäisten toimenpiteiden (sote-kuljetukset, maaseudun liikennepalvelut) vaatimukset palveluiden järjestämisen, käytännön toiminnan ja teknologian näkökannoilta.

Nykytila-analyysin, ohjausryhmätyöskentelyn ja sidosryhmäkeskustelujen tuloksena maakunnallista henkilöliikennejärjestelmää ja sen järjestämistapaa ehdotetaan muutettaviksi seuraavilla periaatteilla ja askeleilla.

1. Maakunnallisen joukko- ja henkilöliikenteen uudistamistyötä koordinoivan ryhmän perustaminen ja kokonaiskehittämisen koordinointi
 - Nykyisten maakunta- ja henkilöliikenneryhmien pohjalle tai muu tarkoitukseen soveltuva kokoonpano
 - Suunnitelmallinen projektinjohto (suunnitelmaa käsitellään kohdassa 6.1.)
2. Lakisääteisten henkilökuljetusten ja avoimen joukkoliikenteen suunnittelu-, hankinta- ja operointitehtävien kokoaminen osaksi maakunnallista kuljetuspalvelukeskusta
 - Henkilökuljetusten, kuten palveluliikenteiden, lakisääteisten sosiaali- ja terveystoimen kuljetusten ja avoimen joukkoliikenteen tehtävien kokoaminen yhteen ammattimaiseen suunnittelu-, hankinta- ja operatiivisesta toiminnasta vastaavaan yksikköön.
 - Siirto ei koskisi esim. sosiaalityössä tehtäviä kuljetusoikeuksien myöntämisiä, mutta myöntämisperusteet poikkeuksia myöten standardisoitaisiin tasa-arvoisen palvelun tuottamista varten.
 - Vastaisi kokonaisuudessaan henkilökuljetuksista lukuun ottamatta itse varsinaisia kuljetuspalveluita, jotka jatkossakin tuottaisi yksityinen sektori.
 - Vastaavia yhteistyöorganisaatiota on mm. Tampereen, Joensuun, Kuopion, Helsingin, Oulun ja Kajaanin seuduilla.
 - Tehtävät käynnistettäisiin Seinäjoen kaupungin nykyisen toiminnan ympärille.
 - Ajoitettava yhteen sote-lakien siirtymäkausien kanssa (maakuntauudistuksen toteutuessa).
 - Siirtymäkausi alkaisi vuoden 2019 aikana ja kokonaisuudessaan toiminta alkaisi vuoden 2022 alussa.
3. Matkojen yhdistely- ja välitystehtävien vastuutehtävien siirto maakunnalliselle toimijalle
 - Kuljetuspalvelukeskuksen käynnistyessä nykyiset kaupunki ja seutukohtaiset yhdistely- ja välitystehtäviin liittyvät vastuut siirrettäisiin uudelle toimijalle.

- Kuljetuspalvelukeskus toteuttaisi uusien vaatimusten mukaisen toiminnallisen määrittelyn ja ajaisi ylös koko maakunnan ja eri kuljetusmuotoja yhdistelevän välitystoimijan.
 - Kustannustehokkain ratkaisu on varsinaisen välitystyön ulkoistaminen, mikäli palvelua ei voida kytkeä johonkin olemassa olevaan maakunnan 24/7 toiminnallisuuteen, kuten esimerkiksi soten asiakaspalveluun (call center).
 - Toiminnan suurimmat muutokset koskisivat ylikunnallisen yhteistyön lisääntymistä sekä avoimien että nykyisin suljettujen kuljetuspalveluiden kapasiteetin yhdistämistä.
 - Erityishenkilöliikenteen kapasiteettia kyettäisiin nykyistä tehokkaammin ohjaamaan esim. maaseudun ja pienten taajamien asiointiliikennetarpeisiin ja avoimia kuljetuksia yhdistelemään reititettyihin erityishenkilöliikenteen kuljetuksiin.
4. Joukkoliikennepalveluiden järjestämistapaa koskevat uudistukset kuljetuspalvelukeskuksen ja matkojen yhdistely- ja järjestämistapaa koskevien uudistusten jälkeen
- Joukkoliikenteessä suurimmat muutokset koskisivat palveluiden rakenteellista uudistamista ”joukkojen” palveluun ja muihin pääosin kutsupohjaisiin avomiin kuljetuksiin pohjautuviin palveluihin.
 - Tavoitteena on lakisääteisten kuljetusten suunnittelun yhteydessä varmistaa, että minimipalvelutasoiset⁸ avoimet liikennepalvelut pystyisivät maaseudulla tarjoamaan tarvittavia asiointiliikenteen palveluita.
 - Viranomaistehtävien järjestelyt kaupunki- ja maakuntaviranomaisen osalta.
5. Valmistautuminen vuonna 2021 tapahtuvaan nykyisin Kelan korvaamien svl-kuljetusprosessien siirtymiseen perustettavalle toimijalle (maakunta tai vaihtoehtoisesti sote-kuntayhtymä)
- Kelan Svl-kuljetusten siirto kaksinkertaistaa maakuntien kuljetuspalvelut nykyisestä (Vpl ja Shl, potilassiirrot).
 - Nykyisellä lainsäädännöllä omavastuisiin, matkojen tilauksiin, kuljetusten tuotantoon, asiakasprofilointiin ja laskutuskäytäntöihin

⁸ Minimipalvelutasolla tarkoitetaan liikennepalveluita, joilla turvataan päivittäiset asiointiyhteydet, mutta ei välttämättä säännöllistä työmatkaliikennettä.

liittyy eroavaisuuksia nykyisiin kuntaperusteisiin kuljetuspalveluihin verrattuna.

- Kuljetusten toiminnallinen ja tekninen sovittaminen tulee aloittaa vähintään 1-1,5 vuotta ennen suunniteltua siirtymisajankohtaa.

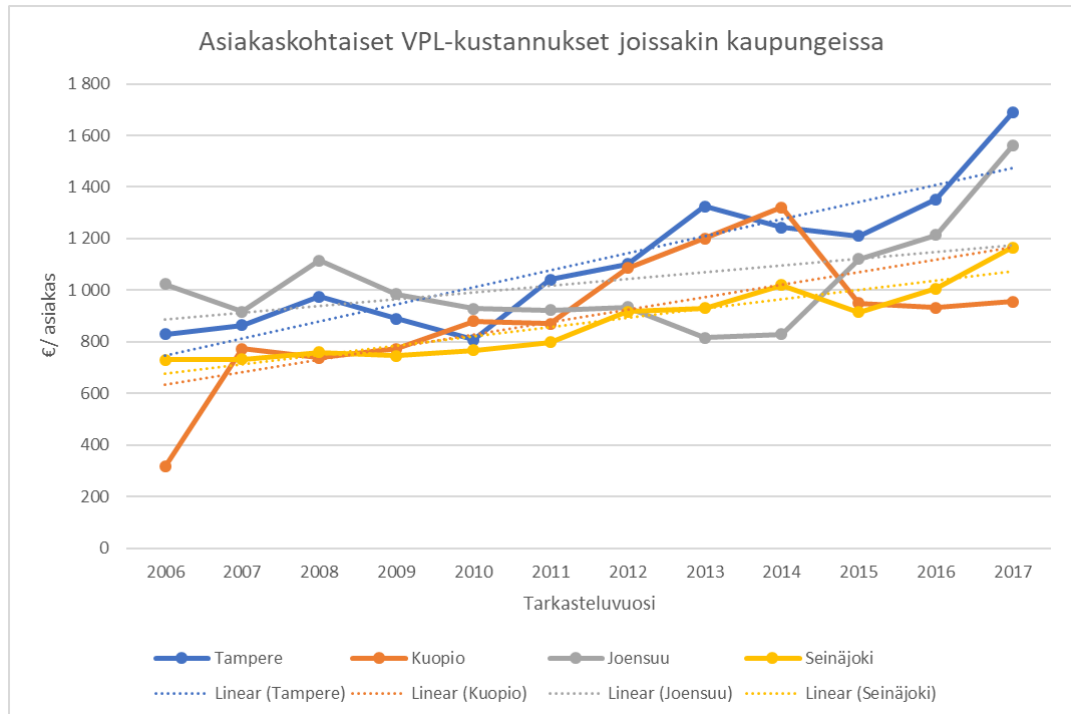
6. Digitalisaation ja uusien teknologioiden hyödyntäminen henkilöliikennekokonaisuuden tehostamisessa

- Joukko- ja koululaisliikenteen reittisuunnittelu- ja sopimustenhallinta.
- Matkojen yhdistely- ja välitysjärjestelmät tukipalveluineen (mm. raportointi, laskutus, maksatus ja asiatarkestus).
- Käyttäjätietoa ja käyttäjäpalveluiden kehittäminen hyödyntäen nykyisiä olemassa olevia julkisia / puolijulkisia palveluita (esim. Digitransit⁹).

Henkilöliikennejärjestelmän muutosten perusteluna on hajautuneen ja kustannuksiltaan kalliiden toimintamallien korvaaminen. Lisäksi teknologian mahdollisuuksien hyödyntäminen niin avoimessa joukkoliikenteessä, kuljetussuunnittelussa ja sote-kuljetuksissa vaatii erityisiä toimenpiteitä. Palveluiden saatavuus ja alueellisen/asiakaskohtaisen tasa-arvon toteutuminen vaatii yhteistä koordinaatiota ja palvelutason asettamista koko toiminta-alueelle. Käytettävissä olevaa ajoneuvokapasiteettia, olemassa olevia reittirunkoja ja päiväautoja ei tällä hetkellä hyödynnetä tehokkaasti lakisääteisten ja tarveharkintaisten palveluiden tuotantoon. Maakunnan toimijoilla on vahva tahtotila tiivistää yhteistyötä suunnittelu- ja operointipuolella. Viranomaistyöhön, esim. sosiaali- ja koulutoimissa, toimenpiteillä ei olisi suoraa vaikutusta. Nykyinen varsin hajaantunut ja sektoroitunut julkisen sektorin henkilöliikennetehtävä ja sitä myötä asiakkaille tarjottavat palvelut selkiytyisivät uudistusten myötä merkittävästi.

Nykytila-analyysejä varten kerättyyn kuljetusdataan perustuen voidaan suurella varmuudella sanoa, että Etelä-Pohjanmaan kunnat käyttävät vuodessa keskimäärin 2 400 €/Vpl-asiakas kuljetuspalveluiden tuottamiseen. Vertailuksi kuvaan 20 on koottu asiakaskohtaista kustannustietoa paikkakunnilta, joilla on toiminut pitkään vakiintunut matkojen yhdistely- ja välitystoiminta. Kustannustaso on erittäin laajallekin levinneissä kaupungeissa (Kuopio pinta-alaltaan noin 1/3 Etelä-Pohjanmaan maakunnasta) 1 100 – 1 200 euroa asiakasta kohden.

⁹ Digitransit on viranomaisten joukkoliikenteen informaatiopalvelu <https://digitransit.fi/>



Kuva 20. Asiakaskohtaisia Vpl-kuljetusten kustannuksia.

Etelä-Pohjanmaalla ja muualla maassa on reaalista näyttöä edellä mainittujen toimintamallien käyttöönoton vaikutuksista toiminnan kustannustehokkuuteen. Välitys- ja yhdistelypalvelut haja-asutuspainotteisillakin alueilla laskevat yleensä kustannuksia reaalisesti 20-40 %. Tästä on näyttöä pitkään jatkuneesta Seinäjoen toiminnasta ja nyt viimeisen vuoden ajalta myös muualta Etelä-Pohjanmaalla. Kuljetusprosessien valvonta- ja suunnittelutoimenpiteillä saavutetaan yksin jo noin 10 % säästöt malliin, jossa minkäänlaista tilaus- ja liikennöintikontrollia ei ole. Säästöihin vaikuttaa paljon eri kuljetuspalveluiden integrointi ja toiminta-alue, mutta pienimmilläänkin sen rooli on noin 10-15 % kustannussäästöistä.

Maakunnallisessa suunnittelussa runkojoukkoliikenteen suunnittelu ja hankinnat tehostuisivat, koska liikenteen lähtökohtana on kokonaisuuksien suunnittelu nykyisistä yksittäisistä reiteistä ja esimerkiksi oppilasvuoroista poiketen. Reittisuunnittelun ja hankintojen osaamisen keskittymisellä on esimerkiksi valtaosa maakuntien kaupunkiviranomaisista saanut joukkoliikenteen käyttäjämäärät kasvuun ja liikenteestä aiempaa selkeästi käyttäjälähtöisempää. Maakuntakeskuksissa käyttäjämäärät ovat nousseet vuosittain 7-16 % viime vuosien aikana (2016-2018).

6 Kehittämissuunnitelman toteuttaminen

6.1 Maakunnallisen kehitystyön vaiheistus

Kehittämissuunnitelman vaiheistus on koottu sen asiantuntijanäkemyksen mukaan, joka

1. Vaikuttaisi ensisijaisesti kuntien sote-kuljetusten kokonaiskoordinaation, yhteisten standardien ja yhteisten käytäntöjen syntymiseen
2. Parantaisi lakisääteisten kuljetusten kustannustehokkuutta
3. Mahdollistaisi liikennepalveluiden nykyistä suuremman tarjonnan myös maaseutualueilla
4. Parantaisi joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten yhteissuunnittelua

Ehdotetut kehittämistoimenpiteet on yksilöity yksityiskohtaisesti luvussa 7. Seuraavissa kappaleissa on kuvattu kehittämistyön etenemistä ja vaiheistusta. Kehittämissuunnitelman vaiheistusluonnos on raportin liitteenä A.

Kehittämissuunnitelman toteutuksen ensimmäisessä vaiheessa organisoidaan valmisteluryhmän työ. Valmisteluryhmän työn keskeinen tehtävä on Seinäjoen kaupungin ja ELY-keskuksen nykytoimintaan tukeutuen määrittää kuljetuspalvelukeskuksen toiminnot (joukkoliikenteen viranomais- ja suunnittelutehtävät) ja sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksiin liittyvät hankinta- ja logistiikkavastuut. Työn yhteydessä valmistellaan uuden kuljetuspalvelukeskuksen ohjaukseen tulevan välitys- ja yhdistelyoperaattorin hyödyntämään teknologiaan ja varsinaiseen toimijaan liittyviä hankintoja. Hankinnat toteutetaan vuoden 2019 aikana, kuitenkin niin, että operatiivinen toiminta käynnistyy viimeistään 1.1.2020.

Operatiivisen toiminnan käynnistymisen jälkeen Mamba-hankkeen tavoitteena ollut kapasiteetin tarjoaminen myös maaseutumaisille alueille on mahdollista. Lakisääteisistä kuljetuksista pystytään kokoamaan ns. rungot myös maaseudun kutsu-, asiointi- ja palveluliikenteille kapasiteettia jakamalla ja yhdistelemällä. Ensimmäisiä konkreettisia kokeiluja uudenaikaisesta toimintamallista on jo käynnissä Suomessa mm. Sitran rahoittamassa ALPIO-hankkeessa.

Joukkoliikenteen viranomaistehtävät siirtyvät vielä eduskuntakäsittelyä odottavan maakuntalain mukaisesti perustettaville maakunnille. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alue käsittää tällä hetkellä Etelä-Pohjanmaan lisäksi Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakunnat. ELY-keskuksen ja Seinäjoen kaupungin toimivalta-alueiden rajat ja käytännön järjestämistapaan liittyvät suunnitelmat ja liikenteiden hankintasuunnitelmat tulee olla valmiina vuoden 2020 kesään mennessä, jotta suunnitelmallinen toimivaltatehtävien organisointi ja liikenteiden hankinnat kyetään toteuttamaan. Lisäksi samassa yhteydessä on suunniteltava joukkoliikenteen tukijärjestelmiin liittyvät vastuukysymykset ja ratkaisut. Näitä ovat muun muassa informaatiojärjestelmät, lippu- ja maksujärjestelmät ja mahdolliset suunnitteluohjelmistot (sis. liikenneluparekisterin).

6.2 Uudelleen organisoitavat kuljetukset ja toiminnan volyymi

Toimenpiteet koskisivat ensimmäisessä vaiheessa noin **180 000 – 200 000 vuosittain** toteutuvaa lakisääteistä kuljetusta. Toisessa vaiheessa mukaan tulevat nykyisen Kelan

korvaamat Svl-kuljetukset kaksinkertaistaisivat suunnitellun maakunnallisen kuljetuspalvelukeskuksen volyymin. Seuraavissa kappaleissa on arvioitu kyydinvälityksen henkilöresurssitarpeita, mikäli toiminta päätettäisiin järjestää maakunnan omana tai yhtiöitettynä toimintana.

Kuljetuspalvelukeskuksen henkilöstön tarvearvio ns. lakisääteisissä kuljetuspalveluissa on laskettu 180 000 vuosittaisen tilauksen volyymin. Keskukseen vastausprosenttitarvotteeksi on asetettu 90 % ja keskimääräinen vasteaika puheluille on 80 sekuntia. Yhden kontaktin kestoksi on arvioitu 180 sekuntia. Keskukseen tulisi toimia 24/7 ympärivuotisesti.

Edellä mainittuja arvoja käyttäen keskuksen henkilöstötarve olisi minimissään 13-15 henkilöä, kun puhelua tulee tasaisena virtana (vain operatiivinen puhelinpalvelu ja kyytinvälitys). Tähän täytyy lisätä koulutus, työnohjaus ja esimiestyöt. Puhelut jakautuvat oikeassa palvelutilanteessa epätasaisesti, jolloin henkilöstötarve eri vuorokauden aikoina on vaihteleva. Myös eri viikonpäivillä on eroja kuljetusmäärissä. Edellä kuvattu toimintamalli edellyttää, että operatiivisen henkilöstön koon olisi oltavana noin 16-18 henkilöä. Tätä henkilöstömääräarviota voidaan pitää pohja-arviona ja kustannustarkasteluissa verrokkina tässä selvityksessä ehdotettuun toimintamalliin, jossa operatiivinen kuljetustenohjaus hankittaisiin ostopalveluna. Toimivaa asiakaspalvelua ei valitulla palvelutasolla voida saavuttaa alhaisemmalla henkilöstömäärällä.

Sisäisen toiminnan kustannukset 16-18 henkilön henkilöstöstä ovat noin 56 000 – 63 000€/kk. Tämä arvio ei sisällä pakollisia koulutuksia, työnohjausta ja esimiestyötä. Nämä käytännössä pakolliset toiminnot muodostavat yhteensä 60 500 – 67 500 euron kuukausikustannukset. Kustannukset on laskettu Palvelualojen ammattiliiton työehtosopimuksen mukaan. Työntekijäkustannuksiin on otettu huomioon kaikki työntekijäkustannukset, kuten terveydenhuolto, sairauslomat, ylityöt ja lisät. Keskukseen perustamiskustannukset ovat n. 100 000 – 250 000 €. Keskukseen perustamisessa on otettava huomioon, että käytettävissä on puhelintyöhön soveltuvat tilat, jotka ovat suljettu muulta liikenteeltä, tietoliikenneverkko ja erillinen kaista puheluille. Lisäksi huomioon on otettava tietoliikenteen varmistus, kulunvalvonta, monikanavainen puhelinjärjestelmä, raportointiohjelmat, varavoima yms. Vuosittaisiin huoltotoihin, laitehankintoihin ja ohjelmistolisensseihin on varattava n. 20 000 – 30 000€. Vuosikohtainen kokonaiskustannus sisäiselle (viranomaisen itse järjestämälle) toiminnalle on tällöin vähintään noin 650 000 €. Kyseessä on toiminnan bruttosumma, joka ei ota huomioon mahdollisia tuloja.

Mikäli yllä esitetyn kaltainen välitys- ja yhdistelytoiminta toteutetaan ulkoisena ostopalveluna, sen hankinta-arvon arvioidaan olevan noin 45 000 – 58 000€/kk. Vuosikustannukset toiminnasta olisivat tällöin vähintään 540 000 €. Kyseessä on toiminnalle arvioitu bruttosumma, jota voivat pienentää toimijan esimerkiksi liikenteenharjoittajilta perivät palvelumaksut, mikäli tämä tarjouspyynnön ja sopimuksen mukaisesti sallitaan. Välitys- ja yhdistelytoimintaa käynnistäessä on otettava huomioon, että ulkoisena ostopalveluna hankittu toiminta on vaivattomampaa kokonaishallittavuudeltaan.

Tuottoja, joita sisäisesti tai ulkoistetun toimijan on mahdollista toiminnasta periä ovat erilaiset palvelu- ja laitemaksut, sekä laskutukseen ja maksatukseen liittyvät maksuliikenneprovisiot. Vastaavia maksuja perivät käytännössä kaikki tämän hetken välitystoimijat vaihtelevalla kustannustasolla. Kela-kydeissä, jotka ovat vuosiarvoltaan maakunnan sote-kuljetuksia vastaavia, perittävät maksut voivat olla kuukausitasolla yli 300€/ajoneuvo ja maksuliikenneprovisiot yli 5 %. Koko maakunnan alueella sopimusajoneuvojen määrä voi kilpailun kautta muodostua noin 200 ajoneuvon suuruiseksi. Tämä esimerkiksi 100 €/kk välitysmaksulla muodostaisi noin 240 000 €:n vuositulot välitys- ja yhdistelytoimijalle. Mikäli maksuliikenneprovisio olisi 3 % noin 8 milj. € kokoluokkaa olevista kuljetuksista muodostuisi lisätuloja toiminnasta toiset 240 000 €. Tällöin toiminnasta kerättävät palvelumaksut/tuotot olisivat maltillisellakin tasolla 480 000 €. **Mikäli ao. maksujen periminen sallitaan, niin toiminnan nettokustannukset ovat maakunnalle vain 60 000 €/vuosi.**

6.3 Kehittämissuunnitelmasta viestiminen ja asiakasnäkökulma

Työtä ohjanneessa ohjausryhmässä kehittämissuunnitelmasta viestintä ja muutosten mahdollisten asiakasvaikutusten ja asiakasnäkökulman esille tuominen koettiin tärkeäksi. Kehittämissuunnitelman tavoitteena ei ole heikentää tai leikata liikennepalveluita, vaan toimintamallia ja operatiivista toimintaa kehittämällä tehostaa palvelutuotantoa ja laajentaa muun muassa nykyisin suljettujen kuljetuspalveluiden saatavuutta myös muille kohderyhmille. Erityisesti maaseutualueille esitetty toimintamalli toisi paljon kaivattuja ”asiointiyhteyksiä”.

Viestinnällä kehittämistyön yhteydessä kannattaa avoimesti tuoda esille tekijöitä, jotka edellyttävät liikennepalveluiden uudistamista. Näitä tekijöitä ovat esimerkiksi heikko informaatio/tunnettuus, palvelutasossa (erityisesti maaseutualueet) olevat ongelmat, korkea ja kasvava kustannustaso ja alueellinen / asiakaskohtainen tasapuolisuus. Lisäksi muutostekijöinä voi tuoda esiin valmisteilla olevat maakunta- ja sote-uudistuksen, mutta toiminnalliset tarpeet ovat olemassa myös ilman valtakunnallisia uudistusohjelmia.

Asiakasnäkökulman kannalta olennaista on se, että mitään kuljetusetuutta ei olla lakisääteisistä tai tarveharkintaisista liikennepalveluista rajoittamassa. Asiakkaiden kannalta kehittämissuunnitelmassa ehdotetut muutokset merkitsevät lähinnä sitä, että todennäköisyys jaetuille kyydeille kasvaa. Entistä useammin niin lakisääteisissä kuin muissakin liikennepalveluissa edetään suuntaan, jossa yksittäisen asiakkaan rinnalla pyritään palvelemaan myös muita alueella asuvia ja liikkuvia. Asiakkaiden kannalta tavoitteena ei ole myöskään heikentää palvelukanavien määrää, vaan fyysisten ja digitaalisten esitteiden rinnalla kehitetään puhelinpalvelua ja digitaalisia sovelluksia täydentämään informaation saatavuutta ja monipuolistamaan / sujuvoittamaan palveluiden päivittäistä käyttöä.

Ehdotetut muutokset eivät myöskään ole uniikkeja, vaan valtakunnallisesti pääsuunta on yksittäisistä kuljetuksista yhdistettyihin kuljetuksiin ja kulkumuotoriippuvuudesta kohti multimodaalisuutta ja eri liikennevälineiden tehokasta hyödyntämistä ja yhteen

kytkemistä. Tätä on tavoiteltu valtakunnallisella lakiuudistuksella (Liikennepalvelulaki), joka on tullut asteittain voimaan 1.1.2018 alkaen.

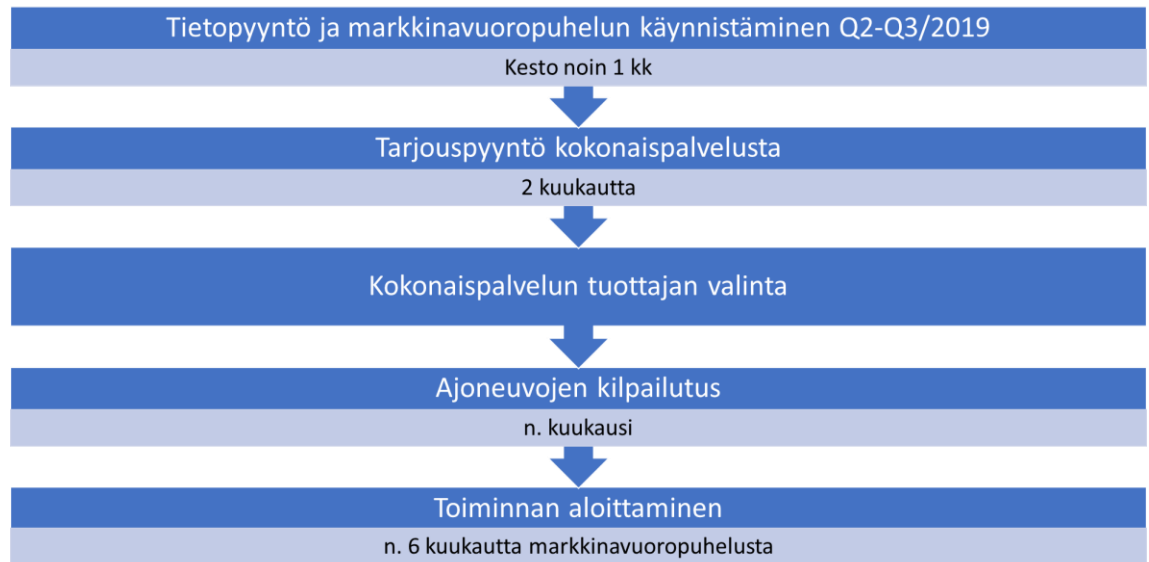
7 Kuljetusten maakunnallinen suunnittelu, koordinaatio ja kuljetuspalvelukeskustoiminnot

7.1 Kuljetusten koordinaatio ja kuljetuspalvelukeskuksen perustaminen

Ensimmäisessä vaiheessa kehittämissuunnitelman toteuttamista ohjaava ryhmä kokoaisi kuljetuspalvelukeskuksen viranomais-, suunnittelu- ja hankintatoiminnot yhdelle maakunnalliselle taholle. Tämän toimijan rungon voisi muodostaa Seinäjoen kaupungin nykyinen organisaatio, jonka tehtävät kasvaisivat asteittain eri organisaatioiden kuljetusten operatiivisen vastuun siirtyessä uudelle toimijalle vuosien 2019-2021 välisenä aikana. Kuljetuspalvelukeskus vastaisi toiminnan perusvaiheessa Seinäjoen kaupungin joukkoliikenteen viranomaistehtävistä ja sote-sektorin kuljetuspalveluiden operatiivisista toiminnoista. Kuljetusoikeuksia koskevat prosessit säilyisivät nykyisillä organisaatioilla. Kuljetuspalvelukeskus voisi erillisillä sopimuksilla tehdä yhteistyötä kuntien kanssa myös koulukuljetusten suunnittelussa. Nämä tehtävät ovat jäämässä maakuntauudistuksen toteutuessa edelleen peruskuntiin, mutta yhteistyölle reittisuunnittelussa ja hankinnoissa on alueella selkeä tarve.

Viranomaistehtävien perustamisen jälkeen käynnistetään hyödynnettäviä teknologioita ja välitystoimintaan liittyvä kilpailutus. Alla on kuvattu maakunnallisen välitys- ja yhdistelytoimijan hankintaa koskeva hankintaprosessi. Välitys- ja yhdistelytoimijalla olisi sopimus kuljetuspalvelukeskuksen kanssa. Kuljetuspalvelukeskus taas tuottaisi joukko- ja henkilöliikenteen palvelut tukitoimintoineen koko maakunnalle.

Kuljetuspalvelukeskus lähtökohtaisesti hankkisi välitys- ja yhdistelypalveluiden operatiivisen toiminnan kuvassa 21 esitetyllä prosessilla.



Kuva 21. Välitys- ja yhdistelypalveluiden operatiivisen toiminnan hankkiminen.

1. Tietopyyntö ja markkinavuoropuhelun käynnistäminen

- Tilaaja julkaisee toimintamallikuvauksen tulevista tarpeista ja pyytää teknologiataloilta strukturoidulla lomakkeella kuvauksen valmiuksista toteuttaa vaaditut toiminnallisuudet
 - Toimii samalla osallistumishakemuksena tarjouskilpailuun
- Markkinoilta saatujen palautteiden ja 1-2 neuvottelukierroksen jälkeen tilaaja viimeistelee toiminnalliset ja teknologiset vaatimukset
- Tilaaja edellyttää, että osallistumishakemuksen jättäneiden tahojen teknologiaa hyödynnetään kokonaispalvelun tuottamisessa
 - Osallistumishakemuksen jättäminen on ehto tarjouskilpailuun osallistumiselle
- Tietopyyntö ja markkinavuoropuhelun ajallinen kesto on noin 1,5 kk

2. Tilaaja julkaisee tarjouspyynnön palvelusta, joka sisältää vaadittavat teknologiaratkaisut ja välitystoiminnan

- Osallistumishakemuksen jättäneet teknologiatoimittajat ovat päässeet vaikuttamaan tarjouspyynnön lopullisiin vaatimuksiin (tilaajan tarpeet huomioiden)
- Teknologiatoimittajat tekevät sopimukset puhelinkeskusten kanssa kokonaistarjouksen jättämisestä (välitysteknologia, puhelinpalvelu ja muut tukipalvelut)
 - Kokonaispalvelu ei koske liikennöintiä!

- Tarjouksen jättäneille tahoille maksetaan markkinavuoropuheluprosessista nimellinen korvaus 2 000 – 3 000 €
 - Tarjouspyynnön jättäessään tarjoajat sitoutuvat hyödyntämään kalustoa erillisen tilaajan tekemän suunnitelman ja ajoneuvovalinnan edellyttämällä tavalla
 - Kokonaispalvelun tuottaja voi osallistua kilpailutuksen valmisteluun, mutta toimija ei voi 1. Osallistua tarjousten vertailuun tai 2. Jättää itse tarjousta liikennöinnistä. (toimijaneutraliteetti)
 - Kilpailutus tehdään ns. sopimuksen kokonaisarvolla
 - Mahdolliset autoilijoilta saatavat tulot vähennetään kokonaispalvelun tarjoajalle maksettavasta tilaajan korvauksesta
 - Mikäli toimittaja perii esim. välitysmaksuja, laskutuslisää, maksuliikennekorvausta tai muita vastaavia kuluja autoilijoilta, vähennetään nämä tulot kuljetuspalvelukeskuksen maksamasta korvauksesta.
 - Hankinnan yhteydessä vaadittava keskeisistä välitys- ja asiakastoiminnallisuuksista toimittajakohtaisesti demot, johon tilaajan edustajat osallistuvat
3. Tilaaja kilpailuttaa kaluston kuljetusten operointiin yhdessä valitun kokonaispalvelutoimittajan kanssa
- Tavoitteena on määrittää tuottaville kuljetuspalveluille asianmukaiset laatuvaatimukset ja mahdollistaa nykyisten ja tulevien liikenteenharjoittajien mahdollisimman tasapuolinen pääsy palvelutoimittajaksi
 - Ajoneuvojen kilpailutus voisi koostua esimerkiksi kolmesta toisiaan tukevasta hankintamallista
 - Tilausmäärä ja lähtö-määränpääanalyysiin perustuen hankitaan klo 7-17 väliselle ajalle soveltuva määrä päivä- ja tuntiajoneuvoja, jotka toimivat palvelussa ensisijaisena kapasiteettina
 - Päivähintainen kalusto toimii välitystoiminnan työtä tehostavana kapasiteettina lähinnä suurimmissa asutuskeskuksissa, kuten Seinäjoella, Kurikassa, Kauhavalla, Lapualla ja mahdollisesti Kauhajoella, Ilmajoella tai Alavudella.
 - Kilpailutetaan vaatimuksen mukainen kalusto, jossa tarjoajat antavat prosenttialennuksen nykyisestä de facto korvaustasosta (Kelan Svl-matkojen perustaksat). Tämä kapasiteetti toimii ensisijaisena kapasiteettina kilpailutettujen päiväautojen tukena
 - Mahdollistetaan liittyminen määritellyllä taksalla kenelle tahansa vaatimukset täyttävälle liikenteenharjoittajalle. Liittyminen palveluun on mahdollista myös kesken kilpailutuskauden, mutta toimittajien on sitouduttava palvelutuotantoon vähintään kolmeksi kuukaudeksi. Tämä kapasiteetti toimii ylivuotona muulle kapasiteetille.

4. Operatiivisen toiminnan aloittaminen 6 kk:ta markkinavuoropuhelun käynnistymisestä

- Toimintaa käynnistettäessä on varmistuttava, että kokonaispalveluntuottajalla ja sopimusautoilijoilla on vähintään 30 päivää ajaa sisään uudet toimintamallit
- 30 päivän aikana on myös toteutettava tarpeellinen autoilijakoulutus
- Kokonaispalveluntuottaja ja sopimusautoilijat sitoutuvat tekemään ennen operatiivisen toiminnan aloitusta oikeaa välitystilannetta liittyvät testit, joita tilaajan on mahdollista valvoa
 - Testiprosessi esim. sopimuksen liitteenä ja sen läpäisy velvoittava

7.2 Välitys- ja yhdistelytoiminta ja keskeiset toiminnalliset vaatimukset

Välitys- ja yhdistelytoimijan ehdoton edellytys on edustaa tilaajaa kaikissa olosuhteissa. Keskukseksi tulee olla perusosaaminen ostajan keskeisiin palveluihin. Keskukseen henkilöstön on käytännössä kuten tilaaja eri asiakaspalvelutilanteissa.

Tuottajan henkilökunnalla täytyy olla osoitettuna vastuhenkilö, joka vastaa henkilöstön osaamisesta, päivittäisorganisoinnista sekä palvelun laadusta ja joka toimii yhteyshenkilönä ostajan suuntaan. Yhteistyössä ostajan kanssa, tuottajalla tulee olla selkeä koulutuksen ja osaamisen ylläpitosuunnitelma työntekijöille. Toiminnalle tulee määritellä tavoitteet, mittarit ja yhteistyömalli palvelun kehittämiseksi. Tuottajan tulee kuvata työprosessin eri vaiheet, eri järjestelmien integraatiot tilausten vastaanotossa, käsittelyssä ja seurannassa sekä palautteiden käsittely.

Välitys- ja yhdistelytoimijan tulee toimia ympäri vuorokauden, jotta kuljetukset olisivat hallittavissa ja palvelu toteutuisi kaikille asiakkaille samalla tavalla. Eri järjestelmistä täytyy olla näkymä palvelun ostajalle, jotta palvelun ostajalla on reaaliaikainen tieto mitä kuljetuksissa tapahtuu. Tuottajan eri järjestelmistä tulee saada palvelun ostajalle erityyppisiä raportteja, joilla pystytään selkeästi kuvaamaan keskuspalvelun toimivuus esimerkiksi 15 minuutin tarkkuudella puhelinpalvelun osalta.

Tuottajan henkilökunnan tulee olla koulutettu eri asiakaskohtaamisiin ja pystyä ottamaan laajasti huomioon myös erityisryhmien tarpeet. Henkilökunnalla tulee olla laajasti kokemusta kuljetusten ohjaukseen käytettävistä järjestelmistä. Kuljetuspalvelukeskuksen tulee huolehtia EU-tietosuojasetuksesta.

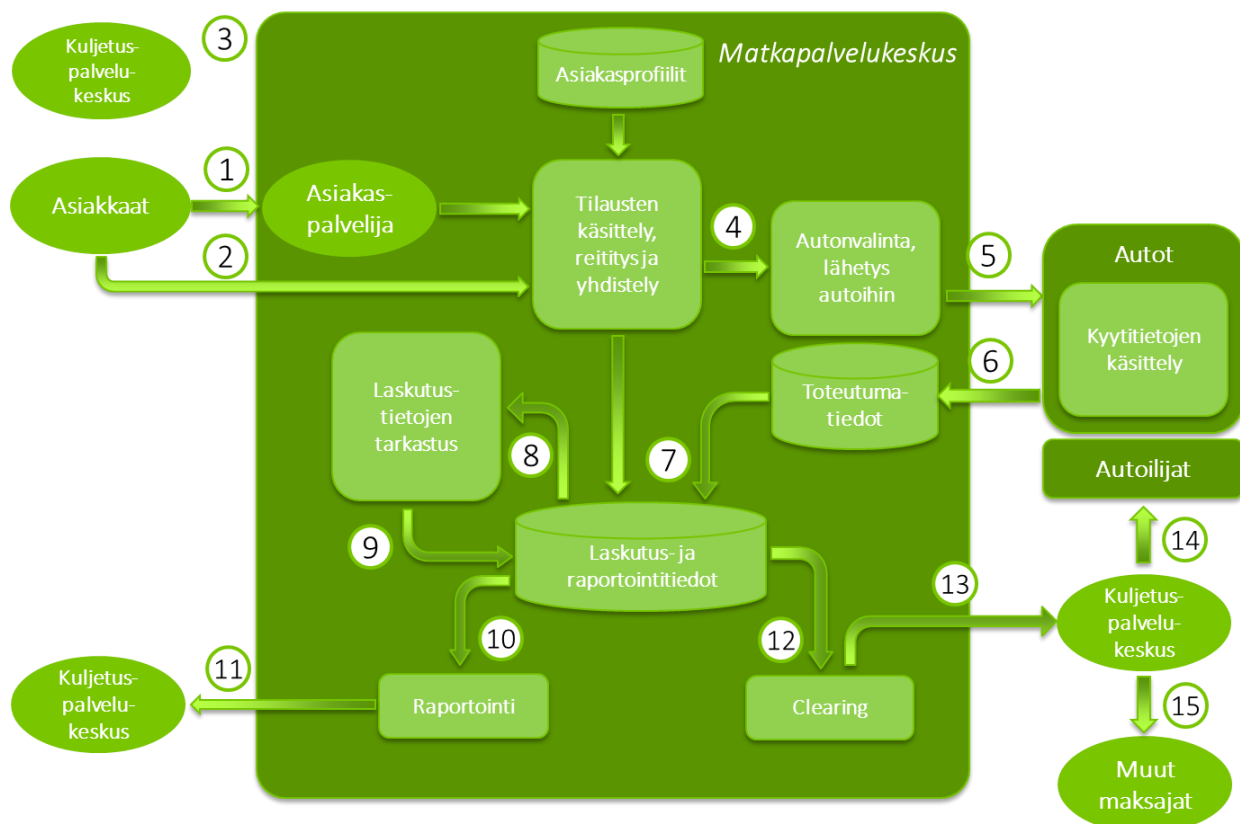
7.3 Kuljetuspalvelukeskuksen välitys- ja yhdistelytoimijan suhde kuljetuspalveluntuottajiin

Toimijan tulee olla riippumaton taho. Tämä takaa tasapuolisen kohtelun kaikille kuljetuspalveluntuottajille. Samalla pystytään varmistumaan, ettei eri kuljetuspalveluntuottajat joudu eriarvoiseen asemaan kilpailutuksessa. Kuljetuspalvelukeskuksen ja välitys- ja yhdistelytoimijan saumaton yhteistyö on välttämätöntä palvelun kehityksen ja kustannusten kannalta. Kuljetuspalvelukeskuksen

on käytävä säännöllistä vuoropuhelua ostajan kanssa eri kehityskohteista, joilla tähdätään esimerkiksi tilausvälitysjärjestelmän tehostamiseen kuljetusten kustannusten hillitsemiseksi.

7.4 Kuljetuspalvelukeskuksen järjestelmävaatimukset

Kuvassa 22 on kuvattu periaatetasolla välitys- ja yhdistelytoimintojen prosessit ja toiminnalliset vaatimukset. Vaatimusten täyttäminen on varmistettava ennen varsinaisen operatiivisen toiminnan aloittamista.



Kuva 22. Kuljetuspalvelukeskuksen toiminta.

- Asiakkaat tekevät (matka)tilauksensa soittamalla (1) kuljetuspalvelukeskukseen, jossa asiakaspalvelija syöttää tilaustiedot järjestelmään. Tietojen pohjana käytetään asiakkaan matkustuksen kannalta oleellisten tietojen pohjalta luotua asiakasprofiilia. Asiakas voi tehdä tilauksen (2) myös suoraan kuljetuspalvelukeskuksen järjestelmään käyttämällä internet-selaimella käytettävää nettitilaussovellusta tai älypuhelimien asennettavaa mobiilitilaussovellusta.
- Tilaaja ja mahdollisesti myös muut alueen organisaatiot ylläpitävät asiakasprofiileja (3) suoraan kuljetuspalvelukeskuksen järjestelmään

käyttämällä kuljetuspalvelukeskuksen tarjoamaa esim. selainpohjaista sovellusta.

- Reititetyt ja mahdollisesti yhdistellyt tilaukset eli reitit lähetetään autonvalinnan toimesta autoille (4) ja (5). Autonvalinnan pitää pystyä valitsemaan reitille tilaajan määrittelemien kriteerein edullisin soveltuva auto tarjolla olevista vaihtoehdoista.
- Ajoneuvokommunikointi (5) voi tapahtua suoraan autoihin, jos autoissa on kuljetuspalvelukeskukseen suoraan kiinni olevat ajoneuvolaitteet. Toisena vaadittavana vaihtoehtona on kommunikointi taksivälityskeskukseen tai vastaavan järjestelmän kautta. Tällöin kuljetuspalvelukeskuksen järjestelmä käyttää kommunikointiin SUTI-protokollaa. Molemmat edellä mainitut tavat voivat olla käytössä samanaikaisesti.
- Reittien toteutumätiedot (perityt omavastuut) kirjataan ajoneuvolaitteeseen, josta ne siirtyvät kuljetuspalvelukeskuksen järjestelmään (6).
- kuljetuspalvelukeskuksen järjestelmä yhdistää vastaanotetut toteutumätiedot tilaustietoihin (7) ja muodostaa laskutustietoaineiston, jonka kuljetuspalvelukeskus tarkastaa (8) ja tarvittaessa korjaa (9).
- Laskutusaineisto ja puhelinpalveluaineisto muodostavat pohjan raportointiaineistolle (10), joka pitää pystyä lukemaan tilaajan käyttämään raportointiohjelmistoon (11) tai vaihtoehtoisesti tilaajan raportointiohjelmistolla pitää olla pääsy raportointiaineistoon.
- Kuljetuspalvelukeskus muodostaa laskutusaineiston (12), jonka tilaaja pystyy lukemaan sovituin aikavälein maksujen käsittelyjärjestelmäänsä (13) ja jonka perusteella tilaaja tekee tilitykset autoilijoille (14) ja laskuttaa mahdollisia muita maksajaorganisaatioita (15).

8 Avoimen joukkoliikenteen järjestelyt

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (EPOELY) vastaa nykyisin Etelä-Pohjanmaan maakunnan alueella avoimesta joukkoliikenteestä lukuun ottamatta Seinäjoen kaupungin aluetta. ELY-keskuksen liikenteet on kokonaisuudessaan kilpailutettu vuonna 2017. Sopimukset ovat kestoaltaan 2+3 vuotta, eli sopimukset ovat käytännössä katkolla koko EPOELY:n toimivalta-alueella vuonna 2019. Sopimusoptyot kuitenkin tuovat hankinta-aikatauluihin joustavuutta.

Koko Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella (sis. myös Pohjanmaa ja Keski-Pohjanmaa) liikennöi 935 linja-autovuoroa, joista noin 43 % on ELY-keskuksen kilpailuttamaa käyttöoikeussopimusliikennettä. ELY-keskuksen kilpailuttaman liikenteen asiakkaista valtaosa, eri arvioiden mukaan jopa 80 %, on koululaisia. Pääosa

muusta matkustuksesta liittyä työssäkäyntiliikenteeseen. Markkinaehtoista liikennettä on syntynyt koko maakunnan alueelle joukkoliikenteen vapauduttua kilpailulle vuonna 2009. Markkinaehtoisen liikenteen rungon muodostavat erityisesti perusasteen ja toisen asteen opiskelun edellyttämien liikkumistarpeiden täyttäminen. Ilman koululaisten ja opiskelijoiden liikkumistarpeita markkinaehtoisen liikenteen laajuus olisi nykyverkkoon verrattuna merkittävästi alhaisempi. Markkinaehtoinen kaukoliikenne palvelee lähinnä vain maakuntakeskusten välisiä suoria yhteyksiä ja jo pitkään jatkuneena trendinä on ollut, ettei kaupunkien välinen liikenne kierrä pienempien taajamien keskustapysäkkien kautta.

8.1 Maakunnallisessa joukkoliikenteen järjestämisen tarvittavat muutokset

Maakuntauudistus tuo toteutuessaan muutoksia eri viranomaisten tehtäväkenttiin ja keskinäiseen työnjakoon joukkoliikenteen järjestämisessä. Etelä-Pohjanmaan alueella todennäköisimpinä voidaan pitää kahta vaihtoehtoista järjestäytymismallia:

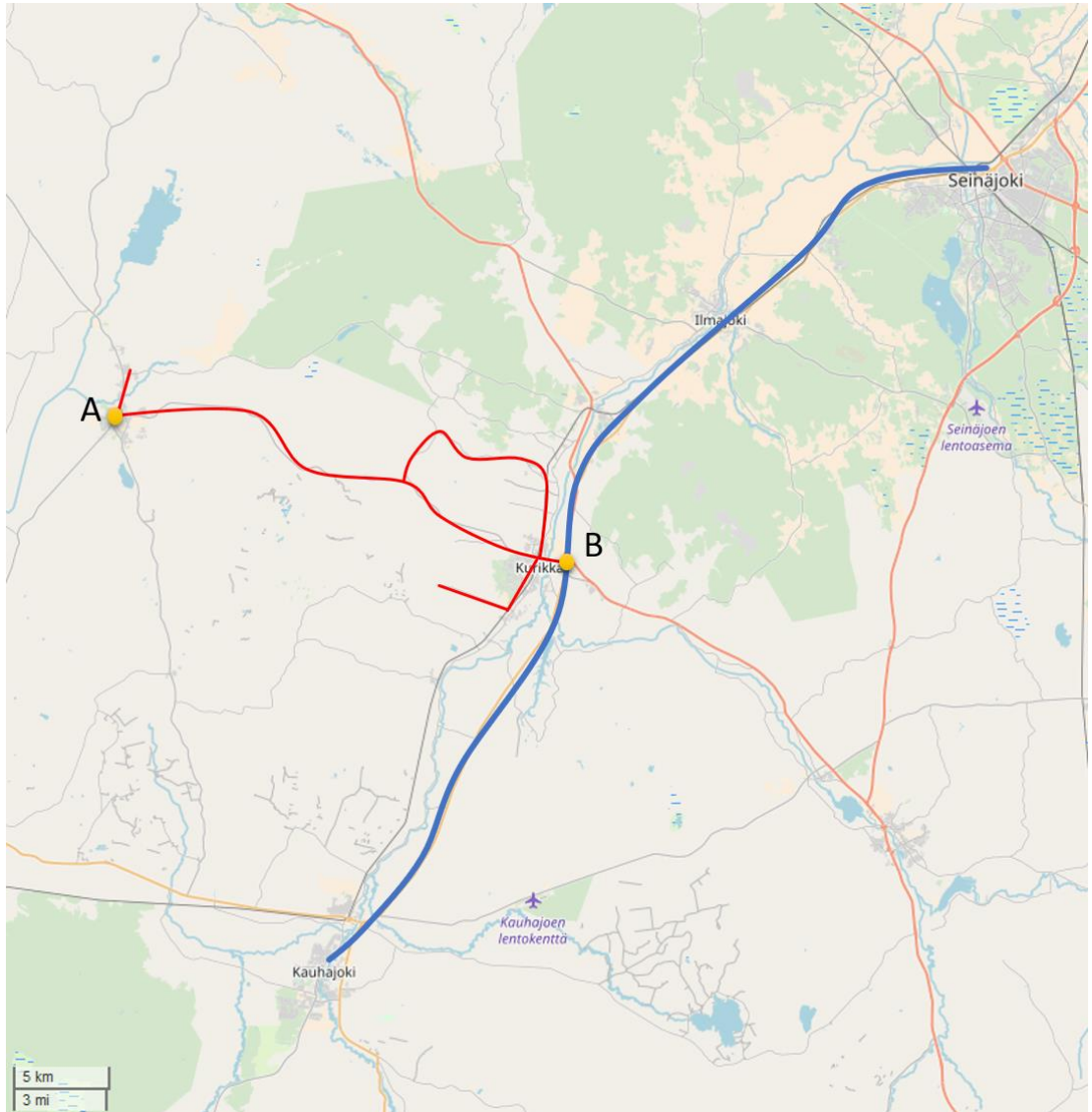
- Nykyiseen työnjakoon perustuva malli, jossa joukkoliikenteen kaupunkiviranomaisten tehtävät säilyvät entisellään ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen nykyiset joukkoliikennetehtävät siirtyvät alueen maakuntien järjestettäväksi, tai
- Yhdyskuntarakenteeseen perustuva malli, jossa joukkoliikenteen kaupunkiviranomaiset keskittyvät nykyistä rajatumminkin vain taajama-alueen joukkoliikenteen järjestämiseen ja maakunnat taajama-alueen ulkopuolisten joukkoliikenneyhteyksien järjestämiseen.

Joukkoliikenteen runkoyhteyksiä pääväylillä tulee kehittää, jotta joukkoliikenteen houkuttelevuus kuntien välisenä kulkutapana lisääntyy. Joukkoliikennepalveluiden saatavuus tulee turvata tulevaisuudessa myös maaseutualueilla. Runkoyhteyksien kehittämisen ohella joukkoliikenteen muuta resursointia tulee siirtää kohti kutsuohjautuvaa liikennettä palvelemaan taajamia, sillä erityisesti maaseudulla reittiin sidotut liikennepalvelut eivät pysty palvelemaan tehokkaasti kovin laajaa väestönsosaa.

Joukkoliikenteen tehokkuus ja käyttäjälähtöisyys paranevat kehittämällä liikennettä kutsuohjautuvuuden suuntaan, jolloin reiteillä on vain harvoja aikataulutettuja pysäkkejä. Osittain kutsuohjautuvilla reiteillä päätepysäkkien ja mahdollisesti muiden tärkeiden välipysäkkien aikataulut ovat kiinteitä, kun taas pysäkkien välillä liikenne on joustavaa ja kysynnän perusteella ohjautuvaa. Joukkoliikenteen kutsuohjautuvuus mahdollistaa laajemman palvelualueen reitin joustavuuden avulla, jolloin joukkoliikennepalvelut ovat suuremman väestömäärän ja myös pienempien taajamien saavutettavissa. Päätepysäkkien kiinteät aikataulut takaavat palvelun luotettavuuden.

Kutsuohjautuvaa joukkoliikennettä voidaan järjestää syöttöliikenneyhteyksinä taajamista joukkoliikenteen runkoverkolle tai suoraan taajamien ja kuntakeskusten välille. Syöttöliikenteessä erityisen tärkeää ovat integroidut aikataulut runkoyhteyksien kanssa, jotta vaihdot onnistuvat ja ovat sujuvia. Kuvassa 23 on esitetty esimerkki kutsuohjautuvasta syöttöliikenneyhteydestä runkoyhteyden Kauhajoki-Seinäjoki

varteen. Syöttöliikenneyhteydellä on kiinteät aikataulut reitin päätepysäkeillä A ja B, mutta näiden pysäkkien välillä reitti on mukautuva asiakkaiden tarpeiden mukaan.

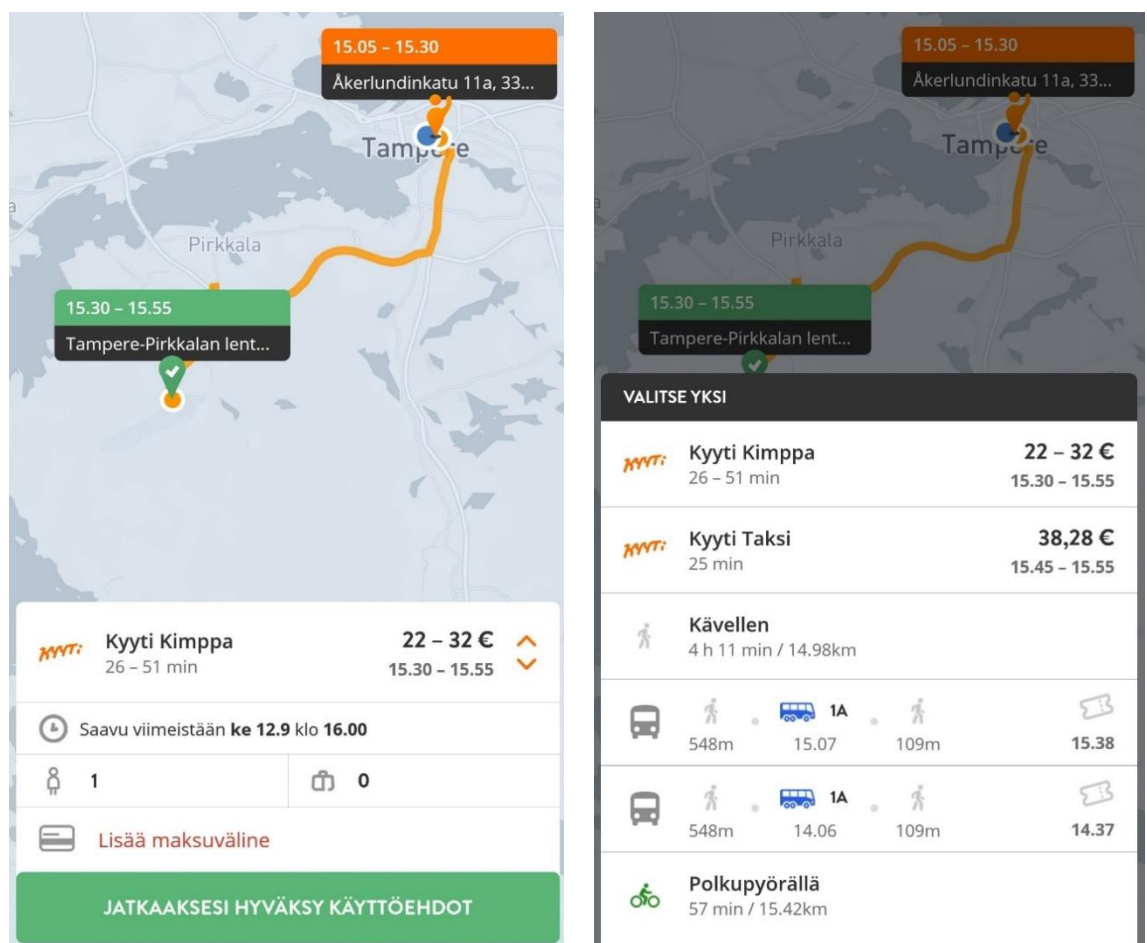


Kuva 23. Esimerkki kutsuohjautuvan syöttöliikenteen järjestämisestä.

Jotta asiakkaat löytävät joukkoliikenteen pariin, matkustusmahdollisuuksista tulee informoida potentiaalisia asiakkaita kattavan markkinoinnin avulla. Kutsuohjautuvassa palvelussa sijainti- ja saatavuustiedolla on iso merkitys käytön aktivoinnin kannalta. Tarjonnasta tiedottaminen vaatii merkittävää panostusta kaikilta alueen viranomaisilta, jotta alueen asukkaat tulevat tietoisiksi kutsuohjautuvan liikenteen mahdollisuuksista.

Asiakkaita informoidaan saatavilla olevista vuoroista muun muassa helppokäyttöisen sovelluksen kautta. Asiakkaat rekisteröityvät sovellukseen, josta he löytävät saatavilla olevat reitit ja aikataulut sekä voivat varata matkan ja ostaa lippunsa. Järjestelmän tulee

olla yhtenäinen kaikkien joukkoliikenneoperaattorien kesken, jotta asiakas löytää reitin ja voi ostaa lipun koko matkalleen samasta sovelluksesta. Matkojen tilaaminen tulee olla mahdollista myös esimerkiksi puhelimitse, jotta palvelut ovat kaikkien saatavilla. Kuvassa 24 on esitetty esimerkki kutsuohjautuvan kyydin tilaussovelluksesta, jossa sovellukseen syötetään halutut lähtö- ja määräpaikat, mahdolliset rajaukset aikataululle sekä matkustajien ja matkatavaroiden määrät. Tämän jälkeen sovellus näyttää aikaikkunan kutsuohjatun kyydin lähtö- ja saapumisajoille sekä vaihtoehtoiset kulkutavat, mikäli matkan haluaa tehdä esimerkiksi yksityisellä taksilla.



15.05 – 15.30
Åkerlundinkatu 11a, 33...

15.30 – 15.55
Tampere-Pirkkalan lent...

Kyyti Kimppa
26 – 51 min
22 – 32 €
15.30 – 15.55

Saavu viimeistään **ke 12.9 klo 16.00**

1 0

Lisää maksuväline

JATKAAKSESI HYVÄKSY KÄYTTÖEHDOT

VALITSE YKSI

	Kyyti Kimppa 26 – 51 min	22 – 32 € 15.30 – 15.55
	Kyyti Taksi 25 min	38,28 € 15.45 – 15.55
	Kävelen 4 h 11 min / 14.98km	
	  1A 	15.38
	548m 15.07 109m	
	  1A 	14.37
	548m 14.06 109m	
	Polkupyörällä 57 min / 15.42km	

Kuva 24. Esimerkki helppokäyttöisestä matkan tilaussovelluksesta.

Välitys- ja yhdistelyjärjestelmän käyttöönotto mahdollistaa tehokkaamman kaluston hyödyntämisen ja palveluohjauksen. Järjestelmän avulla asiakkaat voivat tilata matkansa sovelluksella, jonka integrointi esimerkiksi Digitransit -pohjaiseen käyttöliittymään on mahdollista. Järjestelmän käyttöönotto mahdollistaa myös itsemaksavien asiakkaiden liittymisen lakisääteisiin henkilökuljetuksiin.

9 Vastuut ja vastuutahot

Työn aikana ohjausryhmässä ja kutsutilaisuutena järjestetyssä työpajassa maakunnan viranomaistoimijoiden kesken muodostui vahva tahtotila kuljetusyhteistyöstä ja konkreettisesti yhteissuunnittelusta, hankintojen kehittämisestä ja yhteisestä operoinnista (yhdistely ja välitys). Kehittämissuunnitelma on laadittu tämän yhteisen näkemyksen pohjalta. Lähtökohtana on, että muun muassa Seinäjoen kaupunki (myös muut toimijat) ovat joka tapauksessa kilpailuttamassa palvelukokonaisuutta uudestaan vuoden 2019 aikana. Nämä kilpailutukset muodostaisivat hyvän rungon kokonaisvaltaisemmalle kuljetustenohjauksen ja henkilöliikenteen kehittämisen yhteistyölle.

Yleisesti kaikki keskeiset kehittämissuunnitelmassa yksilöidyt tehtävät ovat nykyisin julkisen sektorin toimijoiden vastuulla. Yksityisiä palvelutuottajia hyödynnettäneen jatkossakin tukipalveluiden ja liikennöinnin tuottamisessa, mutta vetovastuu ja muutostyön koordinointi on kokonaisuudessaan julkisen sektorin eri organisaatioiden tehtävä. Ennen virallista prosessin käynnistymistä Etelä-Pohjanmaan maakuntaliitolla on aiheesta koordinaattorirooli. Koordinaattorirooli siirtyy syys-talvella 2018 nimettävällä kehitysryhmälle. Kehittämissuunnitelmaa on kuvattu alla ja taulukossa 7, johon on koottu suunnitelman keskeiset tehtävät, vastuutahot ja tehtävien määrääjät.

- Kehitysryhmän ja työtä vetävän projektipäällikön asettaminen
 - Asettamisesta tulisi vastata ainakin Seinäjoen kaupungin, sote-yhteistyötoimintaorganisaatioiden ja maakuntauudistusta ohjaavien työryhmien
 - Varsinaisen vastuun oltava yhdellä henkilöllä, joka vastaisi valmistelusta
- Kuljetuspalvelukeskuksen perustaminen
 - Sote-organisaatiot, Seinäjoen kaupunki, maakunta
 - Kuljetuspalvelukeskuksen perustaminen suunnitelman mukaisesti (ml. Hankintasuunnitelma). Kustannusneutraalius → nykyisten toimintojen koonti yhteistyöorganisaatiosta ja toiminnan käynnistäminen
 - Ensimmäisenä vastuuna lakisääteisten palveluiden uudelleenjärjestelyihin ja operointiin liittyvät suunnitelmat ja kilpailutukset
- Välitys- ja yhdistelytehtävien siirtoon liittyvät tehtävät
 - Kuljetuspalvelukeskus
 - Tehtävä- ja valmisteluvastuiden siirtäminen (ei sis. Kuljetusoikeuksien myöntämistä) 2019 loppuun mennessä
 - Uuden mallin mukaisen operatiivisen toiminnan alkaminen Q2/2020 mennessä
- Joukkoliikenteen viranomaistehtäviin liittyvät järjestelyt
 - Kuljetuspalvelukeskus, ELY-keskus, maakunta
 - Yhteistyö opetustoimen kuljetusten kanssa liittyen hankintoihin ja reittisuunnitteluun (esim. ”isäntäkuntamallilla”)

- Svl-kuljetusten siirron valmistelu ja toteutus
 - Valmistelusta vastaisi kuljetuspalvelukeskus, joka toimisi yhteistyötahona Kelan suuntaan

Taulukko 7. Kehittämissuunnitelman tehtävät, vastuutahot ja määräajat.

Tehtävä	Vastuutaho(t)	Yhteistyötahot	Tehtävän määräaika
Kehitysryhmän ja työtä vetävän projektipäällikön asettaminen	Seinäjoen kaupunki, sote-yhteistyötoimintaorganisaatiot, maakuntauudistusta ohjaavat työryhmät. Varsinainen vastuu yhdellä henkilöllä, joka vastaisi valmistelusta.		Q2/2019 loppuun mennessä
Kuljetuspalvelukeskuksen perustaminen	Sote-organisaatiot, Seinäjoen kaupunki, maakunta		Q1/2020 loppuun mennessä
Välitys- ja yhdistelytehtävien siirtoon liittyvät tehtävät	Kuljetuspalvelukeskus		Q1/2020 loppuun mennessä
Joukkoliikenteen viranomaistehtäviin liittyvät järjestelyt	Kuljetuspalvelukeskus, ELY-keskus, maakunta	Opetustoimen kuljetukset	Q4/2020 loppuun mennessä
Svl-kuljetusten siirron valmistelu ja toteutus	Kuljetuspalvelukeskus	Kela	Q1/2022 loppuun mennessä

10 Integrointi valtakunnalliseen kehitystyöhön

Liikennealalla valtakunnalliseen kehitystyöhön liittyy ainakin kaksi käynnissä olevaa prosessia. 1. Maakuntauudistukseen sidoksissa olevat hallinnolliset uudistukset ja 2. Liikennepalveluiden tehostumiseen ja kehitykseen liittyvät uudistukset. Molemmat prosessit ovat osin sidoksissa toisiinsa, mutta siinä missä maakuntauudistus on ensi sijassa poliittinen prosessi, liikennepalveluiden järjestämisen ja tuottamisen tehostuminen on teknologian ja uusien liiketoimintamallien kautta etenevää. Maakuntauudistuksella pyritään luomaan suurempia toimijoita palvelutuotantoon kustannustehokkuuden ja palveluiden saatavuuden varmistamiseksi. Liikennepalveluiden uusilla ICT-palveluilla ja toimijoiden palvelukonsepteilla taas pyritään konkreettisesti vastaamaan siihen, kuinka julkista palvelutuotantoa voidaan kokonaisuudessa joukko- ja henkilöliikenteen osalta tehdä nykyistä paremmin.

Selvitykseen on koottu niitä keskeisiä valtakunnallisia kehitys- ja uudistushankkeita, joissa Etelä-Pohjanmaan tulee olla myös joukko- ja henkilöliikenteen osalta mukana vähintään seuraamassa.

- Liikennepalveluiden toiminnallinen ja taloudellinen uudistaminen
 - Käynnissä oleva maakuntauudistus vs. akuutit alueen tarpeet
 - Maakuntauudistuksen toteutuminen antaisi uudistajalle valtakunnallisen rungon ja osin ”pakottaisi” organisaatiot miettimään kokonaisuuden uusiksi
 - Liikennepalveluihin liittyvien uudistusten kannattavuus/perustelut eivät ole riippuvaisia maakuntauudistuksesta – muut merkittävät maakuntakeskukset ja osa pienemmistä ovat jo siirtyneet perusrakenteeltaan kehittämissuunnitelmissa kuvattuun toimintamalliin.
 - Toiminnallisten hyötyjen ja kustannustehokkuuden näkökulmasta uudistus on tehtävä.
 - Keskeistä uudistuksen toteuttamisessa on nykyisen toiminta-alueen (EPOELY ja Etelä-Pohjanmaan maakunta) toimijoiden yhteinen tahtotila ja uudistuksen käynnistäminen.
- Liikenteen kasvuohjelma ja mahdollinen public-private yhteistyö (Business Finland)
 - Valtakunnallisesti eri toimijat (mm. BF) ovat käynnistäneet Liikenteen kasvuohjelman, jonka kautta yritykset ja julkisyhteisöt voivat tehdä yhteistyötä uusien joukko- ja henkilöliikenteen teknologioiden ja palveluiden käyttöönotossa
 - EP ei ole ollut kovin aktiivinen ao. yhteistyöhankkeissa (keskittyneet pääkaupunkiseutu, Tampere ja osin Oulu-akselille)
 - Ohjelman ulkopuolelta esim. ALPIO-hanke¹⁰
- Kelan Svl-kuljetusten siirto ja STM:n työryhmätyön seuraaminen
 - Proaktiivinen viestintä STM:n suuntaan ja näkemysten tarjoaminen työryhmälle
 - Perehtyminen nykyisiin svl-suorakorvausjärjestelmän käytäntöihin syvällisesti – tekninen osaaminen järjestelmistä on keskittynyt muutamille tahoille kansallisesti
 - Palvelukokonaisuuden siirtäminen maakunnille ei ole yksinkertainen tehtävä

¹⁰ <https://www.sitra.fi/uutiset/kolmen-alueen-uudet-liikkumiskokeilut-valjastavat-julkiset-kyydit-tehokkaampaan-kayttoon/>