

SITOWISE

Joukkoliikenteen järjestämispalvelu Läntinen Uusimaa

Tulokset

15.12.2020

Maiju Lintusaari

Maiju.lintusaari@sitowise.com



SITOWISE

Sisältö

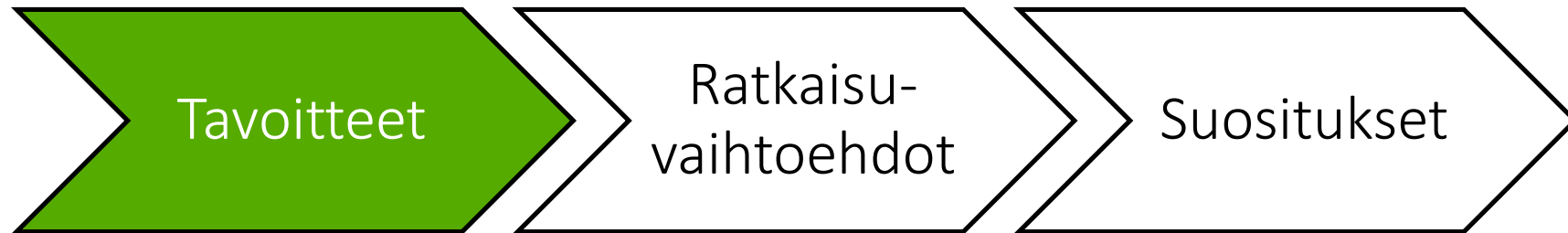
Tavoitteet

Ratkaisu-
vaihtoehdot

Suosituksset



SITOWISE



Tavoitteet selvitykselle

- Voitaisiko voimakkaammin viranomaisvetoisella joukkoliikenteen järjestämistavalla saavuttaa hyötyjä esimerkiksi liikennöinnin tehokkuudessa tai asiakaslähtöisyydessä?
- Millaisia panostuksia tämä edellyttäisi kustannusten tai henkilöresurssien näkökulmasta?

Tavoitteet joukkoliikenteen järjestämistavalle

Perustuvat alueen toimijoiden haastatteluihin

Toimivaltaisen viranomaisen ja kuntien näkökulmasta:

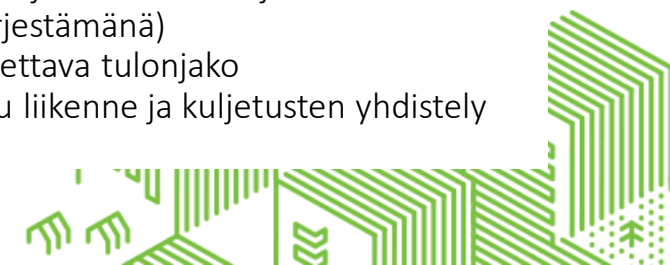
- **Viranomaisen vahva rooli kokonaisuuden hallinnassa**, esim. ELYn bruttomallin PSA-liikenne.
- Markkinaehtoinen liikenne siellä, missä se on kannattavaa.
- **Hankintojen suunnitelmallisuus ja ennustettavuus**
- **Tarjonnan vakaus ja jatkuvuus**
- Sopimuskokonaisuudet; tehokas liikennöinti, onnistunut kilpailutus
- Kuntayhteistyö liikenteen suunnittelussa ja hankinnassa
- Alueelle yhteinen hankintasuunnitelma
- **Yhteinen lippujärjestelmä kuntien liikenteiden kanssa**
- Kattavasti tietoa liikennöinnistä ja kysynnästä
- **Järjestetään liikennettä, joka vastaa kysyntään**
- **Hankintasuunnitelma ja pidemmät sopimuskaudet** luovat jatkuvuutta ja luovat mahdollisuuksia mm. infran kehittämiselle
- Yhteistyö ja sopimukset muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa

Asiakkaan näkökulmasta:

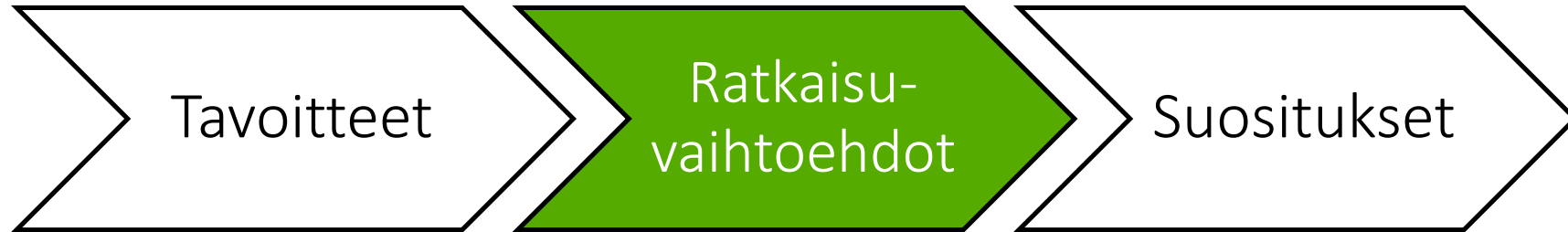
- **Matkaketjujen mahdollistaminen**, esteettömät lipputuotteet
- **Lippujen kelpoisuus yhteysvälin kaikilla vuoroilla**
- **Tarjonnan vakaus ja jatkuvuus**
- Kohtuulliset asiakashinnat
- **Informaatio lipuista ja aikatauluista kootusti yhdestä kanavasta**
- Parempi asiakaspalvelu, reaaliaikainen tieto puhelimesta/pysäkeillä

Liikennöitsijöiden näkökulmasta:

- **Liikennöinti vastaa liikkumistarpeisiin**
- **Hankintojen suunnitelmallisuus ja pitkäjänteisyys**
- **Tarjouskilpailuja käynnistyy jatkuvasti**
- **Riittävän pitkät sopimuskaudet, sopivan kokoiset sopimuskohteet**
- KOS-kilpailutuksissa luotettavat lähtötiedot
- Tehokkaat autokierrot
- Viranomaisen lippu- ja maksujärjestelmä sekä ajoneuvolaitteet (viranomaisen tarjoama tai järjestämänä)
- Yhteiskäyttöisessä lipussa luotettava tulonjako
- Pienempi kalusto, kutsuohjattu liikenne ja kuljetusten yhdistely vähäisen kysynnän alueilla



SITOWISE



- Ratkaisuvaihtoehtojen kuvaus
- Ratkaisuvaihtoehtojen toteutus ja vaikutukset

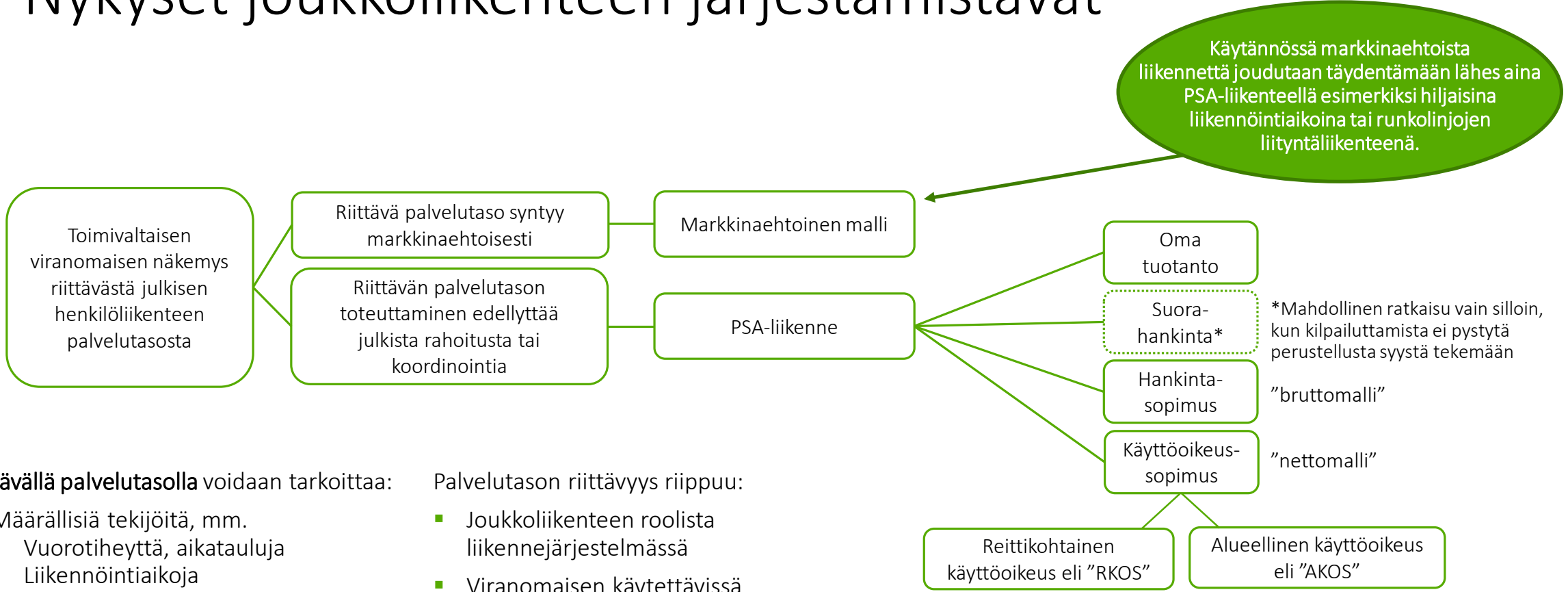


Ratkaisuvaihtoehtojen kuvaus

Järjestämistavat
Tulot ja menot
Hankinnat ja sopimukset
Lippu- ja maksujärjestelmä
Taksajärjestelmä
Informaatiojärjestelmä
Asiakaspalvelu



Nykyset joukkoliikenteen järjestämistavat



Riittävällä palvelutasolla voidaan tarkoittaa:



- Määrällisiä tekijöitä, mm.
 - Vuorotiheyttä, aikatauluja
 - Liikennöinti-aikoja
- Laadullisia tekijöitä, mm.
 - Lipputuotteita
 - Lipun hintoja
 - Informaatiota
 - Esteettömyyttä
 - Ympäristöystävällisyyttä

Palvelutason riittävyys riippuu:

- Joukkoliikenteen roolista liikennejärjestelmässä
- Viranomaisen käytettävissä olevasta rahoituksesta
- Viranomaisen käytettävissä olevista asiantuntijaresursseista



Nykyisten järjestämistapojen vastuunjako

	Markkinaehtoinen	Hankintasopimus, "brutto"	Käyttöoikeussopimus	viranomainen liikennöitsijä
Määrittää palvelutason				
Suunnittelee aikataulut ja reitit			 	
Pitää lipputulot				
Operoi vuorot				

Bruttomallilla hankittavassa liikenteessä toimivaltainen viranomainen ostaa liikenteenharjoittajalta tietyn reitin tai alueellisen liikennekokonaisuuden liikennöinnin tietyllä aikataululla ja laatusalla. Viranomainen vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin.

Liikenteenharjoittajan tarjouksessaan antama palvelun hinta kattaa kaikki liikennöinnin kustannukset.

Liikennöitsijää voidaan kannustaa palvelun laatuun esimerkiksi taloudellisilla sanktio- tai kannustejärjestelmillä.

Käyttöoikeussopimuksen vastineena liikenteenharjoittajalle myönnetään yksinoikeus tietyn maantieteellisen alueen liikenteeseen tai yksittäiseen reittiin. Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen antaa liikenteenharjoittajalle liikenteen tarjontaan liittyvät minimivaatimukset, joiden perusteella liikenteenharjoittaja suunnittelee liikenteen. Minimivaatimukset voivat koskea paitsi vuorotiheyttä, myös lippuja ja niiden hintoja tai muita laadullisia seikkoja. Toimivaltainen viranomainen voi myös suunnitella reitin ja aikataulun, jolloin liikenteenharjoittajan tehtäväksi jää vain liikennöinnin suunnittelu.

Liikenteenharjoittajan tarjous perustuu arvioon liikennöinnin kustannuksista vähennettynä arviolla lipputuloista.

Koska liikenteenharjoittaja kantaa lipputuloriskin, sillä on luonnollinen taloudellinen intressi palvelun laatuun ja asiakasmäärien kasvattamiseen.



Joukkoliikenteen tulot ja menot (linja-autoliikenne)

- Merkittävin osuus kustannuksista syntyy varsinaisesta operoinnista
 - Linja-autokaluston hankinta ja ylläpito (investointi ja huollot)
 - Kaluston käyttöön liittyvät kustannukset (polttoaineet tai lataaminen, voiteluaineet, renkaat)
 - Kuljettajien kustannukset
- Lisäksi kustannuksia syntyy tukitoiminnoista
 - Liikennöitsijän muu henkilöstö
 - Varikko
 - Lippu- ja maksujärjestelmä
 - Viranomaisen henkilöstö
- Tuloja saadaan
 - Lipputuloista
 - Kunnan tai valtion joukkoliikennetuesta (subventio)
 - Muista julkisen sektorin tuloista
 - Kelan 2. asteen koulumatkatuki
 - Kuntien peruskoululaisten koulumatkatuki



Hankintojen ja sopimusten vaihtoehdot

- Liikennöintihankinnat voidaan keskittää kunnilta ELY-keskukseen. Näin voidaan keskittää hankintaosaamista niin hankintavaatimusten kuin alueen markkinatilanteenkin osalta.
- Kohteet voidaan muodostaa erikseen kuntien sisäiselle liikenteille ja kuntien välisille liikenteille, tai näitä yhdistellen.
- Kuntien välistä liikennettä sisältävän kohteen sopimus laaditaan vähintään liikennöitsijän ja ELY-keskuksen välille. Myös kunta voi olla sopimusosapuolena (ks. alla).
- Vain kunnan sisäistä liikennettä sisältävän kohteen osalta vaihtoehtoina ovat sopimus...
 - Liikennöitsijän ja kunnan välillä
 - Liikennöitsijän ja ELY-keskuksen välillä
 - Liikennöitsijän, kunnan ja ELY-keskuksen välillä
 Kunnan osallistuminen pääsopimukseen korostaa velvoitteita (rahoitus) ja oikeuksia (raportointi) esim. Nurmijärven AKOS



Lippu- ja maksujärjestelmien vaihtoehdot

■ Liikennöitsijän valitsema järjestelmä

- Liikenteen hankintadokumenteissa määritettäisiin yksiselitteiset vaatimukset liikennöitsijän käyttämälle lippu- ja maksujärjestelmälle
 - Tekniset vaatimukset: Mitä lippupohjia ja lipputuotteita vaaditaan ja miten lippujen validointi tulee toteuttaa. Laitteilla on oltava mahdollista lukea muiden lippujärjestelmien vastaavia standardeja tunnisteita → yhteiskäyttöisyys.
 - Muut toimintatavat ja kaupalliset ehdot: lippujen myyntitavat, rahaliikennettä ja raportointia koskevat vaatimukset sekä yhteiskäyttöisyyden kaupallinen malli (miten ja kuinka paljon rahaa liikkuu tilaajan ja eri liikennöitsijöiden välillä).
- Riskinä on, että tarkasti määritellyistä vaatimuksista huolimatta yhteiskäyttöisyys ei toteudu toivotulla tavalla ja tilaaja joutuu neuvottelemaan ja sovitteluun ristiriitoja eri sopimuskohteiden välillä.
 - Tämä voidaan välttää, jos käytetään alueellista käyttöoikeusmallia ja kohteet suunnitellaan kattamaan myös vaihdolliset matkat (AKOS alue = työssäkäyntialue). Käytännössä aina on myös alueen rajan ylittäviä matkoja.

■ Viranomaisen hankkima järjestelmä

- ELY hankkisi oman lippujärjestelmän, jota vaadittaisiin käytettäväksi koko sen toimivalta-alueen liikennöintisopimuksissa.
- Palvelu voitaisiin hankkia kokonaispalveluna, jolloin järjestelmätoimittaja vastaisi myös esimerkiksi rahaliikenteestä.
- Halutessaan liikennöitsijät voisivat tarjota vaadittujen yhteiskäyttöisten lippujen lisäksi edelleen myös omia lipputuotteitaan (KOS).
- Soveltuu hyvin kaikkiin liikenteen hankintamalleihin.
- Järjestelmän hinta riippuu sen määrittelyistä – mitä enemmän vaatimuksia, sitä korkeampi hinta. Esimerkiksi vain mobiililippuja sisältävä järjestelmä on huomattavasti edullisempi kuin myös korttituotteet ja erilaiset lipputuotevariaatiot sisältämä kokonaisvaltainen järjestelmä.
- Järjestelmä tulee sitä kannattavammaksi, mitä laajemmin sitä käytetään (järjestelmän kustannukset per autopäivä, vuoro, nousu jne.)
- Kustannukset voidaan jakaa kuntien kanssa esimerkiksi linjakilometrien tai nousujen suhteessa.
- Myös markkinaehtoinen liikenne voi halutessaan liittyä viranomaisen hankkimaan järjestelmään.



Taksajärjestelmien vaihtoehdot

1. Tasataksa

- taksa on koko alueella sama
- käytössä seutulippujen hinnoittelussa
- etuna yksinkertaisuus matkustajalle
- haittana hinnoittelun epäoikeudenmukaisuus ja lipputulojen huono kustannusvastaavuus, sillä matkan hinta on sama lyhyillä ja pitkillä matkoilla

2. Vyöhyketaksa

- taksa määräytyy se mukaan, kuinka monen vyöhykkeen kautta matka kulkee
- rakenteeltaan yksinkertainen taksamalli, joka kuitenkin sitoo matkan hinnan matkan pituuteen
- toteutettu yleensä yhden tai kahden vyöhykkeen mallina
- yhden vyöhykkeen mallissa jokainen lisävyöhyke lisää matkan hintaa
- kahden vyöhykkeen mallissa lippu ostetaan aina kahdelle vierekkäiselle vyöhykkeelle, jolloin vyöhykerajojen sijainnilla ei ole yhtä suurta merkitystä matkustajan kannalta

3. Etäisyystaksa

- taksa määräytyy matkan pituuden mukaan
- käytössä vanhoissa Matkahuollon kerta- ja sarjalipuissa
- rakenteellisesti hankala taksamalli, jossa matkan pituuden laskenta on rahastustapahtuman sujuvuuden ja satunnaisesti matkustavan kannalta hankalaa määrittää

Lisäksi tulee määrittää asiakasryhmät, käytettävät lipputuotteet sekä lippujen hinnat.



Informaatiojärjestelmän vaihtoehdot

Matkustajainformaatio koostuu:

- Staattisista reitti- ja aikataulutiedoista, jotka on nähtävillä esimerkiksi nettisivuilla ja pysäkeillä ja joita hyödynnetään reitinhakupalveluissa
 - Reaaliaikaisista ajoneuvon sijaintitiedoista, jotka mahdollistavat bussin todellisen saapumisajan esittämisen fyysisillä näytöillä ja mobiilisti
-
- Reaaliaikaisen matkustajainformaation tuottava järjestelmä voi olla joko liikennöitsijän tai ELY-keskuksen hankkima.
 - Vaikka liikennöitsijä vastaisi itse tietojen tuottamisesta, yhtenäisen matkustajainformaation varmistamiseksi ELY:n tulisi huolehtia, että koko alueella on käytössä vähintään yksi kattava reittiopaspalvelu, johon tiedot vaaditaan toimitettavaksi. Tämä voi olla joko ELY:n oma hankinta tai muulla tavoin toteutuva järjestelmä.
 - Markkinaehtoisen liikenteen tuottaja voi halutessaan lisätä vuorotiedot järjestelmään.
 - Järjestelmän hankinnassa kannattaa huomioida, että ELY saisi järjestelmästä tietoja suunnittelun ja sopimustenhallinnan tueksi.
 - Matkustajainformaation muut toteuttamisvastuut:
 - Bruttomallissa tilaaja suunnittelee reitit ja aikataulut ja voi siten vastata myös staattisen matkustajainformaation tuottamisesta. Käyttöoikeussopimuksissa liikenteen tarkempi suunnittelu voidaan jättää liikennöitsijöiden tehtäväksi, jolloin niillä on suurempi vastuu myös matkustajainformaation tuottamisesta.
 - Kaikissa hankintamalleissa kunnat vastaavat pysäkinäyttöjen hankinnasta katuverkolle ja ELY maanteille. Hankintayhteistyö on mahdollista, jolloin kustannukset jaetaan sopimuksen mukaisesti. Hankintayhteistyöllä laitteet voidaan niin haluttaessa liittää saman sopimuksen piiriin (mm. ylläpito ja huolto).



Asiakaspalvelun vaihtoehdot

Asiakaspalvelu koostuu:

- Asiakaspalvelusta netissä:
 - Ohjeistus (tarjonta, liput, hinnat)
 - Asiakaspalautteet
 - Lippujen myynti
 - Lippujen tekninen tuki
- Fyysisestä asiakaspalvelupisteestä:
 - Lippujen myynti
 - Ohjeistus (tarjonta, liput, hinnat)
 - Löytötavarat

Vastuut kannattaa jakaa joko osana liikennöintisopimusta tai erillisellä sopimuksella

- Liikennöitsijä (mahdollisesti olemassa olevien palveluiden hyödyntäminen)
- Viranomainen (olemassa olevien palveluiden, kuten kirjastojen tai muiden kunnallisten palvelupisteiden hyödyntäminen)
- Muut tahot (ostopalveluna esimerkiksi lippu- ja maksujärjestelmän toimittajalta tai päivittäistavaran vähittäiskaupan toimijalta)



Ratkaisuvaihtoehtojen toteutus ja vaikutukset

Sopimusliikenteen toteutus ja vaikutukset (verrattuna nykytilanteeseen)

Bruttomallin toteutuksen ja vaikutusten erityishuomioita (verrattuna nykytilanteeseen)

Reittikohtaisen käyttöoikeussopimuksen toteutuksen ja vaikutusten erityishuomioita (verrattuna nykytilanteeseen)

Aluekohtaisen käyttöoikeussopimuksen toteutuksen ja vaikutusten erityishuomioita (verrattuna nykytilanteeseen)



Sopimusliikenne: toteutus

Hankinta

- Kunta ja ELY-keskus tunnistavat liikkumistarpeet ja suunnittelevat liikenteet sen mukaisesti
- Kunnat ja ELY-keskus sopivat kustannusjaosta
- Kunta tai ELY-keskus järjestää liikenteiden kilpailutukset
- Kunta ja/tai ELY-keskus solmii liikennöintisopimuksen liikenteenharjoittajan kanssa

Sopimuksen aikana

- Lipputulojen rahaliikenne ja sopimuskorvaukset sovitun mukaisesti liikennöitsijän, ELY-keskuksen ja kuntien välillä. Järjestämistapa (brutto/KOS) tuo reunaehjoja.
- Asiakaspalvelun olemassaolo tulee varmistaa.

Lippujärjestelmä

- Voidaan käyttää liikennöitsijän järjestelmää tai ELY-keskuksen hankkimaa järjestelmää

Informaatiojärjestelmä

- Reaaliaikaisen matkustajainformaation tuottava järjestelmä voi olla joko liikennöitsijän tai ELY:n hankkima.



Sopimusliikenne: vaikutukset

Kunta

- Viranomaistyön määrän kasvu
 - Liikkumistarpeiden ennakoiminen ja suunnittelu
 - Toimintamallista riippuen hankinta
 - Sopimusten aikainen liikennöitsijäyhteistyö, jos sopimusosapuolena
 - Toimintamallista riippuen rahaliikenteen tehtäviä
- Sopimuskauden aikana joukkoliikennetarjonta vakaata – ei tarvetta täydentäviin pikahankintoihin
- Mahdollisuus hyödyntää ELY-keskuksen hankintaosaamista
- Kustannusten kasvaminen
 - Lippu- ja informaatiojärjestelmä
 - (Sopimuskorvaukset)

ELY-keskus

- Viranomaistyön määrän kasvu
 - Liikkumistarpeiden ennakoiminen ja suunnittelu
 - Hankinta (jos kuntien sisäiset hankinnat ELY:lle, työmäärä kasvaa)
 - Sopimusten aikainen liikennöitsijäyhteistyö
 - Toimintamallista riippuen rahaliikenteen tehtäviä
 - Toimintamallista riippuen asiakaspalvelu- ja markkinointitehtäviä
- Sopimuskauden aikana joukkoliikennetarjonta vakaata – ei tarvetta pikahankintoihin
- Kustannusten kasvaminen
 - Lippu- ja informaatiojärjestelmä
 - (Sopimuskorvaukset)

Asiakas

- Lippujen yhteiskäyttöisyys:
 - Helppokäyttöisempi palvelu
 - Edullisemmat matkakaketjut
- Matkustajainformaation yhtenäisyys
 - Helppokäyttöisempi ja houkuttelevampi palvelu
- Palvelun vakaus
 - Palvelut eivät lakkaudu yllättäen
- Yhden luukun periaate
 - Asiakaspalvelu keskitetty (toimintamallista riippuen)

Liikenteenharjoittaja / liikennemarkkinat

- Suunnitelmallisten hankintojen (kilpailutusaikataulu, kohteiden koko, sopimusten pituus) avulla voidaan tukea markkinoiden toimivuutta
- Tarve markkinaehtoisen liikenteen muutosten jatkuvalla seurannalla vähenee.
- Aiempaa paremmat mahdollisuudet saada liiketoimintaa tukevia kohteita.
 - Kokonaisten autopäivien hankinta ja alueen markkinatilanteen huomioiva kohteiden koon määrittäminen tukee liikennemarkkinoiden toimintaa
 - Henkilöstökustannuksien ja investointien huomioiminen (kalusto, varikko, järjestelmät)

Operointi ja ympäristö

- Suurempien kokonaisuuksien suunnittelu ja hankinta mahdollistaa tehokkaan operoinnin
- Täysien autopäivien hankinta tukee tiukempia kalustovaatimuksia, erityisesti pidemmällä sopimuskausilla



Bruttomalli: toteutuksen erityishuomioita

Hankinta

- Tarjouspyyntöön kirjataan rajat, joiden sisällä sopimuskohteen tarjontamuutoksia voi tehdä.
- Mahdollisuus: ELY-keskuksen liikenteen brändääminen

Sopimuksen aikana

- ELY-keskus tai kunta vastaa liikenteen kehittämisestä ja asiakaspalvelun tuottamisesta tai sen hankinnasta
- Lipputulosten rahaliikenne ja sopimuskorvaukset sovittun mukaisesti liikennöitsijän, ELY-keskuksen ja kuntien välillä
- Sopimuksen aikaiset tarjontamuutokset mahdollisia vain tarjouspyynnössä asetetuissa rajoissa

Lippujärjestelmä

- Voidaan käyttää liikennöitsijän järjestelmää tai ELY-keskuksen hankkimaa järjestelmää
- Kaupallista mallia ei tarvitse määrittää liikennöitsijän näkökulmasta, koska tilaaja pitää lipputulot. Kuntien ja ELY:n välillä sovittava lipputulosten jakautumisesta.

Informaatiojärjestelmä

- Koska tilaaja suunnittelee reitit ja aikataulut, se voi halutessaan vastata itse staattisen matkustajainformaation tuottamisesta



Bruttomalli: vaikutusten erityishuomioita

Kunta

- Viranomaistyön määrän kasvu
 - Hankintojen suunnittelu
 - Asiakaspalvelu ja markkinointi
 - Liikenteen kehittäminen
- Lipputuloriski – kustannusten epävarmuus

ELY-keskus

Asiakas

Liikenteenharjoittaja / liikennemarkkinat

- Ei lipputuloriskiä – liiketoiminnan varmuus erityisesti tilanteessa, jossa kysyntää ei voida ennakoida (uudet hankinnat), tai joissa kysyntä vaihtelee ennakoimattomasti (liikkumistarpeiden muutokset)

Operointi ja ympäristö



Reittikohtainen käyttöoikeusmalli: toteutuksen erityishuomioita

Hankinta

- Kunta ja ELY-keskus tunnistavat liikkumistarpeet ja suunnittelevat pääasiassa liikenteen. Tarkempi aikataulusuunnittelu voidaan myös jättää liikennöitsijän tehtäväksi.

Sopimuksen aikana

- Liikenteen kehittäminen ja asiakaspalvelu ovat lähtökohtaisesti liikennöitsijän vastuulla.
- Liikennöitsijä pitää lipputulot. Lippujen yhteiskäyttöisyyden perusteella muodostuva rahaliikenne eri liikennöitsijöiden välillä hoidetaan sovitun mukaisesti.

Lippujärjestelmä

- Kaupallinen malli lipputulojen jakamiseksi eri liikennöitsijöiden välillä määriteltävä liikennöintisopimuksissa.

Informaatiojärjestelmä

- Koska liikennöitsijä kantaa lipputuloriskin, sillä on myös motivaatio oman matkustajainformaation kehittämiseen.



Reittikohtainen käyttöoikeusmalli: vaikutusten erityishuomioita

Kunta

ELY-keskus

Asiakas

Liikenteenharjoittaja / liikennemarkkinat

Operointi ja ympäristö

- Ei lipputuloriskiä, mutta liikennettä on vaikeaa kilpailuttaa, jos ei ole luotettavia tietoja matkustajamääristä. Tarjouspyynnössä annetut tiedot vaikuttavat tarjoushintoihin ja liikennöinnin kannattavuuteen.

- Lipputuloriski, huomattava erityisesti kysynnän vaihdellessa ennakoimattomasti
- Mahdollisuus operoinnin tehostamiseen, koska liikennöitsijälle jää vapautta suunnitella liikenteestä mahdollisimman kannattava sopimuksen puitteissa



Aluekohtainen käyttöoikeusmalli: toteutuksen erityishuomioita

Hankinta

- Kunta ja ELY-keskus tunnistavat liikkumistarpeet ja määrittävät minimivaatimukset liikenteelle. Liikennöitsijä suunnittelee niiden perusteella liikenteen kannattavaksi katsomallaan tavalla.
 - Hankinnassa voidaan jättää liikennöitsijän päätettäväksi mm. tehokkain kaluston koko (linja-auto/pikkubussi)
 - Kohteiden tulee olla riittävän suuria, jotta tehokkaiden autokiertojen muodostaminen on mahdollista.

Sopimuksen aikana

- Liikenteen kehittäminen ja asiakaspalvelu ovat lähtökohtaisesti liikennöitsijän vastuulla.
- Liikennöitsijä pitää lipputulot. Lippujen yhteiskäyttöisyyden perusteella muodostuva rahaliikenne eri liikennöitsijöiden välillä hoidetaan sovitun mukaisesti. (Tämän rooli on pienempi kuin RKOS-mallissa, koska suurempi osa matkoista tehdään yhden sopimuksen mukaisessa liikenteessä.)

Lippujärjestelmä

- Kaupallinen malli lipputulojen jakamiseksi eri liikennöitsijöiden välillä määriteltävä liikennöintisopimuksissa.

Informaatiojärjestelmä

- Koska liikennöitsijä suunnittelee liikenteen, sillä on päävastuu matkustajainformaation tuottamisesta. Lipputuloriski myös motivoi informaation kehittämiseen.



Aluekohtainen käyttöoikeusmalli: vaikutusten erityishuomioita

Kunta

ELY-keskus

Asiakas

Liikenteenharjoittaja / liikennemarkkinat

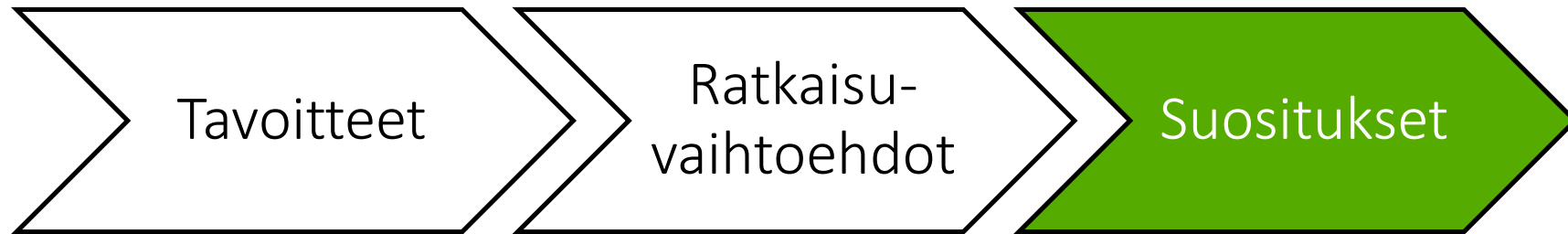
Operointi ja ympäristö

- Ei lipputuloriskiä, mutta liikennettä on vaikeaa kilpailuttaa, jos ei ole luotettavia tietoja nykyisistä matkustajamääristä. Tarjouspyynnössä annetut tiedot vaikuttavat tarjoushintoihin ja liikennöinnin kannattavuuteen.

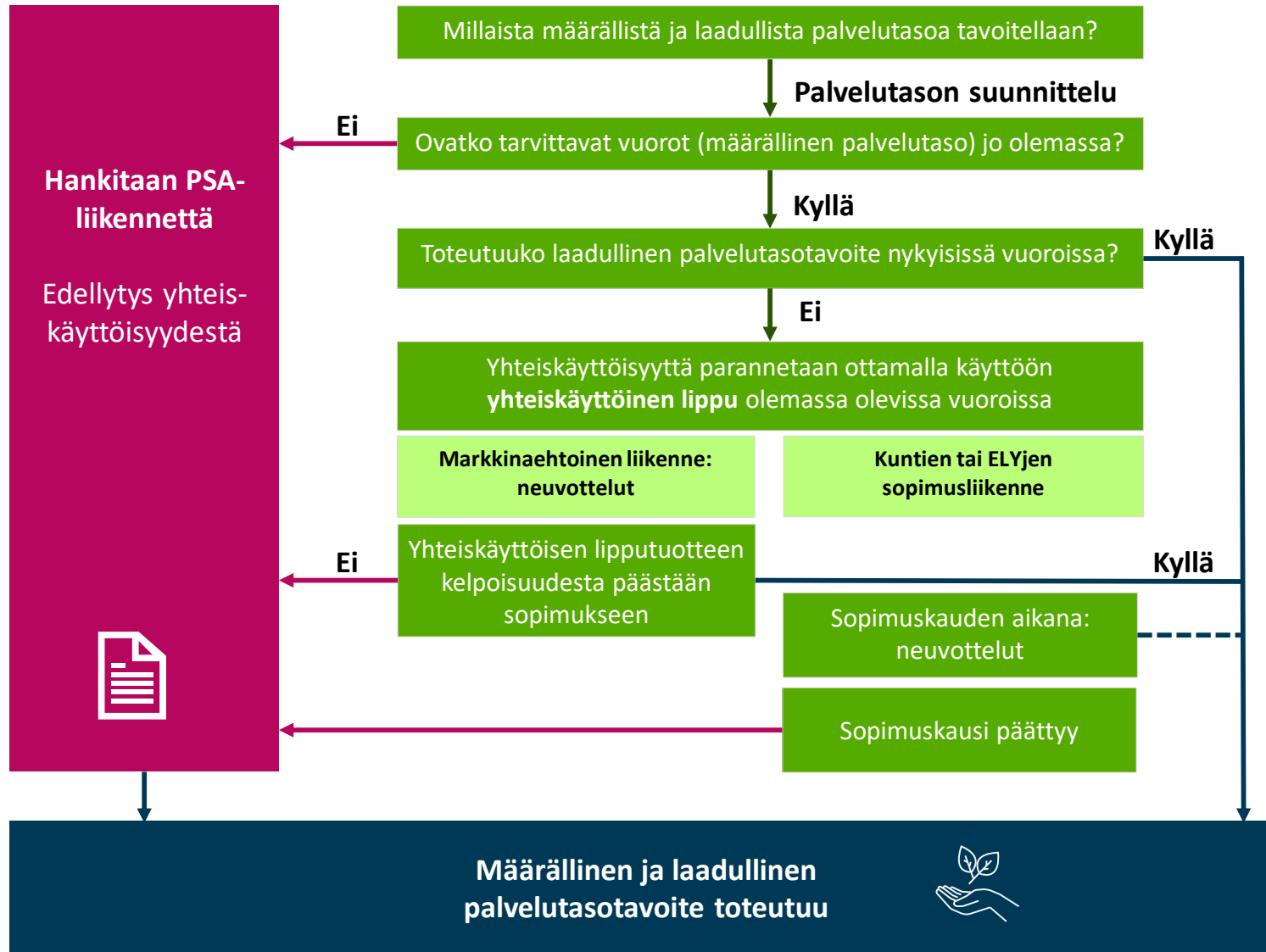
- Lipputuloriski, huomattava erityisesti kysynnän vaihdellessa ennakoimattomasti
- Parhaat mahdollisuudet muodostaa liiketoimintaa tukevia kohteita, joissa liikennöinti on tehokasta, koska suunnittelu täysin liikenteenharjoittajan käsissä.



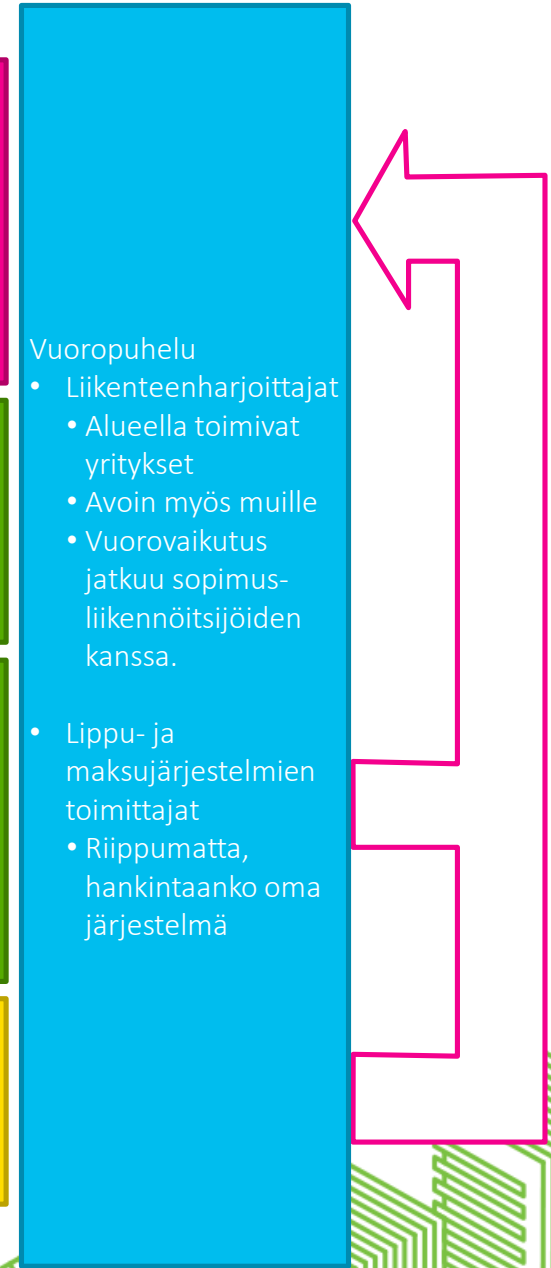
SITOWISE



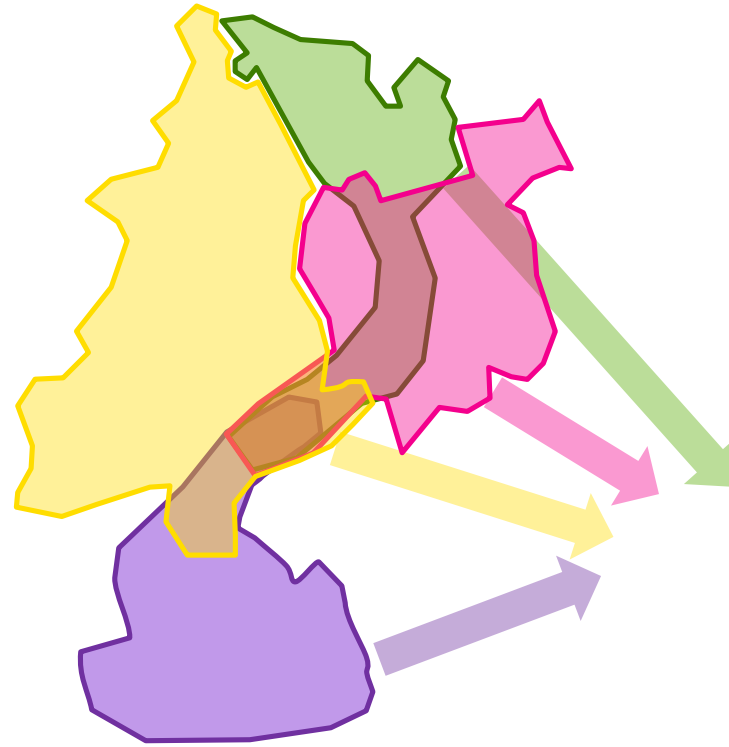
Määrällisen ja laadullisen palvelutason toteutuminen: järjestämistapa



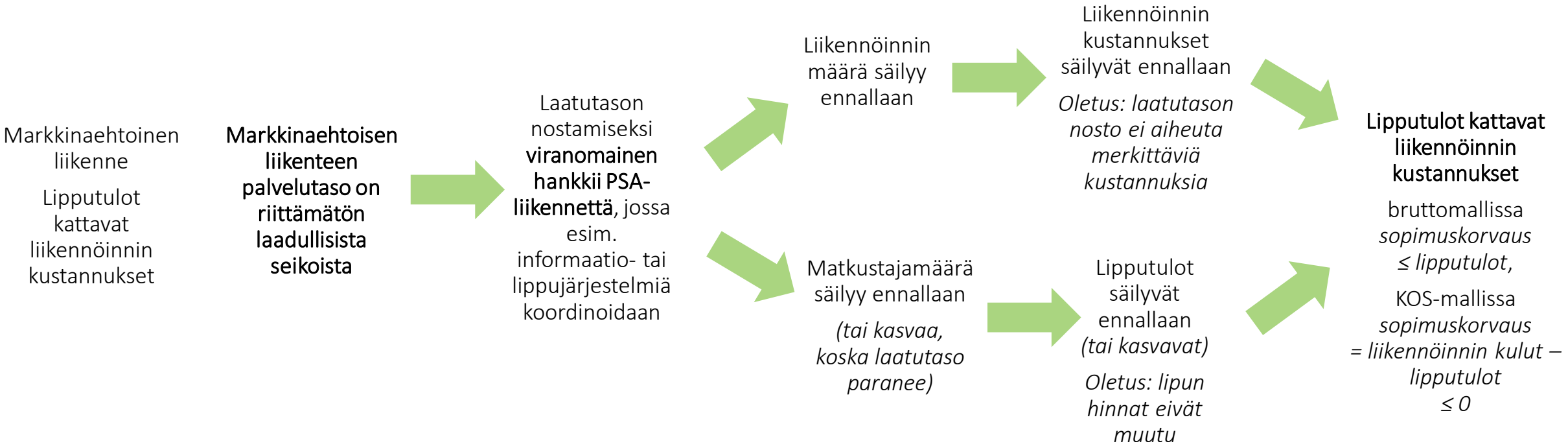
viranomaistehtäviä



Esimerkki yhteiskäyttöisyyden aluetarpeen määrittämisestä



PSA-liikenteeseen siirtymisen kustannukset tilanteessa, jossa palvelutaso on riittämätön laadullisista näkökulmista



Joukkoliikenteen menot = liikennöinnin kustannukset + tukitoiminnot
 Joukkoliikenteen tulot = lipputulot (+subventiot)



Bruttomallin vaikutusten arviointi

Vahvuudet:

- Laadullisen palvelutason nostaminen (asiakslähtöisyys)
- Vuorotarjonnan jatkuvuuden varmistuminen (liikennejärjestelmävaikutukset)
- PSA-liikenteiden pitkäjänteinen ja suunnitelmallinen hankinta → viranomaistyö ja yrittäjien tarjoustyö ennakoitavissa
- Julkisen sektorin kustantamat matkat julkisen sektorin hallintaan (koululaiset, 2. asteen opiskelijat)
- PSA-liikenteestä ja viranomaisen lippujärjestelmästä voidaan kerätä luotettavaa liikkumisdataa liikenteen kehittämiseksi

Heikkoudet:

- Reagointinopeus hidastuu – pienet muutokset sopimuskauden aikana, isommat sopimusten sykleissä
- Kustannusriski viranomaisella – epävarmuus kysynnästä
- Edellyttää viranomaiselta (kunta, ELY-keskus) aiempaa enemmän asiantuntijaresursseja (bruttomallin liikenteen suunnittelu)
- Kustannukset

Mahdollisuudet:

- Yrittäjien riskin pienentyminen – toiminta vakaata sopimuskauden

Uhat:

- Kentältä tulevan tiedon hyödyntämisen ja innovaatioiden vähentyminen, koska suunnittelu ja kontrolli keskitetyksi. Estetään:
 - Markkinavuoropuheluiden
 - Sopimusliikennöitsijöiden kanssa pidettävien kokousten
 - Bonus- ja sanktiojärjestelmän
 - Bruttomallin sijaan allianssiliikennöinnin avulla
- Oman lippujärjestelmän hankkiminen eriyttää alueen muusta Suomesta
 - Estetään avointen rajapintojen avulla; annetaan kolmansille osapuolille taloudellisesti houkuttelevat lippujen jälleenmyyntimahdollisuudet
- Heikkenevä yhteistyö sote- ja koulukuljetusten kanssa, koska organisatorisesti joukkoliikenne kauempana kunnista
 - Estetään alueellisen joukkoliikenne- ja kuntien sisäisten työryhmien avulla



Hankintojen kehittäminen (1/2)

Hankintaan ennustettavuutta:

- Toimivaltaisen viranomaisen roolia **kokonaisuuden hallinnassa** vahvistetaan laatimalla kuntien kanssa alueelle joukkoliikenteen hankintastrategia.
- Hankintastrategialla ELY-keskuksen ja kuntien hankintatyöhön saadaan lisää suunnitelmallisuutta ja **ennustettavuutta**.
Samalla vahvistetaan kuntien ja ELY-keskuksen yhteistyötä suunnittelussa, sekä **helpotetaan liikennöitsijöiden tarjoustyötä**.
- Koko alueen hankinnat huomioivassa suunnittelussa muodostetaan toiminnallisia alueita palvelevat hankintakohteet, joissa on mahdollisimman **tehokkaat autokierrot ja houkuttelevat sopimuskohteet**.
Tarvittaessa nykyisin markkinaehtoisesti liikennöityjä vuoroja sisällytetään sopimukseen, jos sopimuskohteista ei muutoin saada järkeviä kokonaisuuksia tai lippujen yhteiskäyttöisyyttä tärkeillä vuoroilla ei voida taata.

Sopimuskausiin pitkäjänteisyyttä:

- Sopimuskausien kesto on suhteutettu sopimuksen kokoon ja kalustovaatimukseen.
- Sopimuskohteiden koko pyritään mitoittamaan niin, että eri kokoiset yritykset voivat osallistua tarjouskilpailuihin: muodostetaan **eri kokoisia kohteita ja vältetään suuria kohteita** (>10 autoa).
- Autokierroissa tavoitellaan tehokkuutta ja pyritään muodostamaan **täysiä autopäiviä** tekemällä yhteistyötä ELY:n ja kuntien hankinnoissa.
- **Sopimuskaudet porrastetaan** päättymään siten, että uusia tarjouskilpailuja käynnistyy säännöllisesti, jotta tuetaan joukkoliikennemarkkinoiden toimivuutta.
- Pidemmät sopimuskaudet tuovat pitkäjänteisyyttä ja mahdollistavat kalustovaatimusten lisäksi **infran kehittämisinvestoinnit ja vaikuttamisen kulkutapavalintoihin**.



Hankintojen kehittäminen (2/2)

Hankintaosaaminen kohdennetaan ELY-keskukseen:

- Kuntien tehtävänä tuottaa tietoa **kuntalaisten liikkumistarpeista**.
- Hankinta vaatii paljon osaamista ja **hankintavaatimukset** muuttuvat jatkuvasti (esim. CVD), joten **hankintaosaaminen on järkevää keskittää ELY-keskukseen**. Hankintateknisten seikkojen lisäksi tulee huomioida alueen **markkinatilanne**.
- Hankintojen keskittäminen ELY-keskukseen keventää kuntien hankintaan käyttämää työmäärää (riippuen siitä, kuinka paljon sisäistä liikennettä yhteishankintaan).
- Hallitummat/paremmiin suunnitellut hankinnat **vähentävät työmäärää** ELY:ssä ja kunnissa, ei äkkinäisiä pikahankintoja.
- Bruttomalli (ja oma lippu- ja maksujärjestelmä?) työllistää eniten, mutta eri osatekijöitä voi hankkia myös ostopalveluna.

Vaatimukset maksavat ja venyttävät hankinta-aikataulua

- Kalustovaatimukset
- Yhteiskäyttöisyyden tekniset edellytykset laitekantaan
- Viranomaisen lippu- ja maksujärjestelmä sekä ajoneuvolaitteet erityisesti pienten yritysten toiveena

Sopimusmallien kehittäminen

- Allianssimalli
 - Allianssilla tarkoitetaan toteutustapaa, jossa keskeiset sidosryhmät vastaavat hankkeen suunnittelusta ja toteuttamisesta yhdessä yhteisellä organisaatiolla ja jakavat projektiin liittyviä riskejä. Allianssi alussa määritellään yhteiset tavoitteet. Jos tavoitteet ylitetään, kaikki osapuolet hyötyvät. Jos niitä ei saavuteta, kustannukset tai sanktiot koskevat kaikkia.
- Muut uudenlaiset mallit?



Asiakaslähtöisyyden kehittäminen

Matkat voi tehdä yhdellä lipputuotteella:

- Tärkeät arkiliikkumisen vuorot suositellaan järjestämään sopimusliikenteenä erityisesti silloin, jos lippujen yhteiskäyttöisyyttä ei saada sovittua markkinaehtoisen liikenteen kanssa (nousukorvaus). Asiasta kannattaa järjestää markkinavuoropuhelu.
- Asiakashinnat tulee linjata ennen nousukorvaussopimusten tekemistä, jotta niiden vuoksi ei asiakashintoja nosteta.
- **Yhteiskäyttöisten lippujen tulonjako ja rahaliikenne täytyy olla luotettavaa liikennöitsijöiden välillä.** Tulot on suositeltavaa jakaa nousujen suhteessa sille liikennöitsijälle, jonka vuorolla matka on tehty (markkinaehtoinen tai KOS-liikenne). Helpoiten tulonjako voidaan toteuttaa bruttosopimuksissa.
- ELY-keskus kilpailuttaa oman lippu- ja maksujärjestelmän tai edellyttää sopimusliikenteen hankinnassa tarkoin vaatimuksin määritettyä liikennöitsijän lippu- ja maksujärjestelmää. Yhteentoimivuuden edellytykset otetaan huomioon myös kuntien sopimusliikenteissä.

Asiakasinformaatio kootusti yhdestä kanavasta:

- ELY-keskus ja kunnat sopivat, miten ja kenen toimesta asiakkaille tarjotaan tietoa alueen joukkoliikennepalveluista (liput, reitit, aikataulut, löytötavarat jne.) **netissä ja asiakaspalvelupisteessä.** Asiakaspalvelun osia voi hankkia ostopalveluna tai edellyttää liikennöintisopimuksissa.
- ELY-keskus ja kunnat selvittävät, miten asiakkaille voidaan tarjota (reaaliaika-) tietoa ja reittiopas puhelimeen. ELY-keskus ja kunnat hankkivat pysäkeille infonäyttöjä.



Yhteistyön kehittäminen

Alueen toimijoiden yhteistyö:

- Joukkoliikennetyöryhmään osallistuvat kuntien vastuhenkilöt sekä ELY-keskus.
- Kunnissa toimii kunnan oma joukkoliikenteen työryhmä, jossa on mukana sote-, opetus- ja tekninen toimi. Kunnan työryhmästä tuodaan tietoa joukkoliikennetyöryhmään.
- Sopimusliikenteen yhteistyöfoorumiin osallistuvat joukkoliikennetyöryhmän lisäksi sopimusliikennöitsijät.
- Lisäksi liikennöintisopimuksen osapuolien välillä pidetään säännöllisiä tilannekatsauksia.



Lippu- ja maksujärjestelmä

- **Yhteiskäyttöisyys** voitaneen taata ilman omaa järjestelmää sitä paremmin, mitä vähemmän kohteita on, joiden välille edellytetään yhteiskäyttöisyyttä.
- Jos järjestelmä hankitaan, on huomattava ominaisuuksien vaatimusten suhde hankintahintaan.
- **Rahaliikenne kannattaa ulkoistaa.** Järjestelmätoimittaja kerää lipputulot ja vastaa maksatuksesta liikennöitsijöille ja laskuttamisesta ELY-keskukselta ja kunnilta.
- Tulee sopia automaattisesta Kela-matkakorvausten laskutuksesta.

Taksaperiaatteet

- Vaikka alueella on korkean matkustajamäärän vuoroja ja yhteysvälejä, asiakkailta perittävien lipputulojen lisäksi **yhteiskunnan korvaukset ovat merkittäviä joukkoliikenteen tulonlähde.**
 - Perusopetuksen kuljetukset
 - 2. asteen opiskelijoiden kuljetukset (MH:n lipputuotteille n. 1 milj. €/vuosi)
- Haaste: OKM säätää matkakustannusten laskentaperusteista → vaikuttaa siihen, millaisia lipputuotteita kannattaa tarjota



Yleiset suositukset joukkoliikenteen kehittämiseksi

- Hankintojen mallipohjien valikoiman laajentaminen
 - Bruttosopimukset
 - Lippu- ja maksujärjestelmät?
- Palvelutasosuunnittelun esimerkkiluokkien kehittäminen
 - Määrällinen palvelutaso: luokat kaupunkialueille ja muille alueille – aluelähtöinen tai tarvelähtöinen luokittelu
 - Laadullinen palvelutaso: matkustamisen hinta (lippujen hinnat, kelpoisuus), päästöt, esteettömyys jne.
- Sääntelyn tarkoituksenmukaisuuden arviointi
 - OKM asetus 2. asteen opiskelijoiden matkatuen laskentaperiaatteista
- Palvelusetelin lainmukaisuuden määrittäminen
 - Traficom ei pidä palveluseteliä lainsäädännön mukaisena, mutta näkemys ei ole virallinen lain tulkinta.
- Viranomaisten (valtio, alueelliset/seudulliset/kunnalliset toimivaltaiset viranomaiset, peruskunnat) roolin määrittäminen suhteessa markkinatoimijoihin
 - EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 1370/2007:
”liikenteenharjoittajien välisen **säännellyn kilpailun käyttöönotto asianmukaisin suojatoimenpitein** lisää palvelujen houkuttelevuutta ja innovatiivisuutta ja alentaa niiden hintaa”
 - Palvelusopimusasetus ei edellytä vapaata kilpailua

