



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Julkisen liikenteen palveluiden turvaaminen haja-asutusalueilla

Selvityshenkilö Olli Riikonen
12.9.2008

1. Toimeksianto

Tausta

Haja-asutusalueilla asutus harvenee ja väestö ikääntyy. Kysynnän vähentyessä nykymuotoisen, isoilla linja-autoilla hoidettavan ja säännöllisiin vuoroihin perustuvan joukkoliikenteen tarjonnan edellytykset murentuvat vähitellen. Matkoja töihin, kouluun ja asioille on yhä vaikeampi hoitaa ilman henkilöautoa. Autottomien asukkaiden liikkumismahdollisuuksien turvaamisen ja peruspalvelujen saavutettavuuden kannalta on tärkeää, että haja-asutusalueilla pystytään säilyttämään kohtuullinen julkisen liikenteen palvelutaso.

Julkisen liikenteen kohtuullisen palvelutason säilyttäminen haja-asutusalueella on kuitenkin vaikeaa nykyisellä toimintamallilla. Nykyinen monipolvinen malli, jossa linjaliikennettä täydennetään lääninhallitusten ostamalla liikenteellä ja tätä kokonaisuutta edelleen täydennetään eri kuntien ostoliikenteellä ja vielä osin myös tilausliikenteellä (lähinnä koulukuljetukset), on johtanut suunnittelun hajautumiseen. Sillä on ollut kielteinen vaikutus liikennepalvelujen järjestämisen tehokkuuteen kokonaisuutena, vaikka kaikki liikenteen osakokonaisuudet olisikin suunniteltu tehokkaasti.

Ongelmaan liittyy keskeisesti se, että julkisen liikenteen rahoitus on hajautunutta: lääninhallitusten liikenneosastot ja kunnat ostavat kaikille avoimia joukkoliikennepalveluja, kuntien eri hallintokunnat tilaavat lakisääteisiä kuljetuksia (erilliskuljetuksia) ja lisäksi kunnat ja Kela korvaavat tietyissä tilanteissa kansalaisten matkakustannuksia. Nykyinen toimintamalli johtaa haja-asutusalueilla siihen, että kaikille avoimien joukkoliikennepalvelujen vähentyminen kiihdyttää kuntien ja Kelan henkilökuljetuskustannusten kasvua. Muun muassa terveys- ja koulupalvelujen keskittyminen on omiaan vauhdittamaan tätä kehitystä.

Selvityshenkilön tehtävänä on selvittää:

1. Miten ja millaisilla uusilla innovatiivisilla ratkaisuilla kansalaisten liikkumismahdollisuudet voidaan turvata ja julkisen liikenteen palvelut ylläpitää haja-asutusalueilla mahdollisimman joustavalla, taloudellisella ja tehokkaalla tavalla?
2. Onko julkisen liikenteen palvelujen säilyttämiseksi haja-asutusalueilla sekä liikenteen hoidon ja kaluston käytön tehostamiseksi perusteltua muuttaa julkisten liikennemuotojen työnjakoa. Millä tavalla?
3. Miten julkisen liikenteen rahoitusjärjestelmää voitaisiin kehittää niin, että valtion ja kuntien rahoitusta pystyttäisiin tarkastelemaan kuntaa suurempana, mahdollisimman yhtenäisenä ja selkeänä kokonaisuutena?
4. Mikä on naapuriavun ja kimpakyydin merkitys haja-asutusalueilla ja onko valtion ja kuntien perusteltua tukea jatkossa näiden yleistymistä?
5. Miten julkisten ja kaupallisten palvelujen toimintamalleja voitaisiin kehittää yhdessä siten, että palvelujen saavutettavuutta haja-asutusalueilla voidaan parantaa?

Selvityshenkilön tulee ottaa erityisesti huomioon käynnissä olevan henkilöliikennelain kokonaisuudistuksen valmistelutyö ja siihen liittyvät selvitykset. Selvityshenkilön tulee antaa työstä väliraportti 30.4.2008 mennessä.

2. Selvityksen käynnistyminen ja lähtökohdat

Selvitystehtävän alkuvaiheessa järjestettiin tapaaminen 15.2.2008 liikenneministeriössä, jossa olivat mukana ylijohtaja Juhani Tervala, yli-insinööri Marcus Merin, hallitusneuvos Tuula Ikonen ja ylitarkastaja Merja Nikkinen.

Toimeksiantoa koskevassa keskustelussa linjattiin, että:

- tehtävä koskee raideliikennettä vain liityntäliikenteen, matkaketjujen ja lippujärjestelmän kautta
- selvitetään julkisen liikenteen palvelujen turvaamista linja-auto- ja henkilöautoliikenteenä
- on huomioitava avoimen joukkoliikenteen lisäksi lakisääteiset palvelut (vammapalvelulaki VPL, sosiaalihuoltolaki SHL, sairausvakuutuslaki SVL)
- ratkaisuja on tarkasteltava kuntaa laajempänä kokonaisuutena
- on pohdittava, mikä on toimivaltainen viranomaisen kaupunkiseutujen ulkopuolella
- alueellisen toimijan pitäisi hoitaa koko joukkoliikenne ja pohdittava, miten toimivaltaiselle viranomaiselle saataisiin myös rahat (valtio, kunnat, Kela)

Toimeksiannon viidestä kohdasta pääpaino on kohdassa 3 – rahoitus ja toimivalta.

Selvityshenkilön huomiot ja näkökulma aluerajaukseen sekä toimeksiantoon:

- Haja-asutusalueen ja maaseudun määritelmät ovat epämääräisiä. Tässä selvitystyössä tarkastellaan julkista liikennettä niiden alueiden näkökulmasta, jotka eivät ole kaupunkimaisen tiheävuoroisen paikallisliikenteen piirissä.
- Selvitystehtävän tarkoittamina haja-asutusalueina pidetään kaikkia kuntia ja seutukuntia, joiden alueella on maaseutumaista asutusta. Mukana ovat siis maaseutukuntien ja –kaupunkien taajamat ja suuri osa kaupunkiseutuihin kuuluvista alueista.
- Haja-asutusalueen julkiseen liikenteeseen luetaan kuntien sisäinen liikenne (haja-asutusalue – kuntakeskus -liikenne), kuntakeskus – kuntakeskus -liikenne sekä kuntakeskus – maakuntakeskus -liikenne kulkumuotoriippumattomasti.

Selvityksen lähtökohtana on, miten julkisen liikenteen palvelut voidaan turvata koko maassa, kun väestö ikääntyy ja muuttoliike kohtelee eri alueita vaihtelevalla tavalla.

Rahoituksen lisääminen olisi yksinkertainen keino turvata palvelut. Realistinen lähtökohta on kuitenkin se, että merkittävää lisärahoitusta palveluiden turvaamiseen ei ole luvassa. Selvityksessä pyrkimyksenä on etsiä ja esittää sellaisia rakenteellisia muutoksia haja-asutusalueiden julkisen liikenteen järjestämistapaan, jonka myötä olemassa olevat resurssit voidaan ohjata nykyistä järkevämmiin ja kustannustehokkaammin palveluiden

järjestämiseen. Kuten toimeksiannossa tunnustetaan, rahoituksen hajautuneisuus on johtanut siihen, että julkisen liikenteen kokonaisuus ei toimi parhaalla mahdollisella tavalla.

Liikennepalveluiden tarvitsijoita ja käyttäjiä ovat kansalaiset. Palveluita rahoittavat ja ostavat kunnat, valtio ja Kansaneläkelaitos, joiden kaikkien tulot kerätään veronmaksajilta. Kysymys on rahoittajien kukkarosta, kansalaisten palveluista sekä kolmantena ulottuvuutena myös ympäristön tilasta, sillä liikenne on merkittävä ilmasto- ja lämmittävien kasvihuonekaasujen aiheuttaja. Joukkoliikenteen suosiminen on myös kestävästä ilmastopolitiikkaa.

Selvitystyössä on kuultu liikenteen palveluntuottajien eli linja-auto- ja taksiyrittäjien sekä valtionyhtiö VR:n sekä liikenteen pelisääntöjä määrittelevien ja ostoja tekevien viranomaistahojen (kunnat, läänit, valtio, Kela) näkökulmia. Johtopäätösten osalta ratkaisevaa tulisi kuitenkin aina olla se, miten julkinen liikenne järjestyy kansalaisten näkökulmasta niin palvelun käyttäjänä kuin rahoittajanakin.

Selvityshenkilön näkökulma on joukkoliikennemyönteinen ja -optimistinen. Lähtökohta-ajatuksena ja tavoitteena on, että julkisen liikenteen käyttäjien määrää on mahdollista lisätä myös maaseudulla. Kasvu on kuitenkin mahdollista vain, jos nyt työmatkojaan kulkevia autoilijoita saadaan siirtymään edes satunnaisiksi julkisen liikenteen käyttäjiksi. Tämä edellyttää sekä liikennöitsijöiltä että yhteiskunnalta satsauksia palveluiden laatuun. Näiden keinojen esittelyyn keskitytään erityisesti toimeksiannon ensimmäiseen kysymykseen kootuissa toimenpide-ehdotuksissa.

3. Selvitystehtävän taustat ja rajapinnat

Selvitystehtävä kytkeytyy hallituksen liikennepoliittisen selonteon (27.3.2008) linjauksiin sekä useisiin käynnissä oleviin laajoihin hankkeisiin.

Liikennepoliittisessa selonteossa todetaan haja-asutusalueiden liikenteestä:

”Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä julkisessa liikenteessä tulee turvata työ-, opiskelu- ja liityntämatkoja palvelevat yhteydet sekä mahdollisuudet käydä hoitamassa asioita alueen kaupungissa tai muussa seudullisesti tärkeässä palvelukeskuksessa. Tavoitteena on, että jokainen voi asioida kuntakeskuksessa tai muussa palvelukeskuksessa vähintään kahdesti viikossa. Julkisen liikenteen tarjonnan tulee olla alueellisesti mahdollisimman kattavaa.

Lainsäädännössä valtiolle tai kunnille ei ole asetettu suoranaisia velvoitteita järjestää edellä kuvatun palvelutason mukaista liikennettä. Sen sijaan erityislainsäädännössä, kuten esimerkiksi perusopetuslaissa ja vammaispalvelulaissa, annetaan kuntien kuljetusten järjestämiseen liittyviä velvoitteita.”

Muita selvitykseen läheisesti liittyviä uudistuksia ovat:

1) Henkilöliikennelain kokonaisuudistus ja EU:n palvelusopimusasetus

Lakiuudistusta valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä. Uuden henkilöliikennelain on määrä tulla voimaan 3.12.2009, joka on EU-asetuksen toimeenpanon takaraja.

Keskeistä uudistuksessa on se, että Suomessa voimassa oleva linja-autoliikenteen linjaliikennelupajärjestelmä ei ole asetuksen ja siten tulevan lain mukaan enää mahdollinen. Vaihtoehtoina ovat markkinaehtoinen liikenne tai liikenteen ”haltuunotto”, jolloin alueella toimivaltainen viranomais määrittää palvelutason, aikataulut ja kilpailuttaa liikennöitsijät. Lakimuutos merkitsee muutoksia myös lääninhallitusten liikenneosastoilla hoidettuihin tehtäviin.

2) Aluehallinnon uudistamishanke (ALKU)

Valtion aluehallinnon rakenne ja tehtävät uudistuvat ja maakuntien roolin on määrä vahvistua. Nykyiset läänit lakkautuvat ja sitä myötä lääninhallitusten liikenneosastojen organisatorinen asema muuttuu. Kuntien ja maakuntien rooli sekä tehtävänjako uuden aluehallintoviranomaisen kanssa on tarpeen ratkaista. Uudistuksen on määrä astua voimaan 2010.

Alku-hankkeen väliraportissa on tähän selvitystyöhön liittyvistä asioista linjattu seuraavaa:

”Alueellisia kehittämistehtäviä ja niiden voimavaroihin liittyvää päätösvaltaa kootaan maakuntien liitoille toimivaksi aluekehittämisen kokonaisuudeksi

Lääninhallinnon tehtävät organisoidaan uudelleen

Maakunnan liittojen rooli joukkoliikenteen alueellisessa ostamisessa selvitetään.”

”...Liikenne ja infrastruktuuri -tehtäväkokonaisuuteen kuuluvat myös liikennesuunnittelu, ostoliikenne ja liikenteeseen liittyvät lupa-asiat, jotka nykyisin on hoidettu lääninhallitusten liikenneosastoilla.”

3) Paras-hanke eli kunta- ja palvelurakennemuutos

Uudistuksen tarkoituksena on kehittää kunta- ja palvelurakennetta siten, että Suomi pystyy vastaamaan väestön ikärakenteen muutoksen asettamiin haasteisiin, kun eläköityvän ja ikääntyneen väestön osuus kasvaa ja työmarkkinoille tulevien ikäluokkien määrä pienenee. Keskeinen uudistuksen yhteydessä käytetty iskulause on ollut ”palveluiden turvaaminen”.

Uudistuksen myötä kuntien määrä pienenee, mutta samalla niiden pinta-ala kasvaa. Vuonna 2008 Suomessa on 415. Vuoden 2009 alusta kuntien määrä vähenee 67:llä eli kuntia tulee olemaan 348.

Paras-hanke velvoittaa kunnat muodostamaan vähintään noin 20.000 asukkaan väestöpohjalla toimivia yhteistoiminta-alueita. Tämä merkitsee jossain määrin palveluiden keskittämistä (esim. röntgenpalvelut) ja sitä myötä asiakkaille lisääntyvää liikkumistarvetta. Asiakasnäkökulmasta keskeistä on paitsi palveluiden, myös niiden saavutettavuuden turvaaminen, mikä edellyttää liikkumismahdollisuuksien turvaamista.

Tällä hetkellä julkisen liikenteen järjestäminen kuntarajojen sisällä on pääsääntöisesti kunnan järjestämis- ja rahoitusvastuulla. Kuntarajat ylittävän liikenteen luvista ja mahdollisista ostoista vastaavat lääninhallitusten liikenneosastot. Kuntakoon muutos haastaa tämän tehtävänjaon entistä voimakkaammin, sillä aiemmin kuntarajat ylittävästä liikenteestä tuleekin nyt paikoin kuntien sisäistä liikennettä.

4) Kuntien valtionosuusjärjestelmän uudistaminen

Kuntien valtionosuusjärjestelmään on tulossa uudistus vuoden 2010 alusta. Uudistusta valmistellaan valtiovarainministeriössä. Hallitusohjelman mukaan ”Valtionosuusjärjestelmä uudistetaan 2010 alusta ja siitä tehdään nykyistä yksinkertaisempi, selkeämpi ja läpinäkyvämpi. Järjestelmää kehitetään nykyistä kannustavampaan suuntaan. Kuntien erilaiset olosuhte- ja palvelutarvetekijät otetaan huomioon. Poikkeuksellisen harvan asutuksen ja saaristoisuuden aiheuttamat ongelmat ratkaistaan erikseen.” Lisäksi hallitusohjelmassa todetaan, että ”Uusista ja laajenevista tehtävistä aiheutuviin menoihin valtionosuus on vähintään puolet ja vastaavaa periaatetta sovelletaan kunnilta valtiolle siirrettävien, ei kuitenkaan puitelaissa jo nimettyjen tehtävien osalta.”

Valtionosuusjärjestelmä on keskeinen osa kuntien taloutta. Mitä maaseutumaisemmista alueista on kysymys, sitä suurempi on yleensä myös ikääntyneen väestön osuus ja sitä tärkeämpi rooli valtionosuuksilla on kuntien palveluiden rahoittamisessa. Valtionosuuksien tarkoituksena on tasata kuntien välillä olevia eroja, jotka johtuvat muun muassa väestön erilaisesta tulotasosta, ikärakenteesta tai sairastavuudesta sekä kuntien erilaisista maantieteellisistä olosuhteista: harvasta asutuksesta, pitkistä etäisyyksistä ja saaristoisuudesta.

Valtionosuusjärjestelmän kautta tehtävästä tasauksesta huolimatta kuntien väliset taloudelliset erot ovat suuret. Taloudelliset vaikeudet painottuvat erityisesti maaseutumaisiin ja pienehköihin kuntiin. Näyttää siltä, että erilaisten haittakompensaatioiden olemassaolosta huolimatta ne eivät tasoita riittävästi kuntien olosuhde-eroja. Mitä ahtaampi on kunnan taloudellinen liikkumavara, sitä tiukemmin niillä on tarve rajata toimintansa lakisääteisesti kunnan järjestettäväksi määrättyihin tehtäviin.

Kunnan rooli julkisen liikenteen järjestelmässä on huolehtia kunnan sisäisestä julkisesta liikenteestä. Lakisääteinen velvoite on kuitenkin järjestää vain koulukuljetukset sekä vammaispalvelulain ja sosiaalihoitolain mukaiset kuljetukset. Näistä aiheutuvat kustannukset kompensoituvat kunnille laskennallisen valtionosuusjärjestelmän kautta. Kaikille avoimen joukkoliikenteen järjestämiseen kunnalla ei ole velvoitteita, eikä sen järjestämisestä aiheutuvia kustannuksia ole mukana valtionosuusjärjestelmässä.

Olisi järkevää kytkeä tässä raportissa esitettävä rahoitusmalli kuntien valtionosuusjärjestelmän uudistukseen. Kun uutta rahaa on turha olettaa kunnille merkittävästi tulevan, olisi julkisen liikenteen vaatima lisärahoitus otettavissa kunnille nyt harvaan asutukseen ja muihin maantieteellisiin olosuhdetekijöihin perustuvista valtionosuuksista ja ohjaamalla ne uudenlaisin perustein.

4. Nykytilan arviointia

Yleistä

Julkisen liikenteen osuus koko liikennesuoritteesta on noin 15 %. Julkisen liikenteen kokonaisliikevaihto oli vuonna 2005 noin 2 miljardia euroa. Erityyppisiä julkisia ostoja, tukia yms. siihen kohdistui noin 622 miljoonaa euroa.

Liikenteen markkinaosuudet vuonna 2005	
Henkilökilometreistä	Matkustajista
Henkilöauto 85,0 %	Henkilöauto 85,4 %
Linja-auto 6,3 %	Linja-auto 8,5 %
Rautatie 4,8 %	Rautatie 1,7 %
Lentoliikenne 1,9 %	Lentoliikenne 0,1 %
Taksi 1,3 %	Taksi 1,4 %
Metro 0,6 %	Metro 1,5 %
Raitiovaunu 0,2 %	Raitiovaunu 1,5 %

Lähde: Julkisen liikenteen suoritetilasto 2005

Suurissa kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla liikenne ja joukkoliikenne ovat merkittävässä roolissa taloudellisesti ja toiminnallisesti myös kuntien näkökulmasta.

Suuret kaupungit antavat rahoitusta absoluuttisesti ja asukasta kohti laskettuna kunnista ylivoimaisesti eniten joukkoliikenteeseen. On kuitenkin otettava huomioon, että erityisesti suurilla kaupunkialueilla joukkoliikenteen tukeminen on keskuskaupungeille myös kannattavaa. Kysymys on vaihtoehtoiskustannuksista. Ellei panostettaisi joukkoliikenteeseen, jouduttaisiin tie- ja katuverkko ja muu infrastruktuuri mitoittamaan suuremman henkilöautoliikenteen mukaiseksi. Kun kaupunkiseutujen väestö lisäksi on kasvussa, joukkoliikenteeseen panostaminen on järkevää.

Pienemmissä kaupungeissa ja etenkin maaseudun kunnissa liikenne ja joukkoliikenne ovat marginaaliluokan kysymyksiä. Ne eivät ole ongelma toiminnallisesti eivätkä taloudellisesti. Eniten keskustelua päättäjien ja kuntalaisten keskuudessa herättää yleensä tiestön kunto ja tiemäärärahojen riittämättömyys.

Maaseutualueilla ei jouduta tekemään kaupunkiseuduille ominaista vaihtoehtoistarkastelua. Maaseudulla väestö vähenee ja henkilöautoliikenne mahtuu olemassa olevalle tie- ja katuverkolle, joten joukkoliikenteeseen panostaminen ei tuo kunnan näkökulmasta säästöä, vaan ainoastaan kustannuksia. Välillisten etujen huomioiminen toki muuttaa jonkin verran asetelmaa, mutta silti kannustimet julkisen liikenteen tukemisen ovat suuria kaupunkiseutuja oleellisesti pienemmät.

Monessa kunnassa kuljetuskustannukset ovat hajautuneena eri toimialojen talouteen, eivätkä siten läpinäkyvästi esillä ja käsiteltävinä kokonaisuuksina. Opetustoimessa kuljetuskustannukset ovat osa peruskoulujen ja lukioiden menoja, samoin sosiaalitoimessa

ne oppoavat osaksi isompaa kokonaisuutta. Kaikille avoimen joukkoliikenteen ostot ja lipputuet ovat yleensä vielä omana alueenaan. Pienemmissä kunnissa toki koordinaatio joukkoliikenneasioista vastaavien viran- ja toimenhaltijoiden kesken usein pelaa tästä budjettiteknisestä hajautuneisuudesta huolimatta. Sektoroituneisuus on yleensä suurempien kuntien ongelma. Tästä huolimatta lienee useimmissa kunnissa jo pelkästään kunnan omien kuljetuskustannusten ja -järjestelyiden kannalta tilanteessa parantamisen varaa.

Kuntien suhde valtioon, joukkoliikenteen kyseessä ollen lääninhallitusten liikenneosastoon, on lähinnä edunvalvonnallinen. Kunnanhallitusten pöydälle liikenneasiat tulevat yleensä siinä vaiheessa, kun lääninhallitus kysyy, mitä mieltä kunta on sen alueella kulkevan lääninhallituksen ostaman linja-autovuoron lakkauttamisesta.

Valtion, kuntien ja Kelan tehtävät ja rahoitus

Julkisen liikenteen rahoitusjärjestelmän kokonaisuuden hahmottaminen on hankalaa järjestelmän hajautuneisuuden vuoksi. Tuoreimmat kattavat tilastot löytyvät julkaisusta Julkisen liikenteen suoritetilasto 2005 (LVM:n julkaisu 13/2007).

Valtion ja kuntien julkisen liikenteen rahoitus oli vuonna 2005 yhteensä 622,1 miljoonaa euroa. Siitä kuntien osuus oli 431,4 miljoonaa ja valtion 190,7 miljoonaa. Nämä summat jakautuvat suoraan rahoitukseen joukkoliikenteelle ja matkakustannusten korvauksiin (sis. lippuhinta-alennukset erityisryhmille).

Julkinen suora rahoitus joukkoliikenteelle liikenteen ostojen, valtionapujen ja alijäämäisen liikenteen rahoituksen kautta oli 243,9 miljoonaa, josta kuntien osuus on 159,4 miljoonaa euroa.

Liikenne- ja viestintäministeriön budjetissa joukkoliikenteen palveluiden ostoon oli vuonna 2005 käytössä yhteensä 84,6 miljoonaa euroa. Taso on pysynyt jokseenkin samana myös seuraavien kolmen vuoden aikana. Merkillepantavaa tämän selvityksen näkökulmasta on alueellisen liikenteen palvelujen ostoon ja paikallisen liikenteen valtionavustuksen määrä, joka on vuodelle 2008 yhteensä 27,35 miljoonaa euroa. Joukkoliikennebudjetin kasvun painopiste on ohjautunut kaupunkiseutujen liikenteeseen: kaupunki- ja seutulippualennusten valtionavustuksiin sekä juna- ja lentoliikenteen ostoihin.

Joukkoliikenteen palvelujen osto, valtion budjetti 60.63	TP2006	TA2007	TA2008
	1 000 €	1 000 €	1 000 €
Kaukoliikenteen ja junien lähiliikenteen palvelujen osto	40 763		
Junien lähiliikenteen palvelujen osto	-	10 900	10 900
Kemijärven yöjunaliikenteen osto	-	324	1 200
Lentoliikenteen palvelujen osto	-	1 000	1 000
Alueellisen liikenteen palvelujen osto ja paikallisen liikenteen valtionavustus	26 286	25 800	27 350
Kaupunki- ja seutulippualennusten valtionavustus	11 031	11 100	13 700
Kehittämisen-, suunnittelu- ja tutkimushankkeet	5 977	2 875	3 275
Merenkurkun liikenne	500	500	250
Matkojen yhdistely	324	500	500
YHTEENSÄ	84 881	52 999	58 175
Junien kaukoliikenteen ostot, valtion budjetti 60.65		30 400	31 400
- vuosille 2006-2011 sopimusvaltuus 156,1 milj.€			
YHTEENSÄ	84 881	83 399	89 575

Lähde: Valtion talousarvio, www.vm.fi ja LVM

Tämän selvityksen kannalta keskeisintä on tarkastella suoran julkisen tuen järjestelmää valtion osalta. Kuntien osalta tarkastelussa on kokonaisuus, joka sisältää kaikille avoimen joukkoliikenteen sekä opetus- ja sosiaalitoimen kuljetukset. Tarkastelusta kuntien osalta jäävät pois terveydenhuollon sairaankuljetuksista ja potilassiirroista aiheutuvat kustannukset johtuen siitä, että niitä ei ole mahdollista tai ainakaan mielekästä yhdistää julkisen liikenteen palveluihin.

Kelan korvaamat matkat ja sairaankuljetukset vuosina 2000-2007 (vuoden 2007 rahana)

Vuosi	milj. €
2000	119,2
2001	123,2
2002	130,0
2003	137,8
2004	148,1
2005	170,9
2006	185,9
2007	196,2

sis. ambulanssikuljetukset, jotka vuonna 2007 olivat n. 65 milj.€

Lähde: Kela

Eri toimijoiden velvoitteet ja työnjako

1) **Liikenne- ja viestintäministeriö** vastaa keskitetysti junaliikenteen sekä lentoliikenteen ostoista

2) **Lääninhallitusten liikenneosastot** vastaavat linjaliikenneluvista ja peruspalvelutasoisen kuntarajat ylittävän liikenteen ostoista

- pinta-alaltaan laajoissa kunnissa on myös kunnan sisäistä lääninhallituksen ostamaa liikennettä
- tehtäviin kuuluu myös valtionrahoituksen ohjaaminen kunnille kuntien sisäisen palveluliikenteen käynnistämiseen
- valtionrahoituksen ohjaaminen kaupunkimaisen paikallisliikenteen ostoihin sekä kaupunki- ja seutulippuihin (pl. suuret kaupungit Hki, Tku, Tre)

3) **Kunnat** vastaavat lakisääteisistä opetus- ja sosiaalitoimen kuljetuksista
Niitä ovat:

a) Koulukuljetukset

- suurin kuntien kustannettava kuljetuspotti
- järjestämistapa: koululaisten matkaliput normaaleille reittilinjoille, kunnan ostamat koulukuljetusvuorot linja-autoilla tai takseilla, jotka voivat olla kaikille avoimia sekä vain koululaisten kuljetukseen varatut tilausajot takseilla ja joissain tapauksissa linja-autoilla
- kustannukset 128,6 M€ v. 2006

b) Vammaispalvelulain (VPL) mukaiset kuljetukset

- 18 yhdensuuntaista eli 9 edestakaista asiointi- ja vierailumatkaa kuukaudessa, lisäksi koulu- ja työmatkat
- asiointialueena oma kunta ja lähikunnat
- rahaa käytettiin v. 2006 yhteensä runsaat 70 miljoonaa euroa (tiedot n. 350 kunnasta, mm. Turku, Tampere ja Oulu puuttuvat)

b) Sosiaalihuoltolain (SHL) mukaiset kuljetukset

- harkinnanvarainen, myönnetään, kun lain tarkoittama liikkumistarve todettu
- erilaisia käytäntöjä eri kunnissa, usein samat asiointi- ja vierailumatkat kuin VPL-matkoissa
- omavastuut vaihtelevat
- kustannukset n. 8,5 miljoonaa euroa (samat puutteet kuin edellä)

d) Kehitysvammalain mukaiset kyydit (kunnat ja kuntayhtymät)

- työ- ja koulumatkat
- kustannukset runsaat 6 miljoonaa euroa (em. puutteet)

e) Kaikille avoimen joukkoliikenteen ostot kunnan rajojen sisäpuolella

- kunnilla ei lakisääteistä velvoitetta
- palveluiden saatavuus vaihtelee kunnittain
- tarve vaihtelee kunnan sijainnin, väestörakenteen ja liikenteellisen aseman perusteella
- palveluun ei tule säännöllistä valtion rahoitusosuutta
- kustannukset runsaat 120 miljoonaa euroa, josta Uudenmaan osuus yksinään noin 90 miljoonaa euroa

Kuntakohtaiset liikennekustannukset ovat selvityksen liitteenä.

Kela korvaa potilaalle sairausvakuutuslain mukaisista matkoista terveyskeskukseen, sairaalaan jne.:

- asiakkaan omavastuu on 9,25 €/suunta ja omavastuut yhteensä enintään 157,5 €/vuosi
- korvaus yleensä julkisen liikenteen taksan mukaan
- taksi on erityiskulkuneuvo, jonka käyttöön oltava lupa
- oman auton käytöstä korvaus 0,20 €/km – kun omavastuu 9,25 € = 46,5 km
- kustannukset 196,2 M€ v. 2006

Takkuileva matkapalvelukeskustoiminta

Vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisia sekä Kelan korvaamia sairausvakuutuslain mukaisia matkoja on yritetty viime vuosina yhdistellä kuljetuskustannusten alentamiseksi. Säästötarpeiden taustalla on kustannusten nousu ja sen takana lainsäädännöllä suotujen subjektiivisten oikeuksien lisääntyminen. Kyytien yhdistelemistä varten on perustettu matkapalvelukeskuksia, joiden kautta kyydit tilataan ja joissa matkojen yhdistely tapahtuu.

Järjestelmän toimivuudesta on vaihtelevia kokemuksia. Kiistattomasti on kyetty osoittamaan, että matkojen yhdistely on tuottanut säästöjä kunnille ja Kelalle. Asiakkaat ovat kokeneet palvelutason heikentyneen, mikä on toki ymmärrettävää verrattuna aiempaan käytäntöön, jossa asiakas on aiemmin voinut tilata yhteiskunnan korvaaman kyydin pelkästään itselleen, haluamaltaan kuljettajalta ja haluamanaan aikana.

Matkapalvelukeskustoiminnan (MPK) heikkoutena on valtakunnallisesti pidetty sitä, että järjestelmä on rakennettu ensisijaisesti ja useimmiten vain lakisääteisten kuljetusten järjestämistä varten. Tavoiteltavana on pidetty kaikille avoimen kutsuliikennejärjestelmän rakentamista.

Erityisryhmien palveluihin keskittynyt MPK-toiminta on merkinnyt sitä, että palvelu ei kata niiden autottomien ikääntyneiden palvelutarpeita, joiden liikkuminen omin avuin tai normaalin joukkoliikenteen turvin on hankalaa, mutta joille ei ole myönnetty matkustusoikeutta sosiaalihuoltolain tai vammaispalvelulain nojalla.

Puutteena on pidetty sitä, että matkapalvelukeskustoiminnan kytkeytyminen muuhun julkiseen liikenteeseen on jäänyt vaillinaiseksi ja seurauksena on ollut rinnakkaisten kuljetusten jatkuminen.

5. Julkisen liikenteen peruspalvelutaso palveluiden järjestämisen perustaksi

Mikä on riittävä tai tavoiteltava julkisen liikenteen palvelutaso?

Julkisen liikenteen peruspalvelutaso on määritetty LVM:n työryhmän raportissa 7/2005. Siinä on määritelty asiakasryhmät ja palvelutarpeet analyttisesti ja kestäväällä tavalla. Raportti kattaa koko maan ja sisältää myös tämän selvityksen aluerajauksen mukaiset määritykset. Yhteiskunnalle koituvia kustannuksia eri kehitystrendeillä on tarkasteltu kokonaisvaltaisesti niin, että tarkastelussa ovat olleet valtiolle koituvien kustannusten lisäksi myös kuntien ja Kelan kustannukset.

Näin ollen tässä selvitystyössä ei ole lähdetty pohtimaan palvelutasomäärittämiä uudelleen, vaan otettu lähtökohdaksi em. raportin linjaukset. Vika ei ole linjauksissa, vaan siinä, että riittävä tahtotila niiden toteuttamiseksi on puuttunut. Keskeisin syy on ollut se, että valtio ei ole halunnut osoittaa työryhmän arvion mukaista ja kokonaisuuden kannalta vaatimatonta kolmen miljoonan euron lisäystä omaan budjettiinsa. Kokonaisuuden kannalta tarkasteltuna linjaus on omituinen, sillä valtiolle koituva säästö aiheuttaa suuremman kustannusten lisäyksen kuntien ja Kelan kuljetuskustannuksiin.

Työryhmän määrittelemä julkisen liikenteen peruspalvelutaso tulisi ottaa valtakunnallisesti ja paikallisesti liikenteen järjestämisen ja julkisen rahoituksen perustaksi ja turvata sille riittävä rahoitus.

Työryhmä päätyi määrittelemään peruspalvelutason seuraavasti:

”Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä turvataan työ-, opiskelu- ja liityntämatkojen tarpeita palvelevat yhteydet sekä asiointimahdollisuudet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista alueen keskuskaupunkiin ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin. Julkisen liikenteen palvelut muodostavat kattavan alueellisen liikenneverkon.

Seutukuntien ja kuntien sisäisessä liikenteessä järjestetään peruspalveluihin liittyvät kuljetukset kustannustehokkaasti ja turvallisesti sekä tarjotaan riittävät asiointiyhteydet autottomille kuntalaisille.

Määritetty julkisen liikenteen peruspalvelutaso on tavoite, ei subjektiivinen oikeus. Yhteiskunta hankkii vain sellaisia julkisen liikenteen palveluja, joille on käyttäjiä.

Peruspalvelutason turvaavina toimenpiteinä työryhmä esitti:

1. Turvataan kattava alueellinen liikenneverkko, joka kattaa kaikki kuntien kuntakeskukset tai merkittävimmät taajamat ja niiden väliset yhteydet. Kattavuus suhteessa väestöön pyritään ylläpitämään nykyisessä laajuudessa.
2. Kehitetään kuntien sisäistä liikennettä, jolla turvataan joustavat, alueellista liikenneverkkoa täydentävät, eri käyttäjäryhmille sopivat asiointi- ja liityntäyhteydet sekä koululaisten kuljetukset. Tavoitteena on, että kaikilla on mahdollisuus asioida kuntakeskuksessa tai muussa palvelukeskuksessa vähintään kahdesti viikossa.

3. Luodaan sujuvia julkisen liikenteen matkaketjuja siten, että jokaisesta kuntakeskuksesta on mahdollista liittyä julkisella liikenteellä valtakunnalliseen busseilla, junilla tai lentokoneilla hoidettuun kaukoliikenteen verkkoon arkisin sekä viikonloppuisin perjantai-iltaisain ja sunnuntai-iltaisain tai maanantai-aamuisin.
4. Varmistetaan, ettei yksikään joukkoliikenteen matka jää tekemättä tiedon puutteen vuoksi. Tiedottamista kehitetään mm. valtakunnallisen aikatauluportaalin ja seudullisten aikatauluyhdistelmien avulla.
5. Kehitetään eri osapuolten välistä seutukunnallista suunnitteluyhteistyötä ja tarjotaan asukkaille mahdollisuus vaikuttaa alueensa joukkoliikennepalveluihin.
6. Käytetään liikennepalveluihin osoitettu rahoitus tehokkaasti mm. hankkimalla vain sellaisia palveluja, joille on käyttäjiä.”

Selvityshenkilön kannanotto: *Työryhmän linjaus on keskeisiltä osiltaan edelleen kannatettava. Tällä hetkellä suurimmat puutteet peruspalvelutason toteutumisessa ovat kuntien sisäisessä palveluliikenteessä. Palvelutaso ei toteudu yhtenäisenä niin, että tavoitteena oleva kaksi kertaa viikossa asiointimatkalle pääsy toteutuisi, kun sellaiseksi ei luokitella taksikyytiä asiakkaan täydellä omavastuulla.*

6. Aikaisempia selvitystehtävään kytkeytyviä linjauksia ja julkaisuja

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla on viime vuosina valmistunut lukuisa määrä tutkimuksia, selvityksiä ja raportteja, joissa on ansiokkaasti selvitetty julkisen liikenteen nykytilaa ja ongelmia, määritetty tavoitteita ja esitetty keinoja ongelmien poistamiseksi ja tavoitteiden saavuttamiseksi.

Tässä on listattu liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja, joita on selvityksessä hyödynnetty ja joista on luettavissa useimmat tässäkin selvitystyössä esiin nostetut ongelmat, tavoitteet sekä toimenpide-ehdotukset:

- Julkinen liikenne ja alueiden kehitys – esiselvitys (32/2002)
- Maaseutuliikenteen rahoituksen perusteet (13/2003)
- Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (7/2005)
- Nousuja joukkoliikenteeseen - myös maaseudulla? (72/2005)
- Linja-autoliikenteen rahoituksen uudistaminen. Työryhmän mietintö (24/2006)
- Julkisen liikenteen suoritetilasto 2005 (13/2007)
- Joukkoliikenteen nopeuttaminen keskeisenä kilpailutekijänä (53/2007)
- Joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja käytön lisääminen eri liikkujaryhmissä kaupunkiseuduille (63/2007)
- Joukkoliikenteen kehittämisen esteet (65/2007)
- Markkinoinnilla matkustajia? (2/2008)
- Liityntäpysäköinnin kehittämisen haasteet pääkaupunkiseudun työmatkaliikenteessä (10/2008)
- Maaseudun joukkoliikenteen mahdollisuudet (42/2008)

Itse asiassa tätä selvitystä ei olisi ollut tarpeen tehdä, mikäli jo kirjatut ideat olisi pantu toimeksi. Pyörä on jo keksitty. Vajetta ei ole tiedosta, näkemyksestä, innovatiivisista ajatuksista, eikä edes keinoista, vaan hyviksi havaittujen ajatusten toimeenpanosta.

Tutkimuksessa ”Nousuja joukkoliikenteeseen – myös maaseudulla?” (Henriika Weiste ja Minna Soininen, Insinööri-toimisto Liidea Oy, LVM:n julkaisu 72/2005) on pohdittu samoja teemoja, jotka ovat tämänkin selvitystyön ytimessä. Moniin kysymyksiin on esitetty jo valmiita ratkaisujakin.

Tutkimuksessa todetaan muun muassa:

”Väestönkehitys sekä liikkumistottumusten ja joukkoliikenteen rahoituksen kehitys johtavat väistämättä joukkoliikennepalvelujen vähenemiseen maaseudulla. Kaikilla alueilla ei siis tulevaisuudessa ole enää mahdollista ylläpitää säännöllisesti liikennöitäviä joukkoliikennepalveluja. Peruspalveluiden tulee kuitenkin olla saavutettavissa, jotta ihmiset voivat asua maaseudulla. Hiljaisimmilla alueilla kysynnän vähetessä palveluiden saavutettavuus voidaan kustannustehokkaimmin turvata tarpeen mukaan liikennöitävällä kutsuliikenteellä.

Rahoitusta tulee kohdentaa yksittäiskuljetusten rahoituksen sijaan kaikkia palvelevan liikenteen rahoitukseen.

Väestön ikääntymisen myötä kuljetuspalvelujen kysyntä kasvaa todennäköisesti voimakkaimmin yli 75-vuotiaiden asukkaiden ikäryhmässä. Maaseutuliikenteen matkustajamääriä on paikallisesti saatu lisättyä, mutta se on lähes kaikissa tapauksissa edellyttänyt määrätietoista palvelukokonaisuuden kehittämistä ja myös merkittäviä rahallisia panostuksia. Valtakunnan tasolla tarvitaan linjaus siitä, halutaanko peruspalvelujen ylipäättään olevan maaseudulla saavutettavissa julkisella liikenteellä ja millä keinoin palvelujen saavutettavuus toteutetaan.

Rahoitusta tulee kohdentaa uudelleen. Uudenlaisia joukkoliikennepalveluja tulee kehittää ja palveluista tiedottamista lisätä. Käyttäjät tulee kytkeä mukaan joukkoliikenteen suunnitteluun ja kehittämiseen. Maaseutujoukkoliikenteen imagoa tulee parantaa.

Maaseutuliikenteen matkustajamääriä on paikallisesti saatu lisättyä, mutta se on lähes kaikissa tapauksissa edellyttänyt määrätietoista palvelukokonaisuuden kehittämistä ja myös merkittäviä rahallisia panostuksia.

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksissä on suuria eroja erilaisilla maaseutualueilla. Kaupunkien läheisellä maaseudulla on runsaasti mahdollisuuksia. Syrjäisellä maaseudulla joukkoliikenne on puolestaan vaarassa loppua kokonaan ilman järeitä toimenpiteitä.

Yksittäiset joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet, kuten esimerkiksi vuorotarjonnan muutokset, ovat maaseudulla pääosin olleet varsin tehottomia keinoja lisätä matkustajamääriä. Kokonaisvaltaisella, eri osapuolten tekemällä ja useiden palvelutekijöiden samanaikaisella kehittämistyöllä sen sijaan on saavutettu hyviä tuloksia. Tutkimuksen mukaan tehokkaimpia ovat toimenpidekokonaisuudet, joissa on samaan aikaan kehitetty sekä linjastoa, lippujärjestelmiä että tiedottamista.

Tiedottamiseen ja maaseutuliikenteen imagon nostamiseen panostaminen on tärkeää. Jos asiakkaat mieltävät palvelun huonoksi, ei palvelua käytetä, vaikka sitä kehitettäisiinkin. Jos mielikuva palvelusta on hyvä ja tietoa on riittävästi, hyödynnetään olemassa olevaa rajallistakin palvelua. Maaseudun joukkoliikenteen tarjonnalla voidaan ajatella tulevaisuudessa olevan kolme erilaista kehityspolkua: tarjontaa lisätään lisärahoituksella, tarjonta pidetään tarvetta vastaavalla tasolla suunnittelun ja tehostetun yhteistyön keinoin tai jatketaan nykyistä kehityssuuntaa, joka johtaa tarjonnan ja kysynnän vähenemiseen.

Maaseutuliikenne on ensisijaisesti pakkokäyttäjien kulkumuoto. Samaan aikaan se on tiettyjen ryhmien elinehto maaseudulla. Liikennepalvelujen tärkeyttä ei vielä riittävästi tiedosteta. Liikkumistarpeet ja liikennepalveluiden kysyntä liittyvät toinen toisiinsa, mutta merkitsevät hieman eri asioita. Vaikka jollakin alueella julkisen liikenteen kysyntä vähenisi, saattaa alueella asuvien ihmisten liikkumistarve samanaikaisesti kasvaa.

Kaupunkiseuduilla linja-autoihin saadaan paremman tarjonnan ja edullisten seutulippujen ansiosta myös työmatkalaisia merkittävässä määrin. Entinen tuotevalikoima ei kuitenkaan kehity muuttuvien arkielämän liikkumistarpeiden ja ihmisten käyttäytymisen mukana.

Vaikuttaisi siltä, että joukkoliikenteeseen tarvitaan lisää joustoa. Asiakkaiksi tulee saada muitakin käyttäjätyyppejä kuin kuukaudeksi kerrallaan houkuteltuja tai yhdeksi kerraksi sitoutuvia. Elämä sujuvoituu arkielämää helpottavien teknisten innovaatioiden myötä ja kaikenlaisten palvelujen kehittyessä asiakaslähtöisemmiksi. Myös joukkoliikenteen tulisi

kehittyä entistä helppokäyttöisemmäksi. Erityisesti informaation tulisi olla selkeää ja houkuttelevaa.”

Selvityshenkilö yhtyy täysin esitettyyn näkemykseen.

Maaseutuliikenteen ongelmana todellisuutta huonompi mielikuva

Samaisessa tutkimuksessa todetaan edelleen seuraavaa:

”Ongelmana ei yleensä näytä olevan se, etteivätkö aikataulut ja reitit myös maaseutualueilla sopisi tietyille asiakasryhmille. Kyse on monesti vaikutelmasta, että matka ei kuitenkaan onnistu. Yleinen joukkoliikennettä käyttämättömien käsitys on, että joukkoliikenne on huonoa.

Maaseudulla joukkoliikenne ei vastaa kaikkiin tarpeisiin, mutta tulisi painokkaasti osoittaa, että täsmävuoroja tiettyihin tarpeisiin löytyy. Vaikuttaa siltä, että sen sijaan, että pääpaino olisi ainoastaan muutamien vuorojen lisäämisessä, nykyistekin järjestelmää markkinoimalla ja tiedottamalla lisäämällä saataisiin lisää asiakkaita.

Tieto madaltaa kynnystä joukkoliikenteen käyttöön. Liian usein aikataulut ja reittitiedot ovat vaikealukuisia. Varmaa ja selkeää tietoa vaihtomahdollisuuksista eri liikennetyyppien tai eri yrittäjien liikenteen välillä ei ole riittävästi saatavilla.

Joukkoliikenteen imagoa tulee muuttaa. Hyvin onnistuneissa joukkoliikennekokeiluissa asiakkaat kehuvat kyytiä erittäin hyväksi, palvelua ystävälliseksi ja avuliaksi ja luottavat liikenteeseen ja kuljettajaan. Saadaanko tällaista mielikuvaa laajennettua?

Liikenteen järjestämiseen tarvitaan uutta ajattelua sekä rohkeutta ja määrätietoisuutta toteutukseen. Miten saadaan kasvava eläkeläisten joukko linja-autoon? Miten harvaan asuttujen alueiden liikennetarjonta järjestetään? Pystyykö joukkoliikenne tarjoamaan palvelujaan vapaa-ajan matkojen markkinoilla? Voitaisiinko pikkukaupungin iltaliikennettä järjestää kutsuliikenteenä? Kysyntätilastojen perusteella monin paikoin olisi perusteltua parantaa kustannustehokkuutta ja joustavuutta eli lisätä kutsuliikenteen osuutta.”

Näihinkin näkemyksiin ja kysymyksiin selvityshenkilö yhtyy täysin.

Jatketaan vielä saman tutkimuksen parissa:

”Tämän tutkimuksen esimerkkitapaukset osoittavat, että maaseutuliikenteen hoito edellyttää jatkuvaa liikenteen sopeuttamista, ohuiden liikennevirtojen yhdistelemistä, nopeaa reagointia kysynnän muutoksiin sekä kasvavan vanhusväestön huomioimista palvelutarjonnassa. Tarvitaan myös seuranta ja suunnittelu yhteistyötä. Alueilla on yksilöllisiä liikennetarpeita, eivätkä samat ratkaisut sovi kaikkialle.

Yhteisesti voidaan kuitenkin sanoa, että maaseudun taajamat sekä keskuskaupungit yhdistävien runkoreittien säilyttäminen on erittäin tärkeää.

Maaseutualueiden kehitys on riippuvainen maaseudun ja kaupunkien välisestä vuorovaikutuksesta ja niiden välisistä liikenneyhteyksistä. Joustavat kuljetuspalvelut,

kysyntäohjautuvuus ja asiointiliikenne ovat myös maaseututyypistä riippumatta erittäin tärkeitä nimenomaan autottomien ja ikääntyvän väestön peruspalvelujen turvaamisessa.

Kaikkialla ei ole kysyntää raskaalla kalustolla ja tiheällä aikataululla liikennöiville palveluille. Tällaisissa tapauksissa voidaan järjestää kevyempiä ratkaisuja eli asiointiyhteydet alueittain kysynnän mukaan.

Yksi merkittävä puute on, etteivät eri kuljetusjärjestelmät ja joukkoliikennemuodot vielä toimi yhdessä riittävän saumattomasti. Esimerkiksi liityntöjä joukkoliikenteen runkoreiteille on järjestetty vain harvoissa tapauksissa. Vaihtoyhteyksistä tiedotetaan liian vähän.

Maaseutuliikenteen rahoitus tulee useista eri lähteistä ja liikennevirrat ovat monin paikoin pieniä. Näyttää siltä, että joukkoliikennevuorojen vähentyessä ja vanhusväestön määrän kasvaessa kunnat joutuvat enenevässä määrin entistä kalliimpien ja kustannustehottomasti hoidettavissa olevien kuljetusten järjestelijöiksi.

Useilla kunnilla ei ole riittävästi resursseja optimaalisten kokonaisratkaisujen etsimiseen ja tarkoituksenmukaisen joukkoliikenteen järjestämiseen. Tällöin turvaudutaan useimmiten erilliskuljetuksiin sen sijaan, että resursseja ohjattaisiin kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen.

Kehitteillä oleva maan kattava matkapalvelukeskusten verkko tulee olemaan tärkeässä roolissa kuljetusvirtojen koordinoinnissa ja liikenteiden tehostamisessa sekä matkojen ketjuttamisessa runkoliikenteeseen. Kuljetusten keskitetyllä koordinoinnilla voidaan saavuttaa hyviä tuloksia liikennevirtojen hallinnassa. Toisaalta tulee säilyttää kosketus paikalliseen joukkoliikennekysyntään ja räätälöidä ratkaisut sen mukaan.

Harvaan asuttuihin maaseutukuntiin saattaa sopia hyvin esimerkiksi runkoliikenteen ja kylätaksien hoitaman kutsuohjatun liikenteen saumattomaksi hiottu kokonaisuus. Suomalainen organisointimalli toimii joukkoliikenteen järjestämisen yksikkökustannusten valossa tehokkaasti, mutta joukkoliikennejärjestelmän suunnittelussa ja rahoituksessa on mukana useita eri osapuolia, mikä on omiaan lisäämään joukkoliikennekentän hajanaisuutta. Kyseessä ei ole kokonaisuus vaan palaset, jotka löytyvät eri aikatauluista.”

Selvityshenkilön kommentit: *Jälleen täyttää asiaa. Edellä nousee esiin monien toimijatahojen ongelma. Kukaan ei huolehdi julkisen liikenteen kokonaisuudesta, vaan sopalla on liian monta kokkia.*

Tutkimuksessa korostuu toisaalta koordinoinnin keskittämisen, toisaalta paikallislähtöisyyden ja räätälöinnin tarve. Jos ongelmiin halutaan myös ratkaisuja, näyttää ilmeiseltä, että valta, vastuu ja käytettävissä olevat rahat on koottava selkeämpiin kokonaisuuksiin ja yksiin käsiin.

Hyvin toimivan matkapalvelukeskusten verkon rakentamisessa on ollut ongelmia ja keskeiset ministeriöt ovat luopumassa sen toteuttamisesta. Matkojen yhdistely on jäämässä yksin keskuskaupunkien ja niiden kanssa yhteistyötä tekevien naapurikuntien vastuulle ja rahoitettavaksi, mikä vääjäämättä johtaa Kelan sairausvakuutuslain perusteella korvaamien kuljetusten jäämisen kutsujoukkoliikennepalvelujärjestelmän ulkopuolelle ja yksittäiskyytien lisääntymiseen. Matkapalvelukeskusten profiloituminen pelkästään kuntien vammaiskuljetusten yhdistelykeskuksiksi ehkäisee ja hidastaa kaikille avoimen

joukkoliikennejärjestelmän sekä ilta- ja liityntäliikenteiden kehittymistä kutsujoukkoliikenteenä maaseudulla.

Nousuja maaseudun joukkoliikenteeseen?

Yhteenvetona tutkimuksessa todetaan:

”Maaseudun joukkoliikenteen matkustajamääriä on paikallisesti saatu lisättyä lippujen hinnoittelun ja tarjonnan muutosten avulla. Usein alueella ei ole ollut vastaavanlaista joukkoliikennettä aiemmin. Liikenteellä on voitu vastata esimerkiksi kasvavaan asiointiliikenteen kysyntään. Menestykseksi voidaan tietyillä alueilla lukea yhdenkin uuden vuoron perustaminen. Useimmiten kyse ei ole voimakkaista matkustajamäärien lisäyksistä.

Maaseudulla voidaan onnistumiseksi lukea se, että eri liikennevirtoja on pystytty yhdistelemään samaan vuoroon, kuljetuskustannuksia on pystytty hillitsemään tai palvelutasoa parantamaan.

Ulkomaisissa esimerkeissä on tarjonnan kokonaisvaltaisilla muutoksilla saatu matkustajamääriä paikallisesti kaksin- tai jopa kolminkertaistettua. Toimenpiteet ovat kuitenkin edellyttäneet vahvaa kehittäjätahoa, voimakasta tahtoa ja liikenteen merkittävää rahoittamista.

Nousujen saaminen tai ylipäätään negatiivisen kehityksen pysäyttäminen ei onnistu pelkillä paikallisilla toimenpiteillä. Tarvitaan tavoitteellista kehittämistä sekä valtakunnantasolla että työssäkäyntialueitasolla, unohtamatta myöskään joukkoliikenteen yhteistä ja määrätietoista suunnittelua.”

Tutkimuksessa on esitetty kehittämistoimenpiteet sekä valtakunnalliselle että alueitasolle. Seuraavassa käydään läpi nuo kolmisen vuotta sitten määritellyt linjanvedot sekä otetaan kantaa niihin:

Valtakunnantason kehittämisesityksiä

1. Tarvitaan päätöksiä ja määrätietoista kehittämistyötä

Haaste: Maaseutuliikenteen tilanne näyttää haasteelliselta. Väestönkehitys-, autonomistus-, matkustus- ja ajokorttitilastot eivät lupaa joukkoliikenteen käytön osuuden kasvavan, vaan päinvastoin tilanne heikkenee jatkuvasti.

Kehittämisesitys: Vallitseva tilanne ja tulevaisuuden näkymät tulee tunnistaa. Sen jälkeen tarvitaan valtakunnan tasolla linjaus siitä, halutaanko peruspalvelujen ylipäätään olevan maaseudulla saavutettavissa julkisella liikenteellä ja millä keinoin palvelujen saavutettavuus toteutetaan. Tulee myös määrittää maaseutujoukkoliikenteen kehittämisen vastuutahot.

Toteuttamistapa: Liikenne- ja viestintäministeriö yhteistyössä eri tahojen kanssa valmistelee maaseutuliikenteen kehittämistavoitteista ja toimenpiteistä esityksen eduskunnan päätettäväksi.

Selvityshenkilön kannanotto: *Eduskunnan tulee päättää, että julkisen liikenteen peruspalvelutaso toteutetaan koko maassa sekä osoittaa siihen valtion rahoitusosuus, jonka tulee maaseutuliikenteessä kattaa vähintään puolet nettokustannuksista. Kuntien ja niiden muodostamien yhteistoiminta-alueiden (maakuntaliitto tai muu kuntien osoittama taho) on luontevin vastuutaho maaseutujoukkoliikenteen kehittäjänä. Valtion rooli korostuu rahoittajana.*

2. Joukkoliikenteen perusverkko on määritettävä ja turvattava

Haaste: Kysynnän vähentymisen ja ostoliikenteen sopeuttamisen seurauksena säännöllisillä aikatauluilla liikennöitävien joukkoliikennepalveluiden määrä tulee edelleen vähenemään. Linjaliikenne on kuitenkin edullisin tapa järjestää julkisen liikenteen palveluja.

Kehittämisesitys: Tavoitteellinen runkoliikenteen verkko tulee määrittää. Linjaliikenteen säilyminen näillä reiteillä turvataan ketjuttamalla yhteiskunnan maksamia ja muita matkoja runkoliikenteeseen. Linjaliikenteen palveluja täydennetään tarvittaessa ostoliikenteellä, jotta riittävä palvelutaso runkoreiteillä pystytään saavuttamaan. Tarjontaa kehitetään niin, että runkoliikenteen yhteydet hoidetaan mahdollisimman suorilla reiteillä pitkin ja sivusta tulevat matkustajat syötetään runkoliikenteeseen. Tämä edellyttää, että palveluliikenteitä ja kutsuliikenteitä hyödynnetään liityntäyhteyksinä, vaihtoja sujuvoitetaan ja matkojenyhdistelyä kehitetään avoimen joukkoliikenteen huomioonottavaksi. Tärkeimmät runkoliikenteen reitit kehitetään laatukäytäviksi.

Toteuttamistapa: Lääninhallitukset yhteistyössä eri tahojen kanssa määrittelevät alueensa tärkeimmät runkoliikenteen reitit. Näille reiteille eivät matkapalvelukeskukset välitä päällekkäistä liikennettä ilman erityistä syytä, vaan matkat pyritään ketjuttamaan runkoliikenteeseen. Kunnat kehittävät liityntäpysäkkejä yhteistyössä Tiehallinnon kanssa. Liikenteenharjoittajat ja kunnat sopivat yhdessä liityntäpysäkit ja täsmäaikataulut. Kunnat hankkivat palvelu- tai kutsujoukkoliikennettä, jota voidaan käyttää liityntöjen järjestämiseen.

Selvityshenkilön kannanotto: *EU:n palvelusopimusasetuksen voimaantulo ja siihen liittyvä henkilöliikennelain uudistus muuttaa tilanteen, koska nykyisenlaiset linjaliikenneluvat poistuvat asetuksen vastaisina. Tärkeää on huolehtia uudessakin tilanteessa siitä, että vähintään peruspalvelutason mukainen liikenne asiointimatkojen lisäksi myös opiskelu-, työ- ja liityntämatkoilla turvataan.*

Liityntäpysäköinnin järjestämisessä rahoitusvastuu on jaettava selkeästi siten, että Tiehallinnolla on rahoitus- ja järjestämisvastuu valtion tieverkolla liityntäpysäköinnin ja pysäkkikatosten rakentamisesta ja ylläpidosta. Kunnat vastaavat palveluista omalla hoitovastuullaan olevilla alueilla ja tieverkolla.

3. Maaseudulla on panostettava kutsuliikenteen kehittämiseen

Haaste: Joukkoliikenteen toimintaedellytykset vaihtelevat suuresti alueittain. Maaseudun joukkoliikennevuorojen kysynnän väheneminen on johtanut linjaliikenteen lakkauttamiseen ja sen siirtymiseen lääninhallitusten ostoliikenteeksi. Lääninhallitusten ostoliikenteen määräraha ei riitä liikenteen ostamiseen kaikille alueille, eikä se aina olisi perusteltuakaan

vähäisen kysynnän takia. Kaikilla alueilla ei siis tulevaisuudessa ole enää mahdollista ylläpitää säännöllisesti liikennöitäviä joukkoliikennepalveluja. Peruspalveluiden tulee kuitenkin olla saavutettavissa, jotta ihmiset voivat asua maaseudulla.

Kehittämissesitys: Peruspalvelujen saavutettavuus tulee turvata kaikilla alueilla. Hiljaisimmilla alueilla kysynnän vähetessä palveluiden saavutettavuus voidaan kustannustehokkaimmin turvata tarpeen mukaan liikennöitävällä kutsuliikenteellä. Palveluliikenne tulisi saattaa pysyvän valtionavun piiriin. Myös kaikille liikennepalveluja välittävien matkapalvelukeskusten perustamista on kiirehdittävä erityisesti kaikkein heikoimmilla alueilla.

Toteuttamistapa: Julkisen liikenteen peruspalvelutasopuutteiden korjaamiseksi tulee matkapalvelukeskusten perustamista ja palveluliikenteiden käyttöönottoa vauhdittaa heikoimmilla alueilla. Julkisen liikenteen peruspalvelutaso eli taso, jolla peruspalvelut tulee vähintään saavuttaa, on määritetty LVM:n selvityksessä 2/2005. Palveluliikenne tulee saattaa pysyvän valtionavun piiriin. Tulee harkita myös heikoimmille alueille tarvittaessa myönnettävän erityisen ”tukipaketin” käyttöönottoa, jotta liikenteen sopeuttamisen seurauksena syntyvät mahdolliset yhteyspuutteet voidaan korvata tarvittaessa kutsuliikenteinä.

Selvityshenkilön kannanotto: *Selvityshenkilö yhtyy ehdotukseen täysin. Matkapalvelukeskusten rahoitus, toiminta ja laaja-alaisuus on turvattava valtakunnallisesti kestävällä tavalla. Matkapalvelukeskusten rinnalla on kuitenkin pidettävä mahdollisena, että paikallinen palveluliikenne voidaan pienemmissä kunnissa / toiminta-alueilla hoitaa myös suorilla yhteyksillä linjoja ajaviin autoilijoihin. Yhden yhteisen palvelunumeron malli on kuitenkin oltava päämääränä, sillä se helpottaa palvelun markkinointia, yksinkertaistaa saatavuutta ja lisää palvelujärjestelmän uskottavuutta.*

Runkoliikennettä voisivat käyttää myös vanhukset, vammaiset ja Kelan tukemat matkustajat, jos myös runkoliikennettä hoidetaan tarvittavilta osin esteettömällä kalustolla ja vaihdot syöttöliikenteestä järjestetään turvallisilla kyläpysäkeillä ja kutsuliikenteen liityntäpysäkeillä, joilla matkustajaa ei jätetä yksin jatkokyytiä odottamaan.

4. Henkilökuljetusten rahoituksen uudelleen kohdentaminen

Haaste: Uusien matkustajien houkuttelemisen vaatisi rahallista panostamista liikennepalveluihin. Lääninhallitusten ostomäärärahat eivät riitä kaikilla alueilla kannattamattomien vuorojen ostamiseen, minkä seurauksena maaseutukuntien saavutettavuus liityntäliikenteen ja työmatkayhteyksien supistuessa heikkenee. Kuntien vastuu liikennepalvelujen järjestämisestä kasvaa. Vaarana on, että henkilökuljetusten järjestäminen muodostuu koko ajan kalliimmaksi, samalla kun joukkoliikenteen palvelutaso heikkenee.

Kehittämissesitys: Rahoitusta on pystyttävä henkilökuljetusjärjestelmän sisällä kohdentamaan uudestaan siten, että lakisääteisten palvelujen lisäksi asukkaalle pystytään tarjoamaan vähintään peruspalvelujen saavutettavuus. Maaseutuliikenteessä ensiarvoisen tärkeää on välttää päällekkäisiä järjestelmiä.

Liikenteen säilymisen elinehto on uusien matkustajien saaminen, joten kuntien lakisääteisten kuljetusten ja Kelan korvaamien matkojen yhdistely ja ketjuttaminen

olemassa olevaan liikenteeseen on yksi tärkeimmistä maaseutuliikenteen kehittämistoimista.

Rahoitusta tuleekin kohdentaa yksittäiskuljetusten rahoituksen sijaan kaikkia palvelevan liikenteen rahoitukseen. Pitkällä tähtäimellä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestäminen kunnissa tehostuisi ja todennäköisesti myös palvelutaso paranisi, jos kuntien henkilökuljetukset maksetaan samasta budjetista.

Toteuttamistapa: Ensimmäisessä vaiheessa tulee sekä eri hallinnonalojen että kuntien/seutukuntien hallintokuntien yhteistyötä edelleen tiivistää ja rahoitusta seurata kokonaisuutena ”kunnan henkilökuljetusrahat” ja ”valtion henkilökuljetusrahat” otsikoiden alla. Kaikkia palvelevia joukkoliikennepalveluja, kuten palveluliikenteitä tulee hyödyntää myös erilliskuljetuksissa. Jatkossa voisi kokeilla joillakin alueilla rahoituksen ja suunnittelun kokoamista yhteen.

Selvityshenkilön kannanotto: *Organisointi- ja rahoitusmalli on selkeytettävä. Julkisen liikenteen tilastoja on selkeytettävä ja tarjottava kuntien käyttöön mahdollisimman reaaliaikainen tilastotieto.*

Pelkkä yhteistyön edellyttäminen ei välttämättä johda toivottuihin tuloksiin, mikäli ei ole tarjolla selvästi sekä keppiä että porkkanaa. Porkkana on valtion rahoitusosuuden ohjaaminen kunnille kattavan palveluliikennejärjestelmän ylläpitämiseen. Kela-kyytien osalta yhdistelyn ehtona on juuri hyvin toimiva ja aukoton matkaketju ovelta ovelle. Kun ne on rakennettu, tulee Kela-matkakorvaukset maksaa ainoastaan julkisen liikenteen taksan mukaan, ellei erityiskulkuneuvon (yksilötaksi) ole myönnettyä lupaa, joka olisi hyväksyttävissä vain jos yhdisteltyä kyytiä ei ole voitu järjestää. Kela tulisikin velvoittaa yhteistyöhön ja joko järjestämään itse tai ostamaan tarvitsemansa kuljetuspalvelut kuntien yhteenliittymiltä tai kuntien alueviranomaisilta

5. Uusia liikennepalveluja koskevan tiedottamisen kehittäminen

Haaste: Matkapalvelukeskusten myötä joukkoliikennepalvelujen järjestämiseen tulee mukaan uudentyyppisiä liikennepalveluja ja myös uusia toimijoita. Esimerkiksi Kela ja kuntien sosiaalitoimet tiedottavat palveluista omille asiakkailleen, mutta se kuka tiedottaa muille matkustajille, on edelleenkin vastuuttamatta.

Kehittämisesitys: Valtakunnantasolla on tehtävä linjaus siitä, kuka vastaa matkapalvelukeskusten kautta välitettävien, kaikille avointen liikennepalvelujen tiedottamisesta ja käyttäjien opastuksesta.

Toteuttamistapa: Matkapalvelukeskusten ohjausryhmä tekee suosituksen siitä, miten tiedottaminen tulee järjestää ja kenen tiedottamisesta tulee vastata.

Selvityshenkilön kannanotto: *Valtion rahoitusosuutta on ohjattava myös matkapalvelukeskusten ylläpitoon sekä julkisen liikenteen palveluiden markkinointiin. On kohtuullista edellyttää, että myös palvelua tuottavat liikennöitsijät osallistuvat järjestelmän sekä markkinoinnin rahoittamiseen.*

6. Perinteisen tiedottamisen kehittäminen

Haaste: Maaseutuliikenne koostuu yleensä useiden eri liikenteenharjoittajien liikenteestä. Riittävän tiedottamisen järjestäminen on liikenteenharjoittajan vastuulla. Tiedottaminen saattaa olla hajanaista ja tulkinnat ”riittävästä” vaihtelevat. Sähköinen tiedottaminen kehittyy voimakkaasti, mutta edelleen kaupunkiseuduilla on selkeä tarve työssäkäyntialueiden yhtenäisille, paperisille aikataulujulkaisuille.

Kehittämisesitys: Valtakunnan tasolla tulee tarkemmin määritellä ”riittävän tiedotuksen” taso. Liikenteenharjoittajien avuksi tulee räätälöidä standardoitu aikataulupohja myös paperista tiedottamista varten. Tiedottamisen formaatteja tulee yhtenäistää. Liikenteenharjoittajien ja liikenteitä järjestävien kuntien ja lääninhallitusten velvoitteita aikataulujen suhteen tulee edelleen selkeyttää. Lipputuen ja liikenteen ostamisen lisäksi tulee osa valtion joukkoliikennerahoituksesta olla käytettävissä tiedotukseen ja markkinointiin. Tiedottamiseen tulee olla saatavissa valtion rahoitusta.

Toteuttamistapa: Liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee ja standardoi ”riittävän” tiedotuksen, sekä osoittaa osan joukkoliikenteen alueellisesta rahoituksesta tiedottamiseen. Linja-autoliitto valmistelee yritystensä tiedottamisen tueksi selkeän, Matkahuollon aikatauluja hyödyntävän paperisen aikataulupohjan, jota voidaan samassa formaatissa soveltaa eri työssäkäyntialueilla tai tiesuunnilla. Aikataulujulkaisut laaditaan matkustajalähtöisesti.

Selvityshenkilön kannanotto: *Määritellään valtakunnallisesti julkisen liikenteen markkinoinnin palvelutaso sekä sen käytännön toteuttamistavat. Matka.fi –järjestelmästä rakennetaan aikataulupalvelun ydin, joka toimii kaikilla mahdollisilla välineillä (internet, puhelin, tekstiviesti...). Maaseudun vuoro- ja kutsujoukkoliikenteen tiedotuksen ja markkinoinnin rahoitus järjestetään kolmikantapohjalla: liikennöitsijät, valtio ja kunnat tasasuuruusin rahoitusosuuksin. Tuettuihin aikataulujulkaisuihin on koottava yhteen kaikkien toimijoiden samaa yhteysväliä palvelevat liikennepalvelut.*

7. Maaseutuliikenteen imagon nosto

Haaste: Ongelmana ei yleensä näytä olevan se, etteivätkö aikataulut ja reitit myös maaseutualueilla sopisi tietyille asiakasryhmille. Kyse on monesti asiakkaan mielikuvasta, että matka ei kuitenkaan onnistu.

Kehittämisesitys: Yleinen käsitys joukkoliikenteen tilasta tulee tiedotuksella ja markkinoinnilla muuttaa. Maaseudulla ei tarvitse yrittääkään väittää, että joukkoliikenne sopii kaikkiin tarpeisiin, vaan osoittaa, että täsmävuoroja tiettyihin tarpeisiin löytyy ja ne palvelevat hyvin.

Toteuttamistapa: LVM ja MMM yhteistyössä Linja-auto- ja Taksiliittojen kanssa käynnistävät maaseutujoukkoliikenteen imagokampanjan osana muuta maaseudun kehittämistyötä.

Selvityshenkilön kannanotto: *Täydellisesti kannatettava ehdotus*

Aluetason kehittämisesityksiä

1. Kokonaisuuden parempi hallinta

Haaste: Vallitseva organisointimalli, jossa joukkoliikennejärjestelmän suunnittelussa ja rahoituksessa on mukana useita eri osapuolia, lisää osaltaan joukkoliikennekentän hajanaisuutta.

Kehittämisesitys: Seutukunnissa tai kaupunkiseuduilla yhteistyötä tulee edelleen tiivistää kuntien ja niiden eri hallintokuntien, liikenteenharjoittajien ja lääninhallituksen kesken. Yksi vaiheittaisen kehittämisen askel voi olla seudullisten, ammattitaitoisten joukkoliikennesuunnittelijoiden palkkaaminen tai kuntaryhmän kuljetusosaamisen keskittäminen vastuukunnalle. Seudullisen joukkoliikennesuunnittelijan rooli on koordinoiva ja eri tahojen yhteistyötä edistävä. Yksityiskohtainen suunnittelutyö säilyy edelleen kunnissa.

Toteuttamistapa: Seudullisten joukkoliikennetyöryhmien tulee pohtia sopivia yhteistyömalleja. Valtio myöntää lääninhallitusten kautta kehittämisrahaa seudullisten joukkoliikennesuunnittelijoiden palkkaukseen toiminnan käynnistämisen ajaksi. Seutuliiikennetyöryhmä tai muu seudullinen joukkoliikennetyöryhmä käynnistää toimenpiteet, joiden tavoitteena on kuntien yhteisen joukkoliikennesuunnittelijan tai seudullisen henkilöliikennelogistikon palkkaaminen.

Selvityshenkilön kannanotto: *Kuten edellä on todettu, yhteistyön tiivistämisen vaatimus ilman rahoitus- ja organisointivastuiden selkeyttämistä ei johda välttämättä tuloksiin. Asia ei saa jäädä sattuman varaan, vaan on rakennettava niin selkeä vastuuketju, että pallottelu ei ole mahdollista.*

Seudullisuus on suuressa osassa ns. maakuntien Suomea liian kapea-alainen tarkastelualue. Opiskelu-, asiointi- ja työssäkäyntimatkat ovat usein maakunnallisia - ne ylittävät sekä kunta- että seuturajat. Näin ollen logistiikkaa on mietittävä vähintään maakunnan tasoisena. Kunnille tulee antaa mahdollisuus muodostaa vapaavalintaisesti yhteistoiminta-alueet. Maakunta on Pohjois-Suomen ja keskisen Suomen alueella luontevin taso valmistella ylikunnallisia ratkaisuja

2. Joukkoliikennejärjestelmän eri osien kokonaisvaltainen kehittäminen

Haaste: Yksittäiset toimenpiteet, kuten esimerkiksi linjaston kehittäminen, eivät ole riittävän tehokkaita matkustajamäärien lisäämiseen.

Kehittämisesitys: Maaseutuliiikennettä tulee kehittää kokonaisuutena, joka käsittää vähintään liikennetarjonnan, lippujärjestelmien ja tiedottamisen kehittämisen sekä mahdollisuuksien mukaan infrastruktuuriin kohdistuvat kehittämistoimet. Tarvitaan vahva alueellinen kehittämistaho, joka vastaa seudullisesta kokonaisuudesta ja eri toimenpiteiden toteuttamisesta rinnakkain.

Toteuttamistapa: Kunnat, lääninhallitus ja liikenteenharjoittajat tehostavat joukkoliikenteen kaikki osapuolet kattavaa suunnittelua.

Selvityshenkilön kannanotto: *Edellisiin kommentteihin viitaten: Vastuut on selkeytettävä yhteistyön toivomisen sijaan. Kehittämisen kokonaisuus rakentuu maakunnallisesti valmistelevan julkisen liikenteen palvelutasomäärityksen kautta.*

3. Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteissuunnittelu

Haaste: Maaseudulla asutus on hajallaan ja joukkoliikennepalvelujen ja lakisääteisten kuljetusten järjestäminen kallista. Maankäytön suunnittelulla tilannetta tuskin oleellisesti voidaan parantaa, mutta voidaan kuitenkin ennaltaehkäistä uusien, entistä kalliimmin hoidettavien palvelujen tarpeen syntymistä.

Kehittämissesitys: Maankäyttö pyritään ohjaamaan runkoliikenteen reittien varteen tai alueille, joissa jo on joukkoliikenteen peruspalveluja. Joukkoliikenne otetaan huomioon kaikilla kaavatasoilla ja annetaan alueittain liikennepalveluille vähimmäispalvelulupauksia.

Toteuttamistapa: YM ohjeistaa kuntia nykyistä tarkemmin siitä, miten joukkoliikenne on otettava kaavoituksessa huomioon. Alueita voitaisiin luokitella joukkoliikennepalvelujen näkökulmasta niin, että kerrotaan minkä tasoisia joukkoliikennepalveluja alueelle tullaan vähintään järjestämään ja esimerkiksi määritellä yhteysvälit, joilla toteutetaan joukkoliikenteen laatuikäytävä. Ympäristökeskukset valvovat käytännön toteuttamista. Kunnissa yhteistyötä tiivistetään entisestään joukkoliikenteen suunnittelijoiden ja maankäytön suunnittelijoiden kesken sekä tiedotetaan aktiivisesti joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun vaikutuksista päättäjille.

Selvityshenkilön kannanotto: *Maaseudulle rakentamisen rajoittaminen ympäristö- ja joukkoliikenneperusteilla on monien maaseutukuntien kehittämissuunnitelmien vastaista, eikä vastaa myöskään ihmisten toiveita. Jos ei joukkoliikenteen äärellä asuvia pakoteta julkisen liikenteen käyttäjiksi, ei ole perusteita myöskään kieltää asumasta ja rakentamasta maaseudulle, vaikka työpaikka olisikin matkan päässä. Kaupungeissakaan joukkoliikenteen käytön suurin este ei ole sen saavutettavuus ja käytettävyys, vaan ihmisten laiskuus, varakkuus ja mukavuudenhalu. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ei välttämättä johda julkisen liikenteen käyttöön tai palvelutason paranemiseen. Maaseutua uudisrakennetaan nimenomaan hyvien liikenneyhteyksien varrelle - siis myös hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle, jolloin haja-asuminen sinänsä ei muodostu esteeksi joukkoliikenteen käytölle.*

Perusteltua on kuitenkin se, että kuntien huomiota kiinnitetään kaavoituksen yhteydessä liikennevaikutuksiin. Palvelutasojen määrittäminen ja palvelulupausten antaminen kaavoituksen yhteydessä voi helpottaa sekä uudisrakentajan vaatimuksia että kaavoittajan velvoitteita. Uudisrakentajan tontin valintaan voi vaikuttaa se mitä palveluja kylälle luvataan järjestää. Jos uudisrakentaja taas haluaa rakentaa haja-alueelle, jonne kunta ei ole luvannut järjestää muuta kuin lakisääteiset koulukyydit ja enintään kahtena päivänä asiointikyydin, ei kunnalle voi myöskään esittää vaatimuksia sen paremmista palveluista.

4. Käyttäjälähtöisyyttä kylätoiminnan aktivoimisen kautta

Haaste: Julkisen liikenteen palvelut maaseudulla tulevat vähenemään kysynnän vähenemisen myötä. Palveluntarjonnan pääpaino siirtyy täsmäpalveluihin. Tarve käyttäjälähtöiseen joukkoliikenteen suunnitteluun kasvaa edelleen.

Kehittämisesitys: Kyläyhdistysten roolia joukkoliikennepalvelujen kohdentamisen suunnittelussa tulee kasvattaa. Samoin kyläyhdistykset tulee sitouttaa joukkoliikennepalvelujen tukemiseen jo suunnitteluvaiheessa sekä lopulta niiden käyttäjiksi. Periaatteena on, että palveluja pyritään kohdentamaan toivotulla tavalla, mutta yhteiskunta rahoittaa palveluja vain, jos niitä aktiivisesti käytetään. Jos heikoille alueille on tarve toteuttaa erityisen kalliita joukkoliikennepalveluita, tulee käyttäjien kanssa voida neuvotella myös mahdollisuudesta palvelujen korkeampaan asiakashinnoitteluun.

Toteuttamistapa: Kunnat vastaavat siitä, että kyläyhdistykset kytketään mukaan jo alueellisen palvelutason suunnitteluprosessiin. Tiedottamista lisätään.

Selvityshenkilön kannanotto: *Ajatus on kannatettava ja toteuttamiskelpoinen. On kuitenkin otettava huomioon, että kylätoiminnan viireys on vaihtelevaa, eikä yhdistyksillä ole viranomaisvelvoitteita.*

5. Lippujärjestelmien kehittäminen

Haaste: Yksittäisistä kehittämistoimenpiteistä seutulipun hinnan alentaminen on osoittautunut kokemusten mukaan tehokkaimmaksi keinoksi lisätä joukkoliikenteen käyttöä. Joukkoliikenteen tarjontaa tulee kuitenkin olla riittävästi, jotta hinnanalennuksilla on vaikutusta. Maaseutuliikenteessä olisi tarvetta myös vähemmän säännölliseen matkustamiseen soveltuville lipputuotteille.

Kehittämis ehdotus: Tulevaisuudessa erityisesti eläkeläisille soveltuvat lippujärjestelmät voisivat houkutella uusia matkustajia. Myös puolisäännöllisille käyttäjille tulisi tarjota omia, helpokäyttöisiä lipputuotteita, jotka mahdollistavat koko matkaketjun tekemisen samalla lipulla. Valtakunnan tasolla tulee pohtia myös heikomman tarjonnan alueille soveltuvia lippujärjestelmiä. Maaseudulla pyrkimyksenä tulee olla lippujärjestelmien yhteiskäyttöisyys. Erityisesti bussi-/taksikorttien ristikkäiskäytön tulee olla mahdollista.

Toteuttamistapa: Uudentyyppisten lippujärjestelmien käyttöönotto aloitetaan alueellisilla kokeiluilla. Päävastuu kehittämisessä on kunnilla. Yhteiskäyttöistä lippujärjestelmää esitetään valtakunnan tasolla.

Selvityshenkilön kannanotto: *Näkemys ja esitykset ovat kannatettavia, mutta päävastuu kehittämisestä ei voi olla kunnilla, vaan ensisijaisesti liikennöitsijöillä. Kuntien vastuulla on ratkaista, miten laajasti ne ovat valmiit tukemaan erilaisia lipputuotteita. Tässäkin valtakunnallisilla ja maakunnallisilla palvelutasomäärityksillä sekä valtion rahoitusosuudella on keskeinen rooli.*

6. Kehittämistoimien suuntaaminen alueellisten ominaispiirteiden mukaan

Kaupunkien läheisellä maaseudulla joukkoliikenteen kehittämisenäkymät ovat huomattavasti valoisammat kuin muulla maaseudulla. Runkoliikenteen toimintaedellytysten

varmistaminen on keskeistä. Tavoitteena voi olla jopa matkustajamäärien lisääminen, ainakin kaupunkeihin suuntautuvassa liikenteessä. Kaupunkien läheisellä maaseudulla tärkeimmät kehittämistoimet ovat:

- Erilaisia työ- ja opiskelumatkoja palvelevan tarjonnan järjestäminen
- Matkojen yhdistely olemassa olevaan liikenteeseen
- Seutulippujen asiakashintojen pitäminen alhaisena
- Tiedottamisen kehittäminen
- Lippujärjestelmien kehittäminen
- Joukkoliikenteen työsuhdelippu
- Yhteyksien nopeuttaminen

Muu maaseutu on joukkoliikenteen kannalta haasteellisinta aluetta. Tavoitteena on peruspalvelujen saavutettavuuden turvaaminen. Keskeisimpiä kehittämistoimenpiteitä ovat

- Kannustus MPK:n nopeaan käynnistämiseen, heikoimmilla alueilla jopa valtion erityistuki voisi olla tarpeen
- Kuntien rahoituksen ohjaaminen kaikkia palvelemaan joukkoliikenteeseen, joka voi olla myös kutsuominaisuuksin varustettua palveluliikennettä
- Koulu- ja sosiaalitoimen henkilökuljetusten sekä joukkoliikenteen yhdistelyn edelleen tehostaminen

Selvityshenkilön kannanotto: *Kannatetaan.*

Joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja käytön lisääminen eri liikkujaryhmissä

Vaikka tämän selvityksen keskeisimpänä tehtävänä on tarkastella nimenomaan haja-asutusalueiden julkista liikennettä, useimmat ongelmat ja niiden ratkaisut ovat hyvin samantyyppisiä kuin kaupunkiseuduillakin.

Tämän voi todeta niistä tuloksista, joita on saatu liikenne- ja viestintäministeriön teettämässä tutkimuksessa ”Joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja käytön lisääminen eri liikkujaryhmissä kaupunkiseuduilla” (Virpi Pastinen et al. WSP Finland Oy, LVM:n julkaisuja 63/2007). Siinä todetaan mm. seuraavaa:

”Tärkeimmiksi esteiksi ja ongelmiksi osoittautuivat yhteyksien vähäisyys tai puuttuminen ja pitkät odotusajat (11 % kaupunkiseudulla asuvista), aikataulujen sopimattomuus (9 %), matkalipun hinta (5 %), yhteydet pysäkille/asemalle (4 %), vanhuus, sairaus, vamma tai muu liikuntaeste (3 %). Yli puolet kaupunkiseuduilla asuvista vastanneista ei nähnyt periaatteellista estettä tai ongelmaa joukkoliikenteen käytölle. Kuitenkin vain 21 % vastanneista ilmoitti käyttävänsä joukkoliikennettä päivittäin tai muutaman kerran viikossa.

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan yleisimpiä joukkoliikenteen käytön esteitä ovat aikataulujen sopimattomuus, yhteyksien vähäisyys ja pitkät odotusajat. Lisäksi joukkoliikennettä pidetään kalliina.

Joukkoliikenteen tarjontaan liittyvistä ominaisuuksista autoilijat kokivat puutteellisiksi erityisesti luotettavuuden ja nopeuden, käytön helppouden sekä henkilökunnan palvelun ja ympäristön siisteyden.

Osallistujat kokivat myös, että toimintaympäristö ja toimintojen sijoittuminen eivät suosineet joukkoliikenteen käyttöä. Joukkoliikenneinformaatiokaan ei ollut täysin tavoittanut satunnaisesti joukkoliikennettä käyttäviä.

Hinnan merkitys kulkumuodon valinnassa nähtiin pieneksi verrattuna miellyttävyyteen, täsmällisyyteen ja nopeuteen.

Autoilu tunnistettiin joukkoliikennettä kalliimmaksi, mutta siitä oltiin valmiita maksamaan enemmän. Autolla oli merkitystä omien, subjektiivisten tarpeiden tyydyttämisessä: auto koettiin osaksi omaa tilaa, jossa voi rentoutua kodin ja työpaikan välillä. Autoilu koettiin sen verran miellyttäväksi, etteivät vastaajien ympäristömyönteiset asenteetkaan vähentäneet kiinnostusta sitä kohtaan. Päinvastoin, ympäristöasioilla joukkoliikenteen käyttöön ”syyllistäminen” koettiin epämiellyttäväksi ja sitä kautta huonoksi markkinoinniksi.

Joukkoliikennekokeilun jälkeen autoilijat eivät nähneet auton omistamista enää aivan yhtä välttämättömäksi kuin ennen sitä. Erityisesti paljon autoilevat kokivat joukkoliikenteen helpommaksi ja täsmällisemmäksi kokeilun jälkeen kuin ennen kokeilua.

Liikkumistottumukset eivät kuitenkaan ole helposti muutettavissa: ilmaisen Autoko-kokeilunkin aikana vain alle 40 prosenttia arkipäivän matkoista tehtiin joukkoliikenteellä. Tästä huolimatta viidennes osallistujista uskoi käyttävänsä jatkossa joukkoliikennettä aiempaa enemmän.

Eniten autoilun vähentämistä olivat harkinneet autoilijat, jotka jo käyttivät joukkoliikennettä viikoittain. Tämän ryhmän edustajien houkuttelu kanta-asiakkaiksi esimerkiksi erilaisin eduin voisikin kokeilun valossa olla kaikkein helpointa.

Linjaliikenteessä tarjonnan suunnittelee liikenteenharjoittaja ja viranomaisen hyväksyy luvan. Ostoliikenteen suunnittelijana on tavallisesti ostoliikenteen tilaaja eli esimerkiksi kunta, YTV tai lääninhallitus. Lupaliikenteen ongelmana on, että yksittäiset liikenteenharjoittajat suunnittelevat tarjontansa parhaiten oman liikennöintinsä mukaisesti. Tällöin ongelmana matkustajan kannalta voi olla, että tarjonta on usein epätasaista. Myönteisenä puolena on, että liikennöitsijä voi suunnitella aikataulut sovittaen työvuorot ja autokierron. Tällöin voidaan säästää liikennöintikustannuksissa.

Tilaajan tekemässä suunnittelussa tarjonta voidaan usein optimoida koko järjestelmän kannalta sopivaksi. Matkustajan kannalta tämä on usein paras ratkaisu. Kilpailutettaessa voi olla ongelmana, että tarjonta ei sovi parhaalla mahdollisella tavalla työvuoro- ja autokiertoon. Tämän vuoksi liikennöintikustannukset voivat kasvaa.

Pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa yhteistyö voi merkitä esimerkiksi kaupunkikeskuksen ulkopuolelta tulevan liikenteen hyödyntämistä paikallisliikenteen tukemisena. Samalla paikallisliikenteen ja seutuliikenteen aikatauluja voidaan osin tahdistaa keskenään. Suunnittelussa tehtävällä yhteistyöllä voidaan monissa tapauksissa tarjota parempi palvelutaso samoilla kustannuksilla. Ongelmana ovat tilanteet, joissa järjestelyjen tuloksena lupaliikenteen toinen osapuoli saa vähemmän matkustajia, vaikka kokonaisuutena matkustajamäärät voivat kasvaa. Kutsujoukkoliikenteen tunnettuutta voidaan edistää tiedottamista parantamalla. Nykyisin kutsujoukkoliikenteestä ei ole saatavilla tietoa esimerkiksi paljon käytetyistä Matkahuollon ja VR:n aikataulupalveluista.

Samoin työssäkäyntialueiden pienemmissä kunnissa sisäisten matkojen kertaliput ovat usein kalliita. Uusina lipputuotteina markkinoille on tuotu esimerkiksi Turussa arvo- ja kausikortin yhdistelmäkortti. Yhdistelmäkortin tarkoituksena on antaa asiakkaalle joustava, todellisen matkustustarpeen mukainen bussikortti. Asiakkaan ei tarvitse enää miettiä, tekeekö seuraavan kuukauden aikana paljon vai vähän matkoja. Bussikortti sopeutuu tilanteen mukaan eli paljon matkustettaessa matkojen veloitus siirtyy arvokorttipuolelta kausipuolelle.

Uutena lipputuotteena tämän tutkimuksen yhteydessä pidetyssä työpajassa ideoitiin joukkoliikennelippua, joka olisi voimassa esimerkiksi 3 kuukautta ja joka oikeuttaisi rajattuun määrään matkoja (esimerkiksi 30 matkaa). Kyseisen lipputuotteen kohderyhmänä olisivat joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävät autoilijat, joka vastaa suurta osaa suomalaisista. Viikoittain ja tätä harvemmin joukkoliikennettä käyttävien joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan lisätä esimerkiksi arvolipuilla, jossa tietyn matkamäärän ylittyessä asiakas saa ilmaisen lisämatkan.

Markkinointi tuo matkustajia

Markkinoinnilla matkustajia? -tutkimuksen (Minna Soininen, Liidea Oy, LVM:n julkaisuja 2/2008) perusteella markkinointi vaikuttaa myös julkisessa liikenteessä asiakasmääriin ja siihen tulee panostaa huomattavasti nykyistä enemmän. Tutkimuksessa on tarkasteltu myös kansainvälisiä kokemuksia erityisesti markkinoinnin vaikutuksesta keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteen käytössä. Suomen esimerkkinä ja tutkimuksen sekä toimenpide-esitysten kohteena on ollut Tampereen kaupunki.

”Hyväkään palvelutaso ei riitä, vaan uusia asiakkaita voitetaan ja nykyisten asiakasuskollisuutta pystytään lisäämään vain, jos markkinoidaan riittävästi. Ei riitä, että joukkoliikenteen aikataulu-, reitti- ja matkalipputieto on saatavilla. On luotava halu käyttää joukkoliikennettä ja tehtävä palvelusta houkuttelevaa. On kampanjoitava tarpeen mukaan voimakkaasti ja oltava jatkuvasti esillä.

Suomalaisen joukkoliikenteen kentässä markkinointia pidetään usein resurssien tuhlaamisena tai arvellaan, että markkinointi tulee yhdistää vain tilanteisiin, joissa varsinaiseen tuotteeseen on tehty muutoksia.

On tärkeää laajentaa joukkoliikenteen markkinoinnin näkökulmaa käsittämään muutakin kuin aikataulujen lähettäminen ja satunnainen mainonta. Joukkoliikenteen tulisi mielikuvissa olla jotain muuta kuin julkinen palvelu, jonka ihmisten oletetaan tuntevan ja tarpeen mukaan käyttävän.

Autoliikkeet lähestyvät ihmisiä henkilökohtaisesti sekä kilpailevat huomiosta lehtien palstoilla, televisiossa, radiossa ja muissa medioissa. Naiset ovat uusi voimakkaan markkinoinnin kohderyhmä. Naisille järjestetään omia asiakasilloja ja automainokset näkyvät enenevästi myös naistenlehdissä. Markkinatutkimuksella on selvitetty, että omakotilähiössä asuva hyvin toimeentuleva nainen on potentiaalinen asiakas ja ehkä myös kodin talouden merkittävä päätöksentekijä. Tämä kohdehenkilö saa vastaanottaa eri liikkeiden automainoksia lähetettynä henkilökohtaisesti juuri hänelle. Mainoksessa pirteä tehopaketti saa lisävarustukseen peruutustutkan, aluvanteet, koiraverkon, kangasmatot ja tavaratilan matot. Osaa mainosten viestejä ja niissä kuvattuja autojen ominaisuuksista on selkeästi suunnattu juuri naisille. Joissain automainoksissa näkyvä helppo pääsy

autoon voi taas olla iäkkäitä kiinnostava ominaisuus. Suomalaisia kaukoliikenteen joukkoliikennepalveluja markkinoidaan myös näkyvästi ja niihin kytkeytyy markkinointi unelmien lomakohteista. Jokeri ja Express ovat tällä hetkellä ehkä tunnetuimpia suomalaisen bussiliikenteen brändejä.

Paikallinen ja seudullinen joukkoliikenne on useimmiten lähestynyt asukkaita lähettämällä talviaikataulun kotiin - jos sitäkään. Joukkoliikenteen imagoa ei ole mitattu, mutta sitä saattaa heikoimmillaan leimata yleisönosaston keskustelut kalliista lipun hinnoista, tarjonnan leikkauksista tai palvelutarjonnan yksityiskohdista sen sijaan, että yrityksellä itsellään olisi aktiivisia toimia julkisuuskuvansa ja imagonsa kohottamiseksi.

Asiakas kamppailee bussimatkaa harkitessaan yksinkertaisten peruskysymysten tasolla. Suurimmalle osalle ihmisistä joukkoliikenteen aikataulut ovat vaikeaselkoisia ja perehtymiseen kuluvana aikana on helpompaa käynnistää henkilöauto. Markkinoinnin avainasioita ovat :

- ei-käyttäjien kytkeminen tuotteeseen,
- ihmisille on näytettävä miten palveluja käytetään ja
- ihmisille on kerrottava missä ja milloin palvelu ajaa.

On ymmärrettävä, että:

- matkustaminen on parhaimmillaan tylsää ja pahimmillaan traumaattista,
- matka ei ole itsetarkoitus,
- ihmiset matkustavat päästäkseen perille kohteisiin ja
- matkojen myymiseksi on myytävä kohteita, stimuloitava halua tuotteen ostamiseen.

Liikennetaloudellisesta näkökulmasta asiakas valitsee ajassa ja hinnassa mitattuna halvimman tavan matkustaa. Menestyvä joukkoliikenne minimoi matka-aikaa ja kustannuksia pidentäviä tekijöitä:

- Nopeampi matka-aika – vähennykset ajoneuvotunneissa
- Tiheä vuoroväli – minimoi odotusajan
- Linjasto lähellä asutusta – lyhyet kävelyajat
- Yksinkertaiset linjastot tukevat matkustajan näkemystä vuorotiheydestä ja pienentävät heidän arvioitaan matka-ajasta
- Sopiva lipunhinnoittelu kannustaa hiljaisena aikana matkustamiseen

7. Kuntien valtionosuusjärjestelmä ja haja-asutusalueiden julkinen liikenne

Kunnilla on lakiin perustuva velvoite järjestää koululaiskuljetukset sekä vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset. Lisäksi kuntien odotetaan kustantavan kaikille avointa julkista liikennettä tarvittaessa palveluiden ostoin. Tähän ei kuitenkaan ole lain velvoitetta, vaan kunnat hoitavat tehtävää vapaaehtoisesti yleisen toimialansa puitteissa ja oman harkintansa mukaisesti ilman tehtävän ylläpitoon kohdentuvaa valtion rahoitusta. Mitä pidemmät välimatkat ja harvempi ja hajanaisempi asutusrakenne, sitä suuremmat ovat näiden palveluiden järjestämisestä kunnille koituvat kustannukset.

Kunnille maksetaan laskennallisia valtionosuuksia maantieteellisten olosuhteiden perusteella. Näitä ovat yleisen valtionosuuden saaristolisiä, jota vuonna 2008 saa 57 kuntaa ja syrjäisyyslisä, jota saa 59 kuntaa. Kuusi kuntaa on molempien lisien piirissä. Yleisen valtionosuuden saaristolisiä jaetaan 7,3 miljoonaa ja syrjäisyyslisää 32 miljoonaa euroa.

Lisäksi yleiseen valtionosuuteen on luotu erityinen haittakompensaatio tiheästä asutuksesta eli ns. taajamarakennelisä. Sitä jaetaan yhteensä 28,8 miljoonaa euroa 17 kaupungille. Taajamarakennelisää kaupunki saa, mikäli sen asukkaista yli 40.000 asuu kaupunkimaisesti. Tämän tuen perusteena on alun perin ollut nimenomaan kaupunkien julkisen liikenteen tukeminen. Summa on likimain sama, jonka valtio osoittaa budjetissaan lääninhallituksille runkoliikenteen ostoihin ym. maaseutuliikenteeseen. Taajamarakennelisä on omiaan hämärtämään julkisen liikenteen rahoitusjärjestelmää. Se ei ole selkeästi liikennetuki, kuten eivät ole saaristoisuus- ja syrjäisyyslisäkään.

Saaristoisuus ja syrjäisyys huomioidaan myös sosiaali- ja terveystoimen valtionosuuslaskelmassa. Sosiaali- ja terveystoimen valtionosuutta jaetaan saaristoisuus- ja syrjäisyysperusteilla yhteensä 69,6 miljoonaa euroa 67 kunnalle.

Opetus- ja kulttuuritoimessa kriteerit poikkeavat. Harva asutus on huomioitu siten, että perusopetuksen oppilaskohtaista yksikköhintaa korotetaan asukastiheyden mukaan porrastetusti niiden kuntien osalta, joissa asukastiheys on alle 40 as/km². Mukaan mahtuu 344 harvimmin asuttua kuntaa ja niissä asui vuoden 2007 lopussa 1.968.224 asukasta. Ns. kouluverkkotekijä huomioidaan, mikäli asukkaita on alle 4 as./km² tai kyseessä on saaristokunta.

VATT julkaisi perusopetuksen rahoituksesta vuonna 2000 tutkimuksen, jonka tarkoituksena oli tuottaa taustatietoa kuntatalouden silloisen selvitysmiehen Jukka Pekkarisen työn tueksi. Tutkimuksessa todetaan: ”Asukastiheys on ongelmallinen mittari, koska kahden saman asukastiheyden kunnan asutusrakenne voi olla täysin erilainen. Lisäksi nykyisin käytetty asukastiheys lasketaan kunnan maapinta-alaa kohti. Jos kunnan pinta-alasta suuri osa on vettä, ei asukastiheys kerro mitään esimerkiksi kuljetuskustannuksista.

Asukastiheyttä paremmin peruskoulujen vuoden 1998 käyttömenoja selittävät tutkimuksen tulosten mukaan kunnan taajama-aste ja syrjäisyys. Taajama-aste on taajamissa asuvan väestön osuus kunnan asukkaista. Syrjäisyyttä on mitattu syrjäisyysindeksillä, joka mittaa kunnan keskustaajaman etäisyyttä väestöpotentiaalista.

Tutkimuksen perusteella on olemassa selkeitä perusteita harkita joko nykyisen valtionosuuksien laskentatavan osittaista muuttamista tai kokonaan uudenlaisen, kustannusindeksiin pohjautuvan yksikköhinnan käyttöön ottamista.

Nykyistä valtionosuuksien laskentaa voitaisiin parantaa korvaamalla asukastiheyden pohjalta laskettu yksikköhinta esimerkiksi taajama-asteen ja syrjäisyysindeksin perusteella lasketulla yksikköhinnalla.”

Vaikka selvitys koskee vain perusopetusta, havainnot voi yleistää koskemaan koko haja-asutusaluekuntien julkisen liikenteen problematiikkaa. Todettakoon, että nykyisin käytössä olevassa opetustoimen valtionosuuslaskennassa ei sovelleta VATT:n suosittamaa mallia, vaan siinä keskeisenä kriteerinä on asukastiheys, ei syrjäisyys, eikä taajama-aste.

Nykyiset valtionosuuskriteerit eivät näyttäisi kompensoivan kunnille harvasta tai hajanaisesta asutuksesta aiheutuvia kustannuksia kovinkaan kattavasti ja tasapuolisesti.

Koulukuljetusten kustannukset ovat ylivoimaisesti suurin kuntien kuljetuskustannusten menoerä. Opetustoimen valtionosuuslaskelmassa väestötiheystekijä huomioidaan liukuvasti ja kaikki kunnat, joiden väestötiheys alittaa 40 asukasta neliökilometrille, saavat korotusta perusopetuksen yksikköhintoihin.

Useimmissa tapauksissa kunnalliset palvelut ovat jo keskittyneet kuntakeskuksiin ja kuntalaiset asioivat siellä. Mikäli kuntakeskusten välit ovat erityisen pitkiä (kuten Lappi, Kainuu ja osa Itä-Suomen läänin kunnista), aiheutuu lisäkustannuksia siitä, että pienellä väestöpohjalla joudutaan pitämään yllä laajempia palveluita, kuin alueilla, joilla voidaan tukeutua kuntarajat ylittävään yhteistyöhön. Tämä koskee kuitenkin vain pientä osaa harvaan asutuista maaseutukunnista.

Useimmissa kunnissa ainoat kuntien kiinteissä toimipisteissä tuottamat palvelut kuntakeskusten ulkopuolella ovat kouluja. Jossain harvoissa tapauksissa on muita palveluita: sivukirjastoja tai monipalvelupisteitä. Pyörillä kulkevia palvelupisteitä ovat lähinnä vain kirjastoautot. Käyttäjien luo vietäviä palveluita ovat mm. vanhusten koti- ja ateriapalvelu, kotisairaanhoido, perhetyön kotikäynnit, eläinlääkäripalvelut, maatalouslomitus (Mela kustantaa) sekä mahdollisesti kansalaisopiston opintopiirit. Näiden palveluiden osalta kysymys on henkilöstön liikkumisesta aiheutuvista kustannuksista.

Lisäksi kunnalle aiheutuu kustannuksia kunnan ulkopuolelle suuntautuvista henkilöstön virkamatkoista kokouksiin, neuvotteluihin ja koulutuksiin. Suurin osa näistä matkoista suuntautuu oman maakunnan keskukseen. Koulutus- ja neuvottelumatkoja tulee myös lähimaakuntiin sekä pääkaupunkiseudulle. Luonnollisesti etäisyys matkakohteista sekä julkisen liikenteen kilpailutilanne vaikuttavat kunnalle koituihin kustannuksiin. Mikään syrjäisyysmittari ei huomioi näitä etäisyyksiä.

Lisäksi kunnat ylläpitävät kaavateitä sekä vesi- ja viemäriverkostoa ja avustavat mahdollisuuksiensa rajoissa yksityistieverkoston ylläpitoa. Nämäkin kustannukset kasvavat suhteellisesti suuremmiksi pinta-alan kasvaessa.

Yhteenvetona voi todeta, että kouluverkkoa lukuun ottamatta pitkistä etäisyyksistä ja harvasta asutuksesta kunnille koituvat kustannukset johtuvat suurelta osin kuljetuspalveluiden järjestämisestä palveluiden äärelle tai palveluiden viemisestä haja-asutusalueella asuville kuntalaisille.

Valtionosuusjärjestelmän pitäisi kompensoida vain kunnille ko. olosuhteista johtuvia lisäkustannuksia, ei sellaisia kustannuksia, jotka ovat valtion tai yksityisten kuntalaisten vastuulla tai olosuhteita, jotka eivät kunnan kukkaroon vaikuta. Järjestelmän pitäisi tasoittaa maantieteellisistä oloista aiheutuvia lisäkustannuksia mahdollisimman tasapuolisesti, mitä nykyinen järjestelmä ei kokonaisuudessaan tee. Harvalle asutukselle on erilaiset kriteerit yleisessä valtionosuudessa, sosiaali- ja terveystoimen valtionosuudessa ja opetus- ja kulttuuritoimen valtionosuudessa. Yleisen ja sote-valtionosuuden syrjäisyys- ja saaristokriteerit jättävät valtaosan maaseutumaisista pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen kunnista pois kompensaation piiristä. Opetustoimen valtionosuuksissa puolestaan hyvitetään harvasta asutuksesta välittämättä siitä, mikä on kunnan taajama-aste eli että koituko harvasta asutuksesta lisäkustannuksia vai ei.

8. Eri toimijatahojen näkökulmia haja-asutusalueiden julkisen liikenteen järjestämiseen ja rahoitukseen

Valtiovarainministeriö

Valtiovarainministeriön näkemys on ollut se, että liikenteen rahoittamisessa kuntien pitäisi osallistua alueellisen liikenteen ostoihin. Huomiota on kiinnitetty myös siihen, että valtion rahoitusosuudet kunnille erityyppisiin liikennepalveluihin määräytyvät eri tavoin (opetustoimen ja sosiaali- ja terveystoimen laskennalliset valtionosuudet, seutulipputuki ja kehittämishankkeiden valtiontuki)

- Sosiaali- ja terveydenhuollon kuljetuksissa STM:n hallinnonalan laskennallinen valtionosuus kunnille on keskimäärin 33 % (huom. syrjäisyys- ja saaristoisuuskorotukset)
- Koulukuljetuksissa OPM:n hallinnonalan laskennallinen valtionosuus kunnille on keskimäärin 45 % (huom. harvan asutuksen korotukset)
- kaupunki- ja seutulippualennusten valtionosuus LVM:n kautta on noin 48 %
- kuntien palveluliikenteessä LVM:n valtionavustus määräaikaisena on noin 50 %
- alueellisen liikenteen ostoissa LVM:n alaiset lääninhallitusten liikenneosastot maksavat ostot 100-prosenttisesti

VM:n näkökulmassa korostuu se, että kunnat eivät osallistu lainkaan alueellisen liikenteen kustannuksiin.

Kuntanäkökulmasta puolestaan huomio kiinnittyy siihen, että pitkistä etäisyyksistä ja harvasta asutuksesta aiheutuvat kustannukset huomioidaan varsin sattumanvaraisesti kuntien valtionosuusjärjestelmässä.

Muun muassa kuntien sisäisen palveluliikenteen ylläpitoon ei tule valtionosuutta kuin käynnistämävaiheessa. Erityyppisten kuntien kustannukset ja niiden kyky rahoittaa järjestelmää vaihtelevat.

Kuntaliitto

Kuntia edustava Kuntaliitto on lähtenyt yleensä lausunnoissaan siitä, että kunnille ei tulisi säätää uusia velvoitteita. Taustalla on se, että yleensä tämä on merkinnyt kuntien kustannusvastuun kasvua, mutta ilman vastaavaa valtionrahoitusosuutta.

Linja-autoliitto

Linja-autoliiton kannanotoissa tulee ilmi voimakas huoli bussialan kannattavuudesta, kysynnän näkymistä ja valtion rahoituksen heikentymisestä. Verohelpotuksia toivotaan.

Palvelusopimusasetuksen vaikutukset herättävät huolta. Linjaliikennejärjestelmästä ja yritysaloitteisesti liikennesuunnittelusta haluttaisiin pitää kiinni. Liitto pelkää YTV-tyyppisen liikenteen tuloa myös maaseutulienteeseen ja sen vaikutusta yrityskenttään sekä bussiyritysten yhteistoimintaan, mm. Matkahuolto-mallin tulevaisuuteen.

Kaupunkiseutulähtöinen joukkoliikenteen kehittäminen nähdään riskinä maaseutualueen liikenteelle ja arvioidaan, että kannattavat runkoyhteydet vaarantuvat.

Bussiala korostaa sitä, että huomattava osa linjaliikenteen vuoroista on itsekannattavaa ja että maaseudulla itsekannattavien vuorojen osuus jopa suurempi kuin kaupungeissa

Kilpailutilanne taksien ja bussien välillä on liiton mukaan epäreilu. Taksi- ja bussilupajärjestelmien väliset erot ja ristiriitaisuudet suosivat taksiyrittäjiä.

Alan työehtosopimus on erityisesti maaseutuliikenteen kannalta hankala (maksettava myös tyhjäkäyntitunneilta).

VR:n asema markkinoilla kiusaa: junien aikataulut eivät toimi yhteen koulujen ja bussiliikenteen aikataulusykliden kanssa, VR:llä ei ole ennakkotiedotusvelvoitetta muutoksista, julkinen tuki painottuu rautatieliikenteeseen, VR:n saama tuki ja matkustajatilastot eivät ole avoimesti käytettävissä ja yhtiö kilpailee samoilla reiteillä bussien kanssa

Koulujen erilaiset loma-ajat aiheuttavat vaikeuksia mm. työntekijöiden lomajärjestelyissä ja heikentävät osaltaan bussialan kannattavuutta Kuntien liikenteen keskitetty kilpailuttaminen ja ylikunnalliset järjestelyt olisivat tervetulleita, jolloin pienillä kouluaikojen säädöillä saataisiin ajettua enemmän samalla kalustolla.

Alalla on ideoitu, olisiko vakiovuorojen yhteisen tuotemerkin, vrt. Expressbus, käyttöönotolla imagoa nostattavaa merkitystä

Taksiliitto

Asukaslukuun suhteutettuna Suomessa on enemmän takseja kuin Ruotsissa, jossa lupasääntely on poistettu.

Kilpailuasetelma suhteessa bussiliikenteeseen nähdään olevan nimenomaan maaseudulla. Nykyinen linjaliikennelupajärjestelmä saisi säilyä. Linjataksiverkko korvaamaan poistuvaa bussiliikennettä.

MPK-järjestelmään suhtaudutaan epäluuloisesti. Taksiliiton mielestä taksikeskukset voisivat toimia matkapalvelukeskuksina: etuna on valmis järjestelmä ja yhteydet takseihin. Yhdistelyn valvonta on nähtävissä laskutuksen kautta (ajoreitit ja -ajat)

Vanhuksille tulisi antaa taksikortit (palvelusetelimalli), pelkkä kutsuliikennemalli voi passivoida. Takseissa käyvät Matkahuollon korttituotteet, mikä helpottaa yhteiskäyttöä.

Pienissä kunnissa pitäisi saada osallistua kilpailutuksiin porukalla.

VR

VR:n näkökulmasta yhteistyö eri liikennemuotojen välillä toimii hyvin, eikä muutoksiin ole tarvetta.

VR:llä ei ole halukkuutta osallistua matkaketjujen rahoitukseen, eikä yhtenäisten matkalippujärjestelmien rakentamiseen. Kilpailutilanne tulisi VR:n mukaan säilyttää myös hinnoittelussa ja lipputuotteissa.

Raideliikenteen ostot pitäisi säilyttää ministeriöllä, koska kyse on valtakunnallisesta verkosta. Ostoja ei haluta maakunnille, koska epäillään niiden osaamista.

Ongelmana on rautatieasemien pysäköintitilaongelma, joka vaikeuttaa liityntämatkustamista. Tähän VR ei voi vaikuttaa, mutta toivoo kuntien ja kaupunkien toimenpiteitä liityntäpysäköinnin kehittämisessä.

Haja-asutusalueiden liikennettä pohdittaessa huomioitava, että kannattavan junavuoron edellytys on noin 150-200 matkustajaa.

9. Vastaukset toimeksiannon kysymyksiin

Kysymys 1:

Miten ja millaisilla uusilla innovatiivisilla ratkaisuilla kansalaisten liikkumismahdollisuudet voidaan turvata ja julkisen liikenteen palvelut ylläpitää haja-asutusalueilla mahdollisimman joustavalla, taloudellisella ja tehokkaalla tavalla?

Kansalaisia on kaikenlaisia: nuoria ja vanhoja, autollisia ja autottomia, paljon ja vähän sekä hyvin ja huonosti liikkuvia. Heitä on yhtä lailla haja-asutusalueella kuin tiiviisti asutuissa kaupungeissakin. Myös kansalaisten liikkumistarpeet ovat samantyyppiset kaikkialla maassa. Ratkaiseva ero on etäisyyksissä ja asukastiheydessä, mikä aiheuttaa myös eron tarjonnassa ja kustannuksissa ja sitä myötä erityyppisiä haasteita julkisen liikenteen järjestämisessä.

Kuten edellä on jo todettu, pahimmat puutteet ovat kuntien / seutukuntien sisäisen liikenteen järjestämisessä. Haja-asutusalueelta taajamaan asioimaan pääsy peruspalvelutavoitteen mukaisena eli kaksi kertaa viikossa ei toteudu. Syynä on se, että vastuu on langennut kunnille ja palvelun taustalla ei ole sen enempää kuntia kuin valtiovaltaakaan velvoittavaa säännöstä.

Tämä on vakava, mutta puutteellisesti tiedostettu ongelma. Ikäihmisten määrä on kasvussa ja heistä edelleen suuri osa asuu haja-asutusalueilla. Entistä useammalla ikääntyneellä on käytettävissään oma auto, mutta ajokunnon heikentyessä tai puolison kuollessa autonkäyttömahdollisuus voi loppua.

Vanhuksillekin on annettava mahdollisuus vapaasti valita asuinpaikkansa. Niin vanhusten kuin kuntienkaan kannalta ei ole järkevää, että ikäihmiset joutuisivat muuttamaan kotoaan vain siksi, että välttämättömät asiointiyhteydet puuttuvat, tulevat kohtuuttoman kalliiksi tai perustuvat sattumanvaraiseen naapuri- tai omaisapuun.

Toimiva julkinen liikenne mahdollistaa kaiken ikäisten ihmisten omatoimisuuden palveluiden käytössä ja ikäihmisten osalta asiointimahdollisuuksien turvaaminen myöhäistää varsinaisten vanhuspalveluiden tarvetta. Välttämättömyys toimiva julkinen liikenne on kaikille autottomille – niin lapsille kuin ikäihmisillekin.

Julkisen liikenteen palveluita ei saa maaseudullakaan ajatella ainoastaan pakkokäyttäjien liikkumismuotona. Myös autoilijoita on houkuteltava julkisen liikenteen käyttäjiksi. Vain siten on julkisen liikenteen käyttäjien määrää mahdollista lisätä. Tämä edellyttää kaikilta julkisen liikenteen toimijoilta kehittämispanostuksia ja yritteliäisyyttä.

Toimivan julkisen liikenteen järjestäminen tulisikin nähdä osana kansalaisten peruspalveluita - myös maaseudulla.

Selvityshenkilön toimenpide-ehdotukset

Monia tässä esitettäviä ideoita on käsitelty tai sivuttu jo edellä. Useimpia toimenpiteistä on esitetty eri yhteyksissä ja eri puolilta ennenkin. Toimenpidelista ei ole täydellinen, tyhjentävä, eivätkä esitykset keskenään yhteismitallisia. Esitykset on tehty sillä mielellä, että ne ovat kohtuullisia ja realistisesti toteuttamiskelpoisia niin toiminnallisesti kuin taloudellisestikin.

1. Luvataan ja toteutetaan haja-asutusalueen kyytitakuu

Koko maassa taataan vähintään peruspalvelutasoiset julkiset liikenneyhteydet tasa-arvoisesti asuinpaikasta riippumatta.

Peruspalvelutasoinen yhteys tarkoittaa sitä, että asiointimatka kuntakeskukseen tai muuhun taajamaan on mahdollista tehdä vähintään kaksi kertaa viikossa julkisen liikenteen taksalla.

Valtiolle säädetään osavastuu haja-asutusaluekuntien alueella järjestettävän palvelun rahoituksesta ja kunnalle tai sen osoittamalle liikenteen järjestäjälle säädetään velvoite järjestää palvelut.

Rahoitusmalleja on hahmoteltu selvityksen liitteessä.

2. Selkeytetään eri toimijatahojen toiminta- ja rahoitusvastuu julkisen liikenteen järjestämisessä

Nykyinen julkisen liikenteen toimijoiden työnjako on osittain epäselvä ja vaatii kirkastamista. Aluehallinto uudistuu ja kunta- ja palvelurakenne on muutoksessa. Lisäksi EU:n palvelusopimusasetus pakottaa muuttamaan pelisääntöjä ja kuntien rahoituksen kannalta keskeinen valtionosuusjärjestelmäkin on säätämisen alla. Nyt on oikea sauma tehdä uusia linjauksia.

3. Säilytetään maaseudun julkisen liikenteen runkoreitistö kuntakeskuksista maakunta- ja seutukeskuksiin vähintään peruspalvelutasoisena

Tarkoitukseen osoitetaan riittävä valtion rahoitus. Valtio vastaa liikenteen säätelystä ja kilpailutuksesta.

Koulu- ja oppilaitosverkon harventuessaakin on taattava koulu- ja opiskelumatkojen vaatimat julkiset liikenneyhteydet siten, että peruskoulun jälkeinen lukio- ja ammattikoulutus on mahdollista suorittaa kotona asuen.

4. Edistetään julkisen liikenteen käyttöä myös maaseudun taajamissa ja haja-asutusalueilla asuvien työmatkaliikenteessä

Moni maaseudulla asuva, taajamissa ja kaupungeissa työssä käyvä voisi käyttää julkisia liikennevälineitä. Julkisen liikenteen käyttö turvaa vuorotarjontaa, on käyttäjälleen edullista ja on yksi hyvä keino osallistua ilmastonmuutoksen torjuntaan.

Siirtymistä omasta autosta bussiin tai junaan voidaan edistää muun muassa parantamalla matkustusmukavuutta, monipuolistamalla lippuvalikoimaa, rakentamalla liityntäpysäköintimahdollisuuksia, odotuskatoksia sekä kehittämällä aikatauluinfoa ja käynnistämällä markkinointi.

5. Parannetaan julkisen liikenteen kannattavuutta

Annetaan linja-autoliikenteelle polttoaineveron helpotus. Poistetaan aikataulu liikenteen matkoista arvonlisävero (sisältäen bussit, junat ja taksit, verottomuuden ulkopuolelle voidaan rajata matkailutilausajot ja ”kovan rahan” taksimatkat). Annetaan verovähennys yrityksille, jotka uusivat kalustoaan uusiutuvilla (esim. biokaasu) tai vähäpäästöisillä (esim. maakaasu, nestekaasu) polttoaineilla toimivaksi.

Lentoliikenteen polttoaine on verotonta, raideliikenteeseen (oikorata ja länsimetro) on ohjattu tuntuvasti valtion kehittämispanostuksia ja autoverotusta on kevennetty. Nyt on bussien vuoro.

Yhtenäistetään koulujen lukukaudet ja loma-ajat vähintään maakunnallisesti. Näin vähennetään kuntien ja liikennöitsijöiden kustannuksia.

Porrastetaan koulujen alkamis- ja päättymiskellonaikoja siten, että samaa kalustoa voidaan käyttää yli kuntarajojen järkevästi. Annetaan maksuton koulukyyti kaikille yli 3 kilometrin päässä asuville 3. luokasta ylöspäin ja 1.-2. luokkien oppilaille, mikäli koulumatka ylittää 2 kilometriä (vaihtoehtoisesti kielletään aikuisilta auton käyttö alle 5 kilometrin työ- ja asiointimatkoilla, mikäli kantamusten paino on alle 5 kiloa). Liikenne-, ympäristö-, terveys- ja kunnallispoliittisestikin on järkevämpää, että lapset ohjataan koulukuljetuksiin kuin kyyditään vanhempien autoilla kotiovelta koulun pihaan.

6. Aloitetaan asiakashankintatalkoot eli käynnistetään julkisen liikenteen markkinointi

Toteutetaan yhdessä linja-autoalan yritysten ja valtion varoin mainoskampanja julkisen liikenteen käytön puolesta (vrt. Viestintävirasto kampanjoi 100.000 euron edestä myydäkseen yksityishenkilöille .fi –verkkotunnuksia). Julkisen liikenteen – varsinkaan bussi- ja taksiliikenteen markkinoinnin kehittämisestä ei voi puhua, kun markkinointia ei ole vielä edes aloitettu. Varataan resursseja säännölliseen ja kattavaan julkisesta liikenteestä tiedottamiseen ja mainostamiseen ja hoidetaan kustannukset liikennöitsijöiden, valtion ja kuntien yhteisvoimin. Maaseutuliikenne on mainettaan paremmassa kunnossa, mutta sitä ei tunneta. Joukkoliikennettä on markkinoitava kaiken kansan kulkumuotona.

7. Kannustetaan julkisen liikenteen toimijat rakentamaan yhtenäisiä matkaketjuja ja yhteisiä lipputuotteita

Julkisen liikenteen toimijoiden tulisi nähdä potentiaalinen matkustaja yhteisenä asiakkaana, ei kilpailla siitä keskenään. Julkinen liikenne saa matkustajia, mikäli se on edullisuuden lisäksi helppokäyttöistä ja selkeää, mitä se nyt ei riittävästi ole. Asiakkaan pitäisi voida hankkia yksi matkalippu paikasta A paikkaan B riippumatta siitä, mitä kulkuneuvoja (taksi-juna, taksi-bussi-juna) hän matkallaan tarvitsee.

Pilotointivaiheessa oleva www.matka.fi -verkkopalvelu on hyvä väline, johon tulisi rakentaa internet- ja puhelinaikataulupalvelun lisäksi myös lipunostomahdollisuus niin, että lippu voidaan ostaa internetistä tai matkapuhelimella ja lippu toimitetaan tekstiviestinä.

Esivaiheena matkalla edellä esitettyyn tulisi Finnairin, VR:n ja Matkahuollon erillisten verkkopalveluiden kautta yhteyksiä etsivää asiakasta palvella niin, että hän voi vaivattomasti rakentaa liityntäyhteydet lennoille, junille ja busseille.

Tällä hetkellä liityntäyhteystiedot ovat huonosti esillä ja eri liikennemuotojen keskinäinen linkitys ei toimi asiakasnäkökulmasta tyydyttävällä tavalla. Myös rautatie- ja bussiliikenteen kesä- ja talviaikataulusykli tulisi yhtenäistää.

Esimerkiksi pitkän matkan yhteyksiä tarjoavien Finnairin ja VR:n internet-matkahaku ja -lippuvarausjärjestelmä voisi tarjota automaattisesti linkin jatkoylehtyksille sekä alennuksen liityntäyhteyksilipun hinnasta lento- tai junalipun ostajalle.

Toteutetaan kattava liityntäliikenne kutsujoukkoliikenteenä rautatieasemille.

8. Laitetaan bussipysäkit kuntoon

Pystytetään asialliset sääkatokset vähintään eniten käytetyille pääteiden ja kylien pysäkeille. Tiehallinto vastatkoot valtion teiden pysäkeistä, kunnat muista. Kylttien ilme uusiksi, pysäkeille nimet, tunnistetiedot ja pysäkkikohtaiset aikataulut. Toteutetaan reaaliaikainen aikatauluinfo: matkustaja voi soittaa palvelunumeroon tai lähettää tekstiviestiedustelun pysäkin tunnistetiedoilla: vastausviestinä tulee ennustettu odotusaika ja seuraavien yhteyksien tiedot: GPS on keksitty, käytetään sitä!

9. Järjestetään joka kuntakeskukseen lämmin odotustila ja reaaliaikainen aikatauluinfo

Ongelma on erityisesti pienemmillä paikkakunnilla, joilta ”Matkahuollon baari” tai vastaava palvelupiste puuttuu tai aukioloajat ovat suppeat. Vähimmäisvaatimus on, että linja-autoasemilla olisi nähtävissä näyttöruudulta sähköinen, reaaliaikainen aikatauluinformaatio saapuvista ja lähtevistä vuoroista.

10. Rakennetaan yhteinen yleisöpalautejärjestelmä

Järjestelmä olisi liikennöitsijöiden ja viranomaisten yhteinen julkisen liikenteen yleisöpalautekanava (puhelin- ja internetpalautemahdollisuus). Tämä on mahdollista toteuttaa valtakunnallisena tai alueellistettuna.

11. Pilotoidaan kehittämistoimien ja markkinoinnin vaikutusta

Toteutetaan erityyppisillä maaseutualueilla pilottikokeiluita, joissa testataan julkisen liikenteen kehittämistoimien ja markkinoinnin vaikutusta kysyntään.

12. Testataan ja rakennetaan elävien kyläalueiden joukkoliikennemalli

Soveltuu erityisesti kaupunkien läheisen maaseudun uudisasutusalueille, joista on paljon samansuuntaista pendelöintiä. Kylätaksi kerää ja syöttää työssäkäyvät matkustajat runkoreitin varrelle ja illalla takaisin.

13. Perustetaan kunta- ja kyläterminaaleja, joissa liityntäpysäköinti toimii

Liityntäpysäköintimahdollisuudet (henkilöautot, polkupyörät, mopot ja rollaattorit) linja-autoasemille maaseudun kuntakeskuksissa sekä kylien ja pääteiden pysäkkien yhteyteen.

14. Kehitetään uusia lipputuotteita, kaikenlaiset käyttäjät huomioon

Otetaan käyttöön monipuolisia erilaisiin liikkumistarpeisiin sopivia, edullisia lipputuotteita. Kanta-asiakasalennuksia paljon matkustaville.

Mitä eri toimijat voisivat tehdä koska tahansa julkisen liikenteen käytön edistämiseksi?

Kunnat: Tiedottamaan julkisen liikenteen aikatauluista sekä kuntien sponsoroimista seutulipuista internet-sivujen lisäksi myös joka kotiin jaettavissa tiedotteissa (esim. kansalaisopistojen opinto-ohjelmat, toimintakalenterit, koulujen tiedotteet yms.)

Bussiyrittäjä: Nykyaikaisempaa kalustoa liikenteeseen. Pikavuorotaksoja alemmas lyhyillä matkoilla. Pitkäjalkaisille väljempää penkkiväljää. Lukemista myös lähilinjoille.

Taksiryrittäjä: Tarjoushinnoittelu ja markkinointi on sallittua. Lähtötaksat pois hiljaisina aikoina, senioreille alennuksia ja kimpapakyytitarjontaa AirportTaxi –tyyliin myös maaseudulle.

Kuntakeskuksen yrittäjät: Antakaa alennusta bussilla asioiville asiakkaille, järjestäkää kauppakassin kuljetus bussiasemalle tai sponsoroikaa yhdessä haja-asutusalueen ikäihmisten kimppakyytejä kauppareissulle.

Työnantaja: Tarjoa työsuhdematkalippua pendelöiville työntekijöillesi. Anna työntekijällesi mahdollisuus laskuttaa oman auton kilometritaksa myös silloin, kun hän käyttää julkisia liikennevälineitä työhön liittyvillä matkoilla – tai korvaa oman auton käytöstäkin vain bussitaksa. Matkalla työntekijäsi ei tuhlaa kallista työaikaan autonkuljettajana toimimiseen, vaan voi lukea kokouspapereita tai levätä ennen työtehtäviä.

Kysymys 2:

Onko julkisen liikenteen palvelujen säilyttämiseksi haja-asutusalueilla sekä liikenteen hoidon ja kaluston käytön tehostamiseksi perusteltua muuttaa julkisten liikennemuotojen työnjakoa. Millä tavalla?

Haja-asutusalueiden julkista liikennettä hoidetaan busseilla ja takseilla. Liikennemuotojen työnjaon on sanellut tähän asti kysyntä ja toisaalta lainsäädäntö. Periaatteena tulisi pitää, että lainsäädännöllisesti ja hallinnollisesti ei aseteta keinotekoisia esteitä kilpailulle silloin, kun ne eivät ole palveluiden turvaamisen kannalta perusteltuja. Eri liikennemuotojen kilpailutilanteen pitäisi olla tasapuolinen.

On nähtävissä vielä pitkään tilanne, jossa julkista liikennettä myös maaseudulla tullaan hoitamaan kaiken kokoisella kalustolla. Isoja busseja tarvitaan koulukuljetuksissa aamuisin ja iltapäivisin. Kun oppilasmäärät supistuvat, kouluverkkoa tiivistetään, mikä puolestaan merkitsee sitä, että kuljetusoppilaiden määrä ei laske samassa suhteessa.

Ongelmana on se, että suurille busseille ei riitä maaseutuliikenteen reiteillä kuormaa keskipäivisin toisin kuin tiiviisti asutuilla kaupunkiseuduilla. Pääomakustannukset ja kuljettajien työehdot eivät kuitenkaan jousta matkustajamäärien suhteessa. Tämä heikentää julkisen liikenteen kannattavuutta harvaan asutuilla alueilla.

Bussiala on perustellusti kiinnittänyt huomiota siihen, että taksiliikenteelle ei ole asetettu vastaavanlaisia kalustorajoitteita kuin bussiliikenteelle. Julkisen liikenteen eri muodot tulisikin saada kilpailutilanteen suhteen samalle viivalle ja luonnollista olisi, että ne olisivat yhden ja saman lain piirissä. Tämä olisi omiaan edistämään julkisen liikenteen kokonaisuuden huomioimista niin hallinnossa kuin poliittisessa päätöksenteossakin.

Kysymys 3:

Miten julkisen liikenteen rahoitusjärjestelmää voitaisiin kehittää niin, että valtion ja kuntien rahoitusta pystyttäisiin tarkastelemaan kuntaa suurempana, mahdollisimman yhtenäisenä ja selkeänä kokonaisuutena?

Aluehallinto uudistuu suunnitelmien mukaan vuoden 2010 alusta. Samaan aikaan on määrä saattaa voimaan kuntien valtionosuusuudistus, joka on keskeinen kuntapalveluiden rahoittamisen ja kunnissa vallitsevien olosuhde-erojen tasoittamisen väline. Kuntarakenne muuttuu rajusti jo vuoden 2009 alusta, kun Suomen kartalla on 67 kuntaa vähemmän kuin vielä vuonna 2008. EU:n palvelusopimusasetus ja henkilöliikennelain kokonaisuudistus on tarkoitus saattaa voimaan joulukuussa 2009.

On järkevää, että myös julkisen liikenteen rahoitusta sekä organisointia mietitään huomioiden nämä vireillä olevat uudistukset. Tehtävänjako ja rahoitusmalli kaipaa selkeyttämistä, jotta eri toimijat voivat jatkuvan resurssikamppailun sijasta keskittyä itse palveluiden kehittämiseen.

Lähtökohtana organisointimalleja koskevissa pohdinnoissa on toimivan organisaation ja johtamisen peruseriaate: valta ja vastuu tulisi olla samoissa käsissä. Toisin sanoen sillä, joka jostakin palvelusta vastaa, tulisi olla myös tehtävän vaatimat rahat ja päätösvalta.

Nykyisellä yhteistoimintamallilla, jossa liikennöitsijöiden kanssa sopimuksia tekevät niin kunnat, valtio kuin Kelakin enemmän tai vähemmän yhteistyössä, ei voida päästä hyvään tulokseen. Kun mikään toimijataho ei pysty tekemään päätöksiä yli muiden, ristiriitatilanteissa kaikki vastaavat vain omista tekemisistään ja osaoptimointi jatkuu. Veronmaksajien ja julkisen liikenteen käyttäjien kannalta tilanne ei ole hyväksyttävä.

Tällä hetkellä suurin aukko julkisen liikenteen palveluissa on se, että kuntien sisäisen kaikille avoimen joukkoliikenteen järjestämiseen ei ole valtion rahoitusta. Tämä merkitsee puuttuvia matkaketjuja ja siten olemassa olevien julkisten liikenneyhteyksien vajaakäyttöä, kun asiointimatkoja haja-asutusalueelta kunta- ja maakuntakeskukseen tehdään omais- ja naapuriavun turvin. Kun lakikaan ei velvoita yhteiskuntaa palvelun järjestämiseen, seurauksena on ollut erittäin suuri alueellinen eriarvoisuus. Kun lakisääteiset kuljetukset on kuitenkin hoidettava, rahaa liikenteeseen käytetään, mutta ei välttämättä järkevimmällä mahdollisella tavalla. Tämä tilanne ei ratkaisevasti muutu, ellei sääntöjä muuteta. Jos rahoituksen kannustimet ovat kunnossa, kunnat järjestävät palvelun ilman lainsäädännöllistä pakkoakin.

Kuntaliitosaallon seurauksena Suomeen syntyy osin uudentyyppinen kuntarakenne. Kuntien pinta-ala kasvaa ja samalla syntyy monitaajamaisia kuntakokonaisuuksia, kun entisistä kuntakeskuksista tulee suurempien kuntakokonaisuuksien sisällä sivutaajamia. On vielä täydellinen arvoitus, miten aluerakenne tällaisissa kunnissa jatkossa kehittyy ja miten palvelut entisissä kuntakeskuksissa tulevat muuttumaan. Kokemukset tällaisesta kuntarakenteesta puuttuvat. Joka tapauksessa tällä on yhteys myös julkiseen liikenteeseen ja aiheuttaa kysymyksiä. Se, mikä oli ennen kuntien välistä liikennettä, on jatkossa entistä enemmän kuntien sisäistä liikennettä. Kuka tämän liikenteen rahoittaa ja järjestää? Miten taataan kuntien välinen tasa-arvoinen kohtelu liitoskuntien ja muiden kuntien välillä?

Edellä sanotulla on vahva yhteys kuntien lakisääteisiin velvoitteisiin ja kuntien valtiosuusjärjestelmään. Mikäli julkisen liikenteen järjestäminen koottaisiin yksiin käsiin, se mahdollistaisi myös kuntien valtiosuusjärjestelmän yksinkertaistamisen, sillä maantieteellisistä olosuhteista johtuvat erot näkyvät nimenomaan liikennekustannuksissa. Tällä hetkellä kuntien valtiosuusjärjestelmä ja julkisen liikenteen rahoitusjärjestelmä ovat sekavia, eivätkä tasoita haja-asutuksesta ja pitkistä etäisyyksistä aiheutuvia eroja tasapuolisesti. Osittain myös siitä johtuu, että kuntalaisten liikennepalvelut poikkeavat kunnasta riippuen toisistaan.

Tavoitteena tulee kattava julkisen liikenteen verkosto, jossa liikkuminen on kohtuuhintaista myös maaseudulla ja valtaväylien ulkopuolella asuville.

Vaihtoehtoiset ratkaisumallit

A) Kuntapohjainen järjestämistapa

Joukkoliikenne-erärahat ja vastuu kehittämisestä sekä markkinaehtoisten liikennöintioikeuksien ja liikennepalveluostojen veloitteet ohjataan kokonaisuudessaan kuntapohjaiselle järjestelmälle eli peruskunnille ja maakuntaliitoille, joilla on selkeä lakiin perustuva rooli aluetoimijoina.

Tämä edellyttää, että kuntien ja valtion vastuista julkisen liikenteen järjestämisessä säädetään laissa ja valtiolle säädetään rahoitusvelvoite. Järjestelmän tarkoituksena olisi tasa-arvoistaa maan eri kunnissa ja alueilla asuvien ihmisten mahdollisuudet vähintään peruspalvelutason julkisiin liikennepalveluihin

Maakuntaliitoille siirtyisivät lääninhallitusten liikenneosastojen tehtävät kokonaisuudessaan. Muutostilanteessa tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että myös lääninhallitusten liikenneosastojen henkilöstö ja siihen liittyvä rahoitus siirtyy kokonaan tai osittain maakuntaliittoihin. Mikäli katsotaan tarpeelliseksi eriyttää lupaviranomaistehtävät liikenteen ostoista ja muusta järjestämisestä, ne sijoittuisivat valtion aluehallintoon. Maakunnille voitaisiin ohjata myös päätösvalta lento- ja rautatieliikenteen ostojen osalta. Alue priorisoisi itse, miten varat suuntaa.

Paljon esillä on ollut malli, jossa kaupunkiseudut muodostaisivat liikennejärjestelmäsuunnittelun ytimen. Seutukunnat eivät kuitenkaan sovellu valtakunnalliseksi ratkaisuksi, koska maassa ei ole olemassa, eikä tulossa yhtenäistä seutuhallintoa, jolle voitaisiin tehtäviä ja rahoitusta lainsäädännöllä ohjata. Seutuyhteistyö on kuntien vapaaehtoisuuteen pohjautuvaa ja maan eri osissa sen rooli on hyvin vaihteleva. Tätä merkittävämpi näkökohta on kuitenkin se, että työssäkäynti- ja asiointialueet eivät noudattele mitään hallinnollisia rajoja, vaan yhdyskuntarakenne muotoutuu liikenneväylien ja -yhteyksien varrelle.

Kaupunkiseutujen irrottaminen omaksi kokonaisuudekseen voi muodostua ympäröivien alueiden liikenteen järjestämisen kannalta riskialttiiksi. Nämä riskit on tiedostettava ja vältettävä.

Seuduilla voisi kuitenkin olla rooli liikenteen järjestämisessä, mikäli se maakunnan olosuhteet huomioiden on tarkoituksenmukaista ja voidaan toteuttaa niin, ettei liikennepolitiikan seudullistamisella aiheuteta vahinkoa alueellisen liikennejärjestelmän kokonaisuudelle tai lisätä ympäröivien kuntien ja seutujen kustannuksia. Toisaalta seudullinen liikennesuunnittelu on mahdollista toteuttaa myös maakunnallisena toimintona eli toteuttaa seudullisuutta ilman, että tehtävää ulkoistettaisiin aluetoimijan eli maakuntaliiton käsistä. Näin vältettäisiin uusien raja- ja kitkapintojen syntyminen, mitä seudullistaminen voisi merkitä.

Kunta-maakunta -järjestämistapa takaisi, että julkinen liikenne pohjautuu alueen omista tarpeista nousevaan kysyntään. Mallin etuna on vahva kytkentä alueen ihmisten tarpeisiin. Se on "alhaalta ylöspäin" -malli, jossa alue on itse vastuussa oman alueensa liikennejärjestelmän toimivuudesta ja sillä on päätösvalta myös muutoksiin. Valtion vastuu rajoittuu kehittämistoimintaan, valtakunnallisiin palvelutasolinjauksiin ja rahoitusosuuden hoitamiseen.

Peruskuntien ja maakuntaliittojen työnjako voisi olla samankaltainen kuin tällä hetkellä peruskuntien ja lääninhallitusten välinen työnjako: Järjestämisvastuu kuntien sisäisestä liikenteestä pysyisi kunnalla ja maakunta puolestaan vastaisi ylikunnallisesta liikenteestä sekä lippukäytännöistä. Tosin tällä hetkellä raja ei ole selkeä, koska lääninhallitukset vastaavat pinta-alaltaan laajoissa kunnissa myös kuntien sisäisestä liikenteestä. Jatkossa näitä kuntia on entistä enemmän, joten rajanveto muuttuu entistä vaikeammaksi. Järjestelmän pitäisikin ainakin mahdollistaa se, että kunta voisi halutessaan antaa sisäisen liikenteen (esim. koulukuljetukset, kutsujoukkoliikenne) järjestämisen maakuntaliiton hoidettavaksi.

Ratkaistava on myös se, miten Kelan sairausvakuutuslain mukaan maksamat matkat voitaisiin kytkeä luontevasti järjestelmään. Matkojen yhdistelyn ja sitä kautta matkapalvelukeskustoiminnan mielekkyys on paljolti kiinni siitä, saadaanko järjestelmään

kytkettyä myös Kelan korvaamat matkat. Toiminta ei saisi olla kiinni alueellisesta yhteistyökyyvystä tai –halusta. Yksi keino voisi olla se, että Kela oikeutetaan korvaamaan omalla autolla tehtyjen matkojen lisäksi ainoastaan sellaiset sairausvakuutuslain mukaiset kyydit, jotka on tilattu alueellisten matka-/kyytikeskusten kautta.

Kunta-maakunta –järjestämistavan rahoitus

Valtio tulisi mukaan rahoitusosuudellaan kaikkien joukkoliikennepalveluiden järjestämiseen. Rahoitukselle voitaisiin asettaa rajat siten, että rahoitusta tulee lakisääteisiin tehtäviin ja julkisen liikenteen palvelutasoon, jonka tulisi olla valtakunnallisesti määritelty. Maakunnille säädettäisiin velvoite määritellä alueellinen julkisen liikenteen palvelutaso niin, että vähintään peruspalvelutaso toteutuu koko maakunnan alueella.

Valtion rahoitusosuutta tulisi kaikkiin edellä mainitulla tavalla määriteltyihin joukkoliikennepalveluihin, myös opetustoimen ja sosiaalitoimen kuljetuskustannuksiin. Tärkeintä on, että valtio tulisi mukaan myös kuntien sisäisen, kaikille avoimen julkisen liikenteen rahoittamiseen, mikä on haja-asutuskunnissa ratkaiseva kysymys peruspalvelutasoisen liikennejärjestelmän toteuttamiseksi. Suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteen tuki voidaan sisällyttää järjestelmään tai pitää siitä irrallaan.

Valtion rahoitusosuuden ohjaaminen tulisi ratkaista kuntien valtiosuusjärjestelmän uudistamisen yhteydessä. Rahoitus voidaan sisällyttää valtiosuusjärjestelmään tai vaihtoehtoisesti ohjata liikenteestä vastaavan viranomaisen kautta erillisenä rahoitusosuutena.

Rahoituksen tulisi määräytyä peruspalvelutasomäärityksen mukaisten laskennallisten kustannusten mukaan. Rahoitus jakautuisi siten, että kunnilla on tasasuuruinen rahoitusosuus asukasta kohti laskettuna. Valtion rahoitettavaksi jää ylimenevä osa. Näin kuntien pinta-alasta, asutuksen hajanaisuudesta ja muista alueellisista eroista koituvat erot tasattaisiin oikeudenmukaisesti.

Järjestelmä mahdollistaisi nykyiseen kuntien valtiosuusjärjestelmään verrattuna yksinkertaisemman tavan tasata harvasta asutuksesta aiheutuvia todellisia kustannuksia kuin nykyinen järjestelmä.

Mallin etuna on se, että kuntaa laajempi kokonaisuus toteutuu kuntapohjaisessa organisaatiossa. Toimivalta, rahoitus ja vastuu ovat samoissa käsissä, joten mikäli kokonaisuus ei toimi, alueet voivat syyttää vain itseään.

Liikennetehtävät sopivat maakuntien kasvavaan rooliin, sillä se kytkeytyy läheisesti jo nykyiseen tehtäväkenttään: aluesuunnitteluun ja –kehitykseen sekä liikennejärjestelmäsuunnitteluun

Mallissa toteutuisi vaatimus yhtenäisestä ja jaetusta rahoitusvastuusta. Toisaalta kuntien näkökulmasta erityyppiset kunnat tulisivat tasapuolisemmin rahoitetuksi.

Uhkakuvana tässä mallissa voidaan nähdä se, että mikäli valtion liikenneviranomaisen alueelta puuttuu, myös valtion rahoitus- ja kehittämisvalmius hiipuu ja kustannukset siirtyvät kasvavassa määrin alueen ja sen kuntien hoidettavaksi..

B) Valtiovetoinen järjestämistapa

Vaihtoehtoinen järjestämistapa, jossa edellä esitetyn mallin tapaan pyritään nykyistä paremmin koordinoituun ja taloudelliseen toimintamalliin.

Mallissa siirrettäisiin kaikki julkiseen liikenteeseen liittyvä järjestämisvastuu ja –valta valtion viranomaisille. Tällöin lääninhallitusten liikenneosastojen tehtävät siirtyisivät uuden liikenteestä ja infrastruktuurista vastaavan valtion aluehallintoviranomaisen tehtäviksi. Samalla kunnat vapautettaisiin kokonaan kuljetuksiin liittyvistä tehtävistä.

Valtio takaisi peruspalvelutasoisen julkisen liikenteen koko maassa. Se vastaisi alueellisesta liikenteestä ja sen lisäksi myös kuntien sisäisestä liikenteestä koulukyydeistä, kutsujoukkoliikenteeseen. Ylikunnallisuus toteutuisi ja yksi viranomaisen pystyisi oman päätösvaltansa puitteissa toteuttamaan ideaalimallin, mm. kattavan matkapalvelukeskusjärjestelmän, jonka kautta hoidettaisiin kutsuohjattu julkinen liikenne ja sosiaali- ja terveydenhuoltolainsäädännön mukaiset kyydit.

Kela veloitettaisiin osallistumaan valtion järjestämään matkapalvelukeskusjärjestelmään, jolloin ainoastaan järjestelmän kautta tilatut kyydit tai oman auton käyttö oikeuttaisivat Kelan matkakorvauksiin. Näin toimien lisätään julkisen liikenteen kysyntää ja kannattavuutta sekä vähennetään tarvetta suoriin ostoihin.

Vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisiin kyyteihin oikeutetut saisivat kuntien sijaista päätöksen Kelalta. Näin voitaisiin toteuttaa valtakunnallisesti yhtenäiset palveluun pääsyn kriteerit.

Terveydenhuollon kuljetuskustannusten lisäksi myös vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset rahoitettaisiin Kelan kautta, jolloin sosiaali- ja terveystieteiden yhtenäisyys myös kuljetuskustannusten osalta toteutuisi.

Mallin etuja ovat valtakunnallisuus ja yhtenäisyys. Samalla voitaisiin kuntien valtionosuusjärjestelmää yksinkertaistaa, kun maantieteestä aiheutuvat kulut siirtyisivät suurelta osaltaan valtion kustannettaviksi.

Mallin heikkoutena on sen ”ylhäältä alas” –ohjautuvuus. Riskinä on, että paikallisia tarpeita ei tunnisteta ja se, että väestöltään heikommat alueet jäävät heikompien palveluiden varaan verrattuna siihen, miten kunnat itse järjestäisivät ja priorisoisivat palveluita. Mikäli kilpailuttamiskokonaisuudet muodostuvat liian suuriksi, muodostaa myös riskin pienille linja-autoalan yrittäjille. Kuntien omavastuun poistuminen kuljetuksista kannustaa kuntia supistamaan kouluverkkoaan, koska verkon harvenemisesta aiheutuvat kuljetuskustannukset ovat valtion hoidossa. Mikäli taas kunnat veloitetaan maksamaan rahoitusosuutta valtion järjestämästä palvelusta, järjestelmän voi ennustaa oleva jatkuvan arvostelun kohteena.

C) Nykymallin paranneltu painos / yhdistelmä edellisistä

Aluehallintouudistuksessa lääninhallitusten liikenneosastojen tehtävät on kaavailtu siirrettäväksi ns. Elluun eli elinkeino-, liikenne- ja luonnonvara-asioista vastaavan aluehallintoviranomaisen hoteisiin. Vielä ei ole esitetty näkemyksiä, mitä muutoksia tämä merkitsisi nykyiseen liikenneosastojen toimintaan verrattuna.

Aluehallintouudistuksen keskeinen lähtökohtaidea on ollut se, että valtion alueille osoittamien määrärahojen ohjaamisessa maakuntaliittojen roolia on tarkoitettu vahvistaa. Tämä tarkoittaisi sitä, että maakunnilla olisi sanansa sanottavana julkisen liikenteen palvelutasoon ja rahoituksen kohdentamiseen.

Kuntien ja valtion alueviranomaisen rooli ja tehtävänjako voisi säilyä nykyisenlaisena. Väliin tulevana toimijana olisi maakuntaliitto. Se voisi myös tässä mallissa vahvistaa rooliaan kuntien tahtoa yhteen kokoavana toimijana. Julkisen liikenteen peruspalvelutaso voisi rakentua maakunnallisesti maakuntaliittojen johdolla ja kuntien kanssa yhdessä määrittellen. Valtion viranomaisen rooliksi jäisi toteuttaa alueen toimijoiden määrittelemä linja. Epäselvää on, kuinka toimitaan, mikäli valtion aluehallintoviranomaisen toimialueella sijaitsevien maakuntien intressit ovat keskenään ristiriidassa.

Julkisen liikenteen suunnittelussa on haluttu korostaa erityisesti seudullista ulottuvuutta. Työssäkäynti-, opiskelu- ja asiointialueet suuressa osassa Suomen maaseutua ja maakuntia ylittävät kuitenkin paitsi kunta-, myös seuturajat. Seudullinen suunnittelu on liian suppea lähtökohta suuressa osassa Suomea. Poikkeuksen tekevät lähinnä suurimmat kaupunkiseudut. Kuntien yhdistyessä myös nykyiset seudulliset rakenteet ovat murroksessa.

Julkisen liikenteen toimijoina alueilla ovat jatkossa kunta, uusi Ellu sekä maakunnan liitto. Mikäli kunta haluaa, sillä tulisi olla mahdollisuus tilata julkisen liikenteen järjestämispalvelut alihankintana. Tässä mallissa tulisi ratkaista, onko palvelun suunnittelijana ja järjestäjänä maakuntaliitto vai suoraan Ellu.

Minimissään julkisen liikenteen rahoitukseen ei tulisi muita muutoksia kuin haja-asutusalueiden kyytitakuun edellyttämän asiointiliikenteen rahoituksen ohjaaminen kunnille. Se voisi tapahtua samaan tapaan kuin on kuvattu mallissa A. Tällaisessa tapauksessa opetustoimen sekä sosiaali- ja terveystoimen kuljetuskustannusten rahoituskysymykset ratkaistaisiin valtiosuusjärjestelmän päivittämisen yhteydessä.

Toinen vaihtoehto tässäkin mallissa on se, että rakennetaan laskennallinen tai toteutuneisiin kustannuksiin perustuva liikennekustannusten rahoitusmalli, joka joko kytketään kuntien valtiosuusjärjestelmään tai julkisen liikenteen rahoitusjärjestelmään.

Kysymys 4:

Mikä on naapuriavun ja kimppakyydin merkitys haja-asutusalueilla ja onko valtion ja kuntien perusteltua tukea jatkossa näiden yleistymistä?

Naapuriapu ja kimppakyydit ovat tällä hetkellä ihmisten vapaaehtoista ja lailla säätelemätöntä toimintaa. Naapuriavulla mielletään useimmiten autollisen ja autottoman kohtaamista. Naapuriapuun turvautuu useimmiten autoton haja-asutusalueen asukas tilanteessa, jossa julkiset kulkuyhteydet ovat puutteelliset ja lähiomaisia ei ole käytettävissä kyytiä tarjoamaan. Haja-asutusalueen ”mummo” tarvitsee asiointikyytiä. Ongelmana on, että kyydin pyytämistä voidaan pitää nöyryyttävänä ja yksityisyyden kannalta ongelmallisena (mitä kertoa kyyditsijälle esim. terveyskeskus- tai apteekkiasioinnin tarpeesta). Ongelma on myös se, ettei ole selviä kulttuurisia pelisääntöjä, kuinka kyydit olisi asiallista korvata. Tämä voi olla kiusallista sekä kyydin antajan että kyydin tarvitsijan näkökulmasta.

Kimppakyyti tuo mieleen yleensä työporukan, jossa samaa reittiä säännöllisesti kulkevat lyöttäytyvät yhteen matkakustannuksia ja –rasitusta säästääkseen, vaikka käytettävissä olisi oma auto tai toimiva julkinen kulkuyhteyskin. Kimppakyytien muodostumista voisi olla yhteiskunnankin järkevää edistää, mutta sitä ei tule nähdä vaihtoehdoksi julkisille kulkuyhteyksille. Kimppakyydit sopivat lähinnä samaa säännöllistä työmatkaa tekeville, joiden työpaikka sijaitsee epädullisesti suhteessa julkisen liikenteen reitteihin tai aikatauluihin. Suurten työpaikka-alueiden työntekijöiden kimppautumista voisi edistää esim. nettiportaalilla, jonka kautta työntekijät voivat hakea työmatkakumppaneita. Tämä on järkevää toimintaa kunkin henkilökohtaisen talouden näkökulmasta, mutta myös ympäristö-, energia- ja liikennepoliittisesti viisasta.

Naapuriavusta ja kimppakyydistä sovittavat korvaukset ovat sellaista harmaata taloutta, joka yhteiskunnan tulisi sietää. Sen sijaan näiden ”joukkoliikennemuotojen” virallistaminen tuottaa monia ongelmia. Ensisijaista tulisi olla, että yhteiskunta turvaa järjestäytyneet julkiset liikennepalvelut kaikkialle maahan. Tämä merkitsee taksi- tai bussikalustolla ajettavaa riittävän peruspalvelutason takaavaa kutsujoukkoliikennettä. Naapuriapumallin tukeminen voi perustellusti olettaa johtavan siihen, että monista maaseutukunnista häviäisivät ammattimaiset taksipalvelut kokonaan.

Muu kuin ammattimaisen liikennöitsijän tarjoama kyyti on perusteltua tehdä rajatulla alueella, mikäli tulee tilanne, jossa liikenneluvan hakijoita ei jollekin alueelle riitä (esim. kuntaliitosten myötä reuna-alueiksi jäivät alueet. Tällaisessa tapauksessa tulisi liikennöitsijäksi hyväksyä kunta, osuuskunta, yhdistys tai sosiaalinen yritys.

Kysymys 5:

Miten julkisten ja kaupallisten palvelujen toimintamalleja voitaisiin kehittää yhdessä siten, että palvelujen saavutettavuutta haja-asutusalueilla voidaan parantaa?

Tämän päivän todellisuutta on se, että yksityiset ja suurelta osin myös julkiset palvelupisteet varsinaisilta haja-asutusalueilta ovat hävinneet. Maaseudun ihmiset ovat jo tottuneet siihen, että palvelut haetaan kirkonkylistä, kaupungeista ja muista taajamista.

Kysymys ei ole kovin keskeinen. Palvelujen saavutettavuutta haja-asutusalueilla voidaankin parantaa parhaiten siten, että haja-asutusalueilta pääsee liikkumaan palveluiden äärelle eli, kuten selvityksessä on esitetty: julkista liikennettä on järjestettävä niin, että sekä kaupallisten että julkisten palveluiden käyttö myös haja-asutusalueiden

ihmisille on sen turvin mahdollista. Palveluliikenteen luonteeseen kuuluu se, että kyytejä järjestetään päiväaikaan, jolloin sekä julkiset että yksityiset palvelut ovat avoinna.

Toinen tapa on viedä palvelut suoraan käyttäjille. Kirjastoautot ja lähinnä vanhuksille tarjottava kotipalvelu ja kotisairaanhoido ovat kuntien yleisimmät lähipalvelut haja-asutusalueilla. Näihin palveluihin olisi mahdollista kytkeä myös pienimuotoista kuriiritoimintaa eli esimerkiksi pienten ostosten kuljetuspalvelua. Samoin taksikyyteihin ja kutsujoukkoliikenteeseen on yhdistettävissä myös tavarankuljetusta, ei vain ihmisten kyyditsemistä palveluiden ääreen.

LIITE 1

Kyytitakuun rahoitusmalli – vaihtoehtoisia ratkaisuja

Tällä hetkellä kutsuohjatululta liikenteeltä puuttuu säännöllinen valtion rahoitus. Rahaa voi saada toiminnan käynnistämisvaiheessa, mutta ei sen ylläpitoon. Tämä heikentää ratkaisevasti kuntien halua ja kykyä kehittää julkista liikennettä alueellaan.

Tällä hetkellä kunnat käyttävät avoimen joukkoliikenteen rahoittamiseen resursseja hyvin vaihtelevasti. Runsaan 340 kunnasta käytettävissä olevien tietojen mukaan keskiarvo kuntaa kohti vuonna 2006 oli 7,5 euroa ja ilman suurimpia kaupunkeja 6,5 euroa asukasta kohti (asukasluvulla painottamattomat keskiarvot).

Kyytitakuujärjestelmä ei ole ilmainen, mutta ei kalliskaan. Jos tahtoa on, järjestelmän rahoittaminen ei ole ongelma. Valtion rahoituksen tarvetta ja kuntien oikeuksia päästä valtion rahoitusosuuden piiriin on mahdollisuus säädellä useilla tavoilla, mikä luonnollisesti vaikuttaa valtiolle ja kunnille koituviin kustannuksiin. Järjestelmän sinänsä tulisi kattaa koko maa ja kaikki kunnat yhtäläisin periaattein.

Laskennallinen kyytitakuujärjestelmän vaatima rahoitus määräytyy kussakin tarkastellussa vaihtoehtoisessa mallissa samoille periaatteille: Laskennallinen perusosa on 10 €/haja-asutusalueen asukas. Haja-asutusväestön määrä saadaan Tilastokeskuksen laskeman kunnan taajama-asteen perusteella. Mikäli kunnan taajama-aste on 60 %, haja-asutusväestön määrä on vastaavasti 40 %.

Laskennallinen rahoituspotti nousee, mikäli kunnan väestöstä 65 vuotta täyttäneiden osuus ylittää valtakunnallisen keskiarvon. Perusteena on, että ikääntyneen väestön palvelutarve on suurempi, eikä koske vain haja-asutusalueella asuvia. Samoin rahoitustasoa korotetaan kunnan pinta-alan kasvaessa. Laskennan lähtökohtana on, että mikäli kunnan pinta-ala ylittää 1000 km², sillä on perusrahaan korottava vaikutus. Pinta-alakerroin lasketaan kaavalla Haja-asutusasukkaiden määrä x kunnan pinta-ala : 1000. Näin ollen pinta-alan ollessa esim. 3000 km², laskennallinen rahoitustarve on 3-kertainen 1000 neliökilometrin kokoiseen kuntaan verrattuna. Tämä merkitsee sitä, että pinta-alaltaan maan suurimpien kuntien laskennallinen rahoitustarve nousee laskelmissa varsin korkeaksi. On kuitenkin korostettava, että kyseessä on laskennallinen malli. Mikäli peruspalvelutasoisen kyytitakuu pystytään järjestämään alle laskennallisten kustannusten, valtion rahoitusosuus on suhteutettava todellisiin kustannuksiin.

Rahoitusmalli A

Valtion rahoitusosuuden piiriin tulevat ne kunnat, joiden taajama-aste on korkeintaan 80. Vuoden 2005 kuntajaolla tällaisia kuntia oli 340 ja niissä asui 1,68 miljoonaa asukasta, joista 699.418 eli 41,8 % haja-asutusalueella. Laskentamallissa perusraha on siten n. 7 miljoonaa euroa.

Valtion ja kuntien rahoitusosuus on tasasuuruinen eli n. 3,5 miljoonaa valtiolle ja yhtä suuri potti kunnille. Mallissa lähdetään siitä, että perusrahaa ei leikata, vaikka ikäihmisten väestöosuuden ja pinta-alan perusteella laskennallisesti niin tapahtuisikin. Mikäli ikärakenne- ja pinta-alakerroin nostaa laskennallisen rahoitustarpeen suuremmaksi kuin 10 €/haja-asutusalueen asukas, ylimenevä osa jää valtion rahoitettavaksi.

Valtion lisärahoitusosuus ikääntyneen ja suuren pinta-alan kunnille olisi laskentamallin mukaan n. 4,2 miljoonaa eli yhteensä 7,7 miljoonaa ja valtion rahoitusosuus koko järjestelmästä siten n. 69 %

Rahoitusmalli B

Edellisestä mallista poiketen määritetään kunnan omarahoitusosuus euroina kunnan kaikkia asukkaita kohti. Tällöin kuntien rahoitusosuus on yhtäläinen riippumatta siitä, mikä on haja-asutusväestön suhteellinen osuus.

Mikäli asukaskohtaiseksi kunnan omarahoitusosuudeksi määritellään 3 €/ asukas, kuntien kustannus on n. 5,0 miljoonaa euroa. Tässä tapauksessa valtio rahoittaa vain kunnan rahoitusosuudesta ylimenevän osan joko perusrahaan tai laskennallisiin kustannuksiin nähden sen mukaan, kumpi on kunnalle edullisempi. Valtion rahaa tällä laskentamallilla tarvitaan 6,3 miljoonaa euroa ja kokonaisuudessaan valtionosuus on n. 56 %. Tällä laskentamallilla mukaan mahtuvat kahta kuntaa lukuun ottamatta vain kunnat, joiden taajama-aste on alle 70 eli haja-asutusasukkaiden osuus ylittää 30 % kunnan väestöstä.

Kuntien rahoitusosuutta voidaan luonnollisesti pienentää tai korottaa asukaskohtaista rahoituspottia säätelemällä.

Rahoitusmalli C

Otetaan tarkasteluun yhtäläisin kriteerein kaikki maan kunnat. Laskentamalli voi olla muuten joko A:n tai B:n mukainen.

Mallin A tavalla laskien vähintään 50 % rahoitusosuuden piiriin tulisivat yhtäläisin kriteerein myös suurimmat ja kaupunkimaiset kunnat. Tämä lisäisi valtiolta tarvittavan perusrahan tarvetta n. 1,1 miljoonalla eli 4,6 miljoonaan, jonka suuruinen olisi luonnollisesti myös kuntien osuus. Lisärahoitusosa kasvaisi n. 0,5 miljoonalla ja olisi n. 4,7 miljoonaa. Tämä selittyy lähes yksinomaan siitä, että tällä mallilla pinta-alaltaan suuri Rovaniemen kaupunki olisi järjestelmän piirissä. Valtion rahaa tarvittaisiin siis kaikkiaan runsaat 9 miljoonaa.

Mallin B laskentakaavalla koko maan kuntien mukaantulolla ei olisi mainittavaa vaikutusta valtion kustannuksiin. Rahaa tarvittaisiin 7,3 miljoonaa euroa. Korkean taajama-asteen ja suuren väestön kunnat jäisivät ilman valtion rahoitusta, koska niiden omarahoitus ylittää laskennallisen tarpeen.

LIITE 2

Lääninhallitusten liikenneosastojen arvio kutsujoukkoliikenteen tasosta kunnissa syyskuussa 2008

Selvityshenkilö pyysi lääninhallitusten liikenneosastoja määrittelemään kutsujoukkoliikenteen palvelutason toimialueidensa kunnissa asteikolla 0-4.

Kriteerit olivat seuraavat:

0 = ei kutsujoukkoliikennettä

1 = kutsujoukkoliikennettä on, mutta palvelutaso ei ole kattava

2 = kutsujoukkoliikennettä on, peruspalvelutason mukaisena

3 = kutsujoukkoliikennettä on, taso ylittää peruspalvelutason

4 = ei kutsujoukkoliikennettä, mutta vähintään peruspalvelutaso täyttyy ns. normaalilla julkisella liikenteellä

Ryhmiiin 2-4 arvioitiin sijoittuvan yhteensä 53 kaikkiaan 411 kunnasta. Maakunnittain tarkasteltuna tilanne on varsin hyvä suhteutettuna kuntien määrään Pohjois-Savossa, Etelä-Savossa ja Lapissa. Pääkaupunkiseudun kaikki neljä kaupunkia on määritelty korkeimpaan eli 4-kategoriaan.

Kaikkiaan 204 kuntaa on arvioitu ryhmään ”kutsujoukkoliikennettä on, mutta palvelutaso ei ole kattava”. Tämän ryhmän sisällä on kuntia, joiden välillä palvelutaso ja kustannukset vaihtelevat suuresti.

Kutsujoukkoliikennettä ei ole tai tieto puuttuu 154 kunnasta

Kutsujoukkoliikenteen palvelutaso kunnittain lääninhallitusten arvion perusteella

4 =	13 kuntaa
3 =	16 kuntaa
2 =	24 kuntaa
1 =	204 kuntaa
0 tai ei tietoa =	154 kuntaa
YHTEENSÄ	411 kuntaa

KUNTIEN RAHOITTAMAT KULJETUKSET VUONNA 2006, € / ASUKAS

Lähde: Lääninhallitusten liikenneosastot. Osasta kuntia tiedot puuttuvat.

Tilanne 31.12.2006.

Kunta	Avoin joukko-liikenne €/as	Opetus-toimen kuljetukset €/as	Sosiaali-toimen kuljetukset €/as	Terveyden-huollon kuljetukset €/as	Kuljetukset yhteensä €/as 2006	2005 €/as
ALAHÄRMÄ	0,00	87,42	19,07	18,24	124,73	121,42
ALAJÄRVI	2,89	48,11	14,37	7,25	72,62	44,22
ALASTARO	0,89	62,01	31,61	0,00	94,51	86,75
ALAVIESKA	0,00	40,34	30,28	16,83	87,45	67,85
ALAVUS	1,11	48,56	19,03	0,00	68,70	63,42
ANJALANKOSKI	4,57	45,30	21,77	0,00	71,64	84,87
ARTJÄRVI	2,00	59,32	16,77	0,00	78,08	78,13
ASIKKALA	7,60	31,64	41,54	1,04	81,81	87,27
ASKAINEN	0,59	33,91	18,09	0,00	52,59	59,22
ASKOLA	37,75	19,65	30,46	1,55	89,40	74,39
AURA	7,17	18,01	26,74	0,21	52,13	53,20
ELIMÄKI	1,55	63,48	17,10	14,70	96,83	84,76
ENO	5,10	50,89	7,51	4,10	67,59	59,70
ENONKOSKI	8,61	94,29	18,17	2,04	123,12	116,22
ESPOO	113,89	18,63	40,94	13,69	187,15	179,97
EURA	1,29	41,64	48,39	8,75	100,07	88,45
EURAJOKI	6,41	34,46	13,75	0,00	54,63	49,03
EVIJÄRVI	1,66	47,26	17,44	38,99	105,36	96,69
FORSSA	7,21	22,29	15,31	0,87	45,67	43,73
HAAPAJÄRVI	3,18	57,38	26,81	14,43	101,80	85,63
HAAPAVESI	12,80	54,54	22,91	15,16	105,40	96,77
HALIKKO	3,40	42,30	13,00	0,00	58,69	50,29
HALSUA	1,22	58,71	12,90	0,00	72,83	67,96
HAMINA	3,24	14,94	22,02	5,67	45,87	48,84
HANKASALMI	10,05	67,30	52,16	0,00	129,51	122,34
HANKO	6,66	7,47	28,77	42,71	85,61	76,02
HARJAVALTA	1,93	25,77	20,65	0,00	48,34	51,14
HARTOLA	5,98	61,87	39,79	37,85	145,49	149,03
HATTULA	16,70	24,62	18,15	0,00	59,47	60,20
HAUHO	16,27	43,21	28,48	2,72	90,69	99,17
HAUKIVUORI	2,65	110,28	19,06	10,09	142,09	132,31
HAUSJÄRVI	9,34	47,41	28,90	0,00	85,66	108,57
HEINOLA	10,07	20,36	18,49	3,51	52,43	0,00
HEINÄVESI	6,10	97,48	40,45	32,33	176,35	174,72
HELSINKI	66,11	11,59	35,01	11,01	123,73	122,49
HIMANKA	0,78	45,58	17,50	2,70	66,56	70,43
HIRVENSALMI	4,23	77,40	18,06	5,14	104,83	111,67
HOLLOLA	6,44	26,57	19,55	13,17	65,73	58,62
HONKAJOKI	38,24	88,81	22,18	11,60	160,83	143,48
HUITTINEN	9,02	56,07	24,59	0,00	89,69	93,45
HUMPPILA	4,83	29,52	26,38	5,92	66,64	49,33
HYRYNSALMI	4,59	95,77	0,00	0,00	100,35	0,00
HYVINKÄÄ	10,16	15,55	22,91	14,96	63,58	56,96
HÄMEENKOSKI	6,86	32,44	17,08	0,00	56,38	47,78
HÄMEENKYRÖ	6,98	61,14	0,09	5,52	73,73	80,95
HÄMEENLINNA	16,76	12,33	22,76	6,52	58,37	43,60
IISALMI	11,92	27,36	18,55	14,01	71,84	71,85
IITTI	17,45	58,07	22,36	19,49	117,37	95,01
IKAALINEN	4,17	65,72	18,09	11,46	99,43	75,44
ILMAJOKI	0,11	38,06	21,11	10,44	69,72	69,07
ILOMANTSI	12,85	74,79	17,92	8,40	113,96	113,18
IMATRA	12,65	12,61	18,47	2,89	46,62	42,55
ISOJOKI	4,21	84,42	19,96	10,92	119,51	112,93
JAALA	0,52	53,15	25,80	0,00	79,46	54,18
JALASJÄRVI	16,51	41,95	28,47	5,00	91,92	88,28
JANAKKALA	14,94	20,92	26,04	14,15	76,05	64,56

LIITE 3

JOENSUU	7,18	21,99	10,29	2,85	42,31	33,92
JOKIOINEN	2,16	35,54	15,60	1,34	54,64	47,57
JOROINEN	5,23	58,96	34,79	12,09	111,07	102,29
JOUTSA	4,05	62,89	11,34	0,00	78,28	81,99
JOUTSENO	6,29	28,50	17,12	9,07	60,97	59,59
JUANKOSKI	17,30	67,30	12,30	13,02	109,92	101,26
JURVA	12,46	47,86	25,56	19,80	105,68	101,51
JUUKA	5,19	86,26	21,45	13,38	126,28	128,20
JUUPAJOKI	2,39	55,95	21,19	0,19	79,72	75,66
JUVA	18,51	55,26	24,76	16,24	114,77	101,80
JYVÄSKYLÄ	21,57	12,13	17,56	0,00	51,26	55,22
JYVÄSKYLÄ MLK	14,17	30,36	22,58	0,00	67,11	63,29
JÄMIJÄRVI	3,73	46,47	20,71	1,18	72,10	71,62
JÄMSÄ	9,60	50,13	33,65	0,00	93,38	91,03
JÄMSÄNKOSKI	6,33	36,75	38,63	0,00	81,71	76,88
JÄRVENPÄÄ	15,32	4,45	16,37	12,99	49,13	46,94
KAARINA	10,63	8,78	29,31	0,00	48,72	49,98
KAAVI	0,71	62,27	13,71	20,91	97,60	90,86
KALAJOKI	4,16	43,42	14,93	15,62	78,13	72,67
KALVOLA	1,61	21,64	20,72	0,00	43,97	49,54
KANGASALA	10,93	30,68	22,78	9,96	74,35	69,16
KANGASNIEMI	16,72	57,84	16,54	23,41	114,51	108,10
KANKAANPÄÄ	4,64	22,57	12,70	0,00	39,92	67,64
KANNONKOSKI	5,28	83,09	26,92	0,00	115,28	107,38
KANNUS	1,56	33,99	18,37	19,44	73,36	69,38
KARIJOKI	1,23	36,59	6,76	0,00	44,59	39,05
KARJAA	0,89	49,91	9,13	17,60	77,53	71,96
KARJALOHJA	6,71	109,99	8,05	2,68	127,43	115,36
KARKKILA	5,45	20,22	12,38	5,68	43,74	48,51
KARTTULA	4,05	90,66	15,27	12,37	122,35	101,78
KASKINEN	14,01	26,60	14,26	3,38	58,24	43,61
KAUHAJOKI	7,63	46,76	28,68	5,14	88,22	71,44
KAUHAVA	2,73	33,49	12,25	0,00	48,47	44,64
KAUNIAINEN	67,69	7,91	38,28	11,34	125,22	129,71
KAUSTINEN	0,00	48,17	11,45	0,00	59,62	61,34
KEITELE	5,41	48,02	14,43	9,15	77,01	74,04
KEMIJÄRVI	4,29	21,27	10,89	12,08	48,53	95,17
KERAVA	28,16	8,42	19,13	11,35	67,06	67,79
KERIMÄKI	8,16	58,16	22,91	0,82	90,06	93,96
KESTILÄ	26,95	49,30	33,22	9,58	119,05	105,24
KESÄLAHTI	2,43	62,61	27,00	10,34	102,38	104,36
KEURUU	2,90	61,84	22,99	0,00	87,73	78,85
KIHNIÖ	2,93	42,09	23,13	9,19	77,34	70,32
KIIKALA	4,19	111,95	14,87	0,00	131,01	122,40
KIIKOINEN	0,00	61,24	30,62	0,00	91,86	82,33
KINNULA	6,45	50,82	16,62	28,03	101,93	96,75
KIRKKONUMMI	13,06	44,03	31,70	7,75	96,55	93,92
KISKO	3,02	125,56	49,09	0,00	177,66	171,31
KITEE	7,27	51,50	28,03	8,09	94,88	91,98
KIUKAINEN	1,88	77,85	10,72	0,00	90,45	82,52
KIURUVESI	27,32	55,63	31,89	20,61	135,44	100,39
KIVIJÄRVI	3,06	69,51	24,54	0,00	97,11	105,93
KODISJOKI	0,00	12,48	23,75	0,00	36,23	23,79
KOKEMÄKI	1,76	42,65	23,43	0,00	67,84	68,20
KOKKOLA	5,04	10,90	18,13	0,00	34,07	27,03
KONNEVESI	1,58	90,30	12,36	12,64	116,89	124,75
KONTIOLAHTI	4,53	83,03	16,01	2,62	106,18	89,55
KORPILAHTI	5,47	88,18	50,77	4,74	149,15	139,35
KORTESJÄRVI	0,00	49,30	16,81	0,00	66,11	60,58
KOSKI TL	2,66	111,11	16,97	1,40	132,14	119,83
KOTKA	20,67	13,82	15,12	3,21	52,83	47,17
KOUVOLA	2,53	11,13	14,47	0,00	28,13	29,09
KRISTIINANKAUPUNKI	3,97	69,04	9,45	0,00	82,47	86,11
KRUUNUPYY	0,20	98,48	27,24	21,79	147,71	137,97

LIITE 3

KUHMALAHTI	7,91	53,43	7,99	0,00	69,34	63,97
KUHMO	0,80	80,63	2,16	0,00	83,59	0,00
KUHMOINEN	5,07	57,14	28,47	0,00	90,69	87,40
KUOPIO	18,78	16,14	10,76	9,31	54,99	52,03
KUORTANE	5,55	52,63	15,42	0,00	73,61	62,46
KURIKKA	3,76	46,58	32,05	10,34	92,74	76,88
KUSTAVI	3,60	42,19	43,12	0,00	88,91	92,54
KUUSAMO	2,73	61,07	8,27	7,79	79,86	83,37
KUUSANKOSKI	3,69	27,49	15,14	0,00	46,32	36,53
KUUSJOKI	2,66	88,73	11,91	0,00	103,29	102,54
KYLMÄKOSKI	1,85	49,27	21,43	0,00	72,54	48,96
KYYJÄRVI	0,00	94,05	24,30	0,00	118,35	110,44
KÄLVÄ	0,79	52,75	27,93	0,00	81,47	95,29
KÄRKÖLÄ	1,78	36,97	11,22	0,00	49,97	45,63
KÄRSÄMÄKI	19,73	70,82	23,68	10,22	124,46	113,30
KÖYLIÖ	0,00	49,00	46,24	0,00	95,24	84,36
LAHTI	12,70	16,33	20,73	3,93	53,69	49,07
LAIHIA	1,22	35,20	15,02	0,00	51,43	45,59
LAITILA	2,97	43,44	9,57	9,87	65,85	62,03
LAMMI	19,53	60,64	44,89	0,00	125,06	111,97
LAPINJÄRVI	1,34	109,77	12,76	0,00	123,87	123,20
LAPINLAHTI	6,66	61,01	36,61	18,49	122,77	111,95
LAPPEENRANTA	13,09	21,45	17,62	16,56	68,72	65,83
LAPPI	1,32	19,75	4,99	0,85	26,91	26,27
LAPUA	3,82	36,85	24,92	11,72	77,32	67,28
LAUKAA	13,76	47,56	33,69	8,46	103,47	109,19
LAVIA	1,53	122,92	22,19	0,00	146,64	129,39
LEHTIMÄKI	0,00	50,90	11,23	0,00	62,13	83,77
LEIVONMÄKI	12,29	148,93	13,81	5,76	180,81	131,04
LEMI	4,18	47,28	11,26	6,75	69,48	71,08
LEMPÄÄLÄ	24,80	22,29	20,70	8,41	76,21	75,21
LEMU	2,56	20,44	39,23	0,00	62,23	47,27
LEPPÄVIRTA	11,96	63,16	22,91	13,22	111,26	111,39
LESTIJÄRVI	1,94	70,09	25,18	7,57	104,78	82,39
LIEKSA	17,04	54,60	15,78	27,66	115,09	105,54
LIETO	11,79	28,24	27,54	11,05	78,63	70,71
LILJENDAL	4,78	39,64	4,78	0,00	49,21	47,85
LIMINKA	24,45	34,62	16,04	5,55	80,67	57,85
LIPERI	2,65	60,99	27,48	10,61	101,72	95,44
LOHJA	6,13	40,26	5,91	4,36	56,66	52,24
LOHTAJA	1,06	50,17	18,44	0,00	69,67	70,64
LOIMAA	0,99	39,76	25,39	0,00	66,14	61,58
LOPPI	2,82	79,27	42,47	0,00	124,56	100,45
LOVIISA	2,02	15,50	12,27	14,83	44,63	40,45
LUMIJOKI	35,99	46,19	14,63	10,96	107,78	69,51
LUOPIOINEN	1,28	49,19	24,08	0,00	74,55	73,75
LUOTO	7,74	46,18	12,76	0,00	66,69	63,71
LUUMÄKI	6,07	66,36	7,39	0,00	79,83	92,15
MAALAHTI	76,16	5,86	22,88	17,24	122,14	108,18
MAANINKA	6,60	57,20	14,03	22,22	100,06	54,57
MARTTILA	1,35	62,91	23,66	0,00	87,92	80,04
MASKU	3,94	38,64	23,62	0,00	66,21	56,19
MELLILÄ	0,22	37,47	33,99	0,00	71,68	66,23
MERIKARVIA	3,59	64,47	13,82	0,00	81,88	72,93
MERIMASKU	1,59	40,69	32,88	0,00	75,17	74,95
MIEHIKKÄLÄ	4,90	72,74	30,24	0,82	108,70	91,13
MIETOINEN	5,27	29,94	53,07	0,00	88,28	78,89
MIKKELI	8,80	22,25	16,22	1,95	49,21	52,44
MOUHIJÄRVI	4,18	62,75	23,64	0,00	90,56	82,52
MUHOS	15,34	54,62	14,00	11,39	95,35	84,07
MULTIA	4,99	74,88	2,46	0,00	82,33	93,84
MUURAME	16,22	32,23	13,20	0,00	61,65	54,80
MUURLA	15,24	51,95	7,16	0,00	74,35	61,74
MYNÄMÄKI	5,24	37,32	14,03	0,00	56,59	49,93

LIITE 3

MYRSKYLÄ	0,98	35,36	11,79	0,00	48,13	46,17
MÄNTSÄLÄ	10,22	39,22	20,28	19,55	89,28	62,13
MÄNTYHARJU	4,23	60,50	28,87	3,64	97,23	92,75
NAANTALI	15,65	18,28	25,31	0,00	59,23	61,59
NAKKILA	2,89	22,74	16,49	0,00	42,12	41,98
NASTOLA	4,38	25,33	16,40	17,63	63,75	44,77
NILSIÄ	33,33	64,51	21,62	29,56	149,01	119,12
NIVALA	5,02	38,87	24,67	27,83	96,39	81,91
NOKIA	7,13	30,37	31,33	14,45	83,28	81,35
NOORMARKKU	1,97	26,63	40,78	0,00	69,38	69,42
NOUSIAINEN	5,99	105,87	23,03	0,00	134,88	116,04
NUMMI-PUSULA	0,51	84,07	49,05	10,49	144,11	0,00
NURMES	10,46	49,69	27,70	13,99	101,84	89,09
NURMIJÄRVI	20,29	51,79	27,43	4,59	104,11	87,43
NURMO	10,57	47,70	24,14	0,00	82,41	70,85
ORIMATTILA	4,76	41,30	4,32	0,00	50,38	56,24
ORIPÄÄ	2,94	29,41	35,50	0,00	67,85	66,99
ORIVESI	20,17	32,75	23,06	11,06	87,04	71,07
OULAINEN	11,48	36,20	22,46	0,00	70,13	65,90
OULUNSALO	2,76	17,66	21,16	0,00	41,58	47,19
OUTOKUMPU	4,68	35,03	27,94	4,08	71,72	71,50
PADASJOKI	13,16	51,37	24,58	29,25	118,37	111,88
PAIMIO	6,94	29,17	20,92	13,31	70,34	78,18
PALTAMO	4,56	89,40	0,00	0,00	93,96	0,00
PARIKKALA	4,94	56,77	24,88	26,79	113,38	73,99
PEDERSÖRE	2,53	71,78	18,20	0,00	92,51	85,69
PERHO	24,97	86,97	23,94	0,00	135,88	125,08
PERNAJA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	97,61
PERNIÖ	6,30	51,41	55,18	0,00	112,89	105,99
PERTTELI	1,27	51,73	22,54	0,00	75,54	65,48
PERTUNMAA	6,42	82,86	17,02	3,97	110,27	107,08
PETÄJÄVESI	8,53	82,20	35,17	0,00	125,90	112,09
PIEKSÄMÄKI	4,47	5,15	8,38	15,47	33,47	42,23
PIEKSÄNMAA	7,87	61,13	34,44	13,75	117,20	118,21
PIELAVESI	0,01	81,61	23,92	9,44	114,98	126,41
PIETARSAARI	8,81	9,87	11,05	0,00	29,73	15,75
PIIKKIÖ	6,02	23,86	14,41	0,00	44,28	36,81
PIIPPOLA	0,00	24,17	17,61	13,30	55,09	53,33
PIRKKALA	3,79	0,00	0,00	0,00	3,79	45,54
POHJA	3,05	31,30	21,95	23,58	79,88	69,72
POLVIJÄRVI	5,01	68,35	14,75	5,36	93,48	98,31
POMARKKU	0,00	50,48	27,97	0,00	78,45	84,50
PORI	28,41	16,40	15,92	3,65	64,38	62,18
PORNAINEN	6,57	65,66	5,91	15,10	93,24	71,35
PORVOO	3,31	30,30	10,51	10,11	54,24	59,39
PUDASJÄRVI	2,29	118,61	41,71	21,76	184,36	165,55
PUKKILA	3,01	48,19	18,07	3,01	72,29	68,27
PULKKILA	5,61	89,19	19,55	12,53	126,88	106,03
PUNKAHARJU	5,59	47,68	26,20	18,01	97,47	79,27
PUUMALA	5,46	81,53	34,73	30,95	152,67	170,36
PYHTÄÄ	3,87	60,19	33,68	11,61	109,35	101,80
PYHÄJÄRVI	0,59	66,29	31,37	28,38	126,62	112,84
PYHÄNTÄ	0,00	89,31	26,19	10,75	126,25	113,26
PYHÄRANTA	5,25	29,82	10,56	0,00	45,63	46,77
PYHÄSELKÄ	1,54	79,53	20,00	11,09	112,16	96,30
PYLKÖNMÄKI	5,49	102,83	21,81	0,50	130,62	0,00
PÄLKÄNE	4,70	34,93	14,75	0,00	54,38	52,21
PÖYTYÄ	2,35	83,82	15,24	0,00	101,41	98,40
RAAHE	9,80	16,13	11,35	5,78	43,07	37,85
RAISIO	8,66	22,70	0,00	0,00	31,36	47,41
RANTASALMI	14,48	57,30	16,59	16,97	105,33	84,35
RANTSILA	0,00	65,15	62,66	11,69	139,51	117,02
RAUMA	11,43	18,04	12,23	0,00	41,70	33,70
RAUTALAMPI	1,56	50,19	23,37	7,72	82,84	69,12

LIITE 3

RAUTAVAARA	7,35	68,90	31,70	60,36	168,32	150,06
RAUTJÄRVI	3,46	56,04	22,60	14,53	96,63	95,48
REISJÄRVI	0,00	66,85	0,00	0,00	66,85	125,90
RENKO	3,83	70,89	16,54	0,00	91,26	63,49
RIIHIMÄKI	9,99	11,87	13,20	4,74	39,80	40,77
RISTIINA	3,48	64,74	25,92	2,14	96,28	86,03
RISTIJÄRVI	8,59	79,91	0,00	0,00	88,49	0,00
RUOKOLAHTI	2,02	64,01	24,76	6,40	97,19	89,78
RUOTSINPYHTÄÄ	2,42	32,82	11,74	0,00	46,98	62,52
RUSKO	3,77	43,90	18,08	0,00	65,74	65,29
RUUKKI	7,87	83,97	16,35	5,83	114,01	113,55
RYMÄTTYLÄ	35,06	61,44	27,69	0,00	124,18	112,19
RÄÄKKYLÄ	4,26	66,53	69,10	8,78	148,66	153,75
SAARIJÄRVI	1,96	48,70	22,52	0,00	73,17	82,94
SALO	3,28	14,70	14,82	0,00	32,80	32,64
SAMMATTI	1,61	31,40	5,64	7,25	45,89	36,23
SAUVO	6,16	123,63	36,41	0,00	166,20	176,67
SAVITAIPALE	3,36	52,62	21,62	77,61	155,21	161,22
SAVONLINNA	9,42	17,08	28,37	15,79	70,66	59,47
SAVONRANTA	0,00	85,77	30,63	1,97	118,37	132,70
SEINÄJOKI	10,50	22,51	23,48	7,31	63,80	46,55
SIIKAINEN	0,18	65,29	19,47	0,00	84,94	79,06
SIIKAJOKI	1,56	70,08	18,67	0,00	90,31	97,56
SIILINJÄRVI	8,25	26,70	10,89	13,35	59,19	46,40
SIPOO	3,25	66,15	24,72	14,10	108,22	114,67
SIUNTIO	4,89	89,04	23,16	12,80	129,89	137,24
SOINI	2,79	79,52	21,48	0,00	103,79	110,75
SOMERO	6,52	43,73	31,17	3,81	85,23	83,72
SONKAJÄRVI	7,04	78,37	30,40	22,84	138,65	119,99
SOTKAMO	3,59	82,90	0,51	0,00	87,00	0,00
SULKAVA	4,39	108,71	24,74	29,83	167,67	134,82
SUMIAINEN	1,21	91,94	23,09	0,00	116,25	0,00
SUOLAHTI	4,36	29,44	23,81	0,00	57,60	46,54
SUOMENNIEMI	2,39	88,31	27,45	0,00	118,14	105,01
SUONENJOKI	5,66	32,63	11,14	13,11	62,54	55,72
SYSMÄ	24,88	49,21	22,92	32,49	129,50	121,02
SÄKYLÄ	0,51	37,89	15,04	0,00	53,44	38,70
SÄRKISALO	2,10	61,28	32,73	0,00	96,11	109,01
TAIPALSAARI	3,30	39,43	20,44	3,10	66,27	59,45
TAIVALKOSKI	1,10	116,11	9,48	56,20	182,89	170,63
TAMMELA	8,30	63,26	22,32	1,48	95,36	94,49
TAMMISAARI	1,45	51,92	29,47	17,08	99,92	89,80
TARVASJOKI	1,04	71,85	34,27	0,00	107,16	98,37
TERVO	1,43	73,56	12,12	3,89	91,00	93,88
TEUVA	4,82	55,02	26,23	7,73	93,80	96,89
TOHMAJÄRVI	2,31	52,85	10,22	6,87	72,25	72,61
TOHOLAMPI	0,00	79,20	13,48	31,07	123,74	117,44
TOIJALA	1,67	10,43	24,02	0,00	36,13	37,69
TOIVAKKA	6,01	98,64	60,89	0,00	165,54	161,24
TUULOS	8,23	31,26	28,97	0,00	68,46	76,45
TUUSNIEMI	5,36	45,35	8,08	22,49	81,28	85,34
TUUSULA	28,05	21,76	21,96	30,63	102,40	83,74
TYRNÄVÄ	6,92	68,19	16,80	4,39	96,30	93,43
TÖYSÄ	0,00	45,59	18,73	1,97	66,29	0,00
ULLAVA	0,77	46,11	8,37	0,09	55,34	75,06
ULVILA	2,49	30,29	12,56	2,57	47,92	38,30
URJALA	5,38	59,23	21,66	0,00	86,27	82,55
UURAINEN	3,26	63,55	24,89	0,00	91,70	87,72
UUSIKAUPUNKI	12,46	17,59	21,32	0,00	51,38	52,01
VAALA	1,70	75,17	22,63	26,66	126,15	130,34
VAHTO	11,36	42,33	14,36	0,00	68,05	61,07
VALKEAKOSKI	10,18	19,39	19,48	13,70	62,75	53,76
VALKEALA	1,77	62,52	13,16	0,00	77,44	74,08
VALTIMO	2,77	63,66	18,76	17,95	103,14	97,61

LIITE 3

VAMMALA	9,26	65,20	12,85	0,00	87,31	76,26
VANTAA	112,38	10,34	44,46	1,90	169,08	166,07
VARKAUS	5,97	18,92	15,21	9,83	49,93	35,77
VARPAISJÄRVI	5,92	51,48	14,12	4,50	76,02	87,39
VEHMAA	1,08	75,59	43,62	0,00	120,29	88,21
VELKUA	0,00	19,53	20,89	0,00	40,42	52,04
VESANTO	11,01	77,97	35,15	13,32	137,46	121,27
VESILAHTI	7,73	64,15	29,71	0,00	101,59	103,75
VETELI	0,00	52,94	17,64	0,00	70,58	69,63
VIEREMA	1,52	67,11	18,67	15,12	102,43	94,49
VIHTI	5,05	60,83	41,31	6,22	113,41	101,83
VIIALA	2,59	10,23	14,41	0,00	27,23	29,40
VIITASAARI	3,80	70,54	12,54	6,34	93,21	107,82
VILJAKKALA	1,73	63,07	25,01	2,83	92,65	100,56
VILPPULA	4,42	42,75	13,63	0,00	60,80	53,20
VIMPELI	2,28	43,92	17,21	0,00	63,41	55,36
VIROLAHTI	16,68	54,33	9,41	6,46	86,87	75,31
VIRRAT	6,50	56,56	31,54	10,78	105,38	103,42
VÄHÄKYRÖ	2,91	45,79	13,12	0,00	61,82	60,96
YLIHÄRMÄ	0,00	32,43	18,45	0,00	50,87	79,75
YLI-II	0,62	124,62	19,96	42,68	187,88	174,78
YLIKIIMINKI	7,29	102,78	29,37	11,28	150,73	144,63
YLISTARO	1,74	9,98	6,45	0,00	18,18	59,38
YLIVIESKA	11,14	18,64	0,00	15,42	45,20	59,48
YLÄMAA	13,24	65,52	9,27	0,66	88,68	64,20
YLÄNE	4,26	85,70	16,14	1,01	107,12	106,49
YLÖJÄRVI	5,87	32,17	18,79	8,78	65,61	60,07
YPÄJÄ	1,12	42,16	28,71	0,00	71,98	66,62
ÄETSÄ	5,72	41,98	28,44	0,00	76,14	68,24
ÄHTÄRI	2,60	40,91	29,33	0,00	72,85	64,11
ÄÄNEKOSKI	3,11	27,32	11,35	0,00	41,79	48,36