

13.8.2013

865/00.04.00/2013

Liikenne- ja viestintäministeriö  
kirjaamo@lvm.fi

Lausuntopyyntö 24.6.2013, LVM/1184/08/2013

**Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle selvitysmies Paajasen selvitykseen, joka koskee julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittämistä**

Lappeenrannan kaupunginhallitus on 12.8.2013 käsitellyt otsikossa mainittua asiaa ja päättänyt antaa liikenne- ja viestintäministeriölle selvitysmies Paajasen selvityksestä ja rahoitustyöryhmän raportista oheisesta pöytäkirjanotteesta ilmenevät kasvatus- ja opetustoimen ja teknisen lautakunnan lausunnot.

**Lappeenrannan kaupunginkanslia**



Alina Kujansivu  
II kaupunginsihteeri

Liite

Ote kaupunginhallituksen pöytäkirjasta 12.8.2013 § 377

**Kaupunginkanslia**

PL 11, 53101 Lappeenranta | Villimiehenkatu 1 | puh. (05) 6161 | faksi (05) 616 2901

kkansi.kirjaamo@lappeenranta.fi | www.lappeenranta.fi

Kaupunginhallitus

§ 377

12.08.2013

**Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle selvitysmies Paajasen selvitykseen, joka koskee julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittämistä**

865/00.04.00/2013

KH § 377

Lausuntopyyntö 24.6.2013:

”Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoanne selvitysmies Paajasen selvityksestä julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittämisestä (Julkaisu 11/2013) sekä rahoitustyöryhmän raportista joukkoliikenteen rahoituksesta (Julkaisu 12/2013).

Valtioneuvosto hyväksyi 16.5.2013 periaatepäätöksen julkisesti rahoitettujen henkilökuljetusten uudistamisesta. Valtioneuvosto velvoitti liikenne- ja viestintäministeriön asettamaan ohjausryhmän vastamaan uudistuksen toteutuksesta, ohjauksesta ja valvonnasta. Selvitysmies Paajasen selvityksen ja rahoitustyöryhmän raportin lausuntokierroksen tulokset tulevat ohjausryhmän käyttöön.

Uudistuksella pyritään siihen, että henkilöliikennepalvelut, kuten Kelan korvaamat kuljetukset ja joukkoliikenne, suunnitellaan, hankitaan ja toteutetaan uudella tavalla. Monet lakisääteiset kuljetukset, kuten koululaiskuljetukset, paluukuljetukset sairaalasta ja useammat vammaisten henkilöiden kuljetukset voitaisiin hoitaa tehokkaammin, jos joukkoliikenneviranomaiset velvoitettaisiin suunnittelemaan ja toteuttamaan nämäkin kuljetukset. Kela-kuljetusten yhdistäminen joukkoliikenteeseen edellyttää myös niiden kilpailuttamista. Henkilöliikenteen määrärahojen koordinointi tulisi kohdentaa yhdelle hallinnonalalle, joka luontevimmin olisi liikenne- ja viestintäministeriö.

Selvitysmiehen selvitys on luettavissa ministeriön internetsivuilla: <http://www.lvm.fi/julkaisu/4145220/julkisesti-tuettujen-henkilokuljetusten-rahoituksen-ja-toimintatapojen-kehittaminen>  
Rahoitustyöryhmän raportti on luettavissa ministeriön internetsivuilla: <http://www.lvm.fi/julkaisu/4145247/joukkoliikenteen-rahoitus-tyoryhman-raportti>

Lausunnot pyydetään lähettämään liikenne- ja viestintäministeriön kirjaamoon sähköpostitse osoitteeseen kirjaamo@lvm.fi. Lausunnot pyydetään toimittamaan viimeistään 2.8.2013. Lisätietoja antaa tarvittaessa erityisasiantuntija Tero Jokilehto sekä hallitusneuvos Irja Vesanen-Nikitin (24.6 - 5.7.2013 välisenä aikana).”

Lausunnon antamisen määräaika on jatkettu 16.8.2013 saakka.

Kasvatus- ja opetustoimen lausunto 12.7.2013:

### **”Asian tausta**

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyynnössä todetaan muun ohessa, että valtioneuvosto hyväksyi 16.5.2013 periaatepäätöksen julkisesti rahoitettujen henkilökuljetusten uudistamisesta.

Uudistuksella pyritään siihen, että henkilöliikennepalvelut, kuten Kelan korvaamat kuljetukset ja joukkoliikenne, suunnitellaan, hankitaan ja toteutetaan uudella tavalla. Monet lakisääteiset kuljetukset, kuten koululaiskuljetukset, paluukuljetukset sairaalasta ja useimmat vammaisten henkilöiden kuljetukset voitaisiin hoitaa tehokkaammin, jos joukkoliikenneviranomaiset velvoitettaisiin suunnittelemaan ja toteuttamaan nämäkin kuljetukset. Kela-kuljetusten yhdistäminen joukkoliikenteeseen edellyttää myös niiden kilpailuttamista. Henkilöliikenteen määrärahojen koordinointi tulisi kohdentaa yhdelle hallinnonalalle, joka luontevimmin olisi liikenne- ja viestintäministeriö.

Selvitysmieheksi liikenneministeri Merja Kyllönen oli nimittänyt 24.5.2012 diplomi-insinööri Juhani Paajasen.

### **Selvitysmiehen toimeksianto**

Selvitysmiehen toimeksiantona oli muun ohessa selvittää eri vaihtoehtoja sille, miten julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoitusta voitaisiin uudistaa niin, että

- a) voitaisiin kehittää julkisten liikennepalvelujen palvelutasoa ja laatua vastaamaan paremmin muuttuneita asiakastarpeita;
- b) voitaisiin vähentää erityistoimien tarvetta;
- c) mahdollistettaisiin hallinnonalojen ylittävä tapa suunnitella ja hankkia kuljetuksia yhtenä kokonaisuutena ja
- d) luotaisiin nykyistä kestävämpi rahoituspohja näiden kuljetusten turvaamiseksi ja järjestämiseksi sekä
- e) turvattaisiin lakisääteisten kuljetusten toimivuus matkustajan näkökulmasta.

### **Selvitysmiehen kehittämissuositukset**

Selvitysmies toteaa, että perinteistä joukkoliikennettä ja muuta tuettua henkilöliikennettä tulee tarkastella laajempaan henkilölogistiikan järjestelmänä niin suunnittelussa, rahoituksessa kuin käytännön palvelujen tuottamisessa. Joukkoliikenteen palvelujärjestelmä tulee nähdä osana koko liikennejärjestelmää ja liikennejärjestelmäsuunnittelua, jolla on kiinteä yhteys maankäytön suunnitteluun ja peruspalvelujen palveluverkkojen kehittämiseen.

Raportissaan selvitysmies tekee muun ohessa seuraavia kehittämisehdotuksia.

Henkilöliikenteen suunnittelun pitää olla kokonaisvaltaista ja sen tulee tunnistaa paikalliset olosuhteet, liikennetarpeet ja erityisryhmien liikkumiseen liittyvät tarpeet. Suunnittelussa tulee erityisesti selvittää, miten niillä alueilla, joilla joukkoliikenteen matkustajamäärät eivät enää mahdollista liikenteen tuottamista taloudellisesti järkevällä tavalla vaan liikennöinti vaatii jatkuakseen yhä enemmän julkista tukea, liikennepalvelut voidaan järjestää mahdollisimman taloudellisesti.

Kuntatasolla joukkoliikenteen, sosiaalitoimen ja sivistystoimen henkilökuljetusten määrärahat budjetoidaan toimialan menoihin, jotta valtionosuuslaskenta ja kustannusten tarkistus voidaan suorittaa. Sisäisessä tilaaja – tuottaja -mallissa rahojen käyttö tapahtuu logistiikkayksikössä.

Ensisijaisena vaihtoehtona selvitysmies esittää, että Toimiala ”tilaa” palvelut logistiikkayksiköltä, joka vastaa liikennepalvelujen tuottamisesta ja maksaa todelliset kustannukset.

Toisena vaihtoehtona selvitysmies esittää, että logistiikkayksikkö on hankinta-asiantuntija, joka valmistelee hankinnat ja sopimukset ja toimiala huolehtii sopimuksen toteutuksesta ja valvonnasta.

Selvitysmiehen mukaan henkilölogistiikan toiminnat tulee keskittää joukkoliikennelain määrittelemille toimivaltaisille joukkoliikenneviranomaisille. Toimivaltaisia viranomaisia ovat joukkoliikennelain 14 §:ssä mainitut elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä samassa lainkohdassa mainitut 16 kuntaa, (näistä yksi on Lappeenranta) sekä 10 seudullista viranomaista.

Selvitysmiehen mukaan toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten tulee perustaa logistiikkayksikköjä vastaamaan niin joukkoliikenteen, sosiaalitoimen kuin sivistystoimen henkilökuljetusten ja kuljetusten tilauspalvelujen hankinnoista. Myös Kelan korvaamat kuljetukset on integroitava kiinteästi logistiikkayksikön toimintaan. Vastuutahoina voisi olla esimerkiksi uudet SOTE- alueet.

Edelleen selvitysmiehen mukaan logistiikkayksiköllä tulee olla selkeät toimivaltuudet. Kunnissa logistiikkayksikön toimivaltuudet ja yhteistyö eri toimialojen välillä voidaan määrätä kunnanvaltuuston hyväksymällä johtosäännöllä.

Logistiikkayksikön tulee kartoittaa kunnan tai toimialueensa henkilökuljetukset ja niiden nykytila, nykyinen tuotantotapa ja kustannukset sekä laatia tuotantosuunnitelma, kilpailutusohjelma sekä toteuttaa tarjouskilpailut ja seurata kustannusten kehittymistä.

Selvitysmiehen mukaan henkilölogistiikan määrätietoinen kehittäminen tarkoittaa myös koulutettujen logistiikan osaajien lisätarvetta niin ELY- keskuksissa kuin kunnissa. Opetusministeriön tuleekin huolehtia, että ammattikorkeakouluissa lisätään logistiikan ja erityisesti henkilölogistiikan koulutusta.

Perusopetuslain 32 §:n mukaisten koulumatkojen kuljetukset voidaan ratkaista kuntatasolla kuntalain antamilla valtuuksilla. Henkilölogistiikan organisointi ja tehostaminen sekä rahoituksen järjestelyt ja yhteistyö logistiikkayksikön ja opetustoimialan välillä voidaan ja tulee organisoida kunnanvaltuuston hyväksymillä johtosäännöillä.

### **Kasvatus- ja opetustoimen lausunto**

Nykyään kasvatus- ja opetustoimi vastaa perusopetuslain 32 §:n määrittämien, lakisääteisten koulukuljetusten järjestämisestä ja organisoimisesta, niitä koskevien hankintojen tekemisestä, laskujen tarkastamisesta ja maksamisesta, määrärahojen budjetoinnista, käytöstä ja seurannasta. Vuosittain näihin kuljetuksiin käytetään noin 2,1 miljoonaa euroa. Kuljetusten piirissä on noin 1300 oppilasta.

Kuljetukset järjestetään automaattisesti niille, joilla siihen lain mukaan on oikeus koulumatkan pituuden perusteella. Muissa tapauksissa kasvatus- ja opetustoimessa ratkaistaan hakemusten perusteella hallintopäätöksin oikeus koulukuljetukseen ja näistä päätöksistä on muutoksenhakuoikeus hallinto-oikeuteen ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Perusopetuslain 32 §:n mukaan oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen, jos koulumatka on viittä kilometriä pitempi. Kuljetus järjestetään ensisijaisesti olemassa olevaa joukkoliikennettä hyödyntäen eli linja-autoilla myöntämällä oppilaalle linja-autokortti. Kuljetus järjestetään muulla tavoin (ns. sopimuskuljetuksena, joka vastaa taksikuljetusta), mikäli julkiset liikenneyhteydet eivät ole käytettävissä tai niitä käyttämällä matka-aika odotuksineen ylittää lain määrittämät kriteerit.

Sopimuskuljetuksia joudutaan käyttämään myös silloin kun perusopetuslain 32 §:n tarkoittamalla tavalla koulumatka oppilaan ikä ja muut olosuhteet huomioon ottaen muodostuu oppilaalle liian vaikeaksi, rasittavaksi tai vaaralliseksi. Myös oppilaan subjektiiviset edellytykset (esim. kehitysvammaisuus, liikuntarajoitteisuus, erityisen ja tehostetun tuen tarve) saattavat edellyttää sopimuskuljetusta, vaikka julkinen liikenne yhteyksien olemassaolon vuoksi olisi käytettävissä.

Kasvatus- ja opetustoimi käyttää koulukuljetuksiin julkista joukkoliikennettä aina, kun se on mahdollista. Kasvatus- ja opetustoimi on hoitanut sopimuskuljetusten hankinnat itse, sopimuskausittain toteuttavin tarjouskilpailuin ja pitkäkestoisin puitesopimuksin. Kuljetuksiin liittyvät hankinnat ovat vain yksi, joskin merkittävä, osa kuljetusten järjestämisessä ja organisoimisessa.

Kasvatus- ja opetustoimessa on tehty samanlaisia havaintoja kuljetusjärjestelmien kehittämistarpeesta kuin selvitysmies on tehnyt. Avoimen joukkoliikenteen vähäisyys lisää tilauspalvelujen eli sopimuskuljetusten tarvetta ja kustannuksia. Myös Lappeenrannassa kuljetuskustannukset ovat nousseet viime aikoina voimakkaasti. Sopimuskuljetusten järjestelyt ovat nyky menetelmillä erittäin työläisiä. Avoimen joukkoliikenteen puute jättää esimerkiksi toisen asteen koulutuksessa olevat, haja-asutusalueella asuvat nuoret täysin vaille itsenäistä liikkumismahdollisuutta. Jopa koulutukseen osallistuminen voi tästä syystä vaarantua. Myöskään perheet, joiden lasten koulumatka jää alle perusopetuslaissa säädetyn kilometrimäärän tai kuljetusoikeuden, eivät voi ostaa lapselleen koulumatkakuljetusta, muutoin kuin hankkimalla sen itse taksiliikenteestä.

Kasvatus- ja opetustoimi näkee selvitysmiehen tavoin, että henkilöliikenteen suunnittelun tulee olla kokonaisvaltaista ja sen tulee tunnistaa paikalliset olosuhteet, liikennetarpeet ja erityisryhmien liikkumiseen liittyvät tarpeet. Samoin selvitysmiehen tavoin kasvatus- ja opetustoimi näkee hyvänä, että kaikki henkilölogistiikan toiminnat keskitetään yhdelle joukkoliikenneviranomaiselle, jonka alaisuudessa toimii erillinen logistiikkayksikkö. Perustettavaan yksikköön tulee siirtää kaikki henkilökuljetuksiin liittyvät viranomaistehtävät, kuljetusten organisointi ja järjestäminen ja niihin liittyvät hankinnat.

Parhaiten etua saadaan, kun logistiikkayksikkö vastaa kokonaisvaltaisesti niin joukkoliikenteen, sosiaalitoimen kuin sivistystoimen henkilökuljetusten ja kuljetusten tilauspalvelujen järjestämisestä sekä Kelan korvaamien kuljetusten järjestämisestä.

Kasvatus- ja opetustoimi näkee selvitysmiehen ensisijaisen ehdotuksen mukaisesti, että logistiikkayksikön tulee hoitaa kokonaisvaltaisesti kaikki henkilökuljetuksiin liittyvät viranomaistehtävät, kuljetusten järjestäminen ja organisointi sekä hankinnat. Toimialat vain "tilaisivat" palvelut eli ilmoittaisivat tarpeet logistiikkayksikölle, joka vastaisi liikennepalvelujen tarkoituksenmukaisesta tuottamisesta ja järjestämisestä ja maksaisi todelliset kustannukset.

Kuljetuksien järjestämiseen liittyvät hankinnat ovat vain osa kokonaisuudesta. Olisi siis tehotonta ja epätarkoituksenmukaista, että selvitysmiehen toissijaisen ehdotuksen mukaisesti

perustettaisiin logistiikkayksikkö, joka olisi vain hankinta-asiantuntija ja valmistelisi hankintoja ja sopimuksia, mutta toimialat huolehtisivat sopimusten toteutuksesta ja valvonnasta.

Lappeenrannan kaupungissa logistiikkayksikkö voisi olla joukkoliikenneviranomaisen eli teknisen toimen alainen erillinen yksikkö. Tarkoituksenmukaista olisi kuitenkin, että logistiikkayksikkö olisi maakunnallinen, joka viranomaisvastuulla vastaisi kaikista henkilöliikenteen järjestämiseen liittyvistä tehtävistä. Näin toimialue kattaisi niin Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden (EKSOTE) kuin myös Etelä-Karjalan koulutuskuntayhtymän toimialueet. Näin laajan alueen toimintojen keskittämisestä voidaan arvioida saatavan todellisia taloudellisia hyötyjä, mahdollisuuksia matkojen yhdistelyyn sekä joukkoliikennepalvelujen kattavuuden parantamiseen.”

Teknisen lautakunnan lausunto 7.8.2013:

”TEKLA § 261

**Valmistelija/lisätiedot**

**Kaupungininsinööri Pasi Leimi, puh. 040 740 1643**

**Liikenneinsinööri Birgitta Nakari puh. 040 502 5263**

**etunimi.sukunimi@lappeenranta.fi**

Oheismateriaali:

- Julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittäminen (Julkaisu 11/2013 LVM)
- Joukkoliikenteen rahoitus työryhmän raportti (Julkaisu 12/2013 LVM)

Raportit ovat luettavissa kaupungin kotisivuilta [www.lappeenranta.fi](http://www.lappeenranta.fi) kohdasta Esityslistat ja pöytäkirjat tämän esityslistan liitteenä.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa selvitysmies Paajasen selvityksestä julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittämisestä sekä joukkoliikenteen rahoituksesta.

Julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittäminen:

Selvitysmies toteaa, että perinteistä joukkoliikennettä ja muuta tuettua henkilöliikennettä tulee tarkastella laajempaan henkilölogistiikan järjestelmänä niin suunnittelussa, rahoituksessa kuin käytännön palvelujen tuottamisessa. Joukkoliikenteen, ml. palveluliikenne ja kutsujoukkoliikenne, palvelujärjestelmä tulee nähdä osana koko liikennejärjestelmää ja liikennejärjestelmäsuunnittelua, jolla on kiinteä yhteys maankäytön suunnitteluun ja peruspalvelujen palveluverkkojen kehittämiseen. Seuraavissa kappaleissa käsitellään selvitysmies Paajasen

kehittämis ehdotuksia julkisin varoin toteutetuissa henkilökuljetuksissa.

1. Perinteisen joukkoliikenteen ja julkisesti tuetun henkilöliikenteen entistä tiiviimpi integrointi

Joukkoliikennelain mukaisille toimivaltaisille viranomaisille, joilla tarkoitetaan joukkoliikennelain 14 §:ssä mainittuja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia sekä samassa lainkohdassa mainittuja 16 kuntaa (kuten Lappeenrannan kaupunki, käytännössä teknisen toimen kadut ja ympäristö ja sen sisällä joukkoliikenteen tulosalue) ja 10 seudullista viranomaista, tulee laissa nykyistä selkeämmin antaa tehtäväksi koko henkilöliikennejärjestelmän suunnittelu niin, että se kattaa kaiken julkisesti tuetun henkilöliikenteen. Näin julkisesti rahoitettu palvelu- ja kutsujoukkoliikenne sekä muut tuetut kuljetukset, kuten koululais- ja vammaiskuljetukset saadaan paremmin integroitua suunnitteluun, jolloin ne myös palvelevat kustannustehokkaammin yhteiskunnan kuljetustarpeita.

2. Henkilöliikenteen hajanaisen rahoituksen kehittäminen ja pitkäjänteisen toiminnan varmistaminen

Rahoituksen hajanaisuuden takia on tärkeää rakentaa kokonaiskuva liikennepalvelujen kustannuksista ja kehittää niiden hallintaa. Valtion eri ministeriöt, kuntien eri toimialat ja Kela käyttävät vuosittain yhteensä noin miljardi euroa verorahoja julkisesti tuettuihin henkilökuljetuksiin.

Valtion puolella tulee varmistaa, että eri sektoriministeriöiden palvelujen tuottamiseen liittyvien henkilöliikenteen määrärahat kohdennetaan yhdelle hallinnonalalle kustannustehokkaan henkilöliikenteen tuottamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö olisi tällöin luontevin vaihtoehto.

Kuntatasolla joukkoliikenteen, sosiaalitoimen ja sivistystoimen henkilökuljetusten määrärahat budjetoidaan toimialan menoihin, jotta valtionosuuslaskenta ja kustannusten tarkistus voidaan suorittaa.

Sisäisessä tilaaja – tuottajamallissa rahojen käyttö tapahtuu logistiikkayksikössä. Toimiala ”tilaa” palvelut logistiikkayksiköltä, joka vastaa liikennepalvelujen tuottamisesta, ja maksaa todelliset kustannukset. Toinen vaihtoehto on, että logistiikkayksikkö on hankinta-asiantuntija, joka valmistelee hankinnat ja sopimukset ja toimiala huolehtii sopimuksen toteutuksesta ja valvonnasta.



### 3. Henkilölogistiikan organisointi ja resurssit

Henkilölogistiikan toiminnot tulee keskittää joukkoliikennelain määrittelemille toimivaltaisille joukkoliikenneviranomaisille. Näiden viranomaisten tulee perustaa logistiikkayksiköjä vastaamaan niin joukkoliikenteen, sosiaalitoimen kuin sivistystoimen henkilökuljetusten ja kuljetusten tilauspalvelujen hankinnoista. Myös Kelan korvaamat kuljetukset on integroitava kiinteästi logistiikkayksikön toimintaan.

Logistiikkayksiköllä tulee olla selkeät toimivaltuudet. Kunnissa logistiikkayksikön toimivaltuudet ja yhteistyö eri toimialojen välillä voidaan määrätä kunnanvaltuuston hyväksymällä johtosäännöllä. Logistiikkayksikön tulee kartoittaa kunnan tai toimialueensa henkilökuljetukset ja niiden nykytila, nykyinen tuotantotapa ja kustannukset sekä laatia tuotantosuunnitelma, kilpailutusohjelma sekä toteuttaa tarjouskilpailut ja seurata kustannusten kehittymistä.

Henkilölogistiikan määrätietoinen kehittäminen tarkoittaa myös koulutettujen logistiikan osaajien lisätarvetta niin ELY- keskuksissa kuin kunnissa. Opetusministeriön tuleekin huolehtia että ammattikorkeakouluissa lisätään logistiikan ja erityisesti henkilölogistiikan koulutusta.

### 4. Tehokas tilauspalvelu yhdistelee matkoja aktiivisesti

Matkojen yhdistämisen kehittäminen etenee käytännössä kolmella eri henkilöliikenteenjärjestäjätasolla; ELY- keskuksissa, kunnissa ja SVL- matkojen yhdistelyssä. Yhdistämistoiminnan tehostaminen ja matkaketjujen edellytyksien parantaminen edellyttää käytettävissä olevien reitti- ja aikataulutietojen saatavuuden ja käytön helppouden kehittämistä. Liikenneviraston tulee kehittää nykyisiä järjestelmiä vastaamaan myös matkojen yhdistelyssä käytettävien tietojärjestelmien tarpeita.

### 5. Henkilöliikennepalvelujen tehokas toteuttaminen

Liikennepalvelujen hankintojen perusasiakirjat, tarjouspyyntömallit ja käytettävät sopimusmallit tulee yhdenmukaistaa niin että, niitä voidaan soveltaa koko maassa erilaisissa olosuhteissa. ”Yleiset sopimusehdot” tulee olla tavoitteena. Liikennepalvelujen tilaajilla ja tuottajilla tulee olla yhdenmukaiset näkemykset siitä, millaisilla sopimusehdoilla liikennepalvelut toteutetaan. Näin voidaan parantaa markkinoiden toimintaedellytyksiä.

Rahoituksen vakaudella pitää pystyä turvaamaan 4- 5 vuoden sopimusajat. Liikennöintisopimusten mukaiset kustannusten nousun korvaukset pitää pystyä budjetoimaan, jotta niitä ei tarvitse rahoittaa liikennettä vähentämällä.

Selvitysmies Paajasen selvitys sisältää myös muutoksia lainsäädäntöön (12:a lakiin tai asetukseen) mm. sairausvakuutuslain mukaisten kuljetustenjärjestämisvastuusta ja viranomaisten yhteistyövelvoitteista.

**Lausunto selvitysmies Paajasen selvitykseen Julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittämiseen:**

Lappeenrannan kaupunki katsoo, että selvitysmies Paajasen raportissa on otettu monipuolisesti huomioon koko henkilökuljetusten ongelma-alueet ja pyritty ratkaisemaan ne. Kaupunki katsoo myös, että Paajasen toimenpiteet ovat selkeää harppaus parempaan henkilöliikenteeseen Suomessa.

Tällä hetkellä Lappeenrannassa avoimen joukkoliikenteen, sosiaali- ja terveystieteiden sekä kasvatusta ja opetustoimen henkilökuljetusten määrärahat budjetoidaan toimialojen menoihin, jotta valtionosuuslaskenta ja kustannusten tarkistus voidaan suorittaa.

Avoimeen joukkoliikenteen ja julkisesti tuetun henkilöliikenteen entistä tiiviimmässä integroinnissa on isona ongelmana henkilöstön resurssipula. Tällä hetkellä Lappeenrannan joukkoliikenteen tulosalueen resurssit ovat liikenneinsinööri ja suunnittelija. Tarve lisäresurssiin (joko konsulttina tai toimihenkilönä) on jo uuden kilpailutetun paikallisliikenteen (bruttomalli) alkaessa 2014 toukokuussa.

Toisena ongelmana on pula henkilöliikennelogistiikoista Suomessa. Vaikka koulutusta lisättäisiin nopeasti, rahoitustyöryhmän esitys joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille ja kunnille esitettävästä velvoitteesta suunnitella kaikki alueen henkilökuljetukset yhteen sovittaen vuodesta 2016 alkaen on todella kireä.

Selvitys sisältää myös paljon muutoksia lainsäädäntöön (12 lakia tai asetusta), joka hidastaa prosessin etenemistä.

Joukkoliikenteen rahoitus (työryhmän raportti)

– työryhmän ehdotukset

**Ehdotus 1**

Hallitusohjelmassa ja liikennepoliittisessa selonteossa edellytetyt joukkoliikenteelle asetetut tavoitteet on mahdollista saavuttaa vain lisäämällä joukkoliikenteen määrärahaa 50 milj. eurolla.

**Ehdotus 2**

Joukkoliikennemäärärahaan tehdään indeksikorotus viimeistään hallituskauden vaihtuessa liikennepoliittisessa selonteossa

ehdotetulla tavalla tai muulla tavalla huolehditaan joukkoliikenteen ostovoiman säilymisestä

**Ehdotus 3**

Joukkoliikenteen määräraha ehdotetaan jaettavaksi kolmeen eri palvelutasoluokkaan: peruspalvelutasoon, kysyntää ylläpitävään tasoon ja kilpailukykyiseen tasoon vuodesta 2015 eteenpäin. Samalla joukkoliikenne-rahasto tarkastellaan kokonaisuutena, ei enää liikennemuoto-kohtaisesti. Rahoituksen kohdentamisessa tulee ottaa huomioon mahdolliset syntyvät kuntaliitokset ja muutokset joukkoliikenteen toimivaltaisissa viranomaisissa tai siirtymät palvelutasoluokasta toiseen. ELYjen ja kuntien välisissä yhteistyösopimuksissa sovitaan tarkemmin joukkoliikenteen suunnittelun ja seurannan yhteistyöstä ja menettelytavoista mukaan lukien kustannusten jaosta.

**Ehdotus 4**

Joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille annetaan enemmän harkintavaltaa määrärahan kohdentamiseen omalla toimivalta-alueellaan.

**Ehdotus 5**

Joukkoliikenteen määrärahan vaikuttavuutta seurataan nykyistä aktiivisemmin vuositasolla. Liikennevirasto laatii seurantaan varten ohjeen vuoden 2013 aikana.

**Ehdotus 6**

Joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille ja kunnille esitetään velvoitetta suunnitella kaikki alueen henkilökuljetukset yhteen sovittaen vuodesta 2016 alkaen. Jotta yhteissuunnitteluun voidaan ryhtyä, täytyy ehdotuksessa 3 esitetyllä tavalla selvittää alueittain matkakustannusten korvausten alueellinen käyttö ja jakautuminen nykytilanteessa.

**Ehdotus 7**

Kaikkiin henkilökuljetuksiin käytettävän rahoituksen tulee olla yhteiskäytössä.

**Ehdotus 8**

Liikenne- ja viestintäministeriö ja HSL tekevät 31.3.2014 mennessä toimintasuunnitelman Helsingin seudun lähijunaliiikenteen työnjaosta.

**Ehdotus 9**

Joukkoliikenteen kehittämisrahoitus täytyy ohjelmoida ja rahoituksen riittävä taso täytyy turvata.

**Ehdotus 10**

Uudet liikenteen järjestämistavat edellyttävät yhteistyön lisäämistä erityisesti henkilökuljetusten suunnittelussa. Jotta näistä tehtävistä

Kaupunginhallitus

§ 377

12.08.2013

on mahdollisuus selvitä, tulee niitä varten kohdentaa riittävät henkilöresurssit.

Edellä kuvatut ehdotukset edellyttävät myös muutoksia lainsäädäntöön.

Lausunto Joukkoliikenteen rahoitustyöryhmän raportista:

Rahoitustyöryhmän raportin kehittämissuositukset ovat todella erittäin kannatettavia. Varsinkin lisäämällä joukkoliikenteen määrärahaa 50 milj. eurolla ja se, että joukkoliikennemäärärahaan tehdään indeksikorotus viimeistään hallituskauden vaihtuessa. Toivottavasti ehdotukset toteutuvat suunnitellulla tavalla. Muuten henkilöliikenteen kehittämiseltä menee pohja pois.

Tj vs. Tekninen lautakunta esittää kaupunginhallitukselle, että se hyväksyisi yllä olevan mukaisen lausunnon koskien selvitysmies Paajasen selvityksestä julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittämisestä sekä raportista joukkoliikenteen rahoituksesta.

Tekla Hyväksyttiin.”

Selvitysmiehen selvitys on luettavissa ministeriön internetsivuilla: <http://www.lvm.fi/julkaisu/4145220/julkisesti-tuettujen-henkilokuljetusten-rahoituksen-ja-toimintatapojen-kehittaminen>  
Rahoitustyöryhmän raportti on luettavissa ministeriön internetsivuilla: <http://www.lvm.fi/julkaisu/4145247/joukkoliikenteen-rahoitus-tyoryhman-raportti> (AK)

Kj Kaupunginhallitus päättää antaa liikenne- ja viestintäministeriölle selvitysmies Paajasen selvityksestä ja rahoitustyöryhmän raportista edellä olevat kasvatus- ja opetustoimen ja teknisen lautakunnan lausunnot.

Kh Hyväksyttiin.

Otteen oikeaksi todistaa Lappeenrannassa 13.8.2013



Alina Kujansivu  
II kaupunginsihteeri

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö