

**TURUN KAUPUNKISEUDUN
LINJA-AUTOLIIKENTEEEN
JÄRJESTÄMINEN 1.7.2014
ALKAEN**

SISÄLLYS

JOHDANTO	2
1 TYÖN TAVOITE	2
2 TAUSTATIETOA	2
2.1 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen	2
2.1.1 Palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki	2
2.1.2 Siirtymäaika	3
2.1.3 Toimivaltaiset viranomaiset tehtävät ja niiden välinen yhteistyö	6
2.1.4 Liikenteen järjestämistavat	10
2.2 Valtakunnalliset ohjeistukset, selvitykset ja mietinnöt	19
2.3 Turun seudun joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset	19
2.4 Turun seudun joukkoliikenteen palvelutasomäärittely	20
2.5 Turun kaupunkiseudun kuntien joukkoliikennettä koskevat päätökset	24
3 TURUN SEUDUN JOUKKOLIIKENTEEN NYKYTILA	24
3.1 Linjasto ja palvelutaso	25
3.2 Liikenteen järjestäminen	27
3.3 Joukkoliikenteen rahoitus	28
3.4 Joukkoliikenteen lippujärjestelmä	29
3.5 Joukkoliikenteen informaatiojärjestelmä	29
3.6 Liikenteenharjoittajat	30
4 JOUKKOLIIKENTEEN JÄRJESTÄMINEN TURUN KAUPUNKISEUDULLA	30
5 TOIMENPIDE-ESITYS	33
5.1 Päätös liikenteen järjestämisestä PSA:n mukaisesti	33
5.2 Ennakoilmoitus EU:n virallisessa lehdessä	34
5.3 Taksajärjestelmä	34
5.4 Maksu- ja informaatiojärjestelmä	35
5.5 Liikenteen järjestäminen	35
5.6 Päätöksentekoaikatauluehdotus	35

JOHDANTO

1 TYÖN TAVOITE

Työn tavoitteena on arvioida;

- Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen toimivaltaan kuuluvan liikenteen osalta seutuliikenteen liikenteenjärjestämistapoja voimassaolevien siirtymäajan päättymisen jälkeen
- joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmiä
- kuntakohtaisia kustannuksia ja tuloja
- liikenteen järjestämistapojen vaikutuksia joukkoliikenteen palvelutasoon ja kysyntään
- vaikutuksia kuntien määrittelemiin joukkoliikenteen palvelutasoihin ja muihin määriteltäviin tavoitteisiin.
- liikenteen hankintamenettelytapoja
- vaikutuksia linja-autoyriyten markkinatilanteeseen ja henkilökunnan asemaan

Työn lopputuloksena syntyy esitys Turun kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisen toimivaltaan kuuluvan linja-autoliikenteen järjestämistavasta ja tarvittavien päätösten aikataulu.

2 TAUSTATIETOA

2.1 Joukkoliikenteen lainsäädännön uudistuminen

Joukkoliikenteen lainsäädäntö uudistui 3.12.2009. Tuolloin voimaan astuneissa palvelusopimusasetuksessa (PSA, Euroopan Parlamentin ja Neuvoston asetus 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista) sekä kansallisessa joukkoliikennelaissa määritellään mm. joukkoliikenteen järjestämiseen ja viranomais-toimintaan liittyvä lainsäädäntö.

Joukkoliikennelain keskeisenä tavoitteena on luoda edellytykset peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiseen koko maassa sekä joukkoliikenteen käytön lisäämiseen keskeisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä. Tavoitteena on toteuttaa Suomen olosuhteisiin mahdollisimman hyvin soveltuvat toimintamallit ottaen huomioon eri toimintaympäristöjen asettamat vaatimukset. (Hallituksen esitys Eduskunnalle joukkoliikennelaiksi, Perustelut 2009, 1)

2.1.1 Palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki

EU:n palvelusopimusasetus (PSA) ja joukkoliikennelaki (JLL, 13.11.2009/869) astuivat voimaan 3.12.2009. Palvelusopimusasetuksen tarkoituksena on määritellä, miten toimivaltaiset viranomaiset voivat yhteisön oikeuden sääntöjä noudattaen toimia julkisen henkilöliikenteen alalla varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palveluiden tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkea-

laatusempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla. (PSA 1 artikla)

Tätä varten asetuksessa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset julkisen palvelun velvoitteita määrätessään tai niitä koskevia sopimuksia tehdessään korvaavat julkisen liikenteen harjoittajille aiheutuvat kustannukset ja/tai myöntävät yksinoikeuksia vastineena julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta. (PSA 1 artikla)

Entisen lainsäädännön mukaiset linjaliikenneluvat voitiin, liikenteenharjoittajan niin halutessa, muuttaa siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi. Siirtymäajan sopimuksissa noudatetaan tosin jo palvelusopimusasetusta, mutta sopimukset ovat voimassa vain lain joukkoliikennelain mukaisesti siirtymäaikana. Joukkoliikennettä ei voida siirtymäajan sopimusten päättymisen jälkeen järjestää samalla tavoin kuin siirtymäajan sopimuksilla. (Joukkoliikennelaki 62 §)

Toimivaltaisen viranomaisen tehtävänä on päättää, miten joukkoliikenne sen toimivalta-alueella järjestetään. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen on uuden joukkoliikennelain mukaan määritettävä toimivalta-alueensa palvelutaso seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina. Palvelutasomäärittely on sitova ja voimassa määräajan. Paikallisen toimivaltaisen viranomaisen alueen rajan ylittävistä liikenteen järjestämisestä päättää alueen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY).

2.1.2 Siirtymäaika

Ennen joukkoliikennelain voimaantuloa myönnetyt joukkoliikenneluvat ovat voimassa luvassa määrätyn ajan. ELY:n on säännöllisesti ja vähintään viiden vuoden välein tarkastettava, että ennen tämän lain voimaantuloa myönnetyn joukkoliikenneluvan haltija ja oikeushenkilön liikenteestä vastaava henkilö täyttävät 19 §:ssä säädettyt joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytykset. (Joukkoliikennelaki 62 §)

Ennen 3 päivää joulukuuta 2009 myönnetyt linjaliikenneluvat katsotaan palvelusopimusasetuksen 8 artiklan 3 kohdan b ja d alakohdassa tarkoitetuiksi julkisia palveluhankintoja koskeviksi sopimuksiksi, joiden soveltamista voitiin mainitun asetuksen mukaisesti jatkaa enintään 2 päivään joulukuuta 2019 edellyttäen, että 14 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen ja liikenteenharjoittaja ovat tehneet 3 momentissa tarkoitetun sopimuksen viimeistään 2 päivänä joulukuuta 2009. (Joukkoliikennelaki 62 §)

Palvelusopimusasetusta ja uutta joukkoliikennelakia alettiin soveltaa heti lainvoimaan tulosta 3.12.2009 alkaen. Kuten edellä on todettu, uuteen joukkoliikennelakiin on kirjattu siirtymäajan liikennöintisopimusten tekemistä koskevat säännökset, joita sovelletaan ennen PSA:n täysimääräistä soveltamista.

Täysimääräinen soveltaminen tarkoittaa käytännössä kilpailuttamisen pakollisuutta kaikissa kynnysarvot ylittävissä joukkoliikennettä koskevissa ”julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa”. Viimeksi mainittua kilpailuttamisvelvollisuutta lukuun ottamatta on PSA:ta noudatettu tietenkin jo 3.12.2009 alkaen. Ennen PSA:n ja uuden joukkoliikennelain voimaan astumista on tehty käytännössä kaikista linjaliikennelu-piin perustuvasta liikenteestä siirtymäajan liikennöintisopimukset marraskuun 2009 alusta.

Jos tätä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä ilman tarjouskilpailua julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on alle 1 000 000 euroa tai jotka koskevat julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista määrältään alle 300 000 kilometriä vuodessa.

Jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty ilman tarjouskilpailua pienen tai keskisuuren yrityksen kanssa, jolla on käytössään enintään 23 ajoneuvoa, edellä mainittuja enimmäismääriä voidaan korottaa joko alle 2 000 000 euroon keskimääräisen ennakoidun vuosittaisen arvon osalta tai alle 600 000 kilometriin vuodessa julkisten henkilöliikennepalvelujen osalta.

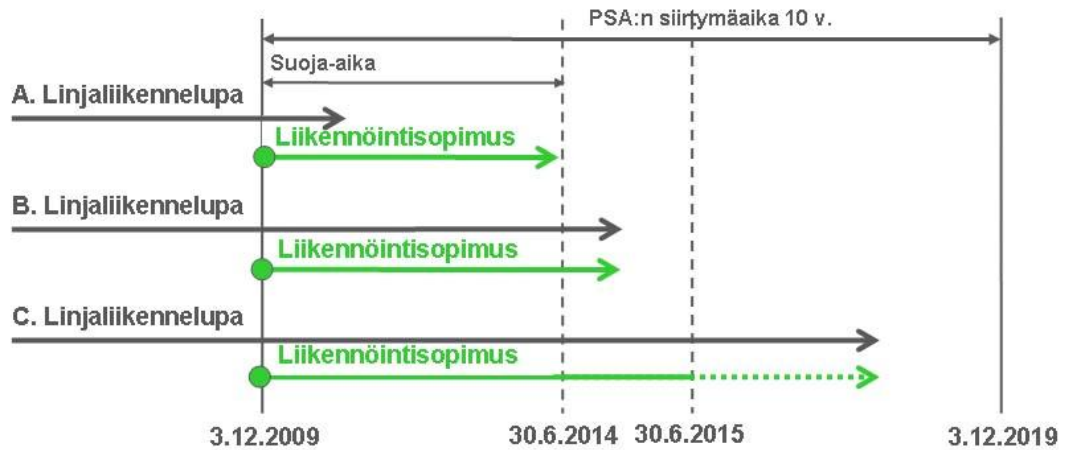
Liikenne- ja viestintäministeriö on myös todennut kirjeessään 15.3.2012 (LVM/2257/02/2011) että jos hankinta toteutetaan samanaikaisesti erillisinä osina, kaikkien vastaavien osien ennakoitu kokonaisarvo on otettava huomioon hankintasopimuksen ennakoitua arvoa laskettaessa. Jos osien yhteenlaskettu arvo ylittää 15 §:ssä tarkoitetun kansallisen kynnysarvon tai 16 §:ssä tarkoitetun EU- kynnysarvon, jokaisen osan hankinnassa on noudatettava kyseisen kynnysarvon ylittäviä hankintoja koskevia säännöksiä siten, kuin 4 luvussa säädetään. Hankintalain 20 §:n mukaan hankintaa ei saa jakaa eriin, osittaa tai laskeapoikkeuksellisin menetelmin säännösten kiertämiseksi.

Nykyiset lippusopimukset voitiin liittää kaikkien osapuolten suostumuksella uusiin siirtymäajan liikennöintisopimuksiin. PSA:n mukaan siirtymäkauteen on toteutettava toimia julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemiseen asteittain. Valtio on velvollinen raportoimaan edistymisestään EU:n komissiolle siirtymäkauden puolivälin jälkeen eli noin viiden vuoden kuluttua PSA:n voimaan astumisesta. Liikenteenharjoittajan osallistuminen tarjouskilpailuihin voidaan siirtymäkauden jälkimmäisellä puoliskolla estää, jos kilpailuttamattoman liikenteen arvo on suurempi, kuin kilpailuttetun. (PSA 8 artikla)

Uuden lain suoja-aikaan perustuen lyhyimmät siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät 30.6.2014, kuten pääosin Turun kaupunkiseudun sisäiset sopimukset. Liikenteenjärjestämistä koskevat päätökset tulee tehdä siten että liikenne voi alkaa 1.7.2014 Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnan päättämällä tavalla.

VARELY:n toimivallassa olevien Turun kaupunkiseudun viranomaisen toimivallan rajat ylittävät sopimukset päättävät myöhemmin. Näiden sopimusten mukaisilla vuoroilla hoidetaan osa seudun sisäisestä liikenteestä.

Siirtymäajan sopimusten voimassaoloaikana liikenteenharjoittajalla on oikeus esittää perustellusta syystä vähennyksiä sopimustensa mukaiseen liikenteeseen. Liikenteenharjoittaja voi tällöin ääritapauksessa esittää sopimuksen purkamista, jos se katsoo, ettei sopimuksen mukainen liikenne ole taloudellisesti kannattavaa.



Kuvio 2. Turun kaupungin toimivaltaan kuuluvien siirtymäajan liikennöintisopimusten pituudet

Siirtymäkautena Turun kaupungin alueella oleviin linjaliikennelupiin sovelletaan siirtymäaikoja, joiden pituus määräytyy seuraavasti:

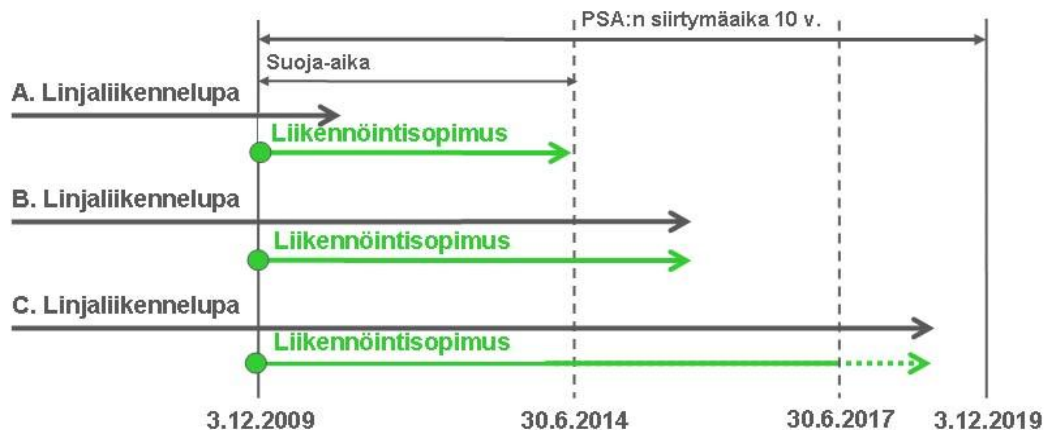
A. Jos linjaliikennelupa päättyy 3.12.2009 – 30.6.2014, siirtymäajan liikennöintisopimus päättyy 30.6.2014. Ei irtisanomismahdollisuutta.

B. Jos linjaliikennelupa päättyy 1.7.2014– 30.6.2015, siirtymäajan liikennöintisopimus päättyy linjaliikenneluvan päättymispäivään. Ei irtisanomismahdollisuutta.

C. Jos linjaliikennelupa päättyy 1.7.2015– 2.12.2019, siirtymäajan liikennöintisopimus päättyy linjaliikenneluvan päättymispäivään. Siirtymäajan liikennöintisopimus voidaan kuitenkin irtisanoa 18 kuukauden irtisanomisajalla päättymään aikaisintaan 30.6.2015.

ELY:n tekemiin sopimukseen. ELY:n ja liikenteenharjoittajien väliset siirtymäajan sopimukset kestävät joissakin tapauksissa pidempään, kuin vuoden 2014 puoleen väliin. Joukkoliikennelain siirtymäsäännöksistä johtuen PSA:n mukainen liikenne ei saa heikentää voimassaoleviin siirtymäajan sopimukseen perustuvan liikenteen yksinoikeuden suojaa.

Seuraavassa kuvassa on esitetty pituudet siirtymäajan liikennöintisopimuksissa, joissa toimivaltaisena viranomaisena on lääninhallitus (ELY) (Joukkoliikennelaki 62 §).



Kuvio 3. ELY:jen toimivalta-alueen siirtymäajan sopimusten pituudet.

Siirtymäajan liikennöintisopimusten pituudet määräytyvät seuraavasti, kun toimivaltaisena viranomaisena on lääninhallitus (ELY) (Joukkoliikennelaki 62§).

A. Jos linjaliikennelupa päättyy 3.12.2009–30.6.2014, siirtymäajan liikennöintisopimus päättyy 30.6.2014. Ei irtisanomismahdollisuutta.

B. Jos linjaliikennelupa päättyy 1.7.2014–30.6.2017, siirtymäajan liikennöintisopimus päättyy linjaliikenneluvan päättymispäivään. Ei irtisanomismahdollisuutta. Siten esimerkiksi linjaliikenneluvan päättyessä vuonna 2015, siirtymäajan liikennöintisopimus päättyy vuonna 2015.

C. Jos linjaliikennelupa päättyy 1.7.2017–2.12.2019, siirtymäajan liikennöintisopimus päättyy linjaliikenneluvan päättymispäivään. Siirtymäajan liikennöintisopimus voidaan irtisanoa 18 kuukauden irtisanomisajalla päättymään aikaisintaan 30.6.2015.

2.1.3 Toimivaltaiset viranomaiset tehtävät ja niiden välinen yhteistyö

Toimivaltaiset viranomaiset

Joukkoliikenneluvan myöntävä viranomainen (joukkoliikennelaki 10§)

Joukkoliikenneluvan myöntää hakemuksesta hakijan kotipaikan toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Jos hakijalla ei ole kotipaikkaa Suomessa, joukkoliikenneluvan myöntää Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitettut toimivaltaiset viranomaiset (joukkoliikennelaki 11§)

Edellä 10 §:ssä tarkoitettut toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset ovat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia. Lisäksi mainitun artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuihin tarkastuksiin voivat osallistua poliisi, työsuojeluhallinto, Verohallinto ja tullilaitos sen toimivallan perusteella, joka niillä on muun lain nojalla. Toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on oikeus saada mainituilta viranomaisilta virka-apua tarkastuksissa. Asetuksen 18 artiklassa tarkoitettuna kansallisena yhteyspisteenä toimii Liikenteen turvallisuusvirasto.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun asiakirjan ja 2 kohdassa tarkoitettun todistuksen antaa yrityksen tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan poliisi. Asetuksen 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun todistuksen ammatillisesta pätevyydestä antaa Liikenteen turvallisuusvirasto.

Reittiliikenneluvan myöntävät viranomaiset (joukkoliikennelaki 12§)

Reittiliikenneluvan myöntää toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jonka toimivalta-alueella reitti on. Jos reitti ulottuu useamman kuin yhden toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toimivalta-alueelle, luvan myöntää keskus, jonka alueella on pisin osa reitistä. ([22.12.2009/1694](#))

Yksinomaan Hyvinkään, Imatran, Kajaanin, Kemin, Kokkolan, Kotkan, Kouvolan, Lappeenrannan, Mikkelin, Oulun, Rauman, Riihimäen, Rovaniemen, Salon, Savonlinnan, Seinäjoen tai Vaasan alueella harjoitettavaan reittiliikenteeseen luvan myöntää kyseisen kunnan viranomainen. ([9.12.2011/1219](#))

Seudullinen kunnallinen viranomainen myöntää luvan yksinomaan toimivalta-alueellaan harjoitettavaan reittiliikenteeseen. Seudullisia kunnallisia viranomaisia ovat:

- 1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella;
- 2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella;
- 3) Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella;
- 4) Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella;
- 5) Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella;

6) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Kärkö-
län, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alu-
eella;

7) Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodos-
tamalla alueella;

7 kohta tulee voimaan 1.7.2012.

8) Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tam-
pereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella;

9) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalin, Raision, Ruskon ja Turun kuntien
muodostamalla alueella.

[\(9.12.2011/1219\)](#)

Kunnallinen toimivaltainen viranomainen voi periä reittiliikenneluvan käsittelemises-
tä maksun, jonka perusteen on vastattava soveltuvin osin valtion maksuperustelaisissa
[\(150/1992\)](#) säädettyjä periaatteita. Maksun perusteista määrätään tarkemmin kun-
nan hyväksymässä taksassa.

Viranomaisen lupien myöntämisessä noudatettavista menettelyistä säädetään hallin-
tolaisissa [\(434/2003\)](#). [\(26.11.2010/1007\)](#)

Kutsujoukkoliikenneluvan myöntävät viranomaiset (joukkoliikennelaki 13§)

Kutsujoukkoliikenneluvan myöntää toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristö-
keskus, jonka toimivalta-alueella liikenteen toiminta-alue on. Jos liikenteen toiminta-
alue on useamman kuin yhden toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökes-
kuksen toimivalta-alueella, luvan myöntää keskus, jonka alueella on suurin osa toi-
minta-alueesta. [\(22.12.2009/1694\)](#)

Yksinomaan 12 §:n 2 ja 3 momentissa mainittujen kuntien toimivalta-alueella harjoi-
tettavaan kutsujoukkoliikenteeseen luvan myöntää kyseisen kunnan viranomainen.
Yksinomaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta-alueella harjoitetta-
vaan kutsujoukkoliikenteeseen luvan myöntää Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä. [\(26.11.2010/1007\)](#)

Kunnallinen toimivaltainen viranomainen voi periä kutsujoukkoliikenneluvan käsitte-
lemisestä maksun, jonka perusteen on vastattava soveltuvin osin valtion maksupe-
rustelaisissa säädettyjä periaatteita. Maksun perusteista määrätään tarkemmin kun-
nan hyväksymässä taksassa.

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset ja niiden yhteistyö sekä päätös palvelusopimusasetuksen soveltamisesta (joukkoliikennelaki 14§)

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä 12 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset. Viranomaisten keskinäinen toimivallanjako on 12 ja 13 §:ssä säädetyn mukainen, kuitenkin niin, että toimivaltaisen kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle. Rautatieliikennettä koskevissa asioissa toimivaltainen viranomainen on liikenne- ja viestintäministeriö ja omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 12 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan. ([26.11.2010/1007](#))

Palvelusopimusasetuksen 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut yleiset säännöt niistä julkisen palvelun velvoitteista, joiden tarkoituksena on vahvistaa enimmäishinnat kaikille matkustajille tai tietyille matkustajaryhmille, annetaan valtioneuvoston asetuksella. Yleisten sääntöjen pakollisesta sisällöstä säädetään palvelusopimusasetuksen 4 artiklan 1–3 kohdassa. Yleisten sääntöjen perusteella maksettavista korvauksista säädetään palvelusopimusasetuksen 6 artiklassa.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetuilla toimivaltaisilla viranomaisilla on palvelusopimusasetusta soveltaessaan velvollisuus toimia tarpeellisilta osin yhteistyössä toistensa kanssa.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut viranomaiset tekevät päätöksen siitä, että ne järjestävät toimivalta-alueensa tai sen osan joukkoliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Viranomaiset soveltavat palvelusopimusasetusta asetuksen 1 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

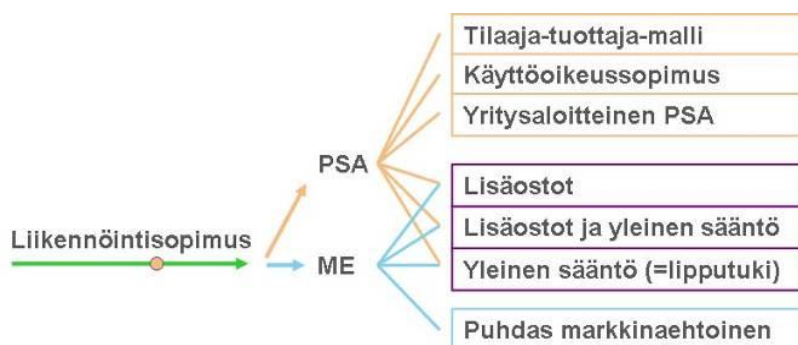
Muun kuin 14 §:ssä tarkoitetun kunnan toimivalta (joukkoliikennelaki 14a§)

Muu kuin 14 §:ssä tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen julkisista hankinnoista annettua lakia täydentääkseen alueensa joukkoliikennepalveluja. Kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

2.1.4 Liikenteen järjestämistavat

Siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen jälkeen joukkoliikenne järjestetään joko markkinaehtoisesti (ME) tai palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti. (PSA 3 artikla)

Asiaa on havainnollistettu seuraavassa kuvassa.



Kuvio 4. Joukkoliikenteen järjestämistavat siirtymäajan liikennöintisopimusten umpeuduttua (LVM)

Kuvan selitykset:

- = Toimivaltainen viranomainen ratkaisee PSA-mallin ja markkinaehtoisesta (ME) mallin välillä.
- = PSA: malli, jossa toimivaltainen viranomainen maksaa korvauksia tai myöntää yksinoikeuksia
- = Lisäostoilla ja yleisellä säännöllä täydennetään markkinaehtoista mallia PSA:n keinoin
- = ME: markkinaehtoinen malli, jossa viranomainen ei rajoita markkinoille tuloa, tarjonnan määrää, eikä matkalippujen hintoja.

Siirtymäajan jälkeen joukkoliikenne voidaan järjestää siis joko markkinaehtoista (ME) tai palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti. Liikennetyypeittäin ja/tai toimivalta-alueittain voidaan valita eri malli liikenteen järjestämiseen. Seuraavaksi on tarkasteltu tarkemmin eri liikenteen järjestämistapoja.

Siirtymäajan liikennöintisopimus

Siirtymäajan liikennöintisopimuksilla tarkoitetaan sopimuksia, jotka on tehty korvaamaan ennen uuden joukkoliikennelain voimaan tuloa myönnetty linjaliikenneluvat.

Siirtymäajan liikennöintisopimuksissa sovitaan liikenteenharjoittajan oikeudesta ja velvollisuudesta harjoittaa ennen lain voimaan tuloa myönnetyn linjaliikenneluvan mukaista liikennettä siirtymäaikana. Siirtymäajan liikennöintisopimus on voimassa sitä edeltäneen linjaliikenneluvan päättymiseen asti, kuitenkin enintään 2. joulukuuta 2019 asti. Liikenteen harjoittajan halutessa sopimuksen voimassaoloaika jatkuu 30.

kesäkuuta 2014 asti myös siinä tapauksessa, että linjaliikennelupa olisi päättynyt ennen sitä. Molemmilla osapuolilla on mahdollisuus purkaa tietyin edellytyksin siirtymäajan sopimuksia noudattaen 18 kuukauden irtisanomisaikaa. Jos liikenteenharjoittaja ei ole halunnut tehdä siirtymäkauden liikennöintisopimusta, vanhat linjaliikenneluvat katsotaan reittiliikenneluviksi. Siirtymäajan sopimuksilla on vahva loukkaamissuoja toisin kuin reittiliikenneluvalla ajettavilla liikenteillä.

MARKKINAEHTOINEN LIIKENNE

Mikäli joukkoliikenteentoimivaltainen viranomainen toteaa, että siirtymäajan liikennöintisopimusten päätyttyä haluttu palvelutaso saavutetaan ilman viranomaisen puuttumista liikenteen järjestämiseen, eikä liikenteen sääntely muutoinkaan ole tarpeen ja liikennettä ei rahoiteta julkisin varoin esimerkiksi lippujen asiakashintoja alentamalla, voidaan joukkoliikenne järjestää puhtaasti markkinaehtoiseksi.

Markkinaehtoisessa liikenteessä joukkoliikenteen palvelutaso muodostuu liikennöitsijöiden hakemien reitti- tai kutsujoukkoliikennelupien mukaisesti. Viranomainen voi käyttää vain hakijan soveltuvuuteen liittyvää sääntelyä, joka käytännössä tarkoittaa vain liikennöintiin oikeuttavien lupien edellyttämistä, luvanhaltijan yleistä kelpoisuutta koskevia vaatimuksia, liikennöinnin vähimmäisvaatimusta, aikataulukausien vahvistamista ja vaatimusta informaatiosta, mitä informaatio- ja lippujärjestelmää käytetään. Markkinaehtoisessa liikenteessä palveluiden tarjonnan rajoittamis- ja muut sääntelymahdollisuudet ovat hyvin rajalliset.

Palvelusopimusasetus ei anna oikeutta markkinaehtoisen liikenteen tarjonnan rajoittamiselle muutoin kuin, jos markkinaehtoinen liikenne vaikeuttaisi liikenteen järjestämistä PSA:n mukaisella tavalla. PSA ei näin ollen anna keinoja markkinaehtoisen liikenteen tarjonnan rajoittamiselle tilanteissa, joissa uusi markkinaehtoinen liikenne esimerkiksi vakavasti heikentäisi olemassa olevan markkinaehtoisen liikenteen kannattavuutta. Jos viranomainen haluaa rajoittaa markkinaehtoista liikennettä, tulee sen joka tapauksessa tapahtua joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen mukaisesti. (Joukkoliikennelaki 22§)

Kansallisen joukkoliikennelain 22 §:ään on kuitenkin otettu säännös, jonka mukaisesti toimivaltainen viranomainen voisi rajoittaa uusien reittiliikennelupien hyväksymistä mm. määritetyn palvelutason ylittymisen vuoksi. Käytännössä tämän lainkohdan soveltaminen kohtaa merkittäviä vaikeuksia, koska soveltamisessa viranomaisten on erityisesti huomioitava EU:n kilpailuoikeutta koskevat säännökset. Tähän on viitannut mm. eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta lakiesityksestään antamassaan mietinnössä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut huhtikuussa 2011 julkaistun ohjeen, joka on tarkoitettu reittiliikennelupia myöntäville viranomaisille, joita ovat joukkoliikennelain 12 §:ssä tarkoitettut toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä toimivaltaiset kunnalliset viranomaiset.

Ohjeen tarkoituksena on yleisellä ohjauksella varmistaa lain soveltamisen riittävä yhtenäisyys ja liikenteenharjoittajien tasapuolinen kohtelu riippumatta siitä, miltä viranomaiselta lupaa haetaan.

Markkinaehtoinen liikenne ja lisäostot

Markkinaehtoisessa liikenteessä joukkoliikenteen palvelutaso muodostuu siis edellä todetun mukaisesti liikennöitsijöiden hakemien reittiliikennelupien mukaisesti ja viranomainen hankkii täydentävää, PSA:n mukaisesti hankittua, liikennettä riittävän palvelutason takaamiseksi.

Markkinaehtoinen liikenne ja yleinen sääntö

Yleisellä säännöllä tarkoitetaan toimenpidettä, jota sovelletaan kaikkeen joukkoliikenteeseen tietyllä maantieteellisellä alueella (LVM 41/2009). Pelkistettynä yleinen sääntö tarkoittaa että:

- Yleinen sääntö on ns. normipäätös, jollaisia voidaan antaa vain lailla, asetuksella tai valtioneuvoston päätöksellä.
- Kyse on hintavelvoitteen määrittämisestä. Hintavelvoitteeseen sisältyy menettelytapa, jolla kompensatio tai korvaus hintavelvoitteesta maksetaan yhdenvertaisilla ja syrjimättömillä tavoilla liikennöitsijöille.
- Hintavelvoitteella tarkoitetaan viranomaisen vahvistaman tariffin noudattamista määritetyllä alueella. Yleinen sääntö soveltuu vain markkinaehtoiseen liikenteeseen. Siten hintavelvoitteella tarkoitetaan markkinahintaista alempaa hintaa.
- Tariffi voi olla yleinen, kaikkia matkustajaryhmiä koskeva tai koskea vain määrättyä matkustajaryhmää (esim. koululaiset, eläkeläiset ja varusmiehet)
- Hintavelvoitteen korvaamiseen liittyy PSA:n määrittelemä ns. ylikompensaatiokielto.

Vertailu käyttöoikeussopimukseen selventää yleisen säännön oikeudellista luonnetta ja sisältöä. Toisin kuin käyttöoikeussopimuksessa, yleisen säännön piiriin kuuluva liikenne on edelleen markkinaehtoista, kaupallista liikennettä. Käyttöoikeussopimuksessa on kyse yleensä yksinoikeudesta tai yksinoikeudeksi tulkittavasta erityisoikeudesta liikennöintiin sovitulla alueella ja/tai reitillä sovittuina ajankohtina. Sen sijaan yleistä sääntöä sovellettaessa tällaista kilpailulta suojattua oikeudellista asemaa ei ole. (LVM 41/2009)

Toisin kuin käyttöoikeussopimuksissa, yleisen säännön perusteella markkinoiden toimintaan puuttuessa julkisten tukien saajien piiriä ei voida etukäteen tarkasti rajata. Palvelusopimusasetuksen mukaan kyseessä on nimenomaan ”kaikkiin liikenteenharjoittajiin sovellettavien julkista liikennettä koskevien yleisten sääntöjen asettaminen”. Liikennetyyppiin liittyvä rajaus on kuitenkin mahdollista.

Tämä tarkoittaisi esimerkiksi sitä, että pikavuoroliikenne tai kaukoliikenne voitaisiin tarvittaessa sulkea yleisen säännön soveltamisalan ulkopuolelle tietyllä rajatulla maantieteellisellä alueella.

Yleistä sääntöä sovellettaessa julkisen subvention määrästä ei voida liikenteenharjoittajien kanssa etukäteen sopia, vaan tuki, mukaan lukien kohtuullinen voitto, jou-

dutaan laskemaan ja maksamaan siten kuin palvelusopimusasetuksessa ja sen liitteessä määrätään. Ennakkomaksujen perusteista ja määristä voidaan luonnollisesti sopia.

PALVELUSOPIMUSASETUKSEN MUKAINEN LIIKENNE

Käyttöoikeussopimukset

Julkisen liikenteen käyttöoikeussopimuksella tarkoitetaan toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välistä julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta, joka sisältää yleensä yksinoikeuden tai erityisoikeuden julkisen liikenteen liikenneverkon tai sen osan käyttöön, mutta eroaa tavallisesta joukkoliikenteen ostosopimuksesta tai tilaaja/tuottajamallin mukaisesta liikennöintisopimuksesta mm. siten, että kustannus- ja tuloerä ja vastaavasti myös suunnittelu- ja markkinointivastuu on viimeksi mainittuja sopimustyyppisiä enemmän liikenteenharjoittajalla. Tähän liittyy keskeisesti se, että liikenteenharjoittaja saa matkalipuista kertyvät tulot joko kokonaan tai ainakin merkittävältä osalta ja vastaavasti voi mm. omalla suunnittelu- ja markkinointityöllään vaikuttaa liikevaihtonsa lisäämiseen. Käyttöoikeussopimuksessa sovitaan, millä hinnalla liikennöitsijä sitoutuu järjestämään joukkoliikenteen määritetyn palvelutason mukaiseksi. (LVM 41/2009)

Käyttöoikeussopimuksia ei tarvitse kilpailuttaa, jos sopimuksen arvo on alle miljoona euroa/vuosi tai ajokilometrejä alle 300 000 km/vuosi. Alle 23 auton yrityksille kynnysarvot ovat kaksinkertaisia. Käytännössä Turun toimivaltaisen viranomaisen alueella kynnysarvot ylittyvät, ja käyttöoikeussopimukset pitää kilpailuttaa. Käyttöoikeussopimusten myötä liikennöitsijöiden markkinatilanne voi muuttua. Markkinoiden toimimiseksi on luontevaa, että käyttöoikeussopimukset kilpailutetaan useassa erässä. (PSA 5 artikla)

Käyttöoikeussopimuksissa merkittävä osa liikenteen suunnittelusta on liikennöitsijän vastuulla ja lipputulot saa liikennöitsijä. Kilpailutuksen avulla valitaan liikennöitsijä, joka tarjoaa parhaan palvelutason määritetyllä hinnalla tai liikennöitsijä, joka alhaisimmalla korvauksella hoitaa määritetyn palvelutason. Käyttöoikeussopimusten etuna on, että liikennöitsijä saa lipputulot, mikä kannustaa parempaan liikenteen laatuun kuin tilaaja-tuottajamallissa, jossa lipputulot saa vain tilaaja.

Käyttöoikeussopimuksen keskeisiä periaatteita ja sisältöä voidaan hahmotella seuraavasti (LVM 41/2009):

1. Käyttöoikeussopimus tuottaa oikeuden ja velvollisuuden julkisen henkilöliikenteen harjoittamiseen yhdellä tai useammalla alueella taikka reitillä tai niiden osalla sopimuksessa määriteltujen aikarajojen puitteissa.
2. Käyttöoikeus voi olla olosuhteista riippuen ulkopuoliselta kilpailulta kokonaan suojattukin oikeus eli käytännössä yksinoikeus liikenteen hoitamiseen sopimuksessa määritellyllä alueella/linjastolla/liikenneverkolla/liikenneverkon osalla, jolloin päällekkäistä kilpailevaa liikennettä ei sallita; tyyppisesti kyse on käyttöoikeudesta viranomaisen hallitsemaan joukkoliikenneverkon osaan. Kaupunkimaisessa paikallisliikenteessä.

teessä suoja kilpailevalta liikenteeltä voi olla rajoitetumpi, jolloin esimerkiksi ydin-keskustan alueella voi olla joltain osin päällekkäistäkin liikennettä.

3. Liikenteenharjoittajan varsinaisina tuloina eli taloudellisena korvauksena ovat pelkästään viranomaisen vahvistaman tariffin mukaiset matkalipputulot tai lipputulojen lisäksi viranomaisen julkisen palvelun veloitteesta maksama rahallinen korvaus. On myös mahdollista, että kaikkien matkalippujen hinnoista ei päästä viranomaisen, vaan liikenteenharjoittajalla on oikeus käyttää ja hinnoitella omia lipputuotteitaan. Oikeus asiakkailta perittäviin matkalipputuloihin kokonaan tai ainakin merkittävään osaan niistä on keskeinen kohta käyttöoikeussopimuksissa.
4. Lipputuloriski eli joukkoliikennepalveluiden kysynnästä aiheutuva riski on liikenteenharjoittajalla, kuten kustannusriskikin kokonaan tai osaksi. Kääntäen voidaan todeta, että kun liikenteenharjoittaja ei saa lipputuloja suoraan tai erillisen tilityksen kautta matkustajilta, kyseessä ei ole käyttöoikeussopimus, vaan esim. tavallinen ostosopimus. Kustannusriskiä voidaan jakaa ja vähentää indeksiehdolla silloin, kun se on laillista.
5. Liikenteen suunnitteluvastuu kuuluu kokonaan, taikka ainakin merkittävästi viranomaisen vahvistamien palvelutasoa koskevien määrittelyjen puitteissa liikenteenharjoittajalle.
6. Markkinointivastuu palveluista kuuluu kokonaan tai suurelta osin liikenteenharjoittajalle.
7. Lippu- ja informaatiojärjestelmän omistus, hallinta, clearing, myyntilaitteet ym. voivat kuulua kokonaan tai osaksi liikenteenharjoittajalle taikka toimivaltaiselle viranomaiselle. Palvelut voidaan hankkia myös ulkopuoliselta ehdot täyttävältä operaattorilta. Toimivaltainen viranomainen voi asettaa veloitteita liittymiselle tai yhteensopivuudelle alueellisesti tai valtakunnallisesti käytössä olevien järjestelmien kanssa.

Tilaaja – tuottaja – malli

Tilaaja – tuottaja -mallissa toimivaltainen viranomainen tilaa joukkoliikennepalveluiden tuotannon liikennöitsijöiltä kilpailuttamalla. Bruttokustannusmallissa lipputuloriski on viranomaisella. Nettokustannusmallissa lipputuloriski on liikennöitsijällä. Tilaaja vastaa yleensä reittien ja aikataulujen suunnittelusta, lippujärjestelmästä, markkinoinnista ja tiedotuksesta. Liikenteen tuotannon suunnittelusta vastaa liikenteenharjoittaja.

Suomessa HSL, Turun ja Tampereen kaupunki käyttävät bruttokustannusmallia. Seinäjoella käytetään nettokustannusmallia.

Tilaaja – tuottaja -mallilla saataisiin todennäköisesti parhain palvelutaso ja kustannukset ovat riippuvaisia tavoitellusta palvelutasosta sekä luonnollisesti myös markkinatilanteesta. Liikenteen operointikustannukset ovat myös paremmin ennustettavissa.

Viranomaisen oma tuotanto

Viranomaisen oma tuotanto on myös joukkoliikennelain ja PSA:n mukaan mahdollinen tapa joukkoliikenteen järjestämiseen. Tässä mallissa kunnallinen liikelaitos tai yhtiö tuottaa joukkoliikennepalvelut. Palvelusopimusasetuksen mukaisesti toimivaltainen viranomainen, riippumatta siitä, onko se integroitu julkisia henkilöliikennepalveluja tarjoava yksittäinen viranomainen tai viranomaisen ryhmittymä, voi päättää tarjota itse julkisia henkilöliikennepalveluja tai tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua oikeudellisen erillisen yksikön kanssa, joka toimivaltaisen viranomaisen, tai viranomaisten ryhmittymien tapauksessa vähintään yhden toimivaltaisen paikallisen viranomaisen määräysvallassa vastaavalla tavalla kuin viranomaisen omat yksiköt, ellei tämä ole kielletty kansallisen lainsäädännön nojalla (PSA 5 artikla).

Silloin kun toimivaltainen paikallinen viranomainen tekee tällaisen päätöksen, sovelletaan kuitenkin seuraavia säännöksiä (PSA 5 artikla):

a) sen määrittämiseksi, onko toimivaltaisella paikallisella viranomaisella edellä tarkoitettu määräysvalta, on otettava huomioon muun muassa seuraavat tekijät: edustus hallinto-, johto tai valvontaelimissä, tätä koskevat määräykset yhtiöjärjestyksessä, omistussuhteet sekä strategisia päätöksiä ja yksittäisiä liikkeenjohdollisia päätöksiä koskeva tosiasiallinen vaikutus ja määräysvalta. Yhteisön oikeuden mukaisesti toimivaltaisen viranomaisen 100 prosentin omistusosuus, erityisesti, kun on kyse julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksista, ei ole ehdoton edellytys tässä kohdassa tarkoitettun määräysvallan vahvistamiselle edellyttäen, että määräysvalta voidaan vahvistaa muiden tekijöiden pohjalta.

b) Tämän kohdan soveltaminen edellyttää, että sisäisen liikenteenharjoittajan ja kaikkien yksiköiden, joihin kyseisellä liikenteenharjoittajalla on vähäistäkin vaikutusvaltaa, julkisten henkilöliikennepalvelujen harjoittamiseen liittyvä toiminta tapahtuu toimivaltaisen paikallisen viranomaisen alueella, siitä huolimatta, että toimintaan voi liittyä muita reittejä tai lisätoimintoja, jotka ulottuvat toisen toimivaltaisen paikallisen viranomaisen alueelle, ja että nämä liikenteenharjoittajat ja yksiköt eivät osallistu toimivaltaisen paikallisen viranomaisen toimivalta-alueen ulkopuolella järjestettyihin tarjouskilpailuihin.

c) Sen estämättä, mitä b alakohdassa säädetään, sisäinen liikenteenharjoittaja voi osallistua oikeudenmukaisiin tarjouskilpailuihin kaksi vuotta ennen sen kanssa ilman tarjouskilpailua tehdyn sopimuksen päättymistä edellyttäen, että tämän sisäisen liikenteenharjoittajan kanssa tehdyn sopimuksen piiriin kuuluvien henkilöliikennepalvelujen osalta on tehty lopullinen päätös oikeudenmukaisen tarjouskilpailun järjestämisestä ja että sisäisellä liikenteenharjoittajalla ei ole muita julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty sen kanssa ilman tarjouskilpailua.

d) Ellei toimivaltaista paikallista viranomaista ole, a–c alakohtaa sovelletaan kansalliseen viranomaiseen muun kuin valtakunnallisen maantieteellisen alueen hyväksi edellyttäen, että sisäinen liikenteenharjoittaja ei osallistu julkisten henkilöliikenne-

palvelujen tarjoamista koskeviin tarjouskilpailuihin, jotka järjestetään sen alueen ulkopuolella, jonka osalta julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty.

e) Jos kyseessä on 4 artiklan 7 kohdan mukainen alihankintaa koskevan sopimuksen tekeminen, sisäinen liikenteenharjoittaja on velvollinen hoitamaan suurimman osan julkisista henkilöliikennepalveluista itse.

Yritysaloitteinen PSA

EU:n palvelusopimusasetus ei tunne yritysaloitteista PSA:ta. Yritysaloitteisella PSA:lla tarkoitetaan käyttöoikeussopimusten tekemistä poikkeavalla tavalla. Normaalisti aloitteen PSA:n soveltamisesta tekee toimivaltainen viranomaisinen. Yritysaloitteisessa PSA:ssa yrittäjä ts. liikennöitsijä tekee palvelutasosuunnitelman, jonka mukaisesti se aikoo tuottaa joukkoliikenteen. (LVM 41/2009)

Liikennöitsijä esittää toimivaltaiselle viranomaiselle suunnitelman ja tarvittavan rahoituksen suuruuden. Liikennöitsijä saa liikenteestä lipputulot. Kuten käyttöoikeussopimuksessa, liikennöitsijälle maksettaisiin korvaus tietyn palvelutason ylläpitämisestä. Yritysaloitteinen PSA ei mahdollista yleisen säännön soveltamista, koska yleinen sääntö pohjautuu markkinaehtoiseen liikenteeseen. (LVM 41/2009)

Yritysaloitteisella PSA:lla tarkoitetaan käytännössä käyttöoikeussopimusta, koska siihen sovelletaan käyttöoikeussopimuksen suorahankinnan kynnsarvoja. Palvelusopimusasetusta sovelletaan toimivaltaisten viranomaisten määräämiin julkisen palvelun velvoitteisiin tai niitä koskeviin sopimuksiin. Asetuksessa vahvistetaan ne ehdot, joiden mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset voivat korvata liikenteenharjoittajille julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuvat kustannukset ja myöntää yksinoikeuksia julkisen henkilöliikenteen harjoittamiseen.

Pelkistetysti voidaan todeta, että 3.12.2009 alkaen joukkoliikennepalveluiden tuotanto tapahtuu joko markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Markkinaehtoisessa, palvelusopimusasetuksen ulkopuolelle jäävässä liikenteessä yksinoikeudet eivät ole mahdollisia. Siinä sovelletaan EU:n perustamissopimuksen määräyksiä ja varsinkin kilpailusääntöjä, kuten PSA:ssa on todettu.

Palvelusopimusasetuksen mukaisessa liikenteessä kyse on aina viranomaisten puuttumisesta markkinoiden toimintaan, jolloin oikeudet palveluiden tuottamiseen myönnetään pääsääntöisesti kilpailuttamalla ja tällöin myös yksinoikeudet ovat sallittuja.

LIIKENTEENJÄRJESTÄMISTAPOJEN ARVIOINTI

Markkinaehtoinen liikenne

- + Liikennöitsijöillä mahdollisuus voivat kilpailla hinnalla, laadulla ja tarjonnalla
- + Julkista rahoitusta ei voida maksaa
- + Yritysten suunnitteluosaamista ja matkustustietoja voidaan hyödyntää
- + Mahdollistaa uusien yrittäjien alalle tulon
- + Hallinnollisesti kevyin malli

- Sopii vain kannattaville liikennöntikokonaisuuksille
- Liikenteen palvelutaso ei välttämättä vastaa viranomaisten määrittelemää palvelutasoa ajallisesti ja alueellisesti
- Julkisten kuljetusvelvoitteiden kustannukset voivat lisääntyä tarvittavien lisäostojen vuoksi jos liikenne keskittyy vain kannattaville reiteille
- Viranomaisten määrittelemä palvelutaso ei välttämättä toteudu
- Toimivaltaisen viranomaisen ei voi vaikuttaa syntyvän joukkoliikenteen palvelutasoon
- Yhteiskunnan tukemia lippuja ei voi käyttää
- Matkalippujen hinnat saattavat nousta kun julkisesti tuettuja lippuja ei ole käytössä

Markkinaehtoinen liikenne + yleinen sääntö

- + Yhteiskunnan tukemia lippuja voidaan käyttää myös markkinaehtoisessa liikenteessä
- Kilpailuttamattoman liikenteen korvauksen määrää ei voida sopia vaan se maksetaan palvelusopimusasetuksen liitteen mukaisesti. Kustannukset eivät ole julkisen vallan hallittavissa
- Yleisen säännön antamisen toimivalta ei Suomessa ole paikallisilla toimivaltaisilla viranomaisilla
- Eriytettyyn kirjanpitoon voidaan vaikuttaa talous- ja verosuunnittelulla
- Toimivaltaisella viranomaisella ei ole resursseja kirjanpidon tarkastamiseen

Markkinaehtoinen liikenne + lisäostot

- Viranomaiselle jää vain niiden kannattamattomien vuorojen hankinta, joita liikenteenharjoittaja ei lipputuloilla ota hoidettavakseen
- Tuettujen lippujen käyttö ei ole välttämättä mahdollista kaikessa liikenteessä

Käyttöoikeussopimus

- + Liikenteenharjoittaja saattaa pystyä liikennettä hyvin hoitamalla vaikuttamaan tulonmuodostukseen
- + Toimivaltainen viranomainen pystyy varmistamaan haluamansa palvelutason tarjouspyynnössä esitettävällä palvelutasomäärittelyllä
- + Viranomainen pystyy arvioimaan liikenteen hinnan sopimuskauden aikana
- Tarjousten vertailuperusteiden ja tarjousten liikennesuunnitelmien laatiminen ja arviointi haastavaa
- Kohteen rajauksen ja kuvauksen laatiminen ja markkinainformaation jakaminen haasteellista etenkin ensimmäisellä kilpailuttamiskerralla ja siirtymäajan sopimusten eriaikaisten päättymisten takia
- Liikennekokonaisuuksien mahdollinen laajuus saattavat olla liian suuria pienille yrityksille ja keskiuurille yrityksille
- Muiden sopimusten vaikutus epävarmaa käyttöoikeussopimuksen tulonmuodostuksessa
- Liikenteenharjoittaja joutuu arvioimaan ja hinnoittelemaan epävarmuustekijät siten että se voi vaikuttaa palvelun hintaan korottavasti

Tilaaaja-tuottajamalli (brutto)

- + Matkustus- ja tulotiedot hyvin viranomaisen saatavilla
 - + Mahdollistaa Seudun liikenteen suunnittelun joukkoliikennelain perusteluiden mukaisesti alueellisina tai seudullisina kokonaisuuksina
 - + Palvelutasoa voidaan arvioida ja suunnittelu matkustajan ja seudun liikennepolitiikan näkökulmasta
 - + Mahdollistaa seudun liikenteen täysivaltaisen hyödyntämisen
 - + Hankinta-asiakirjojen ja tarjousten laadinta on kohtuullisen selvää eikä sido kohtuuttomasti resursseja
 - + Koska liikenteenharjoittajalla ei ole lipputuloriskiä, tarjoukset voidaan laskea pienemmällä riskikatteella
 - + Tarjousten vertailu helpompaa kuin käyttöoikeussopimuksissa
 - + Mahdollistaa uusien tilaajan määrittelemien joukkoliikenteen palveluiden kehittämisen
 - + Viranomaisen päättää hankintakohteet ja sopimusten pituudet
- Liikenteen suunnittelu vaatii viranomaisen resursseja
 - Hankintamenettelyt ja hankintaosaamisen ylläpito vaatii viranomaisen resursseja

Tilaaaja-tuottajamalli (netto)

- + Mahdollistaa Seudun liikenteen suunnittelun joukkoliikennelain perusteluiden mukaisesti alueellisina tai seudullisina kokonaisuuksina
 - + Sopimusosapuolet tietävät toimivaltaisen viranomaisen maksaman korvauksen suuruuden koko sopimuskauden ajan
 - + Hankinta-asiakirjojen ja tarjousten laadinta on kohtuullisen selvää eikä sido kohtuuttomasti resursseja
 - + Liikenteenharjoittaja saattaa pystyä liikennettä hyvin hoitamalla vaikuttamaan tulo muodostukseen
 - + Tarjousten vertailu helpompaa kuin laajoissa käyttöoikeussopimuksissa
 - + Viranomaisen päättää hankintakohteet ja sopimusten pituudet
- Liikenteenharjoittaja joutuu arvioimaan ja hinnoittelemaan epävarmuustekijät siten että se voi vaikuttaa palvelun hintaan korottavasti
 - Pitkät sopimuskaudet muodostavat esteen muutoksille, ellei muutostarpeita ole huomioitu sopimuksessa

Oma tuotanto

- + Markkinoiden ylihinnittelun hillitseminen.
 - + Joustavuus olosuhteiden muuttuessa
- Usein yksityisiä yrityksiä jonkin verran korkeampi hintataso

2.2 Valtakunnalliset ohjeistukset, selvitykset ja mietinnöt

Linja-autoliikenteen kehittämistä ja toimintaedellytysten parantamista on käsitelty mm. seuraavissa selvityksissä.

Liikenteen järjestämistapoihin liittyvät selvitykset

- Käyttöoikeussopimuksen hyödyntäminen liikenteen hankinnassa
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lr_2012_kayttooikeussopimuksen_hyodyntaminen_web.pdf

Muut selvitykset

- Hallitusohjelma
<http://www.valtioneuvosto.fi/hallitus/hallitusohjelma/pdf332889/fi.pdf>
- Hallitusohjelman strateginen toimeenpanosuunnitelma - kärkihankkeet ja vastuut
<http://www.valtioneuvosto.fi/toiminta/hallitusohjelman-seuranta/hst-2011/fi.jsp>
- Joukkoliikenteen ja maankäytön integrointi kaupunkiseudulla
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2011-27_joukkoliikenteen_ja_web.pdf
- Joukkoliikenteen määrärahan tarve ja kohdentaminen
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2010-27_joukkoliikenteen_maararahan_web.pdf

2.3 Turun seudun joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Varsinais-Suomen ELY-keskus

Varsinais-Suomen ELY-keskus toimii tällä hetkellä Turun seudulla kuntien joukkoliikenteen toimivaltaisena lupaviranomaisena Turun kaupunkiseudun viranomaisen toimivalta-alueen ylittävän liikenteen osalta. Varsinais-Suomen ELY on tehnyt myös seudun kuntien välisen liikenteen hoidosta liikennöitsijöiden kanssa joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetusten mukaiset siirtymäajan liikennöintisopimukset. Näistä sopimuksista 11 kpl siirtyi Turun kaupunkiseudun toimivaltaiselle viranomaiselle.

Turun kaupunki

Turun kaupungin kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta toimii toimivaltaisena lupaviranomaisena yksinomaan Kaarinan, Liedon, Naantalın, Raision, Ruskon ja Turun

kuntien muodostamalla alueella harjoitettavan seutuliikenteessä sekä 1.1.2013 alkaen myös Turun kaupungin sisäisessä liikenteessä.

Uudenmaan ELY

Pikavuoroliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimii Uudenmaan ELY.

2.4 Turun seudun joukkoliikenteen palvelutasomäärittely

Palvelutasoluokat ja niiden sisältö

Nykyisen palvelutason jäsentämiseksi ja määriteltävien palvelutasotavoitteiden pohjaksi on muodostettu Turun seudulle soveltuva kehikko, jossa on kuvattu palvelutasoluokat ja palvelutason osatekijöille kriteerit. Palvelutasoluokituksen muodostamisen lähtökohtana on tavoiteasettelu eli minkälaista vaikuttavuutta kunkin tasoissa joukkoliikennepalvelulla tavoitellaan tai pyritään tarjoamaan.

Palvelutasoluokittelu on luotu soveltaen Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukykyinen palvelutaso (LVM 54 ja 55/2007), Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneuudistus (LVM 39/2009), Julkisen liikenteen peruspalvelutaso (LVM 7/2005) julkaisuissa esitettyjä peri-aatteita. Kesällä 2010 on valmistunut palvelutason määrittelyyn Liikenneviraston ohje, joka myös pohjautuu em. selvityksiin.

Luokitusta muodostettaessa tavoitteena on ollut yksiselitteiset, yksinkertaiset ja vertailukelpoiset määritykset. Laaditussa seitsemänportaisessa kehikossa on luokat minimipalvelutasolle, liikkumisen tasa-arvon turvaamiselle (autottomat ja liikuntarajoitteiset) ja joukkoliikenteen käytön lisäämiselle. Työssä laaditun luokituksen tulee nykytilan ohella pystyä kuvaamaan myös tulevaisuuden kehittämistavoitteita riittävän hienojakoisella asteikolla. Luokkien määrää ei työn aikana katsottu tarpeelliseksi rajoittaa, jotta tavoite-työn arviointivaiheessa palvelutason muutokset luokasta toiseen eivät muodostu kohtuuttoman suuriksi.

Työssä keskityttiin ensisijaisesti tarjontaa ja saavutettavuutta koskeviin palvelutason osatekijöihin, joita ovat liikennöinti-aika ja vuorotiheys eri aikoina.

Seuraavassa on esitetty työn aikana muodostettu palvelutasoluokittelu ja luokan palvelutasoa kuvaava sisältö.

Taso 1 "Kilpailutaso+"

- Joukkoliikenne tarjoaa todellisen ja aidon vaihtoehdon henkilöauton käytölle.
- Kaikki matkat voi tehdä sujuvasti joukkoliikenteellä, eikä asiakkaan tarvitse sovittaa ajankäyttöään joukkoliikenteen aikatauluihin. Tiheän vuorotarjonnan lisäksi matka-aika autoon nähden on kilpailukykyinen.
- Palvelutasoluokassa korostuu erityisesti matka-ajan merkitys kilpailutekijänä.

Taso 2 "Kilpailutaso"

- Joukkoliikenne tarjoaa kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöauton käytölle.
- Lähes kaikki matkat voi tehdä joukkoliikenteellä, eikä asiakkaan tarvitse erityisemmin sovittaa ajankäyttöään päiväsaikaan joukkoliikenteen aikatauluihin.
- Palvelutasoluokassa kilpailutekijöinä korostuvat tiheä vuorotarjonta läpi päivän ja laajat liikennöintiajat viikonpäivästä riippumatta.

Taso 3 "Houkutteleva taso+"

- Joukkoliikenne tarjoaa houkuttelevan vaihtoehdon useimmille matkoille.
- Asiakas joutuu hieman sovittamaan ajankäyttöään erityisesti hiljaisena aikana (illat, viikonloput ja kesä) aikataulujen mukaiseksi.
- Palvelutasoluokassa korostuvat hyvä ruuhka-ajan vuorotarjonta ja laajat liikennöintiajat arkisin.

Taso 4 "Houkutteleva taso"

- Joukkoliikenne tarjoaa harkitsemisenarvoisen ja käyttökelpoisen vaihtoehdon useimmille matkoille.
- Asiakas joutuu jonkin verran sovittamaan ajankäyttöään aikataulujen mukaiseksi.
- Palvelutasoluokassa korostuvat päivittäinen säännöllinen liikenne ja kohtuullisen laajat liikennöintiajat.

Taso 5 "Autottomien arkiyhteydet"

- Joukkoliikenne tarjoaa päivittäisten liikkumistarpeiden tyydyttämiseksi yhteydet (työssäkäynti, opiskelu, asiointi) arkisin ja viikonloppuisin niille, joilla ei ole autoa joko pysyväisluonteisesti tai hetkellisesti käytössään.
- Asiakas joutuu sovittamaan ajankäyttöään aikataulujen mukaisesti.
- Palvelutasoluokassa korostuu peruspalvelutasonäkökulma eli kohtuulliset liikkumis-mahdollisuudet ja liikkumisen tasa-arvo, jota toteuttaa säännöllinen liikenne tavan-omaisina liikkumisaikoina.

Taso 6 "Peruspalvelutaso"

- Peruspalvelutason tavoitteena on turvata jokapäiväiset liikkumistarpeet ja liikkumisen tasa-arvo. Peruspalvelut tarjotaan kuntakeskusten ja taajamien välillä sekä kuntakeskuksen ja keskuskaupungin tai merkittävän palvelukeskuksen välillä siten, että työ-, opiskelu- ja asiointimatkat sekä liityntämatkat valtakunnalliseen julkisen liikenteen verkkoon on mahdollista tehdä joukkoliikenteellä.

- Joukkoliikenne tarjoaa arjen perusliikkumistarpeita tyydyttävät yhteydet (työssäkäynti, koulunkäynti, asiointi) niille, joilla ei ole autoa käytössään.
- Kuntien sisäisessä liikenteessä peruspalvelutasolla on tavoitteena turvata autottomien asiointimahdollisuus vähintään kaksi kertaa viikossa. Palvelutasoluokassa korostuu kyyti-takuuajattelu ja palvelun helppo saavutettavuus välttämättömien liikkumistarpeiden tyydyttämiseksi.
- Asiakas joutuu lähtökohtaisesti sovittamaan ajankäyttöään palvelun saavuttamiseksi. Kutsuohjatut palvelut voivat jossain määrin joustaa myös asiakkaan tarpeiden mukaisesti.

Taso 7 ”Minimitaso”

- Järjestetään ainoastaan lakisääteiset kuljetukset.

Taulukossa 1 on esitetty tarjontaa koskevat kriteerit palvelutason osatekijöittäin. Palvelutasoluokkien enimmäiskävelyetäisyys (vaikutusalue) on 400 metriä. Kävelyetäisyys liittyy erityisesti tavoitteelliseen tilaan ja maankäytön kehittämismahdollisuuksien arviointiin.

TAULUKKO 1. PALVELUTASOLUOKITUS JA TARJONNAN KRITERIT

PALVELU-TASON OSATEKIJÄ	Tavoite-arvot	Taso I KILPAILU+	Taso II KILPAILU	Taso III HOUKUTTELEVA+	Taso IV HOUKUTTELEVA	Taso V AUTOTTOMIEN ARKIYHTEYDET	Taso VI PERUSPALVELU TASO
Liikennöinti-aika	Arkipäivä Perjantai	5.00–01 5.00–02	5.30–24 5.30–02	6–23 6–24	7–22 7–23	7–21	7–17 tai arkisin 1–2 krt/viikko
	Lauantai	6–02	7–02	8–01	9–23	10–18	tarpeen mukaan
	Sunnuntai	7–24	8–23	9–23	10–21	12–18	tarpeen mukaan
Vuoroväli	Arkipäivä	<ul style="list-style-type: none"> ruuhka 5 min päivä 10 min ilta 15 min 	<ul style="list-style-type: none"> ruuhka 10 min päivä 15 min ilta 20 min 	<ul style="list-style-type: none"> ruuhka 15 min päivä 20 min ilta 30 min 	<ul style="list-style-type: none"> ruuhka 20 min päivä 30 min ilta 60 min 	<ul style="list-style-type: none"> ruuhka 30 min päivä 60 min 	1–5 vuoroa/lajosuunta työ-, koulu- ja asiointi- ja liityntämatkatarpeiden mukaisesti. Arkisin 1–2 kertaa viikossa kutsuohjatusi tai kiinteällä reitillä
	Lauantai	10 min	15 min	20 min	30 min	60 min	Tarpeen mukaan
	Sunnuntai	15 min	20 min	30 min	60 min	120 min	Tarpeen mukaan

Turun seudulla on nähty keskeiseksi määritellä vuorotiheydet eri liikennöinti-aikoina ja kävelyetäisyydet yhteneviksi niin, että käytettävät kriteerit ovat palvelutasomäärittelyn lisäksi yhtenevät rakennemallityössä, liikennetutkimusaineistoista tehtävissä analyyseissa ja KARA-tutkimuksissa. Esimerkiksi rakennemallityön kannalta keskeistä on tarkastella maankäytön kehittämismahdollisuuksia kahden parhaan laatuluokan vaikutusalueella.

Palvelutasokehikkoa laadittaessa on tarpeen ottaa huomioon, että palvelutason toteutumista voidaan seurata palvelutason määrittelyn voimassaoloaikana. Tällä hetkellä joukkoliikenteen tarjontaa koskeva tietous on hajanaista ja analyysit vaativat

runsaasti manuaalista työtä, mutta jatkossa uudet rekisterit ja aineistot (mm. Vallu2) mahdollistanevat vuotuisen seurannan nykyistä helpommin.

Yhteenveto seudun palvelutasototeumasta

Laaditun palvelutasoluokituksen perusteella voidaan yhteenvetona nykyisestä seudullisesta vuoropalvelutasosta yhteyksillä Turkuun todeta seuraavaa:

- lähellä kilpailutasoa: Raision ja Naantalın suuntien liikenteet
- houkutteleva taso: Kaarinan, Rusko ja Lieto

Kuntien sisäisessä liikenteessä pääasiassa toteutuu vähintään peruspalvelutasoinen liikenne kutsuohjattujen palveluliikenteiden toteutusten myötä.

Luokitusyhteenveto on esitetty kuntakohtaisesti tarkemmin raportin liitteessä. Seuraavassa taulukossa on verrattu liikennöinti-aikojen toteumaa suhteessa luokitteluun.

TAULUKKO 2. LIIKENNÖINTIAIKATAVOITTEIDEN TOTEUMA YHTEYKSILLÄ TURKUUN

PAIKKA	MA-TO		PE		LAUANTAI		SUNNUNTAI	
	Turussa	Turusta	Turusta	Turusta	Turussa	Turusta	Turussa	Turusta
Mynämäki	6:30	20:50	22:50		7:35	22:51	11:15	20:50
Mietoinen (kko, mt192)	6:30	21:40	21:40		7:50	19:15	7:50	19:15
Nousiainen	5:52	22:20	0:21		8:30	0:21	8:30	18:40
Masku	5:52	22:21	0:21		8:15	0:21	9:20	20:50
Askainen	7:40	17:00	17:00		8:50	12:40	17:10	
Lemu	6:30	21:40	21:40		7:50	19:15	7:50	19:15
Naantali	5:35	0:30	2:47		6:14	2:47	8:35	0:30
Rymättylä	7:30	17:47	18:55		10:30	17:20	12:35	18:00
Merimasku	7:30	15:45	15:45		11:00	11:30		
Velkua (Teersalo)	7:40	17:00	17:00		8:50	12:05	17:10	15:00
Raisio	5:35	0:30	2:47		6:14	2:47	7:50	0:30
Rusko	5:30	23:30	0:30		7:44	0:20	9:59	21:45
Vahto	5:30	22:30	0:30		7:44	0:20	9:59	21:06
Tarvasjoki	7:15	17:20	17:20		13:10	10:10	20:10	16:00
Aura, asemanseutu	6:24	21:00	21:00		9:30	17:30	11:00	18:00
Lieto	5:35	23:10	0:30		6:35	0:30	9:55	22:10
Paimio	6:15	22:20	2:10		6:50	2:10	10:55	21:50
Sauvo	6:45	20:55	20:55		8:40	20:55	11:25	20:55
Piikkiö (kko, mt110)	6:15	22:20	2:10		6:50	2:10	10:55	22:00
Kaarina	5:40	0:49	1:29		7:21	1:46	7:40	0:36
Parainen	5:40	23:15	1:15		7:40	1:15	7:40	23:15
Nauvo	8:30	18:20	18:20		9:15	18:20	14:55	16:30
Korpoo	8:30	18:20	18:20		11:55	18:20	14:55	16:30

Palvelutasoluokat
peruspalvelutaso
autottomien arkiyhteydet
houkutteleva
houkutteleva+
kilpailu

Tiedot on kerätty Strafica Oy:n laatimasta ja kuntien vuonna 2011 hyväksymästä ”Turun seudun joukkoliikenteen palvelutasomäärittelytyöstä.

2.5 Turun kaupunkiseudun kuntien joukkoliikennettä koskevat päätökset

Turun kaupunkiseudun kunnat ovat tehneet mm. seuraavia joukkoliikennettä koskevia päätöksiä:

- Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteen palvelutaso:
- Turun kaupunkiseudun joukkoliikenne viranomainen:
- Runkolinjasto:
 - Turun seudun joukkoliikenne 2020
 - Rakennemalli 2035
- Turun seudun Liikenteenohjauskeskus

3 TURUN SEUDUN JOUKKOLIIKENTEEN NYKYTILA

Joukkoliikennejärjestelmän rakenne

Joukkoliikennejärjestelmän tarjonnan perustan muodostavat Turun paikallisliikennealue ja Turun keskustaan suuntautuvat säteittäiset vakiovuoroliikenteen runkolinjat, jotka palvelevat tiesuunnittain myös kuntien välisiä yhteyksiä. Valtateiden 1, 8, 9 ja 10 sekä Kustavintien (tie 192) ja maantien 110 varren kuntia palvelee lisäksi pitkämatkainen pika- ja vakiovuoroliikenne. Pitkämatkan henkilojunaliikennettä on yhteysväleillä Turku-Helsinki ja Turku-Tampere.

Turun kaupunki muodostaa oman paikallisliikennealueen, jossa on kaupunkiliikenteelle ominainen hyvä palvelutaso kehittynein lippu- ja informaatiojärjestelmineen. Muiden kuntien sisäisiä matkustustarpeita palveleva joukkoliikenne perustuu osin kuntien välisiin seudullisiin yhteyksiin, jotka palvelevat myös kuntien sisäisiä liikku- mistarpeita. Runkoliikenteitä täydentävät vuorotarjonnaltaan selvästi harvemmat keskustaajamien ulkopuolisilla alueilla ja kehyskuntien välillä sekä kuntien sisällä liikennöivät linjat ja vuorot, jotka palvelevat lähinnä koulumatkoja.

Turun sisäinen joukkoliikenne on kaupungin ostamaa ja suunnittelemaa liikennettä. Bussireitit ja aikataulut suunnittelee Turun kaupungin joukkoliikennetoimisto. Paikallisliikennettä ajava liikennöitsijä valitaan kilpailutuksen kautta. Tällä hetkellä Turun

sisäisestä liikenteestä 84 % ajetaan yksityisten bussiyriyten ja 16 % kaupungin oman liikenneyhtiön toimesta. Tietyillä liikennesuunnilla seutuliikenteen linjat muodostavat ainoan tai merkittävän osan tarjonnasta myös Turun sisäisessä liikenteessä. Tällöin Turun kaupunki maksaa liikenteenharjoittajille kuntalippusopimuksen mukaan korvauksen joka on merkittävä tämän kuntarajat ylittävän seutuliikennevuoron tuloista.

Kuntien sisäisiä koululaisvuoroja liikennöidään osin siirtymäajan liikennöintisopimuksilla kaikille matkustajille avoimena ostoliikenteenä. Osa kuntien koululaiskuljetuksista hoidetaan kuitenkin taksien ja linja-autojen tilausliikenteenä, joka ei ole muiden matkustajien käytössä.

Kuntien sisäiset osin kutsuohjatut asiointi- ja palveluliikenteet muodostavat kolmannen elementin joukkoliikennejärjestelmässä. Selvitysalueen kunnista palveluliikennettä on Turussa, Naantalissa, Raisiossa, Kaarinassa, Liedossa,

3.1 Linjasto ja palvelutaso

Turun kaupungin sisäinen liikenne

Turun kaupungin alueella joukkoliikenteen vuorotarjonta on henkilöautoliikenteeseen nähden monin paikoin kilpailukykyisellä tasolla ja mahdollistaa autottoman elämäntavan lähestulkoon muualla paitsi lounaisilla saaristoon rajautuvilla kaupunginosilla.

Turussa on runkolinjaston lisäksi työmatka- ja koululaislinjoja, jotka on räätälöity reitien ja liikennöinti-aikojen osalta ensisijaisesti näihin tarpeisiin. Turussa on yö linjasto, jota ajetaan perjantain ja lauantain sekä lauantain ja sunnuntain välisinä öinä. Messukeskuksen ja Turku- hallin sekä kauppatorin välillä liikennöin lisäksi linja 100. Kullekin tilaisuudelle laaditaan tapahtumakohtainen aikataulu.

Turun palveluliikenne muodostuu kolmesta palvelulinjasta, joita ajetaan kiinteiden aikataulu-pisteiden kautta maanantaista lauantaihin. Palvelulinjat ovat osa kaikille avointa joukkoliikennettä ja ne tarjoavat palvelua joukkoliikenteen käyttäjille normaalitaksoilla.

Seutuliikenne

Seutuliikenteen palvelutaso vaihtelee melko paljon eri suunnilla ja –alueilla. Paras vuorotarjonta on ollut välittömästi Turun vieressä sijaitsevista kunnissa kuten Naantalissa, Raisiossa ja Kaarinassa. Kaupunkiseudulla vahvimman seudullisen runkoyhteyden muodostaa Naantali-Raisio-Turku liikenne, jolla on yli 180 lähtöä arkipäivisin. Naantalin ja Turun välillä on noin 150 lähtöä arkipäivisin. Ruskon ja Liedon suunnalta on kohtuullisen hyvät työssäkäynti- ja asiointiyhteydet Turkuun. Myös maantien 110 varren liikennekäytävässä sijaitsevasta Piikkiöstä on seudullisesti varsin hyvä vuoro-

tarjonta ja laajat liikennöntiajat, joskin kokonaisvuorotarjonta koostuu paljolti pitkämatkaisen kauko- ja vakiovuoroliikenteen yhteyksistä.

Seudun joukkoliikenteen linjasto ja arjen kokonaisvuorotarjonta on esitetty taulukoissa 3 ja 4. Taulukossa on mukana myös pikavuoroliikenteen vuorot, joiden merkitys alueen sisäisten yhteystarpeiden hoitamisessa on verrattain vähäinen. Aineisto perustuu Valtakunnallisen liikenneluparekisterin (VALLU) tietoihin vuodelta 2008. Tietoja on täydennetty ja päivitetty työn aikana vastaamaan mahdollisimman hyvin syksyn 2010 tilannetta.

TAULUKKO 3. TALVIARJEN VUOROMÄÄRÄT JA LIIKENNÖINTIAJAT YHTEYKSILLÄ TURKUUN (KEVÄT 2010)

PAIKKA	MA-TO					PE			LAUANTAI			SUNNUNTAI			arkisin m.s.y.
	vuoroja	aika	alkaa	päättyy	päättyy	vuoroja	alkaa	päättyy	vuoroja	alkaa	päättyy	vuoroja	alkaa	päättyy	
Mynämäki	31	35-53	6:30	23:10	23:10	11	7:35	23:10	11	11:15	23:10	67			
Mietoinen (kko, mt192)	27	30-45	6:30	20:35	19:15	17	7:50	19:15	12	7:50	20:35	56			
Nousiainen	30	30-45	5:52	21:06	21:06	17	8:30	22:05	7	8:30	20:40	60			
Masku	40	26-41	5:52	23:21	23:21	24	8:15	23:21	14	9:20	23:21	82			
Askainen	4	45-50	7:40	16:15	16:15	2	8:50	10:55	1	17:10	16:30	8			
Lemu	23	25-35	6:30	20:40	20:40	14	7:50	19:20	10	7:50	20:40	46			
Naantali	95	26-29	5:35	0:10	0:20	60	6:14	2:10	35	8:35	0:10	187			
Rymättylä	10	59-69	7:30	18:05	18:05	7	10:30	16:45	7	12:35	18:20	20			
Merimasku	6	59-64	7:30	11:50	11:50	2	11:00	12:55	ei sunnuntailiikennettä			12			
Velkua (Teersalo)	4	65-70	7:40	15:55	15:55	2	8:50	10:35	1	17:10	16:10	8			
Raisio	173	13-20	5:35	0:20	2:24	107	6:14	2:21	68	7:50	0:20	342			
Rusko	37	19-22	5:30	23:30	23:30	21	7:44	23:20	14	9:59	22:02	74			
Vahto	21	29-35	5:30	22:20	22:20	11	7:44	22:10	8	9:59	21:49	38			
Tarvasjoki	8	40-55	7:15	16:20	16:20	1	13:10	12:30	1	20:10	19:25	17			
Aura, asemanseutu	24	30-45	6:24	20:00	20:00	7	9:30	16:45	5	11:00	17:15	47			
Lieto	39	22-32	5:35	22:43	0:03	24	6:35	0:03	14	9:55	21:43	79			
Paimio	42	35-40	6:15	22:30	1:20	22	6:50	1:20	11	10:55	20:30	87			
Sauvo	12	40-60	6:45	19:30	19:30	4	8:40	17:50	4	11:25	19:30	23			
Piikkiö (kko+mt110)	61	25-30	6:15	22:40	1:35	16	6:50	1:35	9	10:55	20:45	123			
Kaarina	130	20-37	5:40	0:20	1:05	85	7:21	0:45	48	7:40	0:20	260			
Parainen	46	30-40	5:40	0:00	0:00	35	7:40	0:00	21	7:40	0:00	89			
Nauvo	7	75-80	8:30	18:10	18:10	4	9:15	16:00	3	14:55	20:00	14			
Korppoo	6	105-135	8:30	17:20	17:20	2	11:55	13:00	3	14:55	19:00	13			

TAULUKKO 4. TALVIARJEN VUOROMÄÄRÄT JA LIIKENNÖINTIAJAT TURUSTA (KEVÄT 2010)

PAIKKA	MA-TO					PE			LAUANTAI			SUNNUNTAI		
	vuoroja	aika	alkaa	päättyy	päättyy	vuoroja	alkaa	päättyy	vuoroja	alkaa	päättyy	vuoroja	alkaa	päättyy
Mynämäki	36	35-45	6:50	20:50	22:50	16	12:00	22:51	8	12:00	20:50			
Mietoinen (kk, th)	29	30-35	6:35	21:40	21:40	19	7:21	19:15	14	9:10	19:15			
Nousiainen	30	25-37	6:40	22:20	0:21	15	8:35	0:21	6	9:20	18:40			
Masku	42	20-32	6:36	22:21	0:21	26	8:20	0:21	15	9:50	20:50			
Askainen	4	35	9:50	17:00	17:00	2	9:50	12:40	1	15:35	15:00			
Lemu th	23	20-25	6:30	21:40	21:40	14	7:15	19:15	9	9:05	19:15			
Naantali	92	29-33	5:15	0:30	2:47	59	6:45	2:47	34	6:45	0:30			
Rymättylä	10	68-78	8:05	17:47	18:55	7	10:05	17:20	7	12:00	18:00			
Merimasku	6	55-73	10:10	15:45	15:45	2	9:30	11:30	ei sunnuntailiikennettä					
Velkua (Teersalo)	4	60	10:15	17:00	17:00	2	10:15	12:05	1	16:00	15:00			
Raisio	169	8-15	6:20	0:30	2:47	104	6:30	2:47	63	6:30	0:30			
Rusko	37	15-16	6:10	23:30	0:30	22	7:37	0:20	16	9:00	21:45			
Vahto	17	25-27	6:50	22:30	0:30	13	7:48	0:20	9	9:10	21:06			
Tarvasjoki	9	35-55	9:05	17:20	17:20	1	11:00	10:10	1	16:40	16:00			
Aura, asemanseutu	23	25-39	6:50	21:00	21:00	7	10:05	17:30	5	11:35	18:00			
Lieto	40	20	6:00	23:10	0:30	23	7:30	0:30	14	10:20	22:10			
Paimio	45	30-45	5:20	22:20	2:10	23	5:20	2:10	13	12:00	21:50			
Sauvo	11	35-50	8:25	20:55	20:55	4	9:40	20:55	4	9:40	20:55			
Piikkiö (kko+mt110)	62	20-25	6:25	22:20	2:10	30	7:20	2:10	9	11:40	21:15			
Kaarina	130	15-36	6:30	0:49	1:29	89	6:45	1:46	53	7:30	0:36			
Parainen	43	35-40	6:25	23:15	1:15	35	7:55	1:15	22	7:55	23:15			
Nauvo	7	80-90	8:15	18:20	18:20	4	10:45	18:20	3	10:45	16:30			
Korppoo	7	110-125	8:45	18:20	18:20	4	11:20	18:20	3	11:20	16:30			

Seutuliikenteen siirtymäajan liikennöintisopimukset

Turun kaupunkiseudun viranomaisen toimivaltaan kuuluvan liikenteen 30.6.2014 päättyvät siirtymäajan liikennöintisopimukset.

Sopimuksen Linjat numero		km/v	Suunnat kauppatorilta
500076	195	101 949	Mylly (Raisio)
500044	420,421	307 314	Ihala – Mylly - Kuninkoja
500050	190, 191, 194, 422	393 066	Kuninkoja – Rusko – Vahto
500095	11, 110, 201	889 343	Raisio – Naantali
500101	11 110 192	845 308	Kaarina – Littoinen
500104	0001, 0005, 115	61 483	Raisio sisäinen, Tku-Neste
500086	280	285 429	Lieto
500045	2800	18 326	Lieto sisäinen

3.2 Liikenteen järjestäminen

Turun kaupungin sisäinen liikenne

Turun kaupungin sisäinen liikenne järjestetään Turun joukkoliikennetoimiston toimesta tilaaja - tuottaja mallin mukaisesti. Malli vastaa EU:n palvelusopimusasetuksen sekä hankintalain asettamia edellytyksiä. Tilaaja vastaa myös lippujärjestelmistä, aikatauluista, reittisuunnittelusta, tiedotuksesta ja markkinoinnista. Palvelut tilataan Turun Kaupunkiliikenne Oy:ltä sisäisenä hankintana ja kilpailutuksen kautta yksityisiltä liikenteenharjoittajilta. Yhteensä 85 % Turun sisäisestä liikenteestä on kilpailutettu bruttoperiaatteella.

Seutuliikenne

Turun seudun kuntarajat ylittävä linja-autoliikenne järjestetään lääninhallituksen (nyk. Varsinais-Suomen ELY) solmimien siirtymäajan liikennöintisopimusten mukaisesti. Seutuliikenteen siirtymäajan liikennöintisopimuksia on Turun seudulla yli 20. Näistä 11 sopimusta siirtyi 1.1.2012 alkaen Turun kaupunkiseudun toimivaltaiselle viranomaiselle. Näiden sopimusten mukaisilla seutuliikennevuoroilla hoidetaan myös osa Turun sisäisestä liikenteestä. Tietyillä linjoilla näiden sopimusten mukainen liikenne korvaavat kokonaan Turun kaupungin sisäisen liikenteen. Tällöin Turun kaupunki maksaa liikenteenharjoittajille kuntalippusopimuksen mukaan korvauksen joka on merkittävä tämän kuntarajat ylittävän seutuliikennevuoron tuloista.

Turun seutuliikenteessä tehdään vuosittain noin 3 miljoonaa matkaa, joista noin 1 miljoona tapahtuu Turun sisäisessä liikenteessä. Turun seutuliikenteen kokonaisliikenvaihto on vuosittain noin 12 miljoonaa euroa ja josta hintavelvoitteen määräämisestä maksettava korvaus liikennöitsijöille on 27 % kokonaisasiakastuloista. Seutuliikenteen perusrungon muodostavat kehyskuntien kuntakeskuksista Turun keskustaan suuntautuvat linjat.

Turun seutuliikenteelle on tunnusomaista, että merkittävän osan matkoista kunta- ja seutulippujen haltijat. Näillä tuetuilla lipuilla tehtävien matkojen osuus kaikista seutuliikenteen matkoista on noin 70 %. Osuus on muuhun Suomeen verrattuna huomattavan suuri. Seutulipuilla tehtävien matkojen osuus seutuliikenteen matkoista on noin 45 % ja tuloista 43 %. Kuntalippujenmatkojen osuus seutuliikenteen kokonaismatkamäärästä on 25 % ja tuloista noin 14 %. Kaikkiaan seutu- ja kaupunkilippujärjestelmien on laskettu muodostavan noin 56 % seutuliikenteen tuloista. (Laaksonen 2009, 9-10)

Turun seudun voimassaolevat siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät, varsinkin Turun naapurikuntien ja Turun kaupungin välisessä liikenteessä, pääosin 30.6.2014. Turun kaupunkiseudun viranomaisen toimivalta-alueen rajat ylittävän liikenteen sopimukset päättyvät vuosien 2016 ja 2018 välisenä aikana.

3.3 Joukkoliikenteen rahoitus

Kunnat ja valtio rahoittavat joukkoliikennettä pääasiassa alentamalla matkalippujen asiakashintoja ja ostamalla peruspalvelutasoista liikennettä, jota ei synny markkinaehtoisesti. Lisäksi kuntien opetustoimen kustantamat koululaisliput ja koulukyydit ovat merkittävä osa joukkoliikenteen kokonaisrahoitusta. Kela rahoittaa opiskelija-seutulippuja.

Kunnat ja valtio rahoittivat Turun seudulla avointa joukkoliikennettä yhteensä 16,4 miljoonalla eurolla, josta kuntien osuus oli 14,6 milj. euroa ja valtion 1,8 milj. euroa. Lisäksi kunnat rahoittivat koulumatkalippuja ja -kyytejä 2,8 milj. eurolla.

Turun kaupunki maksoi liikenteiden ostoista sekä kaupunki- ja seutulippujen taksojen alennuksista nettona 12,8 milj. euroa. Muiden kuntien avoimen joukkoliikenteen rahoitus kohdistuu lähinnä seutulipputukeen(1,2 M€) ja palveluliikenteiden hankintaan (0,3 M€).

TAULUKKO 5. Turun seutulippualueen joukkoliikenteen rahoitus vuonna 2011.

2011 KUNTA	Matkustus €	Matkustus kpl	Myynti €	Myynti kpl	Laskutettu	myynti/ matkustus %	keskiarvo/ lippu	SL alkanut
Aura	75 621	22 409	38 695	543	36 659	51,17 %	41,27	1.1.2001
Kaarina	1 248 894	540 392	724 609	12 878	519 438	58,02 %	41,96	1.2.2000
Lieto	593 513	238 837	313 836	5 602	277 472	52,88 %	42,63	1.2.2000
Länsi-Turunmaa	605 925	180 118	310 252	5 167	294 438	51,20 %	34,86	1.7.2000
Masku	168 622	62 235	102 556	1 576	65 407	60,82 %	39,49	1.7.2000
Mynämäki	184 707	49 256	98 467	1 230	85 758	53,31 %	40,05	1.12.1999
Naantali	837 370	300 782	413 601	7 059	421 200	49,39 %	42,61	1.7.2000
Nousiainen	67 196	22 422	38 559	550	28 407	57,38 %	40,77	1.7.2000
Paimio	219 530	60 017	113 842	1 582	105 169	51,86 %	37,94	1.7.2000
Raisio	1 211 931	543 913	699 130	11 667	507 669	57,69 %	46,62	1.12.1999
Rusko	165 872	67 275	95 551	1 514	69 480	57,61 %	44,44	1.7.2000
Sauvo	54 725	13 409	24 992	357	29 629	45,67 %	37,56	1.7.2000
Turku 1	1 576 198	770 750	755 192	12 579	803 163	47,91 %	61,27	1.12.1999
Turku 2	417 417	151 163	226 218	2 827	188 077	54,19 %	53,47	1.3.2002
Yht.	7 427 522	3 022 978	3 955 500	65 131	3 431 966	53,25 %	46,41	
OP-SL	Matkustus	kpl	kk-hinta		Osuus			
matkat	1 786 955	674 362	2,65		26,49	%		
myynti	1 892 361	13 433	140,87		24,82	%		
ka-matkat		50,20						
VUOSI 2011 TURUN KAUPUNKISEUTU			€	KPL				
SEUTULIPUN MATKUSTUS YHTEENSÄ:			6 051 195	2 545 837				
SEUTULIPUN MYYNTI YHTEENSÄ:			3 228 136	54 126				
LASKUTETTU			2 786 500					

3.4 Joukkoliikenteen lippujärjestelmä

Seutuliikenne

Turun kaupunkiseudun lippujärjestelmästä vastaa Oy Matkahuolto Ab sekä TLO, jotka myös päättävät muiden kuin tuettujen lippujen hinnoista. Seutuliikenteessä voi matkustaa käteisellä, tuetuilla lipuilla sekä sarjalipuilla.

Säännöllisen seudullisen matkustamisen päälipputuote on seutulippu, joka on otettu käyttöön Turun seudulla vuonna 1999. Tällä hetkellä mukana on 13 kuntaa. Selvitysalueen kunnista Turun seutulippuun ei kuulu Tarvasjoki, joka kuitenkin kuuluu Loimaan seutulippuun Auran tavoin. Aura ja Tarvasjoki kuuluvat myös Loimaan työmatkalippuun. Paimio ja Sauvo kuuluvat lisäksi Salon seutulippuun. Mynämäki kuuluu Turun seutulipun ohella Vakka-Suomen seutulippuun.

Seutulipulla voi matkustaa rajattomasti lipun voimassaoloaikana vakiovuoroliikenteessä seutulippualueeseen kuuluvien kuntien alueella. Pikavuoroissa peritään erillinen pikavuoromaksu. Seutulippua myy Matkahuolto ja asiamiespisteet. Seutulipun 30 päivän hinta määräytyy matkustajan kotikunnan mukaan. Seutulipulla voi matkustaa myös Turun sisäisessä liikenteessä.

Turun paikallisliikenne

Turun paikallisliikenteen lippujärjestelmästä vastaa Turun kaupungin joukkoliikennetoimisto, joka myös päättää sisäisen liikenteen hinnat ja lipputuotteet.

Turun bussien maksujärjestelmä perustuu pääosin erilaisiin bussikortteihin, jotka voivat olla haltija- tai henkilökohtaisia. Turun paikallisliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä kattaa perinteiset lipputuotteet eli kerta-, arvo- ja kausiliput. Erikoisuutena on Fifty-Fifty -yhdistelmäkortti, joka toimii sekä arvo- että kausilippuna matkustusmäärästä riippuen. Turun paikallisliikenteessä voi matkustaa myös Turun seutulipulla.

3.5 Joukkoliikenteen informaatiojärjestelmä

Joukkoliikenteen matkustajainformaatio poikkeaa toteutustavaltaan ja laatutasoltaan selvästi verrattaessa Turkuu muuhun seutuun. Turussa kaupunki vastaa ja hoitaa koko informaatiosta, joka on monin paikoin reaaliaikaista. Seudullinen informaatio nojautuu pitkälti liikennöitsijöiden tuottamaan informaatioon ja valtakunnallisiin palveluihin (kuten matka.fi). Kuntien tuottama matkustajainformaatio ilmenee ensisijaisesti Internet-sivujen linkkikokoelmina.

3.6 Liikenteenharjoittajat

Turun kaupungin sisäinen liikenne

Palvelut tilataan Turun Kaupunkiliikenne Oy:ltä sisäisenä hankintana ja kilpailutuksen kautta yksityisiltä liikenteenharjoittajilta. Yhteensä 85 % Turun sisäisestä liikenteestä on kilpailutettu bruttoperiaatteella.

Liikenteenharjoittajia Turun sisäisessä liikenteessä vuonna 2011 ovat Oy Andersson Ab, Turun kaupunkiliikenne Oy, SL-Autolinjat, LS-Liikennelinjat Oy. Viimeksi mainittunalihankkijana toimivat Turun Citybus Oy, Linjaliikenne Nyholm Oy, Linjaliikenne Muurinen sekä Juha Jalo Oy.

Seutuliikenne

Turun kaupunkiseudun viranomaisen toimivaltaan kuuluvien sopimusten liikenteenharjoittajat ovat Linjaliikenne Nyholm Oy & kumppanit (Linjaliikenne Muurinen Oy, Juha Jalo Oy, Åke Jalo Oy, Turun Citybus Oy, Leiniön Liikenne Oy, Savonlinja Oy, Lehtisen Linja Oy) sekä Oy Andersson Ab.

Toimivalta-alueen rajat ylittävää liikennettä harjoittavat ovat Oy Andersson Ab, Linjaliikenne Nyholm Oy & kumppanit (Linjaliikenne Muurinen Oy, Juha Jalo Oy, Åke Jalo Oy, Turun Citybus Oy, Leiniön Liikenne Oy, Savonlinja Oy, Lehtisen Linja Oy), Vainion Liikenne Oy, Satakunnan Liikenne Oy, Oy Pohjolan Liikenne Ab, Valtasen Liikenne Oy sekä Niinimäki Oy.

4 JOUKKOLIIKENTEEN JÄRJESTÄMINEN TURUN KAUPUNKISEUDULLA

Voimassa olevat siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteen viranomaisen toimivalta-alueella pääosin suoja-ajan päätyttyä eli 30.6.2014. Joukkoliikennelain mukaisesti toimivaltainen viranomaisen päättää siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen jälkeen harjoitettavan liikenteen järjestämistavat. Toimivaltainen viranomaisen voi päättää järjestää liikenteen PSA:n mukaisesti tai markkinaehtoisesti, jolloin viranomaisen ei puutu liikenteen järjestämiseen eikä kustannuksiin. Valtioneuvosto voi kuitenkin säätää yleisen säännön, jolloin myös markkinaehtoisessa liikenteessä hyväksytään tuetut liput. PSA:n mukaisia liikenteen järjestämistapoja on useita. Joka tapauksessa nykyuotoinen, siirtymäajan liikennöintisopimuksilla järjestetty liikenne ei ole mahdollista nykyisten sopimusten päättymisen jälkeen.

Koska osa Turun kaupunkiseudun seutuliikenteen vuoroista kuuluu ja tulee kuulumaan VARELY:n toimivaltaan on yhteistyö viranomaisten kesken tärkeää.

Turun kaupungin sisäinen liikenne järjestetään jo nykyisin PSA:n mukaisesti joten PSA:n soveltamispäätöstä ei tarvitse tältä osin tehdä. Seutuliikenteen osalta tilanne on kuitenkin toinen. Voimassaolevat siirtymäajan liikennöintisopimukset ovat määräaikaisia ja päättyvät edellisessä kappaleessa mainitulla tavalla.

Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen on toimivaltaansa kuuluvien toimivalta-alueen sisäisten kuntarajat ylittävän liikenteen osalta tehtävä päätös liikenteen järjestämistavasta ja ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin liikenteen järjestämiseksi.

Turun kaupunkiseudun varsinaiseen liikenteenjärjestämispäätökseen liittyviä taustaselvityksiä laaditaan parhaillaan. Taustaselvityksissä mietitään mm. seuraavia seikkoja:

- Turun kaupunkiseudun taksa- ja lippujärjestelmät
- PSA:n mukaiset toteutettavissa olevat liikenteenjärjestämistavat
- Hankintakokonaisuudet
- Hankintamallit
- Yhteistyö VARELY:n kanssa
- Vaikutukset kuntatalouteen

Lisäksi on perusteltua odottaa liikenne- ja viestintäministeriön nimittämän linja-autotyöryhmän selvityksen valmistumista. Perusteluina työryhmän nimittämiseksi on, että käytäntö on osoittanut, että siirtymäkauden jälkeisen ajan toimintamalleja on edelleen selvennettävä.

Työryhmän tehtävänä on käsitellä reittiliikennelupien myöntämiseen liittyviä kysymyksiä, siirtymäkauden jälkeisiä joukkoliikenteen järjestämismalleja sekä julkisesti tuettujen lippujen kelpoisuutta eri järjestämismalleissa. Erityisesti ryhmä tulee käsittelemään markkinaehtoisen reittiliikenteen toimintaedellytyksiä.

Työssään työryhmän on otettava huomioon hallitusohjelman linjaus valtakunnallisen joukkoliikenteen lippujärjestelmän käyttöönottamisesta sekä aikataulu- ja reittipalvelun toteuttamisesta.

Työryhmä voi tehdä suosituksia tai esittää säädösmuutoksia toimeksiantonsa mukaisista kysymyksistä. Työryhmän määräaika on ollut helmikuun 2012 loppuun, mutta sitä on jatkettu huhtikuun 2012 loppuun.

Liikenteenharjoittajilta saatujen matkustus- ja tulotietojen perusteellaan voidaan jo nyt kuitenkin todeta, että Turun kaupunkiseudun toimivaltaan kuuluvan seudullisen liikenteen hankkiminen vuonna 2011 tilaaja-tuottaja mallilla olisi ollut kunnille edullisempaa kuin siirtymäajan liikennöintisopimusten mukaan harjoitetulla liikenteellä. Laskelmat perustuvat vuoden 2011 liikennetarjontaan toteutuneilla matkamäärillä ja nykyisillä lipunhinnoilla. Kokonaisuudessaan kuntien nettomenot olisivat olleet pienemmät kuin vuoden 2011 toteutuneet kustannukset. Laskelmissa (liite 1.) on huomioitu myös VARELY:n liikenteeseen maksettujen tuettujen lippujen kustannukset. Nämä liikenteenharjoittajilta saadut tiedot ovat salassa pidettäviä joukkoliikennelain 57§:n (Tietojen luovuttaminen viranomaiselle) perusteella.

Joukkoliikennelain 57§:ssä todetaan, että

”Liikenteenharjoittajalla on velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovuttaa liikenne- ja viestintäministeriölle harjoittamansa liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää sekä talouttaan koskevia tietoja tilastointia ja tutkimusta sekä valtakunnallisen liikenteen palvelutason määrittelyä varten.

Liikenteenharjoittajalla on velvollisuus liike- ja ammattisalaisuuden estämättä luovuttaa 3 luvussa tarkoitetuille toimivaltaisille viranomaisille niiden toimivaltaan kuuluvan liikenteen tarjontaa ja toteutunutta kysyntää koskevia tietoja palvelutason määrittelyä ja liikenteen suunnittelua varten sekä viranomaisen pyytämät tiedot sen toimivaltaan kuuluvan liikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista sekä sen nojalla harjoitetun liikenteen valvontaa varten. Liikenteen reitti- ja aikataulutietoja on tarvittaessa luovutettava myös liikennepalveluista tiedottamista varten.

Edellä 2 momentissa mainituilla viranomaisilla on salassapitovelvollisuuden estämättä oikeus luovuttaa saamiaan tietoja toiselle viranomaiselle, jos tietojen käyttötarkoitus ei muutu. Viranomaisella on myös oikeus sisällyttää saamiaan liikenteen kysyntään liittyviä tietoja liikenteen järjestämistä koskevan tarjouskilpailun tarjouspyyntöön. Viranomaisella on oikeus julkistaa liikenteen reitti- ja aikataulutiedot sekä luovuttaa niitä joukkoliikenteen palvelutasoa parantaviin ja sen kilpailukykyä edistäviin tarkoituksiin.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot on luovutettava viranomaisen pyynnöstä kohtuullisessa ajassa ja maksutta. Jos tietoja ei anneta pyynnöstä tai kehotuksesta huolimatta kohtuullisessa, vähintään kuukauden määräajassa, viranomaisen voi velvoittaa joukkoliikenneluvan haltijan korjaamaan laiminlyöntinsä. Viranomaisen voi asettaa velvoitteen tehosteeksi uhkasakon siten kuin uhkasakkolaissa ([1113/1990](#)) säädetään.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin, mitä tietoja ja missä muodossa liikenteenharjoittajan tulee luovuttaa 1–4 momenttien perusteella.”

Lisäksi voidaan todeta, että koska Valtioneuvosto ei ole säätämässä yleistä sääntöä, ei markkinaehtoinen liikenne edes lisäostoin ole käyttökelpoinen Turun seudullisen toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alueella. Tästä johtuen yksityiskohtaiset tarkastelut laaditaan Turun kaupunkiseudulla toteutettavissa olevista liikenteen järjestämistavoista.

PSA:n mukaisesti liikennettä voidaan järjestää bruttomallilla, nettomallilla, käyttöoikeussopimuksella tai omana tuotantona. Tämän selvityksen kappaleessa 2.1.4 on kattava yleiskatsaus näistä liikenteenjärjestämistavoista.

5 TOIMENPIDE-ESITYS

Linja-autoliikenne voidaan joukkoliikenteen voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti järjestää joko markkinaehtoisesti tai PSA:n mukaisesti. Koska valtioneuvosto ei ole asettamassa yleistä sääntöä, ei markkinaehtoiseen liikenteeseen voida ohjata julkista rahoitusta eikä määrätä hintavelvoitetta asiakashintojen alentamiseksi. Tästä seuraa että Turun seudulla vuosia käytössä olleita ja hyväksi koettuja kuntien rahoittamia kausilippuja ei ole käytännössä mahdollista käyttää. Näin ollen ainoaksi vaihtoehdoksi liikenteen järjestämiseksi Turun kaupunkiseudulla jää linja-autoliikenteen järjestäminen PSA:n mukaisesti. Toimivaltaisen viranomaisen tulee tehdä päätös liikenteen järjestämisestä PSA:n mukaisesti.

Toimivaltaisen viranomaisen on myös toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että viimeistään vuosi ennen tarjouskilpailumenettelyn aloittamista tai vuosi ennen sopimuksen tekemistä ilman tarjouskilpailua Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistaan vähintään seuraavat tiedot:

- a) toimivaltaisen viranomaisen nimi ja yhteystiedot;
- b) suunniteltu sopimuskentekomenettely;
- c) palvelut ja alueet, joita sopimus mahdollisesti koskee.

Toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää olla julkaisematta näitä tietoja, jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus koskee alle 50 000 kilometrin henkilöliikennepalvelujen tarjoamista vuodessa.

Jos kyseiset tiedot muuttuvat niiden julkaisemisen jälkeen, toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava mahdollisimman pian oikaisu. Oikaisu ei vaikuta ilman tarjouskilpailua tehtävää sopimusta tai tarjouskilpailua koskevien järjestelyjen aloituspäivään.

Turun kaupunkiseudun toimivaltaisen viranomaisen tulee päättää myös toimivalta-alueellaan käytettävät joukkoliikenteen hinnoitteluperiaatteet ja lippujärjestelmät sekä päättää liikenteen järjestämistapa ja näiden hankintamenettelyt.

Tässä toimenpide-esityksessä esitetään tarvittavat päätökset aikatauluineen.

5.1 Päätös liikenteen järjestämisestä PSA:n mukaisesti

Toimivaltaisen viranomaisen järjestäessä toimivalta-alueensa joukkoliikennepalveluita siltä osin kuin siirtymäajan liikennöintisopimukseen perustuvia ja reittiliikennepalveluja ei voida pitää riittävinä peruspalvelutason saavuttamisen kannalta tai viranomaisen asettaessaan hintavelvoitteita, on toimivaltaisen viranomaisen tehtävä joukkoliikennelain (289/2009) 14 §:n 4 momentin mukainen päätös liikenteen järjestämisestä palvelusopimusasetuksen mukaisesti.

Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteen viranomaisen tulee tehdä päätös liikenteen järjestämisestä PSA:n mukaisesti ennen EU:lle annettavaa ennakoilmoitusta eli 30.6.2012 mennessä.

Varsinaiset liikenteen järjestämistapaan liittyvät päätökset, hankintakohteiden määrittelyt sekä hankintamenettelyyn liittyvät päätökset tehdään myöhemmin. Liikenteen järjestämistapoja ovat Tilaaja-Tuottajamalli (brutto), Tilaaja-Tuottajamalli(netto), Käyttöoikeussopimus sekä oma tuotanto.

5.2 Ennakoilmoitus EU:n virallisessa lehdessä

Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tulee julkaista EU:n virallisessa lehdessä 30.6.2012 mennessä seuraava ilmoitus jos se aikoo järjestää toimivaltaansa kuuluvan liikenteen PSA:n mukaisesti:

a) toimivaltaisen viranomaisen nimi ja yhteystiedot;

Turun kaupunki
PL 355
20101 TURKU

Joukkoliikennejohtaja Sirpa Korte
sirpa.korte@turku.fi
joukkoliikennetoimisto@turku.fi
www.turku.fi/bussit

b) suunniteltu sopimuksentekomenettely;

Turun kaupunkiseudun toimivaltaan kuuluva liikenne hankitaan kilpailuttamalla tai suoraan hankintana PSA:ssa ja kansallisessa joukkoliikennelaissa määritellyllä tavalla siten, että hankintakohteet mahdollistavat myös pienten ja keskisuurten liikenteenharjoittajien osallistumisen tarjouskilpailuun.

c) palvelut ja alueet, joita sopimus mahdollisesti koskee.

Sopimukset koskevat 1.7.2014 alkaen yksinomaan Turun kaupunkiseudun toimivaltaisen viranomaisen toimivaltaan kuuluvaa toimivalta-alueen sisäistä linja-autoliikennettä Turun, Kaarinan, Liedon, Naantalın, Raision ja Ruskon kuntien alueella.

5.3 Taksajärjestelmä

Seudullisen viranomaisen tehtävänä on päättää 1.7.2014 jälkeen harjoitettavan linja-autoliikenteen järjestämistapa. Samassa yhteydessä ratkaistaan toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alueen sisäinen taksajärjestelmä, matkojen hinnoittelu sekä kustannusten ja tulojen jakaminen kuntien kesken.

Tämä päätös tulee tehdä viimeistään 30.8.2012.

5.4 Maksu- ja informaatiojärjestelmä

Turun joukkoliikennetoimisto yhdessä jäsenkuntien kanssa laatii vuoden 2012 aikana seudun joukkoliikenteeseen sopivan maksu- ja informaatiojärjestelmän toiminnalliset ja tekniset määrittelyt.

Määrittelyissä huomioidaan Turun seudun kuntien tavoitteet sekä hallitusohjelman tavoitteiden mukaisesti yhteiskäyttöisyyden vaatimukset.

Hankintapäätös tulee tehdä 31.12.2012 mennessä, jotta maksujärjestelmä otetaan käyttöön 1.7.2014.

5.5 Liikenteen järjestäminen

Turun seudun liikenne järjestetään 1.7.2014 alkaen PSA:n mukaisesti. Hankintakohteet laaditaan toimivan joukkoliikennejärjestelmän mukaisesti siten, että hankintakokonaisuuksien määrittelyssä on huomioitu asiakkaiden tottumukset, hyväksi havaittu liikennekokonaisuudet sekä toimivat suorat tai vaihdolliset yhteydet.

Hankintakohteet pyritään laatimaan aina kun mahdollista siten, että myös pienillä ja keskisuurilla liikenteenharjoittajilla on mahdollisuus osallistua kilpailuun.

Tarkempi linjastosuunnitelma laaditaan hankinta-asiakirjojen valmistelun yhteydessä syksyn 2012 aikana.

Liikenteen hankinnasta päättää Turun kaupunginseudun joukkoliikennelautakunta. Valmistelusta vastaa Turun joukkoliikennetoimisto

Sopimusten pituudet vaihtelevat 6-10 vuoden välillä seuraavien hankintakierrosten vaiheistuksen vuoksi.

5.6 Päätöksentekoaikatauluehdotus

Päätösaikataulu:

5/2012	Päätös kaupunkiseudun liikenteen järjestämisestä PSA:n mukaisesti
6/2012	EU ennakoilmoitus
8/2012	Kuntien rahoituspäätökset
8/2012	Päätös taksa- ja lippujärjestelmästä
8/2012	Päätös toimivalta-alueen kuntarajat ylittävän liikenteen järjestämistävasta
12/2012	Päätös maksu- ja informaatiojärjestelmästä
7/2013	Päätös liikenteen hankinnasta