

This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332

Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen organisoitumisen ja kustannusten jakamisen vaihtoehdot

Esittelykalvot 12.1.2023



Varsinais-Suomen liitto



SCALE-UP

User-Centric & Data Driven Solutions for Connected Urban Poles

SITOWISE

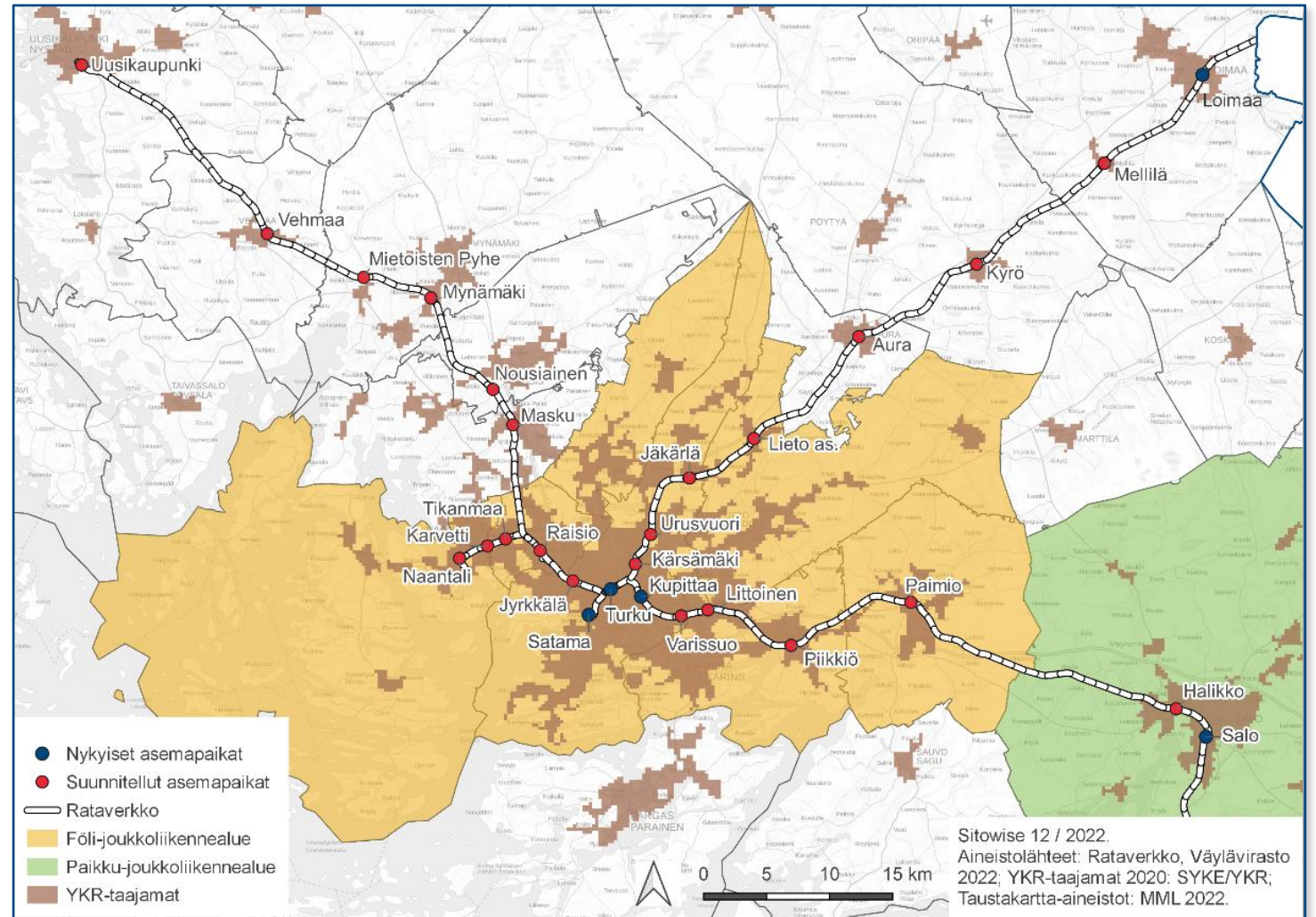
Työn tausta ja tavoitteet

- Paikallisjunaliikenteen aloittaminen Salon, Loimaan ja Uudenkaupungin suunnille on tunnistettu Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa TOP5-kehittämistoimissa.
- Tässä tavoitteena oli tuottaa vaihtoehtoja, miten Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen järjestämiseen liittyviä viranomaistehtäviä voidaan organisoida. Lisäksi selvityksen tavoitteena oli kuvata erilaisia malleja alueellisen junaliikenteen synnyttämien kustannusten jakamiseksi.
- Työn aikana haastateltiin noin kymmentä tahoa, jotka toimivat joukkoliikenteen järjestämiseen tai suunnitteluun liittyvissä tehtävissä. Lisäksi etsittiin eurooppalaisia käytänteitä junaliikenteen järjestämiseksi ja rahoittamiseksi, kotimaisia esimerkkejä rikastamaan. Työn loppupuolella järjestettiin asiantuntijatyöpaja Varsinais-Suomen liitolle, ELY-keskukselle ja kunnille, jossa keskusteltiin organisointi- ja kustannustenjakomalleista.



Alueellisen junaliikenteen ratasuunnat sekä Turun seudun joukkoliikenteen (Fölin) ja Salon seudun joukkoliikenteen (Paikun) toimivalta-alueet.

Paimio liittyy Fölin toimivalta-alueeseen 1.7.2024 alkaen.



Eurooppalaisia käytäntöjä



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Eurooppalaisia käytäntöjä

5

	Tampereen seutu, Suomi	Helsingin seutu, Suomi	Itä-Götanmaa, Ruotsi	Antwerpenin seutu, Belgia	Madridin seutu, Espanja	Great Western, Iso-Britannia
Väestö	515 000 hlö (maakunta)	1 520 000 hlö	450 000 hlö	525 000 hlö	3 200 000 hlö	5 600 000 hlö
<i>verrattuna Varsinais- Suomeen</i>	108 % (maakunta)	318 %	94 %	110 %	670 %	1 170 %
Matkamäärä, kaikki	29 milj.	245 milj.	30 milj.	500 milj. (De Lijn)	3 000 milj.	97 milj. (kauko- ja lähijunaliik.)
Matkamäärä, juna	0,2 milj.	46 milj.	3 milj.	<i>ei tiedossa</i>	200 milj.	<i>ei tiedossa</i>
Junaliikenteen kustannukset (vain julkiset kustannukset)	Kuntien rahoittama lisäliikenne: n. 1 M€/vuosi.	n. 70 M€/vuosi	25 M€/vuosi	<i>ei tiedossa</i>	<i>ei tiedossa</i>	26 M€/vuosi
	n. 10 M€/ vuosi (Etelä-Suomen taajama-junaliikenne)					
Subventioaste	arvio: 75 %	n. 50 % (HSL)	60 %	<i>ei tiedossa</i>	53 %	<i>ei tiedossa</i>
	n. 24 % (Etelä-Suomen taajamajunaliikenne)					



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Toimivaltaisuus

6

	Tampereen seutu	Helsingin seutu	Itä-Göötänmaa	Antwerpenin seutu	Madridin seutu	Great Western
Valtio	Junaliikenne			Junaliikenne	Junaliikenne	Junaliikenne
Maakunta			Junaliikenne			
			Muu joukko-liikenne	Muu joukko-liikenne		
Seutu	Muu joukko-liikenne	Junaliikenne				
		Muu joukko-liikenne			Muu joukko-liikenne	Muu joukko-liikenne



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332

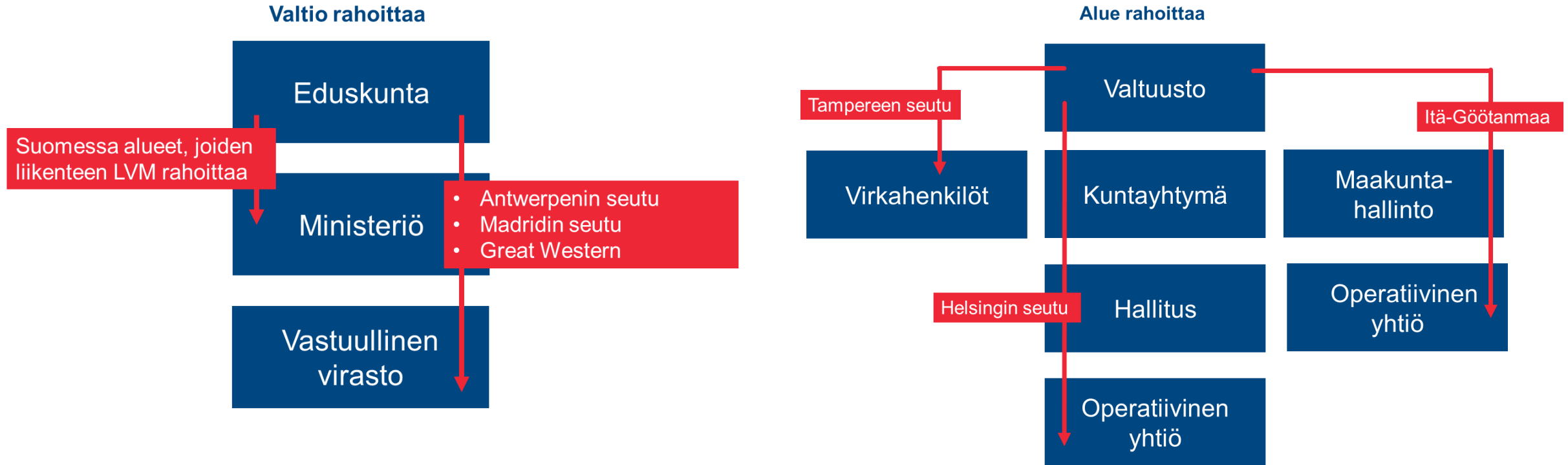


Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Päätöksenteko

7



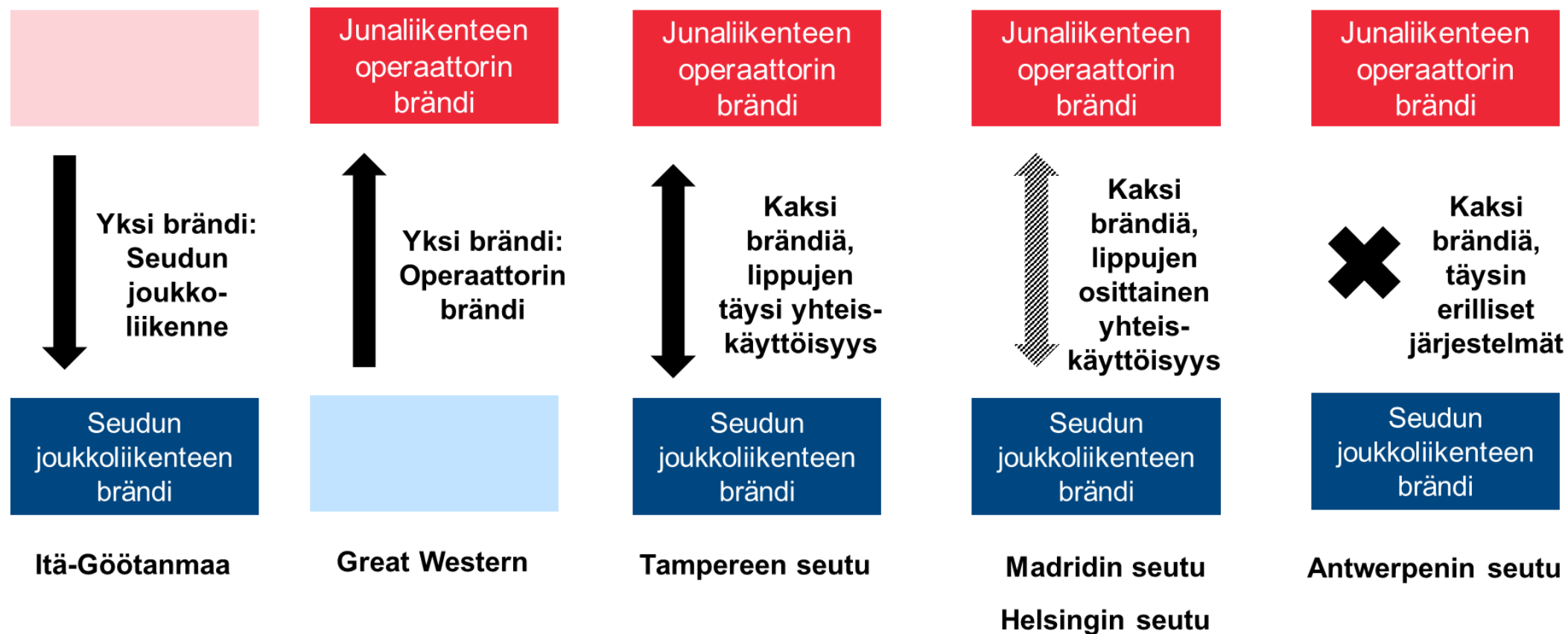
This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

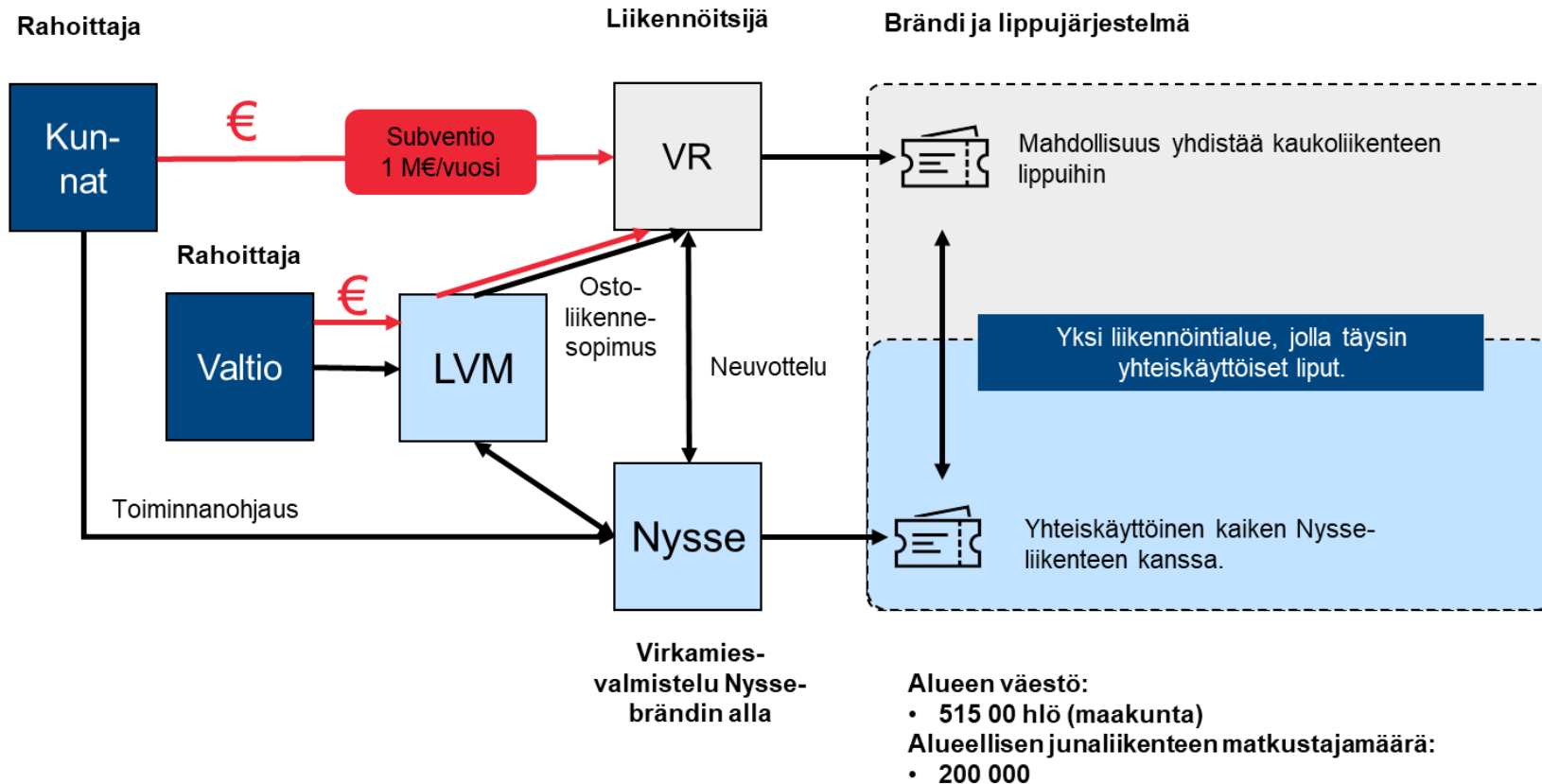
SITOWISE

Lippuyhteistyö ja brändit



Tampereen seutu

9



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332

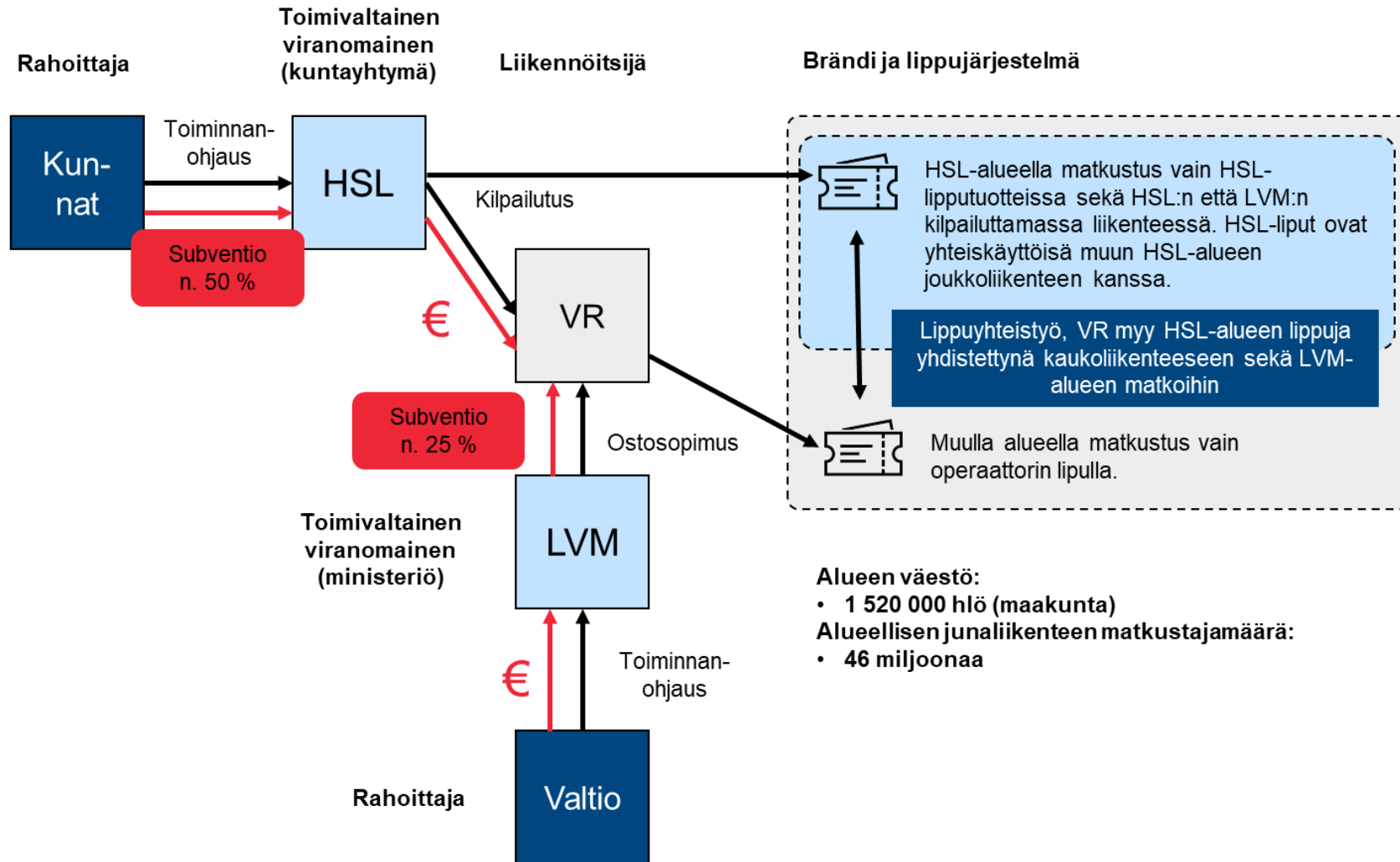


Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Helsingin seutu

10

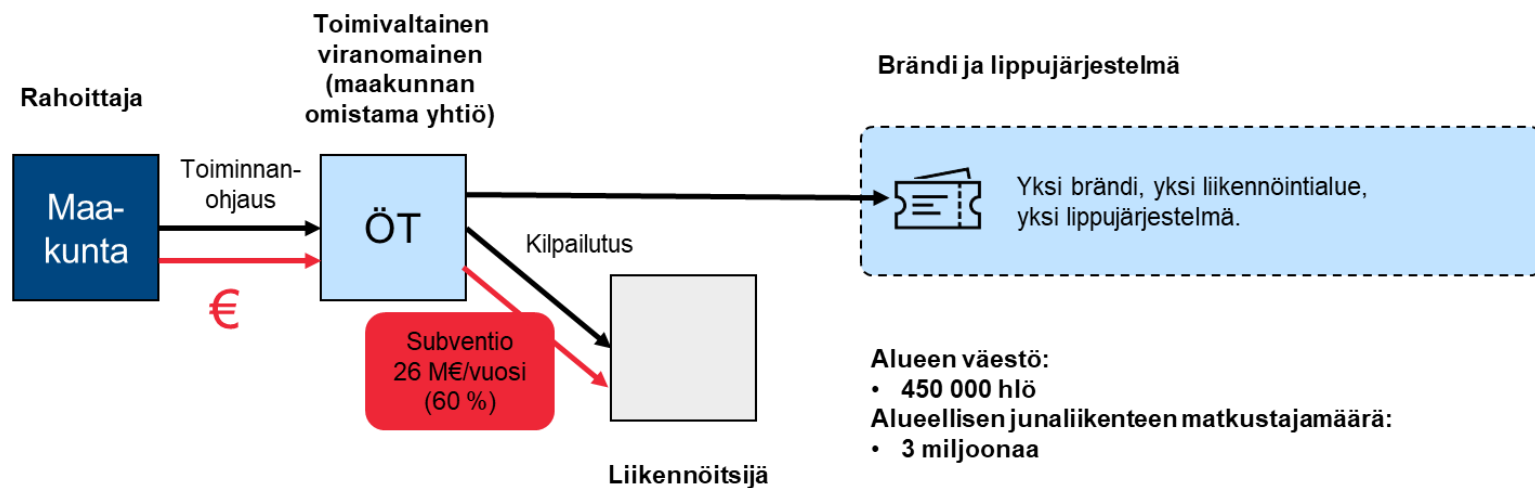


This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Itä-Göötanmaa, Ruotsi

11

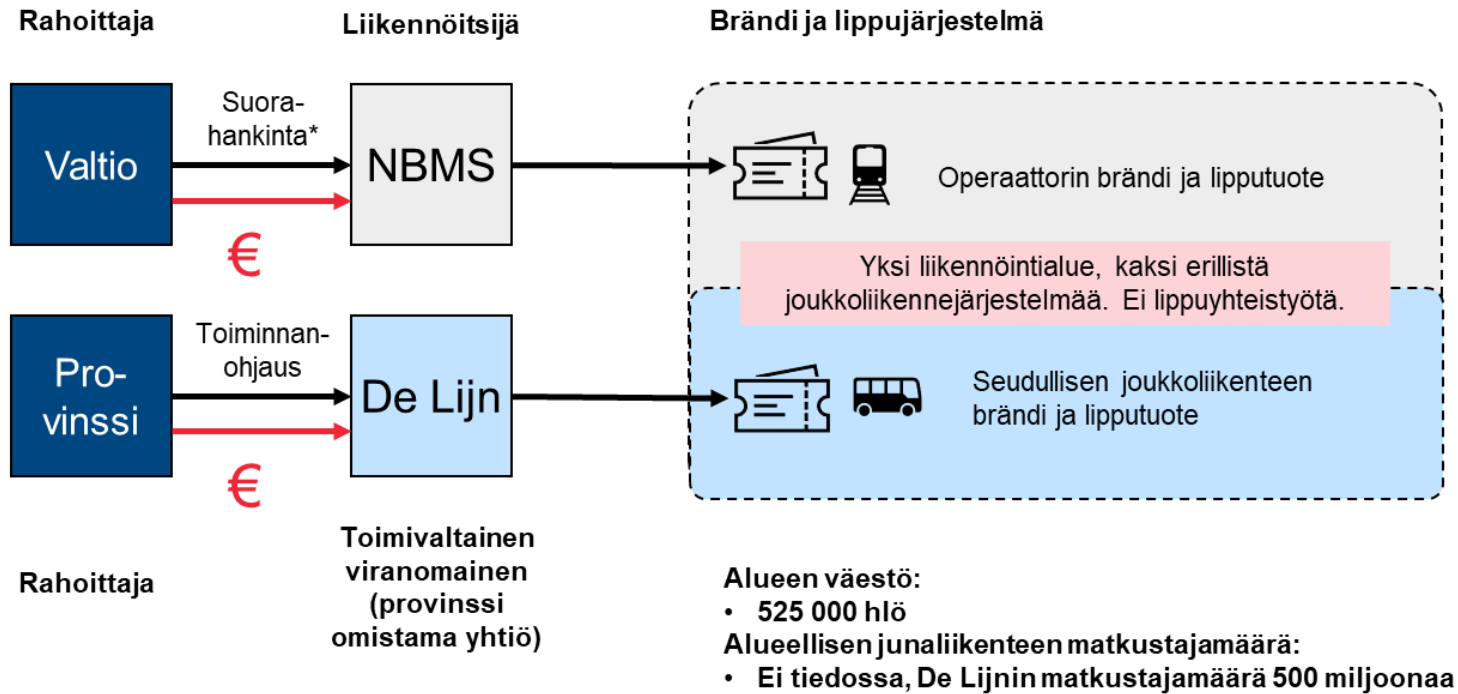


This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Antwerpenin seutu, Belgia

12



* Liikenne siirrytään kilpailuttamaan vuonna 2023



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332

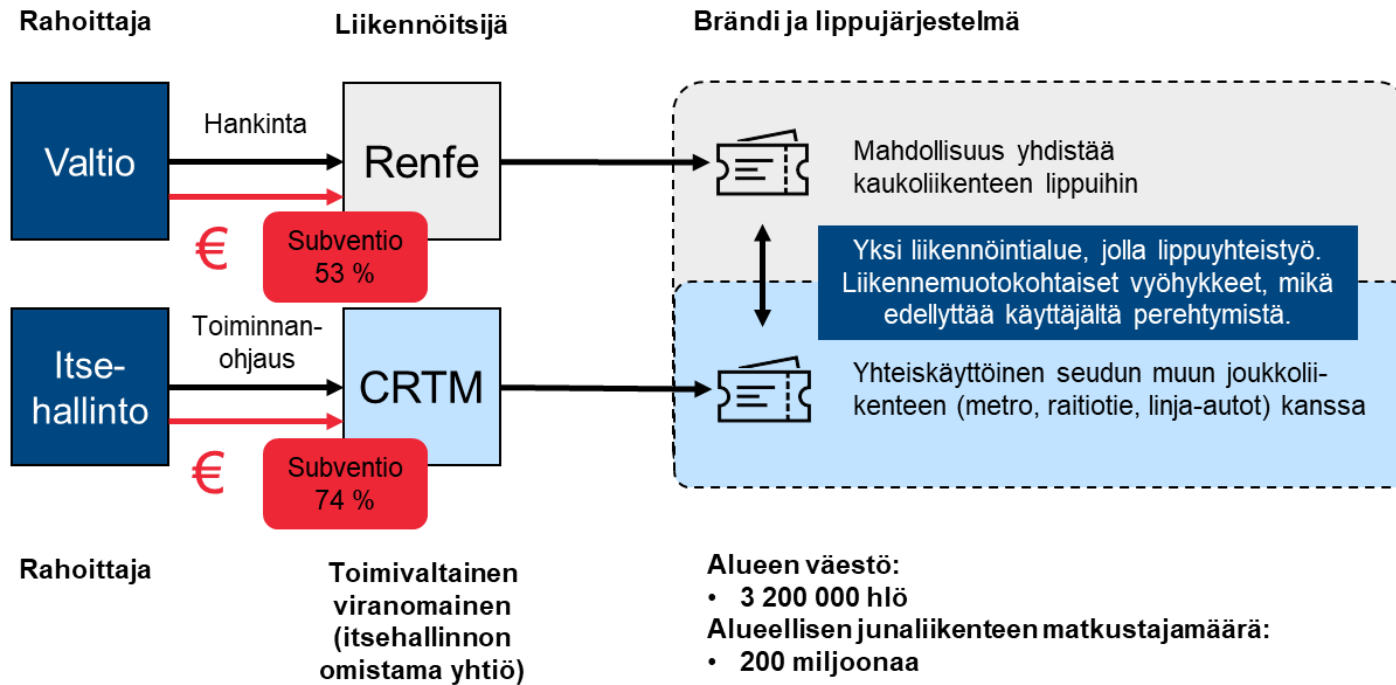


Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Madridin seutu, Espanja

13



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332

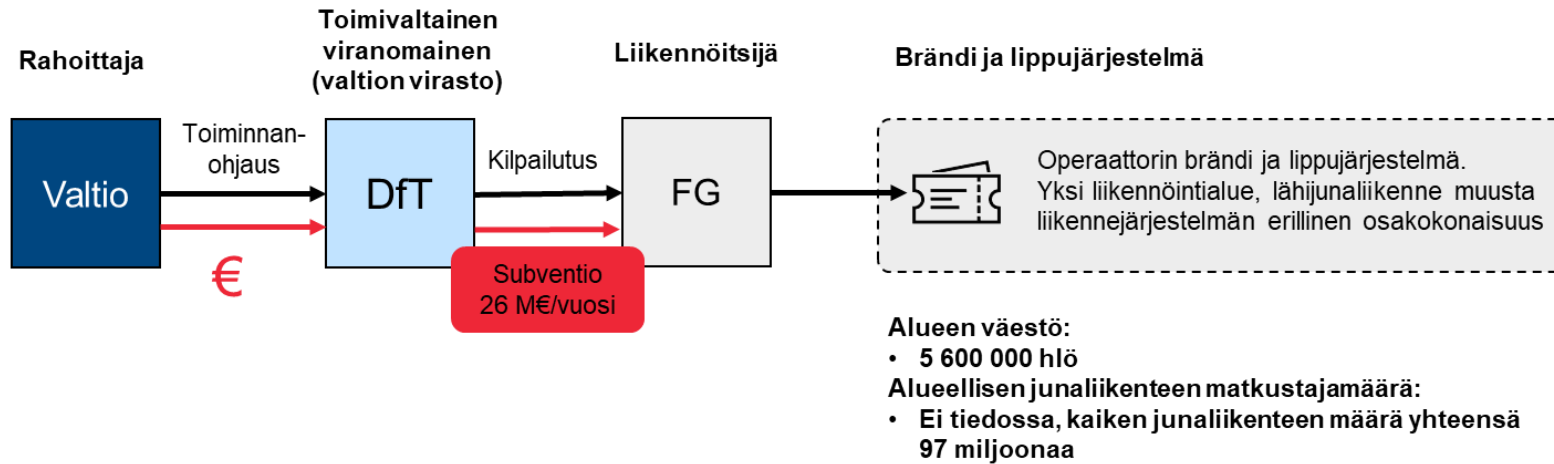


Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Great Western, Iso-Britannia

14



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Organisoitumisen mallit



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Tavoitteet organisoitumismalleille 1/2

- **Asiakkaille** on tavoitteena tarjota eheä joukkoliikennepalveluiden kokonaisuus, joka lisää kestävästä liikkumista. Monipuolisten palveluiden tulee vastata liikkumistarpeisiin hyvällä palvelutasolla. Informaation tulee olla helposti saatavilla kaikista matkaketjun osista ja lippujärjestelmä on yhteentoimiva.
- **Talouden** näkökulmasta toivotaan, että rahoitus on pitkäjänteistä ja sitä arvioidaan riittävän suurena kokonaisuutena. Junaliikenteen järjestämiseksi on viranomaisilla riittävästi resurssia ja osaamista. Joukkoliikennematkustuksen lisääntymisen ansiosta joukkoliikenteen talous vahvistuu ja on kestäväällä pohjalla. Kustannustenjakomalli on selkeä, ymmärrettävä ja eri osapuolten hyväksyttävissä oleva.
- **Markkinoiden** näkökulmasta on tavoitteellista, että liikenne suunnitellaan ja hankitaan järkevinä kokonaisuuksina, mikä mm. tukee markkinoiden toimivuutta ja kaluston saatavuutta ja tehostaa kaikkien joukkoliikennepalveluiden järjestämistä. Viranomaisen markkinaosaaminen paranee ja yhteistyö alan toimijoiden kesken tuottaa lisäarvoa kaikille osapuolille. First ja last mile -palvelujen ja muiden liikkumisen palvelujen on mahdollista kehittyä, kun suunnittelussa huomioidaan koko matkaketju. Joukkoliikennejärjestelmä kannustaa investoimaan joukkoliikenteeseen sekä radan varrelle ja asemien ympäristöön.



Tavoitteet organisoitumisalleille 2/2

17

- **Hallinnollisesti** on tavoitteena selkeyttää liikenteen järjestämisvastuita. Joukkoliikennepalvelujen suunnittelussa ja toteutuksessa voidaan löytää synergiahyötyjä liikennepalveluiden tuottamisessa ja hallintokuntien kesken. Organisaatiomalli mahdollistaa julkisen liikenteen palvelujen toteuttamisen kuntien ja seudun, MAL-sopimuksen ja liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden mukaisesti ja niitä tukien. Toimivaltaisten viranomaisten määrä ei lisäännä, eikä alueellisen junaliikenteen järjestäminen synnytä monimutkaisia organisaatorakenteita.
- **Päätöksenteko** ei ole poukkoilevaa, eikä siinä ole tilaa kyläpolitiikointiin joukkoliikenneasioissa, vaan alue ja kunnat sitoutuvat määrätietoisesti alueelliseen junaliikenteeseen ja sen kehittämiseen. Junaliikenteen vaatimat toimet ja resurssit viedään osaksi MAL-sopimusta, liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, maankäytön suunnitelmia ja muita olennaisia suunnitelmia ja sopimuksia. Päätöksentekojärjestelmä on ketterä, ja poliittiset linjaukset ja delegoinnit mahdollistavat joustavan toiminnan.



Nopein etenemispolku alueellisen junaliikenteen käynnistämiseksi



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Etenemispolut

A. Markkinaehtoisen alueellisen junaliikenteen käynnistyminen

- Liikenne voi käynnistyä, kun operaattorilla on siihen resurssia ja tarvittavat luvat, ja kun rata ja muu infrastruktuuri sen mahdollistavat. Joukkoliikenteestä vastaavat viranomaiset voivat neuvotella operaattorin kanssa lippuyhteistyöstä, ei vaadi muuta organisoitumista. Operaattori päättää liikenteen palvelutasosta, mutta neuvotteluilla voidaan pyrkiä vaikuttamaan asiaan.

B. Liikenne LVM:n järjestämänä

- Alueen tulisi käynnistää neuvottelut LVM:n kanssa liikenteen hankinnasta. Neuvotteluissa sovitaan myös palvelutasosta, johon kunnat ovat etukäteen päätöksenteossaan sitoutuneet. Kunnat kattavat kustannukset, joten rahoituksesta tulee sopia. Vaatii alueelta organisoitumista. Liikenne voi käynnistyä, jos operaattorilla on siihen resurssia niillä rataosuuksilla, jotka ovat liikennöitävissä. Kilpailuttamisvelvoite astuu voimaan jouluna 2023 (LVM 2022).



Organisoitumisen vaihtoehtoja ja arviointia, kun liikenne toteutuu LVM:n järjestämänä (B)

20

Taho	Edut	Haasteet
Virkamies-työryhmä	+ Kaikista kunnista yhtäläinen mahdollisuus vaikuttaa asian etenemiseen.	- Ei resursoitua työaikaa. - Asian omistajuus puuttuu. - Etäällä käytännön liikenteen järjestämisestä.
Föli erillis-sopimuksin lisäkuntien kanssa	+ Joukkoliikenne- ja hankintaosaaminen. + Olemassa oleva toimija, jolla liput, järjestelmät ja palvelumalli. + Seudun joukkoliikennebrändi. + Tampereella hyväksi todettu malli.	- Ei edusta kaikkia kuntia, tarve tehdä erillissopimukset. - Edellyttää Föli-kuntien vahvaa sitoutumista, vaikka kaikki eivät yhtä lailla hyötyisi liikenteestä.
ELY-keskus	+ Kattaa koko seudun. + Joukkoliikenne- ja hankintaosaamista. + Olemassa oleva toimija.	- Poikkeaa ELY-keskuksen perustehtävistä. - Edellyttää huomattavaa lisärahoitusta rekrytointeja varten.
Maakunnan liitto virkatyönä	+ Kattaa koko alueen + Hallitsee edunvalvonnan ja voi edustaa aluetta neuvotteluissa. + Liikenteen ja maankäytön yhteistyön ymmärrys. + Olemassa oleva toimija.	- Vain osa jäsenkunnista hyötyy liikenteestä. - Poikkeaa liiton muista tehtävistä operatiivisen luonteen vuoksi. - Edellyttää rahoituskierrosta rekrytointia varten.
Maakunnan liitto erillisprojektina	+ Mukaan rahoittamaan vain hyötyvät kunnat. + Yksi selkeä ja rajattu tehtävä. + Hallitsee edunvalvonnan ja voi edustaa aluetta neuvotteluissa. + Osa valmista organisaatiota.	- Poikkeaa liiton muista tehtävistä operatiivisen luonteen vuoksi. - Edellyttää rahoituskierrosta projektin perustamista varten.



Kilpailuttamiseen perustuva etenemispolku alueellisen junaliikenteen käynnistämiseksi



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Organisoitumisen vaihtoehdot

A. Föli (erillissopimus lisäkuntien kanssa)

B. Laajentunut Föli & Paikku

C. Hyvinvointialue

D1. Maakunnan liitto virkatyönä

D2. Maakunnan liitto erillisprojektina

D3. Uusi kuntayhtymä alueelliselle junaliikenteelle

E1. Maakunnan liitossa kaikki maakunnallinen joukkoliikenne

E2. Uusi kuntayhtymä kaikelle maakunnalliselle joukkoliikenteelle

F. Valtion alueellisen junaliikenteen yksikkö

Pääasiallinen tehtävä
on **palvelutason
toteuttaminen**.
Seuraavilla sivuilla on
arvioitu, miten muut
tehtävät voitaisiin
mallissa järjestää.



Vaihtoehtojen etuja ja haasteita 1/3

23

Taho	Edut	Haasteet
A. . Föli (erillissopimus lisäkuntien kanssa)	+ Joukkoliikenneosaaminen. + Olemassa oleva toimija, jolla liput, järjestelmät ja palvelumalli. + Seudun joukkoliikennebrändi. + Tampereella hyväksi todettu malli.	- Ei edusta kaikkia kuntia, tarve tehdä erillissopimukset. - Edellyttää Föli-kuntien vahvaa sitoutumista, vaikka kaikki eivät yhtä lailla hyötyisi liikenteestä. - Edellyttää valtion valmiutta toimia toimivaltaisena viranomaisena.
B. Laajentunut Föli & Paikku	+ Joukkoliikenne- ja hankintaosaaminen. + Kattaa koko seudun. + Olemassa oleva toimija, jolla liput, järjestelmät ja palvelumalli. + Ei kokonaan uutta byrokratiaa. + Seudun joukkoliikennebrändi.	- Vaikutukset kaupunkiseudun joukkoliikenteeseen ja sen rahoitukseen epäselvät. - Edellyttää kuntien vahvaa sitoutumista, vaikka kaikki eivät yhtä lailla hyötyisi liikenteestä.
C. Hyvinvointialue	+ Kattaa koko alueen. + Henkilökuljetusten hankinta- ja järjestämisosaamista. + Olemassa oleva toimija.	- Ei sidettä joukkoliikenteeseen. - Poikkeaa ydintehtävästä ja edellyttää lakimuutosta.



Vaihtoehtojen etuja ja haasteita 2/3

24

Taho	Edut	Haasteet
D1. Maakunnan liitto virkatyönä	+ Kattaa koko alueen. + Hallitsee edunvalvonnan ja voi edustaa aluetta neuvotteluissa. + Liikenteen ja maankäytön yhteistyön ymmärrys. + Olemassa oleva toimija.	- Vain osa jäsenkunnista hyötty liikenteestä. - Poikkeaa liiton muista tehtävistä operatiivisen luonteen vuoksi. - Edellyttää rahoituskierrosta rekrytointia varten.
D2. Maakunnan liitto erillisprojektina	+ Mukaan rahoittamaan vain hyötyvät kunnat. + Yksi selkeä ja rajattu tehtävä. + Hallitsee edunvalvonnan ja voi edustaa aluetta neuvotteluissa. + Osa valmista organisaatiota.	- Poikkeaa liiton muista tehtävistä operatiivisen luonteen vuoksi. - Edellyttää rahoituskierrosta rekrytointia varten.
D3. Uusi kuntayhtymä alueelliselle junaliikenteelle	+ Kattaa koko alueen.	- Uusi hallinnollinen rakenne.



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Vaihtoehtojen etuja ja haasteita 3/3

25

Taho	Edut	Haasteet
E1. Maakunnan liitossa kaikki maakunnallinen joukkoliikenne	+ Kattaa koko alueen. + Yhdistäisi maakunnan joukkoliikenteen ja sen osaamisen yhdeksi kokonaisuudeksi. + Todennäköisesti voi hyödyntää seudun joukkoliikennebrändiä	- Poikkeaa liiton muista tehtävistä operatiivisen luonteen vuoksi. - Edellyttää rahoituskierrosta rekrytointia varten. - Vaikutukset kaupunkiseudun joukkoliikenteeseen ja sen rahoitukseen epäselvät.
E2. Uusi kuntayhtymä kaikelle maakunnalliselle joukkoliikenteelle	+ Kattaa koko alueen. + Yhdistäisi maakunnan joukkoliikenteen ja sen osaamisen yhdeksi kokonaisuudeksi.	- Uusi hallinnollinen rakenne. - Vaikutukset kaupunkiseudun joukkoliikenteeseen ja sen rahoitukseen epäselvät.
F. Valtion alueellisen junaliikenteen yksikkö	+ Alueellisen junaliikenteen keskitetty osaaminen. + Ei vaatisi alueelta uutta organisoitumista.	- Liikenteen suunnittelu, hankinta ja sopimusvalvonta irrallaan rahoittajasta.



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Vaihtoehto A: Föli (erillissopimus lisäkuntien kanssa)

26

Toimivaltaisuus

On selkeintä, jos toimivaltaisuus tässä mallissa on valtiollisella tasolla, sillä toimivallan siirtäminen Fölille on haasteellista, jolleivät kaikki kunnat olisi sen varsinaisia jäseniä.

Kuten Tampereella Nysse, vastaa Föli alueellisesta junaliikenteestä, ja ulkopuolisten kuntien kanssa tehdään erillissopimus alueelliseen junaliikenteeseen liittyen (vastuukuntamalli).

Liikenteen hankinta

Hankinnan hoitaa toimivaltainen viranomainen eli tässä tapauksessa valtiollinen taho. Fölin on tarve tehdä tiivistä yhteistyötä sen kanssa.

Liikenteen suunnittelu

Liikenteen suunnittelun on järkevää olla samassa organisaatiossa kuin palvelutason suunnittelun eli tässä kohtaa Fölissä.

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

Asiakasrajapinta

Koska Föli vastaa seudun joukkoliikennebrändistä, alueellinen junaliikenne on helppo ottaa osaksi sitä eikä se vaadi ulkopuolisia toimijoita.

Muu alueellinen joukkoliikenne järjestetään, kuten tällä hetkellä. Kysymyksenä herää, miten ELY-liikenne integroidaan ja huomioidaan tässä mallissa.



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Vaihtoehto A: Föli (erillissopimus lisäkuntien kanssa)

27

	Arvio
Päätöksenteko	• Fölin vastuukunnan (Turun kaupunki) päätäntävalta on suuri • Tarve huomioida lautakunnan toiminnassa erilliskuntien rooli junaliikenteen osalta • Alueen kehittämisen näkökulma voi jäädä pienemmälle roolille.
Hallinto	• Selkeyttää järjestämistä, koska päävastuu nykyisellä seudullisella joukkoliikennetoimijalla • Edellyttää erillissopimuksia • Föli ja sen kunnat mukana MAL- ja LJ-työssä • Toimivaltaisten viranomaisten määrä ei lisäännä
Talous	• Junaliikenne voi kilpailla samasta rahoituksesta linja-autoliikenteen kanssa • Fölin on hyvät osaamisen lähtökohdat myös junaliikenteen hankintoihin • Fölin nykyistä kustannustenjakomallia voidaan hyödyntää
Asiakas	• Kaupunkiseudun linja-autoliikenne ja alueellinen junaliikenne olisivat yhden brändin alla: yhtenäiset lipputuotteet sekä asiakaspalvelu- ja informaatiokanavat • ELY-liikenne & Paikku-liikenne edelleen omat erilliset kokonaisuutensa.
Markkinat	• Liikenne voidaan suunnitella ja hankkia järkevinä kokonaisuuksina. • Viranomaisten markkinaosaaminen paranee. • ELY-liikenne & Paikku-liikenne edelleen omat erilliset kokonaisuutensa.



Vaihtoehto B: Laajentunut Föli & Paikku

28

Toimivaltaisuus

Toimivallan olisi hyvä olla kokonaan Föliillä. Myös vaihtoehto, jossa toimivalta on osittain myös Paikulla ja Salo-Turku junaliikenne järjestetään yhteistyössä, on mahdollinen.

Sen sijaan Fölin laajeneminen alueellisiin junakuntiin pelkän alueellisen junaliikenteen takia ilman toimivaltaa on raskas toimintamalli ja todennäköisesti vaihtoehto C on tällöin järkevämpi.

Liikenteen hankinta

Hankinnan hoitaa toimivaltainen viranomainen eli Föli. Turku-Salo mahdollisesti yhteistyössä Paikun kanssa.

Liikenteen suunnittelu

Liikenteen suunnittelun on järkevää olla samassa organisaatiossa kuin palvelutason suunnittelun eli tässä kohtaa Föliissä.

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

Asiakasrajapinta

Koska Föli vastaa seudun joukkoliikennebrändistä, alueellinen junaliikenne on helppo ottaa osaksi sitä eikä se vaadi ulkopuolisia toimijoita.

Föli-alue laajentunut alueellisiin junaliikenteen kuntiin (vastuukuntamalli), paitsi Saloon, jossa yhä Paikku ja Salo-Turku alueellinen junaliikenne järjestetään yhteistyönä. Maakunnallinen linja-autoliikenne olisi yhä ELY:n vastuulla.

Mallissa laajentunut Föli vastaisi nykyisestä paikallisliikenteestä sekä laajemman alueen alueellisesta junaliikenteestä, mutta maakunnan pidempi linja-autoliikenne olisi yhä ELY-keskuksella, joskin osa reiteistä voisi kuitenkin siirtyä laajentuneen Fölin vastuulle.



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Vaihtoehto B: Laajentunut Föli & Paikku

29

	Arvio
Päätöksenteko	• Fölin vastuukunnan (Turun kaupunki) päätäntävalta on suuri • Lautakunta laajentunut koskemaan radanvarsikuntia. • Salon suunnan liikenne perustuu yhteistyösopimukseen.
Hallinto	• Järjestäminen on selkeää. • Föli ja sen kunnat mukana MAL- ja LJ-työssä. • Toimivaltaisten viranomaisten määrä ei lisäännä. • Salon suunnan liikenne perustuu yhteistyösopimukseen.
Talous	• Junaliikenne voi kilpailla samasta rahoituksesta linja-autoliikenteen kanssa • Föillä on hyvät osaamisen lähtökohdat myös junaliikenteen hankintoihin • Fölin nykyistä kustannustenjakomallia voidaan hyödyntää
Asiakas	• Kaupunkiseudun linja-autoliikenne ja alueellinen junaliikenne olisivat yhden brändin alla: yhtenäiset lipputuotteet sekä asiakaspalvelu- ja informaatiokanavat • ELY-liikenne edelleen oma erillinen kokonaisuutensa, Paikku-liikenne paremmin osa kokonaisuutta.
Markkinat	• Liikenne voidaan suunnitella ja hankkia järkevinä kokonaisuuksina. • Viranomaisten markkinaosaaminen paranee. • ELY-liikenne edelleen oma erillinen kokonaisuutensa, Paikku-liikenne paremmin osa kokonaisuutta.



Vaihtoehto C: Hyvinvointialue

Toimivaltaisuus

Toimivallan olisi hyvä olla kokonaan Hyvinvointialueella, jotta sen olisi järkevää olla palvelutasosta vastaava taho.

Liikenteen hankinta

Hankinnan hoitaa toimivaltainen viranomainen eli Hyvinvointialue.

Liikenteen suunnittelu

Liikenteen suunnittelun on järkevää olla samassa organisaatiossa kuin palvelutason suunnittelun eli tässä kohtaa Hyvinvointialueella.

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

Asiakasrajapinta

Tavoitetilassa alueellinen junaliikenne toimii Föli-brändin alla.

Hyvinvointialue vastaa neuvotteluista Fölin kanssa ja siitä, että hankinta-asiakirjoihin saadaan oikeat kirjaukset lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien yhteensovittamiseksi ja että asiakaspalvelu huomioi myös alueellisen junaliikenteen.

Olisi lähellä Ruotsin mallia, varsinkin jos hyvinvointialueet kehittyvät maakuntauudistuksessa suunniteltujen maakuntien mukaiseksi. Harkittava vaihtoehto erityisesti, jos ELY-joukkoliikenne siirtyisi tulevaisuudessa Hyvinvointialueelle.



Vaihtoehto C: Hyvinvointialue

31

	Arvio
Päätöksenteko	• Oma päätöksenteko elin, erillinen kuntien päätöksenteosta • Ei selkeää linkkiä liikennejärjestelmä- tai maankäytönsuunnitteluun
Hallinto	• Ei selkeyttä järjestämisvastuita eikä mahdollista synergiahyötyjä, ellei tulevaisuudessa vastaa alueellisen junaliikenteen lisäksi muustakin joukkoliikenteestä • Toimivaltaisten viranomaisten määrä kasvaa • Ei selkeää linkkiä liikennejärjestelmä- tai maankäytönsuunnitteluun
Talous	• Junaliikenteen järjestämiseksi ei resursseja, rahoitusta eikä pohjatietoja. • Mahdollisuus sopia lippuyhteistyöstä ja sitä kautta vahvistaa joukkoliikenteen roolia. • Ellei tulevaisuudessa vastaa alueellisen junaliikenteen lisäksi muustakin joukkoliikenteestä, malli ei tue joukkoliikenteen talouden vahvistumista kokonaisuutena.
Asiakas	• Mahdollisuus sopia lippu- ja informaatioyhteistyöstä. • Mahdollisuus tarjota junaliikennettä hyvällä palvelutasolla rahoituksen puitteissa. • Matkaketjujen näkökulmasta ei voida taata eheää joukkoliikenteen kokonaisuutta (esim. liityntäyhteydet)
Markkinat	• Liikenne on haasteellisempaa suunnitella yhtenä kokonaisuutena, koska junaliikenne on erillinen kokonaisuus. • Viranomaisten markkinaosaamisen parantaminen edellyttää liikenteen hankintaorganisaatioiden välistä yhteistyötä.



Vaihtoehdot D1 & D2: Maakunnan liitto

32

Toimivaltaisuus

Toimivaltaisuus tässä mallissa voi olla valtiollisella taholla tai maakunnan liitolla itsellään.

Liikenteen hankinta

Hankinnan hoitaa toimivaltainen viranomainen. Jos se on maakunnan liitto, liiton on mahdollista tehdä yhteistyötä muiden Suomen alueellisten junaliikennealueiden kanssa tai ulkoistaa hankintapapereiden valmistelu.

Jos toimivaltainen viranomainen on valtiollinen taho, maakunnan liiton on tarpeen tehdä tiivistä yhteistyötä.

Liikenteen suunnittelu

Liikenteen suunnittelun on järkevää olla samassa organisaatiossa kuin palvelutason suunnittelun eli tässä kohtaa maakunnan liitossa. Jos toiminta pyörii hyvin pienillä resursseilla, liikenteen tarkempi suunnittelu voidaan myös ulkoistaa tai voidaan harkita yhteistä resurssia Suomen muiden alueiden kanssa.

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

Asiakasrajapinta

Tavoitetilassa alueellinen junaliikenne toimii Föli-brändin alla.

Riippumatta siitä kuka liikenteen hankkii, on todennäköistä, että maakunnan liitto vastaa neuvotteluista Fölin kanssa ja siitä, että hankinta-asiakirjoihin saadaan oikeat kirjaukset lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien yhteensovittamiseksi ja että asiakaspalvelu huomioi myös alueellisen junaliikenteen.

Maakunnan liittoon palkattaisiin henkilö hoitamaan alueellista junaliikennettä virkatyönä tai maakunnanliiton sisällä käynnistettäisiin erillisprojekti, jota rahoittaisivat kiinnostuneet kunnat.



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Vaihtoehto D1: Maakunnan liitto

33

	Arvio
Päätöksenteko	• Mahdollistaa hyvin alueen edun toteutumisen • Maakunnan liitto ei ole MAL-sopimuksen osapuoli, mutta vastaa alueen liikennejärjestelmätyötä. • Päätöksentekojärjestelmässä mukana myös ne kunnat, jotka eivät hyödy junaliikenteestä
Hallinto	• Ei synny synergiaetuja liikennepalveluiden tuottamisessa • Mahdollistaa hyvin alueen MAL-sopimuksen ja LJ-suunnitelman tavoitteiden toteuttamisen • Toimivaltaisten viranomaisten määrä voi lisääntyä alueella. • Ei synnytä uusia monimutkaisia organisaatorakenteita.
Talous	• Mahdollisuus sopia pitkäjänteisestä rahoituksesta. • Maakunnan liitossa ei ole riittävästi resursseja tai osaamista junaliikenteen järjestämiseksi. • Mahdollisuus sopia lippuyhteistyöstä ja sitä kautta vahvistaa joukkoliikenteen roolia. • Virkatyönä hallinnollisesta työstä maksavat myös kunnat, jotka eivät hyödy junaliikenteestä
Asiakas	• Mahdollisuus sopia lippu- ja informaatioyhteistyöstä. • Mahdollisuus tarjota junaliikennettä hyvällä palvelutasolla rahoituksen puitteissa. • Matkaketjujen näkökulmasta ei voida taata eheää joukkoliikenteen kokonaisuutta (esim. liityntäyhteydet)
Markkinat	• Liikenne on haasteellisempaa suunnitella yhtenä kokonaisuutena, koska junaliikenne on erillinen kokonaisuus. • Viranomaisten markkinaosaamisen parantaminen edellyttää liikenteen hankintaorganisaatioiden välistä yhteistyötä.



Vaihtoehto D2: Maakunnan liitto

34

	Arvio
Päätöksenteko	• Mahdollistaa hyvin alueen edun toteutumisen • Maakunnan liitto ei ole MAL-sopimuksen osapuoli, mutta vastaa alueen liikennejärjestelmätyötä. • Päätöksenteossa mukana vain kunnat, jotka hyötyvät junaliikenteestä.
Hallinto	• Ei synny synergiaetuja liikennepalveluiden tuottamisessa • Mahdollistaa hyvin alueen MAL-sopimuksen ja LJ-suunnitelman tavoitteiden toteuttamisen • Toimivaltaisten viranomaisten määrä voi lisääntyä alueella. • Selkeyttää työntekoa: erillisprojekti keskittyy junaliikenteeseen
Talous	• Mahdollisuus sopia pitkäjänteisestä rahoituksesta. • Edellyttää rekrytointia. • Mahdollisuus sopia lippuyhteistyöstä ja sitä kautta vahvistaa joukkoliikenteen roolia.
Asiakas	• Mahdollisuus sopia lippu- ja informaatioyhteistyöstä. • Mahdollisuus tarjota junaliikennettä hyvällä palvelutasolla rahoituksen puitteissa. • Matkaketjujen näkökulmasta ei voida taata eheää joukkoliikenteen kokonaisuutta (esim. liityntäyhteydet)
Markkinat	• Liikenne on haasteellisempaa suunnitella yhtenä kokonaisuutena, koska junaliikenne on erillinen kokonaisuus. • Viranomaisten markkinaosaamisen parantaminen edellyttää liikenteen hankintaorganisaatioiden välistä yhteistyötä.



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Vaihtoehto D3: Uusi kuntayhtymä alueelliselle junaliikenteelle

35

Toimivaltaisuus

Toimivalta voi olla joko uudella kuntayhtymällä tai valtiollisella taholla. Uuden yhtymän perustamista puoltaisi se, että myös toimivaltaisuus siirtyisi sille. Se voidaan perustaa myös silloin, jos mikään muu organisointitapa ei tunnu sopivalta ratkaisulta.

Liikenteen hankinta

Hankinnan hoitaa toimivaltainen viranomainen eli joko uusi kuntayhtymä tai valtiollinen taho.

Liikenteen suunnittelu

Liikenteen suunnittelun on järkevää olla samassa organisaatiossa kuin palvelutason suunnittelun eli tässä kohtaa uudella kuntayhtymällä.

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

Asiakasrajapinta

Tavoitetilassa alueellinen junaliikenne toimii Föli-brändin alla.

Uusi kuntayhtymä vastaa neuvotteluista Fölin kanssa ja siitä, että hankinta-asiakirjoihin saadaan oikeat kirjaukset lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien yhteensovittamiseksi ja että asiakaspalvelu huomioi myös alueellisen junaliikenteen.

Uusi kuntayhtymä perustettaisiin vastaamaan vain alueellisen junaliikenteen järjestämisestä. Föli, Paikku ja ELY-keskus vastaisivat edelleen nykyisestä liikenteestään.



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Vaihtoehto D3: Uusi kuntayhtymä alueelliselle junaliikenteelle

36

	Arvio
Päätöksenteko	• Edellyttää uuden päätöksenteko elimen perustamista. • Mahdollistaa hyvin alueen edun toteutumisen. • Ketterä päätöksenteko, koska koskee vain alueellista junaliikennettä.
Hallinto	• Ei synny synergiaetuja liikennepalveluiden tuottamisessa • Uusi kuntayhtymä olisi huomioitava MAL- ja LJ-työn prosesseissa. • Toimivaltaisten viranomaisten määrä voi lisääntyä alueella.
Talous	• Mahdollisuus sopia pitkäjänteisestä rahoituksesta. • Edellyttää uuden organisaation perustamista. • Mahdollisuus sopia lippuyhteistyöstä ja sitä kautta vahvistaa joukkoliikenteen roolia.
Asiakas	• Mahdollisuus sopia lippu- ja informaatioyhteistyöstä. • Mahdollisuus tarjota junaliikennettä hyvällä palvelutasolla rahoituksen puitteissa. • Matkaketjujen näkökulmasta ei voida taata eheää joukkoliikenteen kokonaisuutta (esim. liityntäyhteydet)
Markkinat	• Liikenne on haasteellisempaa suunnitella yhtenä kokonaisuutena, koska junaliikenne on erillinen kokonaisuus. • Viranomaisten markkinaosaamisen parantaminen edellyttää liikenteen hankintaorganisaatioiden välistä yhteistyötä.



Vaihtoehto E1. Maakunnan liitossa kaikki maakunnallinen joukkoliikenne

37

Toimivaltaisuus

Toimivalta kaiken liikenteen suhteen olisi hyvä olla maakunnan liitolla.

Malli on mahdollinen, vaikka alueellisen junaliikenteen toimivalta olisikin valtiollisella taholla.

Liikenteen hankinta

Hankinnan hoitaa toimivaltainen viranomainen eli joko maakunnan liitto tai valtiollinen taho.

Liikenteen suunnittelu

Liikenteen suunnittelun on järkevää olla samassa organisaatiossa kuin palvelutason suunnittelun eli tässä kohtaa maakunnan liitossa.

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

Asiakasrajapinta

Koska maakunnan liitto vastaisi myös nykyisestä Föli-liikenteestä ja brändistä, alueellinen junaliikenne on helppo ottaa osaksi sitä eikä se vaadi ulkopuolisia toimijoita.

Maakunnan liiton tehtävä laajentuisi vastaamaan kaiken maakunnallisen joukkoliikenteen järjestämisestä. Käytännössä sille siirtyisivät myös Fölin, Paikun ja ELY:n nykyinen liikenne.



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Vaihtoehto E1. Maakunnan liitossa kaikki maakunnallinen joukkoliikenne

38

	Arvio
Päätöksenteko	• Mahdollistaa hyvin alueen edun toteutumisen • Maakunnan liitto ei ole MAL-sopimuksen osapuoli, mutta vastaa alueen liikennejärjestelmätyöstä.
Hallinto	• Syntyy huomattavia synergiaetuja liikennepalveluiden tuottamisessa ja LJ-suunnitelman tavoitteiden toteutumisessa. • Maakunnan liitto olisi huomioitava MAL-työssä (korvaisi myös nykyisiä poistuvia) ja kaupunkien LJ-työssä. • Toimivaltaisten viranomaisten määrä alueella vähenee.
Talous	• Mahdollisuus sopia pitkäjänteisestä rahoituksesta. • Edellyttää uudelleen organisoitumista ja rekrytointia. • Riittävät resurssit ja hyvät osaamisen lähtökohdat junaliikenteen hankintaan • Tukee joukkoliikenteen talouden vahvistumista • Kustannustenjaosta mahdollista saada selkeä.
Asiakas	• Kaikki maakunnallinen joukkoliikenne yhden brändin alla: tarjotaan eheä joukkoliikennepalveluiden kokonaisuus. • Informaatio- ja lippujärjestelmät yhtenevät, tietoa saa helposti koko kokonaisuudesta.
Markkinat	• Liikenne on helppo suunnitella ja hankkia järkevinä kokonaisuuksina. • Viranomaisten markkinaosaaminen paranee keskittymisen myötä.



Vaihtoehto E2. Uusi kuntayhtymä kaikelle maakunnalliselle joukkoliikenteelle

39

Toimivaltaisuus

Toimivalta kaiken liikenteen suhteen olisi hyvä olla uudella kuntayhtymällä.

Malli on mahdollinen, vaikka alueellisen junaliikenteen toimivalta olisikin valtiollisella taholla.

Liikenteen hankinta

Hankinnan hoitaa toimivaltainen viranomainen eli joko uusi kuntayhtymä tai valtiollinen taho.

Liikenteen suunnittelu

Liikenteen suunnittelun on järkevää olla samassa organisaatiossa kuin palvelutason suunnittelun eli tässä kohtaa uudella kuntayhtymällä.

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

Asiakasrajapinta

Koska uusi kuntayhtymä vastaisi myös nykyisestä Föli-liikenteestä ja brändistä, alueellinen junaliikenne on helppo ottaa osaksi sitä eikä se vaadi ulkopuolisia toimijoita.

Uusi kuntayhtymä perustettaisiin vastaamaan kaiken maakunnallisen joukkoliikenteen järjestämisestä. Käytännössä sille siirtyisivät myös Fölin, Paikun ja ELY:n nykyinen liikenne.



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Vaihtoehto E2. Uusi kuntayhtymä kaikelle maakunnalliselle joukkoliikenteelle

40

	Arvio
Päätöksenteko	• Edellyttää uuden päätöksenteko elimen perustamista, joskin korvaa olemassa olevia. • Mahdollistaa hyvin alueen edun toteutumisen.
Hallinto	• Syntyy huomattavia synergiaetuja liikennepalveluiden tuottamisessa • Uusi kuntayhtymä olisi huomioitava MAL- ja LJ-työn prosesseissa, joskin nykyisiä poistuu. • Toimivaltaisten viranomaisten määrä alueella vähenee.
Talous	• Mahdollisuus sopia pitkäjänteisestä rahoituksesta. • Edellyttää uuden organisaation perustamista, joskin korvaa olemassa olevia. • Riittävät resurssit ja hyvät osaamisen lähtökohdat junaliikenteen hankintaan • Tukee joukkoliikenteen talouden vahvistumista • Kustannustenjaosta mahdollista saada selkeä.
Asiakas	• Kaikki maakunnallinen joukkoliikenne yhden brändin alla: tarjotaan eheä joukkoliikennepalveluiden kokonaisuus. • Informaatio- ja lippujärjestelmät yhtenevät, tietoa saa helposti koko kokonaisuudesta.
Markkinat	• Liikenne on helppo suunnitella ja hankkiaärkevinä kokonaisuuksina. • Viranomaisten markkinaosaamisen paranee keskittymisen myötä.



Vaihtoehto F: Valtion alueellisen junaliikenteen yksikkö

41

Toimivaltaisuus

Toimivalta olisi valtiollisella taholla, joka LVM:llä tai valtion virastolla, esim. Traficomilla. Yleisesti valtion rooli kehittäjänä olisi nykyistä suurempi ja osaaminen olisi valtakunnallisesti keskitetty.

Liikenteen hankinta

Hankinnan hoitaa toimivaltainen viranomainen eli valtion aluevastaava.

Liikenteen suunnittelu

Liikenteen suunnittelun on järkevää olla samassa organisaatiossa kuin palvelutason suunnittelun eli tässä kohtaa valtion aluevastaavalla.

Käytännössä valtion aluevastaava tekisi tiivistä yhteistyötä kuntien kanssa, sillä kunnat rahoittavat liikenteen.

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

Asiakasrajapinta

Tavoitetilassa alueellinen junaliikenne toimii Föli-brändin alla.

Aluevastaava vastaa neuvotteluista Fölin kanssa ja siitä, että hankinta-asiakirjoihin saadaan oikeat kirjaukset lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien yhteensovittamiseksi ja että asiakaspalvelu huomioi myös alueellisen junaliikenteen.

Valtiolla olisi vahva rooli alueellisen junaliikenteen suunnittelussa ja hankinnassa, vaikka kunnat rahoittaisivat toiminnan. Useissa Euroopan maissa valtiolla on vahva rooli, mutta valtio myös rahoittaa alueellisen junaliikenteen.



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

Vaihtoehto F: Valtion alueellisen junaliikenteen yksikkö

42

	Arvio
Päätöksenteko	• Kunnanvaltuustot päättävät tavoiteltavasta palvelutasosta ja liikenteen rahoituksesta • Vaati alueelta edunvalvontaa ja tiivistä yhteistyötä valtion kanssa.
Hallinto	• Ei muuta liikenteen järjestämisvastuita • Ei synergiahyötyjä liikenteen järjestämisessä • Ei muuta nykytilaa MAL- eikä LJ-työssä.
Talous	• Mahdollisuus sopia pitkäjänteisestä rahoituksesta. • Resursseja ja osaamisesta junaliikenteen hankintaan.
Asiakas	• Mahdollisuus sopia lippu- ja informaatioyhteistyöstä. • Mahdollisuus tarjota junaliikennettä hyvällä palvelutasolla rahoituksen puitteissa. • Matkaketjujen näkökulmasta ei voida taata eheää joukkoliikenteen kokonaisuutta (esim. liityntäyhteydet)
Markkinat	• Alueellinen liikenne on haasteellisempaa suunnitella yhtenä kokonaisuutena, koska junaliikenne on erillinen kokonaisuus. • Mahdollistaa junaliikenteen valtakunnallisen hankintaosaamisen kehittymisen ja järkevien hankintakokonaisuuksien suunnittelun.



Kustannustenjaon mallit



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

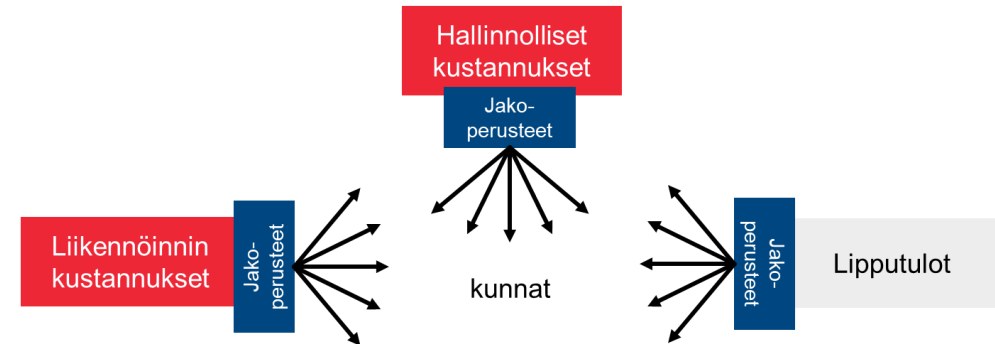
Kustannustenjaon periaatteita

- Oikeudenmukaisuus
- Todellisen matkustuksen kuvaaminen
- Kehittämiseen kannustava
- Ennakoitavuus
- Pitkäjänteisyys
- Joustaa muutostilanteissa
- Selkeä ja läpinäkyvä
- Vähäinen työmäärä

Tapa 1:

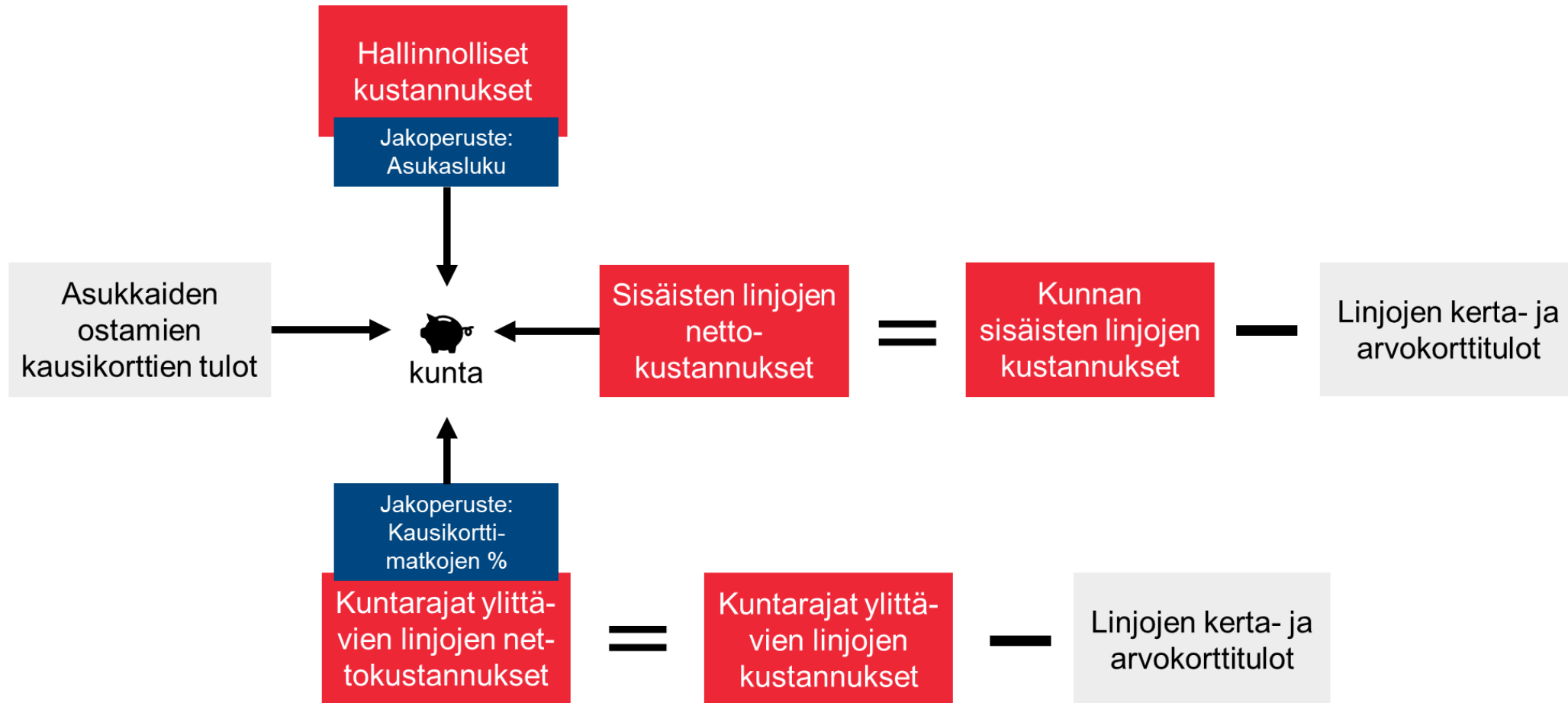


Tapa 2:



Föliikenteen kustannusten jako

45



Tampereen seudun lisäliikenne

Lipputulot nousuasetaman mukaan kyseiselle kunnalle. Tampereen aseman lipputulot muiden nousujen suhteessa kunnille. Oletuksena on, että lipputulot kattavat 25 % kustannuksista.



Liikennöintikustannukset:

- **Asukasluku 20 %**
(=saavutettavuushyödyt, erilaisten liikenteellisten haittojen väheneminen)
- **Kunnan kauimman aseman etäisyys Tampereen asemasta 80 %** (=maankäyttö- ja saavutettavuushyödyt)



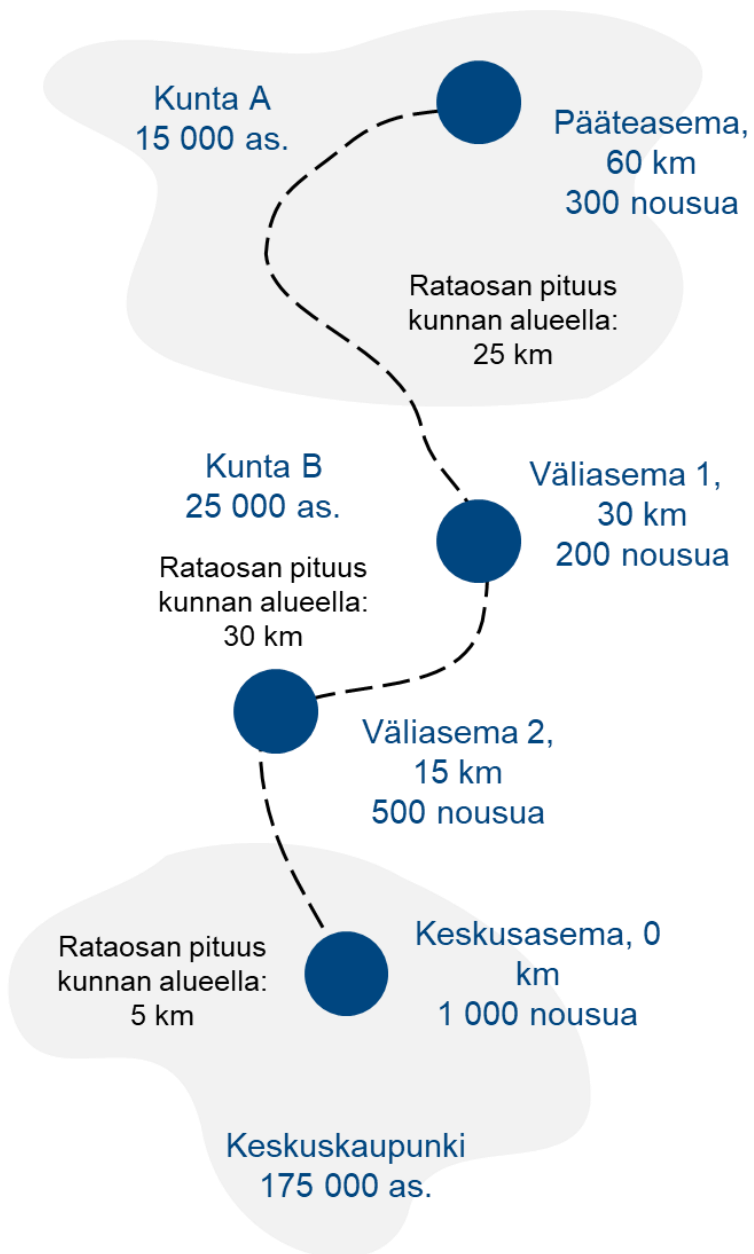
Malli uudelleen arvioidaan, kun ensimmäinen liikennöintivuosi on toteutunut (syksyllä 2023).

Nokia–Tampere	Liikennöinti-kustannukset	Lipputulot
Tampere	45,2 %	Tesoman aseman nousujen suhteessa
Nokia	54,8 %	Nokian aseman nousujen suhteessa

10 lisävuoroa arkipäiviin. Vuosikustannus noin 0,49 M€. Kustannusosuudet laskettu bruttokustannuksista.

Tampere–Toijala	Liikennöinti-kustannukset	Lipputulot
Tampere	21,4 %	Ei lipputuloloja (ei myöskään etäisyyskustannuksia)
Lempäälä	28,1 %	Lempäälän aseman nousujen suhteessa
Akaa	50,5 %	Toijalan aseman nousujen suhteessa

5 lisävuoroa arkipäiviin. Vuosikustannus noin 0,44 M€. Kustannusosuudet laskettu bruttokustannuksista.



Esimerkki 1: Asukasluvun suhteessa

- Kunta A: 6,98 %
- Kunta B: 11,62 %
- Keskuskaupunki: 81,40 %

Esimerkki 2: Rataosuuksien pituuksien suhteessa

- Kunta A: 41,67 %
- Kunta B: 50,00 %
- Keskuskaupunki: 8,33 %

Esimerkki 3: Asemien etäisyyksien suhteessa

- Kunta A: 66,67 %
- Kunta B: 33,33 %

Esimerkki 4: Nousijamäärien suhteessa (kaikki asemat)

- Kunta A: 15,00 %
- Kunta B: 35,00 %
- Keskuskaupunki: 50,00 %

Esimerkki 5: Nousijamäärien suhteessa (pl. keskusasema)

- Kunta A: 30,00 %
- Kunta B: 70,00 %

Esimerkki 6: Kiinteät prosentit

- Kunta A: 33,33 %
- Kunta B: 33,33 %
- Keskuskaupunki: 33,33 %

Esimerkki I:

- 20 % asukasluvun suhteessa
 - 20 % rataosuuksien pituuksien suhteessa
 - 60 % nousijamäärien suhteessa (pl. keskusasema)
- Kunta A: 27,73 %
 - Kunta B: 54,32 %
 - Keskuskaupunki: 17,95 %

Esimerkki II:

- 10 % kiinteät prosentit (tasajako)
 - 15 % rataosuuksien pituuksien suhteessa
 - 75 % nousijamäärien suhteessa
- Kunta A: 20,83 %
 - Kunta B: 37,08 %
 - Keskuskaupunki: 42,08 %

Esimerkki III:

- 20 % asukasluvun suhteessa
 - 80 % asemien etäisyyksien suhteessa
- Kunta A: 23,73 %
 - Kunta B: 28,99 %
 - Keskuskaupunki: 16,28 %

Tavoitteet MAL-neuvotteluille



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332



Varsinais-Suomen liitto

SITOWISE

