



## **Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutason määrittely 2024–2025**

**LUONNOS**

## Sisällysluettelo

Esipuhe.....	3
1 Palvelutasomäärittelyn taustaa ja tavoitteet .....	3
1.1 Taustaa .....	3
1.2 Tavoitteet.....	4
2 Nykytilanteen kuvaus .....	4
3 Liikenteen palvelutasotavoitteet .....	5
3.1 Palvelutasoluokat ja -kriteerit .....	5
3.2 Palvelutasotavoitteet yhteisväleittäin .....	6
4 Junaliikenne.....	7
4.1 Junaliikenne Pirkanmaalla .....	7
4.2 Junaliikenteen rooli ELY-keskuksen toimivalta-alueen joukkoliikenteen palvelutasossa ja osana matkaketjuja .....	8
5 Rahoitus .....	10
5.1 Rahoituksen jakoperiaatteet yhteishankinnoissa.....	10
5.2 Perustelut .....	10
5.3 Kuntaosuuksien laskentatapa .....	11
5.4 Palveluseteli .....	12
6 Yhteenveto liikenteen palvelutasotavoitteiden vaikutuksista ja toteuttamisesta .....	12

## Esipuhe

Pirkanmaan ELY-keskus on määrittänyt toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2024–2025 alueen liikkumistarpeita ja rahoituskehystä vastaavaksi. Palvelutasomääritys sisältää kuntien välisen linja-autoliikenteen. Aiemmasta poiketen palvelutason määrittely ei sisällä junaliikennettä.

Palvelutasomääritys ohjaa jatkossa Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikennehankintoja. Palvelutasomäärityksen mukaisia joukkoliikennepalveluja on tarkoitus hankkia määräraha-kehysten rajoissa yhdessä kuntien kanssa.

Palvelutasoesitystä varten kuntien näkemyksiä kartoitettiin kyselyllä palvelutasosta. Lisäksi kunnilta pyydettiin lausunnot palvelutasoluonnoksesta helmikuussa 2024.

## 1 Palvelutasomäärittelyn taustaa ja tavoitteet

### 1.1 Taustaa

Palvelutason määrittely perustuu EU:n palvelusopimusasetukseen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista). Laki liikenteen palveluista (320/2017) ei edellytä tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen vahvistusta palvelutasomääritykselle, mutta jotta EU:n palvelusopimusasetuksen mukainen päätös joukkoliikenteen järjestämistavasta voidaan tehdä, tulee toimivaltaisella viranomaisella olla käsitys tavoiteltavasta palvelutasosta.

Pirkanmaan ELY-keskus määritteli joukkoliikenteen palvelutason toimivalta-alueelleen vuosiksi 2020–2023. (Raportti: Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutason määrittely 2020–2023, ISBN:978-952-314-855-0). Tällä määrittelyllä päivitetään palvelutasotavoitteet vuosiksi 2024–2025. Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueena on Pirkanmaan maakunta pois lukien Tampereen kaupunkiseutu (Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti sekä Ylöjärvi). Pirkanmaan ELY-keskus hankkii palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä yhteisrahoitteisesti kuntien kanssa. Lisäksi ELY-keskus voi myöntää alueensa kunnille valtionavustuksia julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen.

Palvelutasomääritys koskee linja-autoliikennettä, ja sisältää ELY-keskuksen sopimusliikenteestä sekä markkinaehtoisesta liikenteestä muodostuvan kokonaisuuden. Aiemmasta poiketen palvelutason määrittely ei sisällä junaliikennettä, koska palvelutasoesityksessä haluttiin kuvata ELY-keskuksen omilla hankinnoilla ja markkinaehtoisella liikenteellä toteutettavissa oleva linja-autoliikenteen tarjonta. Maakunnan junaliikennettä on kuvattu ja käsitelty erillisessä kappaleessa. Junaliikenne on monilla suunnilla merkittävä osa joukkoliikenteen palvelutasoa myös Pirkanmaan sisäisen liikkumisen osalta, erityisesti yhteyksinä Tampereelle. Myöskään yksinomaan kuntien hankkimaa, kuntien sisäistä liikennettä ei esitetä ELY-keskuksen palvelutasomäärityksessä.

Palvelutasomääritys koskee pääasiassa kuntien välisiä yhteyksiä Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella, lisäksi siihen on sisällytetty ELY-keskuksen hankkima liikenne Tampereen kaupunkiseudun (Nysse) toimivalta-alueelle sekä ELY-keskusten hankkima maakuntarajat ylittävä liikenne.

Palvelutasoesitystä varten kuntien näkemyksiä kartoitettiin kyselyllä palvelutasosta. Työn palvelutasoesityksestä on keskusteltu alueellisessa henkilöliikennetyöryhmässä, jonka jälkeen pyydettiin vielä lausunnot palvelutasoluonnoksesta helmikuussa 2024. Palvelutason määritys on toteutettu ELY-keskuksen omana asiantuntijatyönä.

## 1.2 Tavoitteet

Työn tavoitteena on päivittää Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma alueen liikkumistarpeita ja nykyistä rahoituskohdasta vastaavaksi sekä tukea Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenneyksikköä sen hankintatehtävissä. Palvelutasosuunnitelma toimii jatkossa hankintoja ohjaavana asiakirjana.

Tavoitteena on myös kehittää yhteistyötä kuntien kanssa seudullisen joukkoliikenteen suunnittelussa.

Tavoitteena on jatkaa kuntien tasapuolista kohtelua vahvistamalla edellisessä palvelutasomäärittelyssä kirjatut yhtenäiset rahoitusperiaatteet.

Päivitetyn suunnitelman tulee olla koronaviruspandemian jälkeisen ajan muuttuneeseen tilanteeseen realistinen ja toteuttamiskelpoinen. Pirkanmaan ELY-keskuksen tulee pystyä varautumaan määritetyn palvelutason mukaisen liikenteen rahoitukseen yhdessä alueen kuntien kanssa.

Työn tuloksena on päivitetty esitys alueen linja-autoliikenteen palvelutasosta.

## 2 Nykytilanteen kuvaus

Pirkanmaan ELY-keskus järjestää toimivalta-alueellaan joukkoliikenteen pääasiassa käyttöoikeussopimusliikenteinä. Vuoden 2023 lopussa voimassa oli 13 käyttöoikeussopimusta ja kaksi bruttosopimusta. Lisäksi Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueelle ulottuu Keski-Suomen, Varsinais-Suomen ja Uudenmaan ELY-keskusten sekä Nysse hankkimia liikenteitä. Liikenne on pääosin kuntien välistä joukkoliikennettä, mutta näiden lisäksi Valkeakosken paikallisliikenne on Pirkanmaan ELY-keskuksen hankkima yhdessä Valkeakosken kaupungin kanssa. Sopimuskauden pituudet vaihtelevat kahdesta viiteen vuoteen, mutta ovat pääasiassa kahden tai kolmen vuoden pituisia.

Edellinen joukkoliikenteen palvelutaso määriteltiin vuosille 2020–2023 ja se sisälsi kuntien välisen linja-auto- ja junaliikenteen. Palvelutason määrittelyssä käytettyjä palvelutasoluokkia oli viisi, joissa asetettiin tavoitteita

liikennöintiajalle sekä vuorovälille tai vuoromäärälle palvelutasoluokasta riippuen. Lisäksi asetettiin myös laadullisia tavoitteita (yhteentoimivat lippujärjestelmät, informaatio yhdestä paikasta, riittävän tasokas ja kustannustehokas kalusto, sujuvat matkaketjut sekä luotettavuus ja kilpailukykyiset matka-ajat). Koronaviruspandemian aikana joukkoliikenteen kysyntä ja tarjonta vähenivät huomattavasti eikä tilanne vastannut asetettua palvelutasotavoitetta. Koronarajoitusten päätyttyä on sopimusliikenteen ja junaliikenteen osalta palattu pandemiaa edeltävälle tasolle vuorotarjonnassa, mutta markkinaehtoisen liikenteen osalta vuorotarjonta on jäänyt vähäisemmäksi. Joulukuussa 2023 tehdyssä tarkastelussa suurimmat puutteet palvelutasossa olivatkin valtateitä pitkin Pirkanmaan ulkopuolelle suuntautuvilla yhteysväleillä, jotka ovat olleet pääsääntöisesti markkinaehtoisen liikenteen varassa. Myös sopimusliikenteessä isoimmat puutteet ovat liikenteissä, jotka suuntautuvat Pirkanmaan maakunnan ulkopuolelle. Palvelutasotavoitteeseen ei päästy yhteysväleillä Valkeakoski – Uskila – Hämeenlinna, Kuhmoinen – Jämsä, Mänttä-Vilppula – Jämsä, Tampere – Häijää ja Punkalaidun – Huittinen.

### 3 Liikenteen palvelutasotavoitteet

#### 3.1 Palvelutasoluokat ja -kriteerit

Pirkanmaan ELY-keskuksen palvelutason määrittelyssä vuosille 2020–2023 oli käytössä aiempaan Liikenneviraston suositukseen (Liikenneviraston ohjeita 31/2015) perustuva seitsemän portainen luokitus. Määrittelyssä käytettiin palvelutasoluokkia III-VII.

Luokittelua haluttiin yksinkertaistaa selkeyden vuoksi ja tavoitteissa keskittyä ensisijaisesti vuoromäärään ja liikennöintiaikaan säännöllisen vuorovälin sijaan. Tämän vuoksi palvelutasotavoitteet on määritetty vain kolmessa luokassa.

Luokassa 1 on tärkeimmät yhteydet maakuntakeskukseen Tampereelle ja muut tärkeät yhteysvälit. Niillä on tavoitteena lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja palvella monipuolisesti erilaisia matkustustarpeita. Asetettu vuoromäärätavoite on minimi, jota kysynnän ja liikkumistarpeiden mukaan voidaan korottaa. Yhteysvälien tavoitteeksi asetettavista vuoromääristä ja liikennöintiajasta käydään keskustelut kuntien kanssa.

Luokassa 2 olevilla yhteysväleillä tarjotaan koululaisia ja opiskelijoita sekä asiointia palvelevia yhteyksiä. Lisäksi mahdollistetaan työssäkäynti tavallisiin aikoihin. Tämä pyritään toteuttamaan kysynnän ja mahdollisuuksien mukaan myös koulujen loma-aikoina ja kesällä.

Luokassa 3 olevilla yhteysväleillä tavoitteena on turvata koululaisten ja opiskelijoiden liikkuminen kuntien välillä koulupäivinä.

Liikennöintiajalla tarkoitetaan ensimmäisen lähdön tavoitteellista saapumisaikaa kohteeseen ja viimeisen paluulähdön tavoitteellista lähtöaikaa kohteesta. Minuuttiaikataulut tarkentuvat liikenteen suunnittelun yhteydessä. Palvelutasokriteerit on esitetty taulukossa 1.

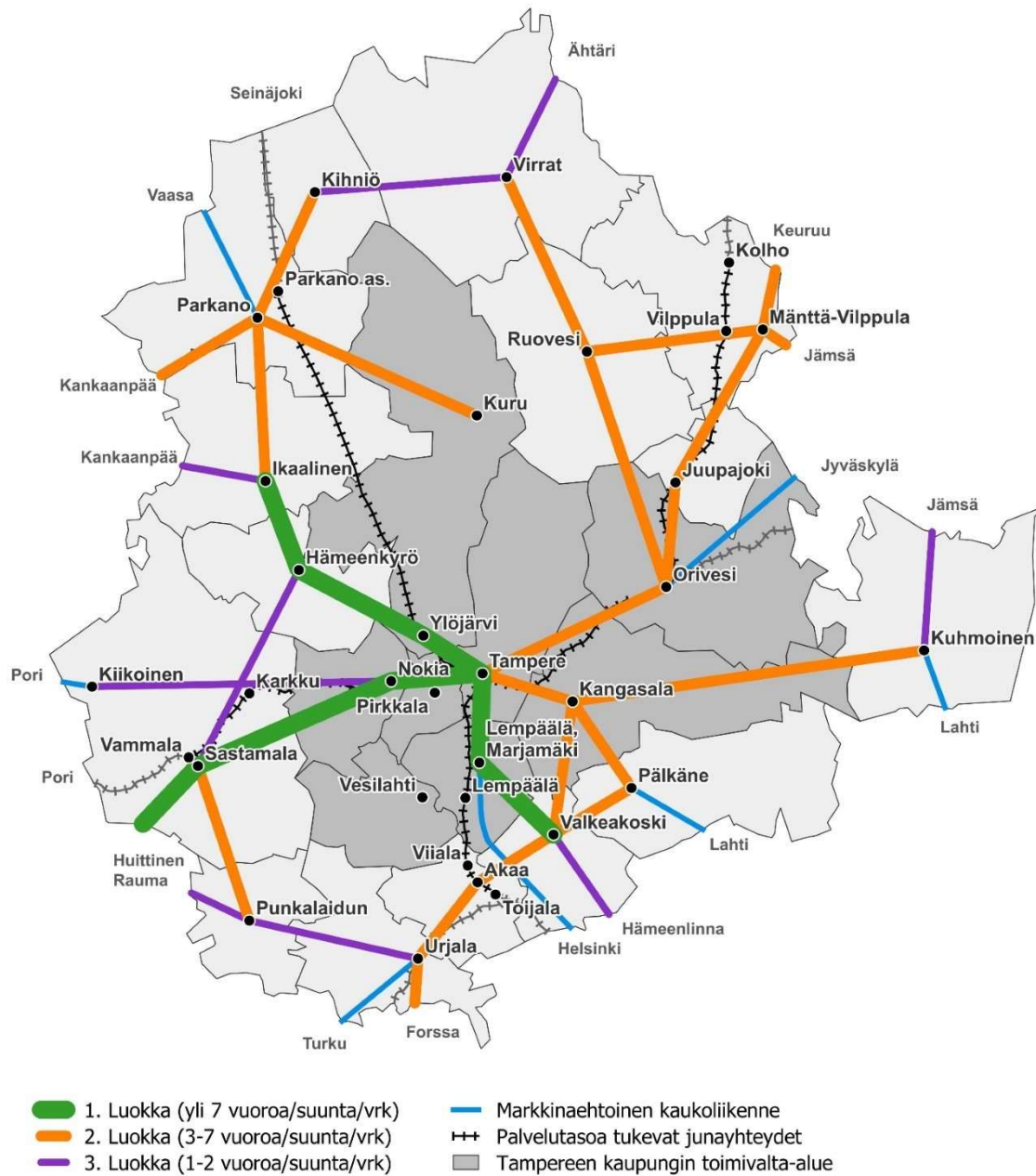
	Soveltamisaika	I	II	III
<b>Liikennöinti-aika</b>	<b>Ma-Pe</b>	7.00–19.00	7.00–17.00	8.00–16.00
	<b>La</b>	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-
	<b>Su</b>	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-
<b>Vuoromäärä</b>	<b>Ma-Pe</b>	Yli 7 vuoroa/ suunta/vrk	3–7 vuoroa/ suunta/vrk	1–2 vuoroa/ suunta/vrk
	<b>La</b>	1–2 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	-
	<b>Su</b>	1–2 vuoroa/ suunta/vrk	0–2 vuoroa/ suunta/vrk	-

Taulukko 1 Palvelutasokriteerit eri palvelutasoluokissa

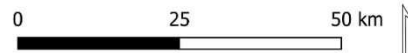
### 3.2 Palvelutasotavoitteet yhteisväleittäin

Palvelutasomääritys koskee ensisijaisesti kuntien välisiä yhteyksiä Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Palvelutasomääritys ohjaa jatkossa Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikennehankintoja. Palvelutasotavoitteet voidaan tulkita tavoitteelliseksi minimitasoksi. Palvelutasomäärityksen mukaisia joukkoliikennepalveluja hankitaan määräraha-kehysten rajoissa yhdessä kuntien kanssa. Palvelutaso voi jäädä myös alle asetetun tavoitteen, jos ELY-keskuksen myönnetty määräraha ei riitä hankintoihin.

Palvelutasotavoitteet koskevat talviarkipäivän liikennettä, mutta koululais-ten ja opiskelijoiden matkustukseen perustuvilla yhteisväleillä koulupäivien liikennettä.



Aineistolähteet: Väylävirasto 11/2023,  
Hallinnolliset rajat © Maanmittauslaitos 12/2023



Kuva 1 Pirkanmaan ELY-keskuksen palvelutasotavoitteet vuosiksi 2024–2025

## 4 Junaliikenne

### 4.1 Junaliikenne Pirkanmaalla

Suomen junaliikenteessä toimivaltaisena viranomaisena on liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) lukuun ottamatta HSL-alueen sisäistä liikennettä.

Pirkanmaan joukkoliikenteessä ja erityisesti Tampereen kaupunkiseudulla junaliikenteen rooli on kasvanut viime vuosina. Vuoden 2019 joulukuussa lähijunaliikennettä on lisätty LVM:n alueellisen junaliikenteen pilotin yhteydessä. MAL-sopimuksien myötä käynnistetty lähijunaliikenne on vakiintunut. Tampereen seudun kunnat ja Akaan kaupunki ovat lisäksi rahoittaneet täydentävää ja pysyvää lähijunaliikennettä elokuusta 2022 alkaen.

Tampereen kaupunkiseudulla Nyssen toimivalta-alueella junissa kelpaavat myös Nyssen liput. Nyssen toimivalta-alueen ulkopuolella junissa ja Pirkanmaan ELY-keskuksen sekä kuntien hankkimassa liikenteessä on pääsääntöisesti tilanne, jossa lippujärjestelmä ei ole yhdenmukainen eikä siten tue matkaketjuja.

Pirkanmaalla junaliikennettä hoidetaan sekä markkinaehtoisesti että ostoliikenteenä. VR:n markkinaehtoista liikennettä Pirkanmaalla ovat pääradan, Jyväskylän radan ja Turun radan kaukojunaliikenne.

LVM on tehnyt VR:n kanssa ostoliikennesopimuksen liikenteestä, jossa lipputulot eivät riitä kustannuksiin. Kyse on nettosopimuksesta, jossa VR kantaa lipputuloriskin. Ostoliikennettä rahoittavat myös osittain kunnat. Ostoliikenteeseen kuuluu Pirkanmaalla:

- Kaukoliikenne Tampere – Tesoma – Nokia – Karkku – Vammala – (Pori)
- Taajamajunaliikenne ”M” Toijala – Viiala - Lempäälä - Tampere – Tesoma – Nokia
- Taajamajunaliikenne ”R” (Helsinki) – Toijala – Viiala - Lempäälä - Tampere - Nokia
- Kiskobussiliikenne Tampere – Orivesi - Orivesi, keskusta – Juupajoki – Vilppula – Kolho – (Jyväskylä)

Ostoliikenteeseen kuuluu myös kaukoliikennettä palvelevia yöjunia.

#### **4.2 Junaliikenteen rooli ELY-keskuksen toimivalta-alueen joukkoliikenteen palvelutasossa ja osana matkaketjuja**

Junaliikenteen osalta palvelutasokartassa on esitetty Pirkanmaan maakunnan sisäiset yhteydet ”mustina raiteina” sekä asemat/seisakkeet, joissa junat pysähtyvät tällä hetkellä. Junaliikenteellä on tietysti myös suuri rooli muihin maakuntiin suuntautuvassa kaukoliikenteessä.

Joukkoliikenteen palvelutasokartassa on esitetty palvelutasotavoitteet nimenomaan linja-autoliikenteen näkökulmasta. Pirkanmaalla erityisesti Tampereelle suuntautuvissa matkoissa junaliikenteellä on myös monilla suunnilla tärkeä rooli palvelutason toteutumisessa. Palvelutason toteutumisen kannalta tärkeät junayhteydet olivat joulukuussa 2023 Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella:



21.2.2024

**Akaa (Viiala ja Toijala):**

Akaan ja Tampereen välisen joukkoliikenteen palvelutaso perustuu nykyisin lähes täysin junaan. Toijalassa ja Viialassa pysähtyvät taajamajunat palvelevat arkisin lähes 20 edestakaisella vuorolla, käytännössä tunnin välein. Toijalasta Tampereelle pääsee näiden lisäksi lähes 20 edestakaisella kaukoliikenteen junavuorolla. Akaan kautta hoidetaan myös pääosa Urjalan ja Tampereen välisestä joukkoliikenteen palvelutasosta siten, että vaihto bussin ja junan välillä tapahtuu Viialan asemalla. Junaliikenteellä hoidetaan myös pääosin kaukoliikenneyhteydet Akaasta Hämeenlinnaan ja Helsinkiin.

**Sastamala (Vammala ja Karkku):**

Sastamalasta Tampereelle on arkipäivisin yhdeksän edestakaista junavuoroa, jotka tarjoavat aamuisin tunnin välein yhteyden Tampereelle ja kahden tunnin välein illalla paluun Sastamalaan. Juna on erittäin tärkeä yhteys Sastamalan ja Tampereen välillä. Sastamalaan on Tampereelta myös hyvät bussiyhteydet. Sastamalan suunnalla on tunnistettu tarvetta yhtenäiselle lippujärjestelmälle juniin ja busseihin. Junaliikenteellä hoidetaan myös pääosin kaukoliikenneyhteydet Tampereen ja Porin välillä.

**Parkano:**

Parkanosta Tampereelle on arkipäivisin yhdeksän edestakaista junavuoroa. Vuorot tarjoavat aamuisin tunnin välein yhteyden Tampereelle ja illan paluumahdollisuuden kahden tunnin välein. Päivisin kulkee yksi vuoro molempiin suuntiin. Parkanosta pääsee Tampereelle myös bussilla vaihtamalla Ikaalisissa. Matka-aika bussilla on noin kaksi tuntia ja junalla 40–45 minuuttia. Käytännössä juna on erittäin kilpailukykyinen liikenneväline Parkanon ja Tampereen välisessä liikkumisessa. Parkanossa tulisi kehittää rautatieaseman ja keskustan välistä liityntäliikennettä, joka nykyisin perustuu pääosin henkilöautoiluun.

**Mänttä-Vilppulan suunta (Orivesi, Juupajoki, Vilppula, Kolho):**

Tampereen ja Oriveden välillä kulkee arkisin yhteensä 14 edestakaista junavuoroa. Vuoroista neljä on kiskobusseja, jotka jatkavat Orivedeltä Juupajoen ja Vilppulan kautta Jyväskylään ja muut ovat Tampereen ja Jyväskylän välistä kaukoliikennettä. Juna on tärkein joukkoliikenneväline Nyssen toimivalta-alueella Tampereen ja Oriveden välisessä liikenteessä ja täydentävää bussiliikennettä hankitaan yhteistyössä.

Oriveden ja Haapamäen välinen kiskobussi on Juupajoen ja Mänttä-Vilppulan suunnan joukkoliikenteen runko. Oriveden ja Mänttä-Vilppulan välille hankitaan täydentävää bussiliikennettä. Osa Virtain ja Ruoveden suunnan joukkoliikenneyhteyksistä toteutetaan matkaketjuina hyödyntäen junavuoroja välillä Orivesi-Tampere. Myös Mäntän ja Vilppulan välisessä liityntäliikenteessä on kehittämistarvetta.

## 5 Rahoitus

### 5.1 Rahoituksen jakoperiaatteet yhteishankinnoissa

ELY-keskuksen ja kuntien yhteisissä käyttöoikeussopimusliikenteen hankinnoissa sovelletaan edelleen vuodesta 2021 alkaen noudatettuja rahoituksen peruseriaatteita, jotka esitettiin edellisessä palvelutason määrittelyssä. Rahoituksen jakoperiaatteet ovat seuraavat:

1. Kuntien rahoitusosuus Pirkanmaan EY-keskuksen toimivalta-alueen sisäisessä kuntien välisessä ELY-liikenteessä on 30 % ja ELY-keskuksen 70 %.
2. Kuntien valtionavustuskelpoisessa paikallisliikenteessä kustannusjako on 50 % kunta ja 50 % ELY-keskus
3. Ylikunnallisessa liikenteessä kuntaosuus 30 % jaetaan sopimuksen reitittäin ja vuoroittain tasan niiden kuntien kesken, joita liikenne palvelee.
4. ELY-keskuksen sopimusliikenteen liittyminen Nysse-lippujärjestelmään Tampereen toimivalta-alueella ratkaistaan tapauskohtaisesti. Jos liikenne on mukana Nysse-lippujärjestelmässä, niin Nysse-alueen kunnat Tampereen lukuun ottamatta osallistuvat kustannuksiin. Asiasta sovitaan liikenteen käynnistämisvaiheessa sopimuskauden alussa yhdessä kuntien kanssa ELY-keskuksen ehdotuksen pohjalta. Lähtökohtana ehdotukselle ovat samat rahoituksenjakoperusteet kuin muussakin ELY-liikenteessä. Jos liikenne ei ole mukana Nysse-lippujärjestelmässä, niin päätöksen rahoitukseen osallistumisesta tekee tapauskohtaisesti kukin Nysse-alueen kunta itsenäisesti.
5. Kunnan mahdollinen palvelusetelirahoitus ei vaikuta kuntien rahoitusosuuksiin ELY-keskuksen sopimusliikenteessä.

Rahoituksen jakoperuste koskee ainoastaan ELY-keskuksen palvelutasomäärityksen mukaista liikennettä. Halutessaan kunta voi järjestää liikennepalveluita tätä korkeammalla palvelutasolla, mutta tällöin kunta vastaa kustannuksista. Kunnan liikenne voi olla kuitenkin tällöinkin mukana ELY-keskuksen kilpailutuksessa.

Muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa tehdyissä yhteisissä liikennehankinnoissa ELY-keskuksen ja kunnan rahoitusosuudesta sovitaan erikseen, mutta lähtökohtaisesti noudatetaan edellä mainittuja rahoituksen periaatteita.

Bruttokorvaukseen perustuvissa hankintasopimuksissa sopimuskorvauksen jakautumisesta ELY-keskuksen ja kuntien välillä sovitaan erikseen.

### 5.2 Perustelut

Vuodesta 2021 alkaen noudatetulla menettelyllä varmistetaan kuntien tasapuolinen kohtelu. Ennakkoon sovitulla kustannusjakoperiaatteella

parannetaan myös kuntien mahdollisuuksia ennakoida joukkoliikenteen rahoitusta.

Valtion talousarviossa vuodelle 2024 kohdassa Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen todetaan: "Valtio korvaa alueellisia ostoja pääsääntöisesti suoraan liikenteenharjoittajille. Kunnat maksavat osuutensa kustannuksista."

Mahdollisimman hyvän joukkoliikenteen palvelutason turvaamiseksi ELY-keskuksen resurssit kannattaa ohjata ensisijaisesti liikenteen ja hankintojen suunnitteluun. Ennalta sovittu kustannustenjakoperuste selkeyttää tehtävää.

Myös muut ELY-keskukset hankkivat liikennettä pääosin yhteishankintoina ja kunnat ovat mukana rahoittamassa yhteishankintoja. Kustannusosuuksissa on vaihtelua ELY-keskuksittain.

### 5.3 Kuntaosuuksien laskentatapa

Kuntaosuus 30 % jaetaan sopimuksen reiteittäin ja vuoroittain tasan niiden kuntien kesken, joita liikenne palvelee. Perusteluna on mallin selkeys ja vähintäänkin riittävä tarkkuustaso.

Rahoitusta voitaisiin jakaa kuntien kesken myös esimerkiksi linjakilometrien tai matkustajamäärien suhteessa, mutta ero tasajakoon olisi pieni ja silti laskelmista tulisi tällöin niin raskaita, etteivät ELY-keskuksen resurssit riitä niiden tekemiseen.

Jos sopimukseen tehdään muutosrajojen sisällä sellaisia muutoksia, joilla ei ole merkittäviä vaikutuksia sopimuksen kokonaiskustannuksiin, kohdistetaan käyttöoikeuskorvauksen lisäykset tai vähennykset vain ELY-keskuksen osuuteen, ellei muutoksia ole tehty jonkin kunnan erityistarpeesta johtuen. Myös muut käyttöoikeuskorvauksen lisäykset ja vähennykset, joilla ei ole merkittäviä vaikutuksia sopimuksen kokonaiskustannuksiin, kohdistetaan vain ELY-keskuksen osuuteen.

Kustannusosuudet tarkentuvat kilpailutusten myötä. Kunta päättää viimeistään liikenteen suunnitteluvaiheessa, haluaako olla mukana hankkimassa ko. liikennettä.

Taulukko 2. Esimerkki laskentatavasta. Sopimus KÄYTTÖ-716622: kohde Pälkäne – Uskila – Valkeakoski, kahdeksan vuoroa, sopimuskauden kustannus 120 555 euroa.

Vuorojen reitit	Valkeakoski	Pälkäne
Pälkäne – Uskila – Valkeakosken koulukampus		
Valkeakosken koulukampus – Pälkäne		
Pälkäne – Uskila – Valkeakosken koulukampus		
Valkeakosken koulukampus – Uskila – Laitikkala TH		
Laitikkala TH – Uskila – Valkeakosken koulukampus		
Valkeakosken koulukampus – Uskila – Pälkäne		
Pälkäne – Valkeakosken koulukampus		
Valkeakosken koulukampus – Uskila – Pälkäne		
Yht. 14	8/14	6/14

Valkeakosken osuus sopimuskustannuksista on  $8/14 * 0,3 * 120\,555 \text{ €} = 20\,666,57 \text{ €}$

Pälkäneen osuus sopimuskustannuksista on  $6/14 * 0,3 * 120\,555 \text{ €} = 15\,499,93 \text{ €}$

ELY-keskuksen osuus  $0,7 * 120\,555 \text{ €} = 84\,388,50 \text{ €}$

## 5.4 Palveluseteli

Laki liikenteen palveluista (173§) määrittelee valtionrahoituksen käyttökohteenä korvauksien, tuen tai avustuksen maksamisen liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomais myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti. Kohta sisältää niin sanotun palvelusetelimallin. ELY-keskus ei voi käyttää määrärahaa palveluseteliin, vaan palvelusetelin valtionrahoitus edellyttäisi muutosta valtioneuvoston asetukseen liikenteen palveluiden valtionavustuksista (509/2018) ja erillistä ohjeistusta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille.

Jos kunta haluaa ylläpitää markkinaehtoisen liikenteen tarjontaa ja minimoida sopimusliikennehankinnat palvelusetelillä, ei ELY-keskus puutu kunnan palvelusetelikäytäntöön. Sopimusliikenteessä lippujen hintataso voidaan määrittää edulliseksi ilman palveluseteliäkin.

## 6 Yhteenveto liikenteen palvelutasotavoitteiden vaikutuksista ja toteuttamisesta

Vuosille 2024–2025 määritetty palvelutasotavoite on minimitaso, jonka ELY-keskus pyrkii alueellaan saavuttamaan. Esitetty palvelutaso pystytään saavuttamaan käytännössä nykyisellä vuorotarjonnalla. Yhteysväleille voi

21.2.2024

muodostua esitettyä parempaa palvelutasoa kuntien korkeampien tavoitteiden mukaan tai markkinaehtoisella liikenteellä.

Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella parasta palvelutasoa tavoitellaan Tampereelta Valkeakosken, Sastamalan sekä Hämeenkyrön ja Ikaalisten suuntiin. Erityisesti näillä yhteysväleillä joukkoliikenne pyritään pitämään kilpailukykyisenä henkilöautoilun kanssa ja tavoitteena on kasvattaa joukkoliikenteen matkustajamääriä.

Muilla yhteysväleillä mahdollistetaan ainakin koululaisten ja opiskelijoiden liikkuminen kuntien välillä koulupäivinä. Lisäksi niillä yhteysväleillä, jolla on kysyntää, tarjotaan työssäkäynnin ja asiointin mahdollistavia yhteyksiä.

Palvelutaso voi jäädä myös alle asetetun tavoitteen, jos ELY-keskuksen määräraha ei riitä esimerkiksi tilanteessa, jossa ELY-keskus joutuu korvaamaan markkinaehtoista liikennettä merkittävästi sopimusliikenteellä. Palvelutasomääritystä voidaan joutua myös päivittämään joukkoliikenteen toimintaympäristön muuttuessa (esimerkiksi jos viranomaisten toimivalta-alueisiin tulee muutoksia).

Edellisessä palvelutasotyössä tunnistettujen laadullisten tavoitteiden osalta jatketaan yhteistyötä eri tahojen kanssa niiden edistämiseksi.