



Ajankohtaista henkilö- kuljetuksista sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmä- suunnitelman valmistelu

Etelä-Savon maakuntatilaisuus 17.9.2019

Johanna Vilkuna
@JohannaVilkuna

17.9.2019

Sisältö:

**Valtakunnallinen
liikennejärjestelmäsuunnitelma,
rahoitus**

**Kuntien henkilökuljetukset
lakimuutoksen jälkeen**

**Puhtaiden ajoneuvojen direktiivin
implementointi**

Valtakunnallinen liikennejärjestelmä- suunnitelma, rahoitus

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä: valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

- LVM vastaa valmistelusta, valtioneuvosto hyväksyy.
- Sisältää:
 - Arvio liikennejärjestelmän nykytilasta ja tulevasta toimintaympäristöstä
 - Liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset
 - 12 vuodeksi laadittava ohjelma, joka sisältää valtion ja kuntien toimenpiteitä ja valtion rahoitusohjelman.
- SOVA-lain mukainen vaikutusten arviointi.
- Kunkin hallituskauden alussa suunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa sekä tarvittaessa tarkistetaan julkisen talouden suunnitelman muuttuessa.

Uusi strateginen suunnittelutaso pitkäjänteiseen kehittämiseen



LIIKENNE 12



Valtakunnallinen
liikennejärjestelmäsuunnitelma



**Kuntien ja
kaupunkiseutujen**
liikennejärjestelmäsuunnitelmat



Maakunnallinen
liikennejärjestelmäsuunnitelma

Liikennejärjestelmän kokonaiskuva



Mitä Kuntaliitto pitää tärkeänä

Prosessi

- Avoin ja reilu prosessi.
- Virallisen työryhmän lisäksi suora vuorovaikutusta kuntien ja alueiden kanssa.
- Yhteiseksi koetut tilanne- ja kehityskuvat ja tavoitteet.
- Laaja-alainen vaikutusten arviointi tukee valmistelua ja päätöksentekoa.
- Riittävät kuulemisajat.

Sisältö

- Toimenpiteet tavoitteisiin ja vaikutusarviointeihin perustuvia.
- ”Kuntien toimet” = valtion ja kuntien yhteistyöhankkeita.
- Uudet avaukset yhteistyössä.
- MAL-sopimusten ja muiden sopimusten kytkentä.
- Selkeät rahoitusvastuut, vapaaehtoinen sopiminen.

Jatkuvuus

- Varmistetaan oikea-aikainen suunnitteluvalmius.
- Turvataan ennakoitavuus ja pitkäjänteisyys.
- Kehitetään myös kevyempiä mutta tehokkaita sopimuksellisuuden malleja.
- Yksiyhteinen valtioneuvosto ja koko liikennehallinto toiminnallisesti samassa linjassa.

Neuvottelut suurten raideliikenne-hankkeiden edistämiseksi käyntiin (VN 10.9.2019)

Turun ja Tampereen raidehankkeita edistetään aloittamalla neuvottelut hankeyhtiöistä



Liikenne- ja viestintäministeri Sanna Marin (sd.) kertoo, että hankeyhtiöt olisivat suunnitteluyhtiöitä. LEHTIKUVA / Martti Kainulainen

HELSINKI

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta on päättänyt käynnistää neuvottelut Turun tunnin juna -hankeyhtiön sekä Tampereelle suuntautuvan Suomi-rata-hankeyhtiön perustamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeri Sanna Marin (sd.) kertoo, että hankeyhtiöt olisivat suunnitteluyhtiöitä. Yhtiöiden perustaminen edellyttää, että omistajiksi tulee myös muita hankkeesta hyötyviä julkisyhteisöjä tai julkisesti omistettuja yhteisöjä.

Neuvotteluja hankeyhtiöistä käydään esimerkiksi kuntien kanssa. Muista mahdollisista yhteisöistä Marin mainitsee Finavian, koska Helsinki-Vantaan kautta kulkeva ratalinjaus Tampereelle hyödyttäisi merkittävästi lentoasemaa.

Marin ei pysty sanomaan, kuinka nopeasti neuvottelut yhtiöistä saataisiin vietyä läpi.

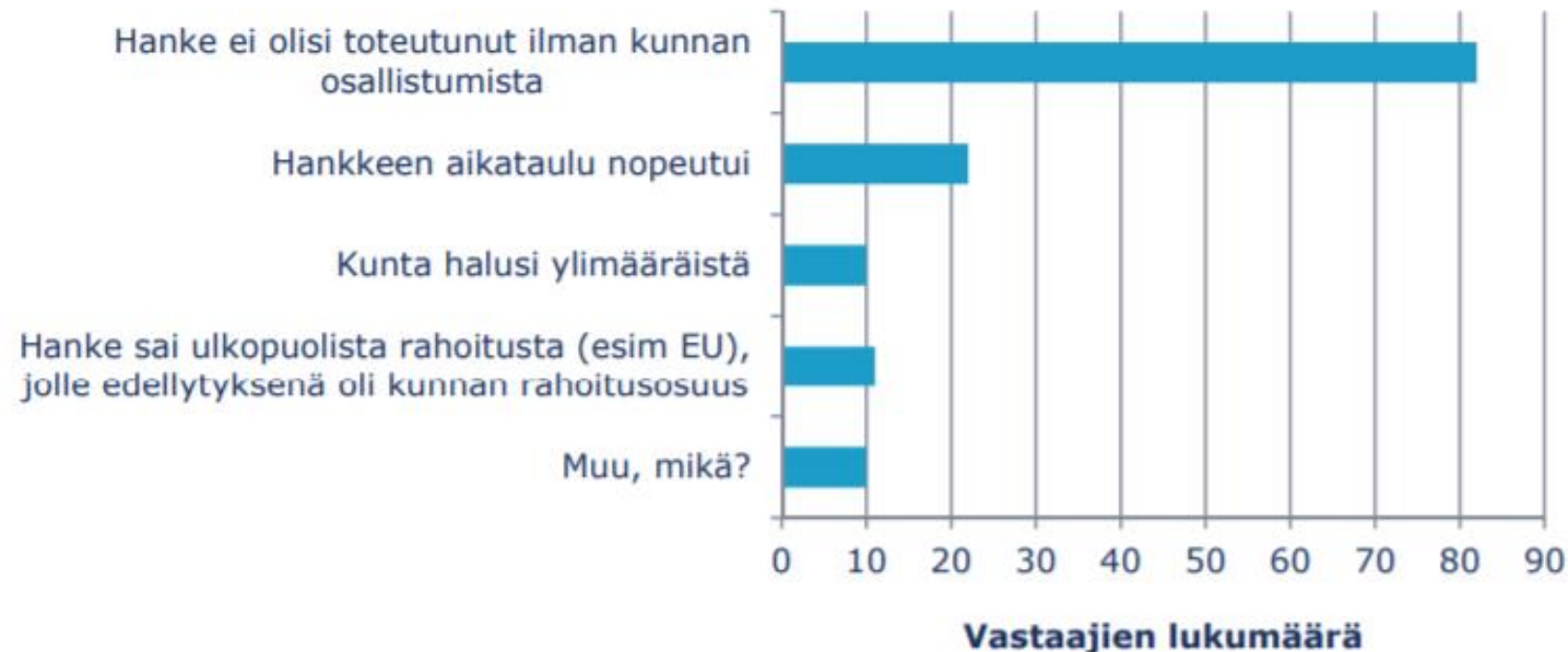
– Toivottavasti mahdollisimman pikaisesti. Uskoisin, että kunnilla on valmiutta lähteä näitä neuvotteluja

- *...liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää neuvottelut Turun tunnin juna -hankeyhtiön sekä Suomi-rata-hankeyhtiön perustamiseksi.*
- *Suunnitteluvaiheeseen ja suunnittelun rahoitukseen osallistuminen ei sido osapuolia hankkeiden rakentamisvaiheeseen tai rakentamisen rahoitukseen.*
- *Neuvotteluissa käydään läpi raideliikennehankkeiden suunnittelun lähtökohtia.... Lisäksi käydään läpi hankkeen myötä toteutuvien maankäyttö- ja kiinteistökehityshyötyjen ja muiden hyötyjen taikka tulojen ohjaaminen hankkeen toteuttamiseen.*
- *Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt selvityksen ja vertailun itäisen nopean yhteyden linjauksesta.*

Kuntaliitto: Infran kehittämiseen pitkäjänteisyyttä, rahoitusvastuut pidettävä selkeinä

- Uusien rahoitusmallien selvittäminen tärkeää.
 - Kaupungeilla ei ole kuitenkaan uutta ylimääräistä rahoituslähdettä valtion infraan.
 - Jotta uusista raideyhteyksistä saada hyötyä kiinteistöjen arvonnousuun, se edellyttää sitä, että kaupunki jatkuvasti tekee itse investointeja.
- Kunnilla miljardien eurojen korjausvelka omassa infrassa.
 - Valtion osuus ELY-keskusten ja kaupunkiseutujen järjestämän joukkoliikenteen yhteenlasketusta rahoituksesta on noin 10 prosenttia.
- Hyötyjä maksaa - näkökulmasta valtio tulisi osallistua enemmän kaupunki-seutujen infran ja joukkoliikenteen rahoitukseen.
 - Kuntaliiton kaupunkipoliittisen työryhmän kannanotto 14.11.2018: *Kaupunkien osallistuminen valtiolle kuuluvien infrastruktuuri-hankkeiden rahoitukseen.*

Kuntien osallistuminen valtion tienpitoon vuosina 2011-2013



Kuntaliiton kysely osoitti, että kaikenkokoiset kunnat osallistuivat vuonna 2013 maanteiden rakentamisvastuisiin yli 40 milj. eurolla.

Pääsyynä oli se, että hanke ei olisi toteutunut ilman kunnan rahoitusta tai sitä pystyttiin nopeuttamaan kunnan rahoituksella.

Valtion ja kuntien osuudet liikenne- väylänpidon kokonaisrahoituksesta

valtio

55

prosenttia
eli 1,7 miljardia
euroa vuodessa

kunnat

45

prosenttia
eli 1,4 miljardia
euroa vuodessa*

*Kunnat eivät ole veronsaajia valtion keräämissä liikenteen erityisveroissa, jotka ovat yli 8 miljardia euroa vuodessa

Kuntien henkilökuljetukset lakimuutoksen jälkeen

Kuntien ennakkonäkemyksiä liikennepalvelulain myönteisistä vaikutuksista

- Toivottavasti lisää tarjoajia.
- Joustavuutta, lisää toimijoita > enemmän kilpailua.
- Uudenlaista yrittäjyyttä, taksipalvelujen kehittäminen.
- Enemmän markkinaehtoisia joukkoliikennevuoroja.
- Kustannussäästöjä.
- Erilaisten kuljetusten yhdisteleminen.
- Koulukuljetuksiin lisää tarjoajia.
- Ehkä vielä paremmin toimivan kilpailutuksen.

**Nämä ovat
toteutuneet**

Kuntien ennakkonäkemyksiä liikennepalvelulain riskeistä ja haasteista

**Nämä ovat
toteutuneet**

- Kuljetuskustannukset nousevat.
- Kilpailutukset entistä haasteellisempia.
- Tuottajien määrän lisääntyminen ei lisää laatua.
- Joukkoliikennereittien lakkauttaminen pienellä viiveellä.
- Palvelun laadun varmistaminen lakisääteisissä kuljetuksissa haasteellista.
- Taksipalveluiden saatavuus voi vähentyä -> hintojen nousu -> palvelun heikkeneminen -> kaluston sopivuus.

Taksien saatavuusongelma

- Markkinaehtoisten taksipalvelujen alueellinen ja ajallinen keskittyminen.
- Kunnat luovat kuljetushankinnoillaan peruskysyntää takseille.
- Kunta vaikuttaa hankintamalleillaan palvelun tarjontaan.
- Taksitoimijat: Kunta voi tilata päivystystä, jos palvelua ei synny markkinaehtoisesti (??)
- Onko taksien päivystyssäätelyä (ajovuorot, päivystys) mahdollista täsmentää?
 - KKV: Taksit voivat sopia keskenään päivystysvuoroista, jos voidaan osoittaa, että taksipalvelua ei muuten paikkakunnalle tai alueelle synny.
 - Mistä toimijat tietävät, missä sallitun ja kielletyn raja?

Mitä tavoitellaan

- Tavoiteltu palvelutaso ja kustannusten hallinta
- Onko tarve toimintamallien päivitykselle ja palvelukonsepteille
- Yhteistyö kunnan sisällä
- Yhteistyö muiden kuntien ja organisaatioiden kanssa

Hankintojen strateginen johtaminen

- Mihin pyritään, miksi ja miten
- Notkeus ja oikea suunta
- Hankintatoimen resurssointi

Toimintakokonaisuus kunnassa

- Koordinointitehtävä aidosti delegoitu
- Toimialojen ja organisaatioiden työnjako ja yhteistyö
- Tavoitteet ja seuranta

Kuljetushankinnat

- Ajantasainen kuva palvelutarpeista hankintojen pohjaksi
- Hankintojen ennakointi ja suunnittelu
- Avoimuus tulevista hankinnoista
- Markkinavuoropuhelut

Ylöjärven Kurussa kuka tahansa voi tilata bussin omalle kotiovelle tai hypätä sote-taksin kyytiin matkan varrelta – Laajeneeko pilottihanke tulevaisuudessa muuallekin kaupunkiin?

8.8.2019 14.35



Puhtaiden ajoneuvojen direktiivin implementointi

Puhtaiden ajoneuvojen (Clean Vehicles) direktiivi

- EU edistää puhtaiden ajoneuvojen markkinoita julkisten hankintojen kautta.
- Direktiivi on jäsenmaata velvoittava. Kattaa sekä autojen että henkilö- ja tavarankuljetuspalvelujen hankinnan (osto, leasing, vuokraus).
- Nykyinen direktiivi vuodelta 2009.
- Kuntaliiton viesti valmistelun aikana direktiiviesityksen ongelmista:
 - Puhtaan ajoneuvon määritelmä liian kapea.
 - CV-autojen tavoiteosuudet 2021-2025-2030 liian korkeat esim. lakisääteisten henkilökuljetusten kannalta.
- Kansallinen lainsäädäntö saatettava voimaan viimeistään 1.8.2021
- Koskee uusia sopimuksia.

CVD:n minimivaatimukset julkisille auto- ja kuljetuspalveluhankinnoille

Ajoneuvoluokka		Minimiosuus julkisille hankinnoille		
		8/2021 – 12/2025	1/2026-	Merkitys kuntasektorille
Henkilöautot (M1)	Max. 8 matkustajaa	38,5 %	38,5 %	Käytännössä täyssähköauto
Pienoisbussit (M2)	Yli 8 matkustajaa, kok. massa max. 5 t	38,5 %	38,5 %	Käytännössä täyssähköauto
Bussit (M3)	Kaupunkibussit (bus) - Alaluokat I ja A	41 %	59 %	Vähintään 50 % sähköbusseja. Loppuihin käy vaihtoehtoiset käyttövoimat (esim. liikennebiokaasu, uusiutuva diesel)
	Muut bussit (coach) - Alaluokat B, II ja III	0 %	0 %	Direktiivi ei koske (seutuliikenteen bussit, kaukoliikenteen bussit)
Pakettiautot (N1)	Kok. massa max. 3,5 t	38,5 %	38,5 %	Käytännössä täyssähköauto
Kuorma-autot	Kok. massa max. 12 t (N2)	9 %	15 %	Ei sähköautovaatimuksia; vaihtoehtoiset käyttövoimat hyväksytään (ei seoksia) Kunnissa lähinnä jätekuljetukset
	Kok. massa yli 12 t (N3)	9 %	15 %	

Kuntaliitto: Puhtaiden ajoneuvojen direktiivin toimeenpano

- Tavoite hyvä, mutta toteutus haasteellista vielä monta vuotta.
 - Vaatimukset täyttävien ja käyttötarkoituksiin soveltuvien ajoneuvojen saatavuus ja hinta Suomen markkinoilla??
- Ongelmallisinta koululais- ja sote-kuljetukset.
Kaupunkibussiliikenteessä puhdas kalusto yleistymässä.
- Eteneminen painopisteittäin: ensivaiheessa niissä ajoneuvoryhmissä, joille on markkinaa.
- Pyrittävä estämään kilpailun ja hankintojen vääristymistä.
- Tarvitaan innovatiivisten hankintamallien yhteiskehittämistä.
- Valtion vauhditettava ajoneuvokannan uusiutumista.

Toimeenpano ei saa johtaa siihen, että kunnan tai kuntaryhmän on toteutettava vaatimuksia hinnalla millä hyvänsä

KEINO akatemia vaikuttavien hankintojen strategiseen johtamiseen



- KEINO osaamiskeskuksen maksuton kestävien ja innovatiivisten hankintojen strategisen johtamisen kehittämisohjelma
- Kesto 10/2019-05/2020
- Hakuaika 30.9.2019 mennessä
- 5kpl 2 päivän lähiopetusjaksoa + välitehtävät sekä organisaatiokohtainen kehittämistehtävä
- Jaksojen teemoina mm. strategiset linjaukset, volyymit + priorisointi, työkalut johtamiseen ja toiminnallistamiseen, vaikuttavuus ja mittaaminen, benchmarking
- Lisätiedot: www.hankintakeino.fi



Kiitos!

Johanna Vilkuna

johanna.vilkuna@kuntaliitto.fi

@JohannaVilkuna

 Kuntaliitto
Kommunförbundet

Onnistuva Suomi tehdään lähellä

kuntaliitto.fi

PL 200, 00101 Helsinki
Kuntatalo, Toinen linja 14
00530 Helsinki

