

# Satakunnan henkilöliikenne- selvitys 2021



SUOMI *tarvitsee*  
SATAKUNNAN

LUO OMA  
*elämäksesi*  
SATAKUNNASSA

HYVÄ *elämä*  
SATAKUNNASSA

# Sisältö

- Taustaa selvitykselle
- Lakimuutokset ja tehtävien siirtyminen kuntien tehtäväksi
- Mistä puhutaan, kun puhutaan joukkoliikenteestä Satakunnassa
- Mistä puhutaan, kun puhutaan koulukuljetuksista Satakunnassa
- Mistä puhutaan, kun puhutaan SOTE:n henkilökuljetuksista Satakunnassa
- Nykytilanne eriteltynä Satakunnan kunnissa + POSA ja KESSOTE
- Miten muualla, Espoo, Vaasa, Lohja ja Tuomi Logistiikka?
- Tulevaisuuden järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa
- Loppuyhteenveto

# Taustaa selvitykselle

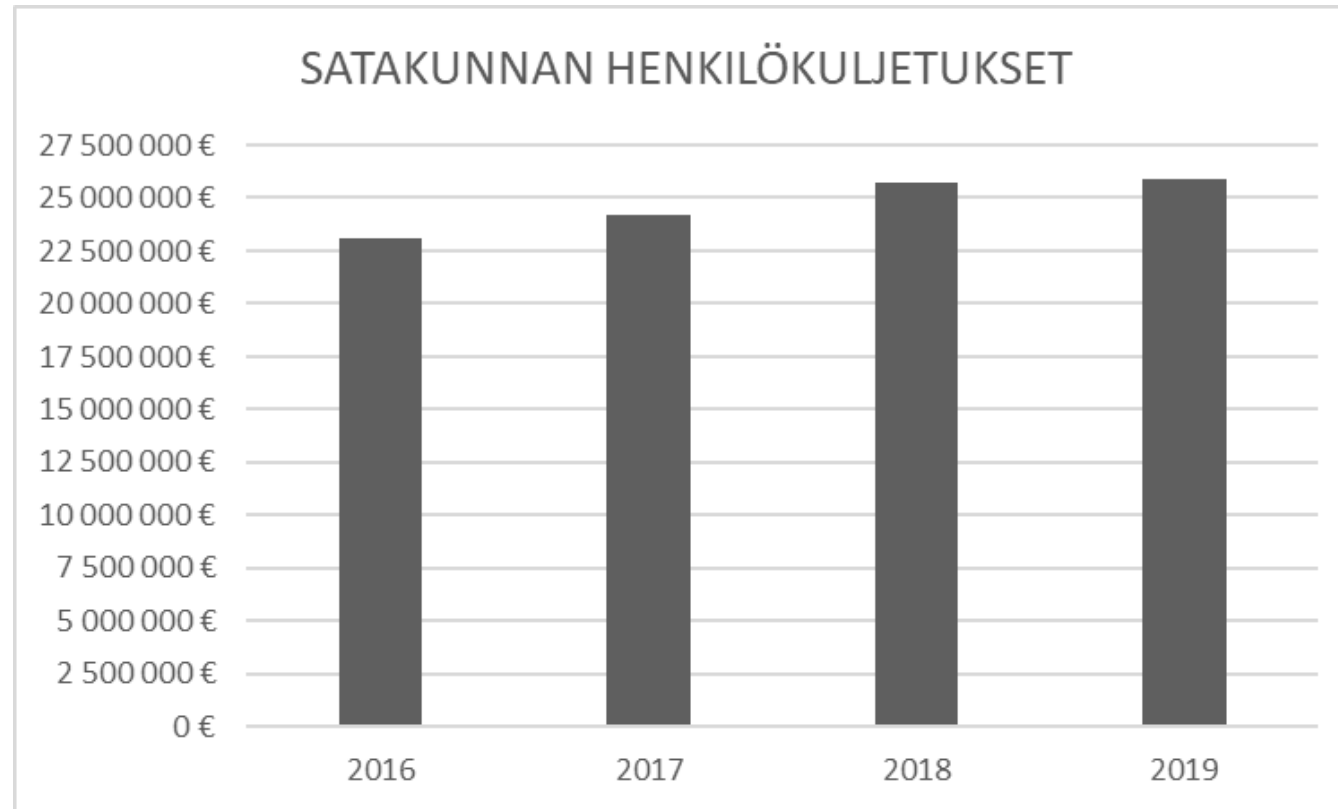
- Satakunnan kuntien henkilökuljetuskustannukset ovat olleet viime vuodet voimakkaassa kasvussa. Tausta-ajatuksena selvityksen teolle ja ylipäättänsä kehittämislle on ollut, että nykyisin kuljetusten järjestämisessä on tehottomuutta ja jotain voitaisiin tehdä yhdessä asialle kustannussäästöjä unohtamatta.
- Selvityksen tavoitteena on tuoda nykytilanteen selvittämisen kautta Satakunnan kuntien maksamien henkilökuljetusten kustannukset näkyviin ja vertailtavaan muotoon muiden kuntien kanssa sekä kertoa ylipäättänsä mistä on kyse, kun puhutaan kuntien hankkimista henkilökuljetuksista.
- Henkilökuljetuksiin käytettävät resurssit koetaan kunnissa nykyisin riittämättömiksi, koska kuntien velvoitteet henkilökuljetusten järjestämiseksi ovat lisääntyneet voimakkaasti ja lainsäädännön muutokset ovat tehneet asioista monimutkaisempia. Kunnissa henkilökuljetukset koetaan yleisesti työläiksi, vaikeaksi suunnitella, valvoa ja kilpailuttaa.

# Taustaa selvitykselle

- Henkilöliikennekustannuksia ovat myös kasvattaneet väestön ikääntyminen ja sitä kautta lisääntyvä palveluntarve sekä palveluiden keskittyminen suurempiin kuntakeskuksiin.
- Kaikille avoimen liikenteen karsiminen rahoituksen tai matkustajien vähenemisen johdosta on lisännyt edelleen tarvetta kalliimmille erilliskuljetuksille.
- Selvitys on rajattu koskemaan Satakunnassa henkilöliikennettä, joka on kuntien yksin ostamaa tai valtion ja kuntien yhdessä ostamaa. (SOTE:n henkilökuljetusten osalta mukana ei ole ambulanssi, paaritaksi tai muut potilassiirron kustannukset.)
- Nykytilanteet tietojen saamista varten on haastateltu kunnista henkilöitä, jotka ovat parhaiten selvillä kunnan henkilökuljetuksista. Kunnat ovat itse nimenneet henkilöt.
- Miten muualla -osuuden kaupungit/yhteenliittymät ovat valikoituneet selvitykseen sen johdosta, että ne kaikki edustavat erilaisia ratkaisuja henkilökuljetusten järjestämisen organisoimiseksi ja antavat monipuolisen kuvan eri järjestämistapavaihtoehdoista.
- Koronan takia selvityksessä käsitellään kuljetuskustannuksia viimeisimpänä vuotena 2019. Vuosi oli ns. viimeinen ”normaalivuosi” ja kuljetuksia ajettiin silloin normaalisti.

# Taustaa selvitykselle

- Satakunnan kunnat ovat käyttäneet noin 25,9 milj.€ henkilökuljetuksiin vuonna 2019. Vastaava lukema vuodelta 2016 on ollut noin 23,1 milj.€.



# Lakimuutokset ja tehtävien siirtyminen kuntien tehtäväksi

- Joukkoliikennelaki astui voimaan 3.12.2009 yhdessä EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA:n) kanssa. Muutoksen mukana piti tulla 10 vuoden siirtymäaika liikenneluvista markkinaehtoisempaan maailmaan. Todellisuudessa siirtymäaika supistui pienemmäksi.
  - Pääjärjestämistä vastuu joukkoliikenteen järjestämisestä tuli julkiselle sektorille.
  - Käytännössä kokonaan uutena työnä julkiselle sektorille tuli myös liikenteen suunnittelu
- Ennen vuotta 2009 kuntien tehtävä oli käytännössä vain joukkoliikennepalveluiden subventointi lipputuen muodossa ja alueen liikennöitsijät hoitivat loput.
- Lakimuutoksella oli vaikutusta koulukuljetusten järjestämiseen, koska aikaisempi malli huomioi myös ”huonot vuorot”. Saadakseen hyviä linjaliikennelupia liikennöitsijän piti ajaa myös vastapainoksi heikompia. Nykyisen kaltaista ELY:n ja kuntien hankkimaa ostoliikennettä ei Satakunnassa käytännössä ollut.
- Lakimuutoksen kantavana voimana oli saada julkisen rahan käytöstä näkyvämpää ja hallittavampaa.

# Lakimuutokset ja tehtävien siirtyminen kuntien tehtäväksi

- Liikennepalvelulaki tuli voimaan heinäkuussa 2018
  - Suurin muutos taksiliikenteelle
  - Taksitaksa poistui. Siirryttiin vapaaseen hinnoitteluun
  - Taksien määräkiintiöistä luovuttiin
  - Päivystys- ja ajovelvoite takseilta poistui
- Markkinoiden vapautuessa kaikki aikaisemmin kilpailuttamatta olleet kuntien henkilökuljetukset tuli nyt viimeistään kilpailuttaa tai sopia liikennöitsijöiden kanssa palvelun hinnoista sopimuksella.
- Kunnille lakimuutos toi paljon lisätöitä ja uudenlaisen osaamisen tarvetta, koska henkilökuljetuksia kilpailutettaessa oleellista on tietää millainen palvelu halutaan ja millaisella kalustolla se ajetaan sekä miten se on markkinoilta kustannustehokkaasti saatavissa. Varsinkin vammaispalvelulain mukaisten kuljetusten osalta on tärkeää varmistaa kaluston saatavuus ja soveltuvuus juuri näihin kuljetuksiin.
- Lakimuutoksen kantava voima oli saada julkisen rahan käytöstä näkyvämpää ja hallittavampaa sekä kustannussäästöjä markkinoiden avautumisen johdosta.

# Lakimuutokset ja tehtävien siirtyminen kuntien tehtäväksi

- Liikennepalvelulakia päivitettiin ”taksiliikenteen korjaussarjalla” keväällä 2021.
  - Liikennepalvelulakia korjattiin taksitoiminnassa havaittujen epäkohtien johdosta →ottaen huomioon erityisesti turvallisuus, harmaan talouden torjunta, hinnoittelun läpinäkyvyys sekä taksien saatavuus.
  - Vaatimuksia mm. taksin kuljettajalle ja koulutukselle, taksiyritykselle, matkan hinnoittelulle sekä ”taksamittarille”
  - Eduskunta hyväksyi tiistaina 6. huhtikuuta 2021 liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muuttamisen. Lakimuutokset tulivat pääosin voimaan 1.5.2021. Hinnoittelua sekä taksamittaria ja muita laitteita koskevat muutokset tulevat voimaan vasta syksyllä, 1.9.2021.
  - Korjaussarjan muutokset koskettavat eniten ns. tavallisten kuluttajien taksiliikennettä, eikä niinkään kuntien hankkimia kuljetuksia, koska kuntien omat sopimukset määrittävät eritellysti halutun palvelutason sekä kriteerit hankituille henkilökuljetuksille liikennepalvelulain sijasta.

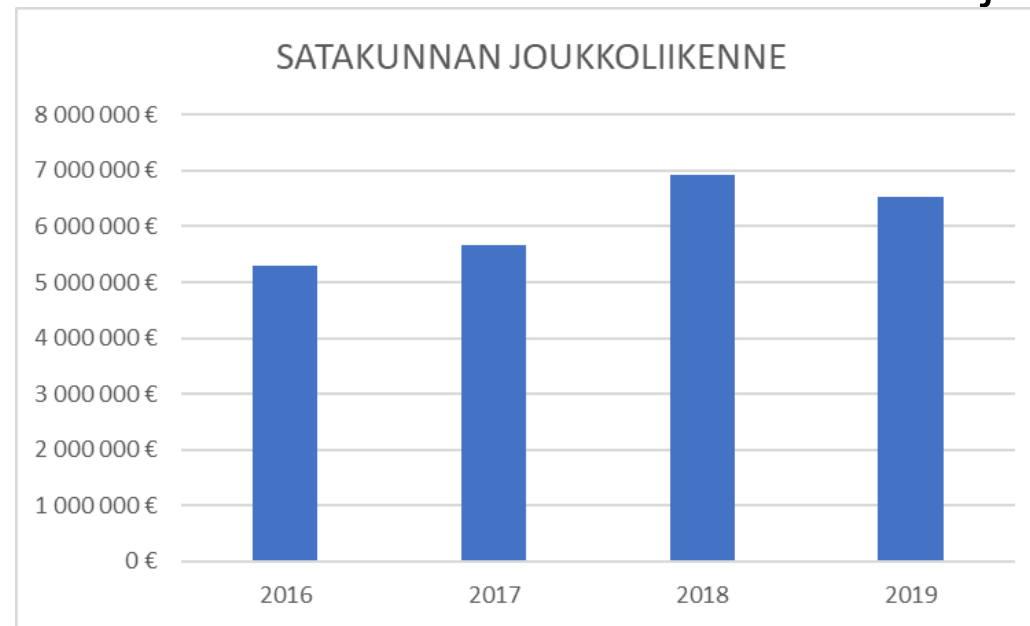


# Lakimuutokset ja tehtävien siirtyminen kuntien tehtäväksi

- Hallitus esittää säädettäväksi uutta lakia: julkiset ajoneuvo- liikennepalveluhankinnat ympäristöystävällisiksi. (Esiteitys on annettu eduskunnalle 29. huhtikuuta 2021)
- Lakiesitys lisää vähä- ja nollapäästöisten ajoneuvojen osuutta ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoissa. Laki koskisi esimerkiksi kuntien ja valtion ostamia ajoneuvoja ja liikennepalveluita kuten koulukuljetuksia, joukkoliikenteen ostoja ja sote:n henkilökuljetuksia. (Ei kuitenkaan pyörätuolivarustuksella olevia M2-luokan ajoneuvoja)
- Lainsäädännön tarkoituksena on edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden, kuten sähkön, kaasun ja biopolttoaineiden käytön kasvua julkisten hankintojen avulla.
- Lailla pantaisiin täytäntöön EU:n puhtaita ajoneuvohankintoja koskevan direktiivin vaatimukset.
- Lain on tarkoitus tulla voimaan elokuussa 2021. Direktiivin velvoitteet tulevat voimaan 2.8.2021. Lain velvoitteet koskisivat hankintoja, joissa hankintamenettely aloitetaan lain voimaan tulon jälkeen.

# Mistä puhutaan, kun puhutaan joukkoliikenteestä Satakunnassa?

- Satakunnan kuntien maksamasta joukkoliikenteestä suurimman osan maksaa Porin kaupunki (4,95 milj.€ vuonna 2019), toiseksi suurimman osuuden Rauman kaupunki (0,81 milj.€ vuonna 2019) ja kolmanneksi suurimman Huittisten kaupunki (0,29 milj.€ vuonna 2019) kokonaiskustannusten ollessa Satakunnassa noin 7 milj.€.



# Mistä puhutaan, kun puhutaan joukkoliikenteestä Satakunnassa?

- Satakunnan alueella toimii kolme joukkoliikenteen toimivaltaista viranomaista.
  - Porin seudullinen joukkoliikenneviranomaisen
  - Rauman kaupunki viranomaisena omalla alueellaan
  - Varsinais-Suomen ELY-keskus kuntien rajat ylittävissä liikenteessä.
- Joukkoliikenteen toimivaltaisella viranomaisella tarkoitetaan viranomaista tai viranomaisten ryhmittymää, jolla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella.
- Perinteinen isoilla busseilla ajettava linjaliikenne
- Kutsuohjattu kaikille avoin liikenne, kuten palveluliikenne tai asiointiliikenne
- Kunnille joukkoliikenne ei ole lain määräämä pakollinen paha, vaan vapaaehtoista. ”Kunta voi halutessaan ottaa hoitaakseen”.

# Mistä puhutaan, kun puhutaan joukkoliikenteestä Satakunnassa?

- Kaupungin tai kunnan strategiat määrittelevät yleensä kuinka hyvin tai huonosti kuntalaisia halutaan palvella joukkoliikenteellä.
- Varsinais-Suomen ELY-keskus määrittelee joukkoliikenteen palvelutason omalla toimivalta alueellaan Satakunnassa.
- Mikä säätelee joukkoliikennettä Suomessa? Laki liikenteen palveluista, eli liikennepalvelulaki, ja EU:n palvelusopimusasetus (PSA).
- Joukkoliikennettä järjestävät toimivaltaiset viranomaiset ja markkinaehtoisesti yksityiset liikennöitsijät
- Palvelutaso syntyy markkinaehtoisesti → markkinaehtoinen liikenne, kuten Onnibus.
- Palvelutaso ei synny markkinaehtoisesti → Toimivaltainen viranomainen järjestää ja ostaa liikenteen yhteistyössä alueen kuntien kanssa, kuten esimerkiksi Rauman, Eurajoen ja Porin välinen liikenne.

# Mistä puhutaan, kun puhutaan joukkoliikenteestä Satakunnassa?

## Porin seudullinen toimivaltainen viranomainen

- Seudullinen toimivalta-alue muodostuu Porin, Ulvilan, Harjavallan ja Kokemäen kaupungeista sekä Nakkilan kunnasta.
- Vuonna 2019 Porin seudullisen toimivaltaisen viranomaisen järjestämässä joukkoliikenteessä tehtiin noin 1,9 miljoonaa matkaa. Päävastuun liikenteen harjoittamisesta kantaa Porin Linjat Oy, joka on Porin kaupungin omistama linja-autoyhtiö.
- Porin seudullisen viranomaisen joukkoliikennejaosto määrittelee yhteistoiminta-alueen joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason ja edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, päättää joukkoliikenteen taksoista ja maksuista sekä tukien, avustusten ja määrärahojen käyttämisestä sekä vastaa liikennepalveluiden laadunvalvonnasta, laadun kehittamisestä ja asiakastyytyväisyyden seurannasta.

# Mistä puhutaan, kun puhutaan joukkoliikenteestä Satakunnassa?

## Rauman kaupunki joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen

- Rauman paikallisliikenne koostuu pääasiassa neljästä kaupungin sisäisestä joukkoliikenteen linjasta. Liikenteen harjoittamisesta vastaa Satakunnan Liikenne Oy.
- Vuonna 2019 alueella tehtiin vajaat 180 000 matkaa joukkoliikenteellä sisältäen lähiseudun liikenteen.
- Nykyiset joukkoliikenteensopimukset ovat voimassa vuoden 2022 loppuun asti.
- Rauman kaupungin kaupunginhallitus vastaa joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävistä.

# Mistä puhutaan, kun puhutaan joukkoliikenteestä Satakunnassa Varsinais-Suomen ELY:n osalta?

ELY-joukkoliikenneviranomaisen liikennöintisopimukset Satakunnassa (tilanne 15.2.2021)

	Tunnus	Liikenteenharjoittaja	Reitti	Sopimus	Optio
1	KÄYTTÖ-705791	VUORISEN LIIKENNE OY	Huittinen-Virttaa-Loimaa	1.6.2021-31.5.2023	1+1 v
2	KÄYTTÖ-705744	SATAKUNNAN LIIKENNE OY	Eura-Huittinen	1.1.2021-31.12.2021	1 v
3	KÄYTTÖ-697926	URPOLAN LIIKENNE KY	Honkajoki-Kankaanpää	13.8.2020-31.5.2022	1+1 v
4	KÄYTTÖ-697951	RUOSNIEMEN LINJA-AUTO OY	Merikarvia-Pori	13.8.2020-31.5.2022	1+1 v
5	KÄYTTÖ-681732	SATAKUNNAN LIIKENNE OY	Pori-Olkiluoto	1.1.2020-31.12.2022	1+1 v
6	KÄYTTÖ-666644	AARO E. MÄKELÄ OY	Merikarvia-Siikainen-Pomarkku/ Kankaanpää	1.8.2019-31.5.2022	1+1 v
7	KÄYTTÖ-666559	RAUTAVEDEN LIIKENNE OY	Oripää-Vuorenmaa-Huittinen	1.8.2019-31.5.2022	1+1 v
8	KÄYTTÖ-660308	LÄNSILINJAT OY	Huittinen-Äetsä	1.6.2019-31.5.2021	
9	KÄYTTÖ-660307	SATAKUNNAN PALVELUTAKSI OY	Harjavalta-Rauma	1.6.2019-31.5.2022	1+1 v
10	KÄYTTÖ-660160	A. LAMMINMÄKI OY	Parkano-Kankaanpää	1.6.2019-31.5.2022	1+1 v
11	KÄYTTÖ-660148	A. LAMMINMÄKI OY	Lavia-Kankaanpää	1.6.2019-31.5.2022	1+1 v
12	KÄYTTÖ-659527	LÄNSILINJAT OY	Kankaanpää-Pori, Karvia-Kankaanpää, Jämijärvi-Kankaanpää	1.6.2019-31.5.2022	1+1 v
13	KÄYTTÖ-633913	SATAKUNNAN LIIKENNE OY	Rauma-Eurajoki-Pori	1.6.2018-31.5.2021	1+1 v
14	KÄYTTÖ-619453	LS-LIIKENNELINJAT OY	Uusikaupunki-Rauma	1.6.2017-31.5.2020	1+1 v
15	KÄYTTÖ-602595	SATAKUNNAN LIIKENNE OY	Säkylä-Eura-Rauma	1.1.2017-31.12.2019	1+1+1 v

- Vuoden 2019 osalta valtionapua on maksettu Satakuntaan n. 450 000€ ja ELY:n maksamiin liikennöintikorvauksiin on mennyt n. 950.000 e => Yhteensä Satakunnan kaikille avoimeen liikenteeseen on mennyt noin 1,4 milj.€ vuonna 2019.
- Satakunnan alueella on voimassa 15 Varsinais-Suomen ELY-keskuksen hallinnoimaa liikennöintisopimusta. Näiden perusteellaliikennöidään 86 reitillä yhteensä 227 erillistä vuoroa.
- Sopimusliikennettä hoitaa yhdeksän liikennöitsijää. Eniten voimassa olevia sopimusvuoroja on Satakunnan liikenne Oy:llä (140 kpl) ja Länsilinjat Oy:llä (37 kpl).

• Lähde: ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Satakunnassa 2021-2025 (Ramboll)

# Mistä puhutaan, kun puhutaan joukkoliikenteestä Satakunnassa Varsinais-Suomen ELY:n osalta?

- Satakunnan pohjoisosissa liikenne painottuu Pori–Kankaanpää -yhteysvälille (28 vuoroa). Pori–Merikarvia välillä on 6 erillistä sopimusvuoroa.
- Kankaanpäässä vuorot jakaantuvat eri suunnille tasaisesti (Karvia, Siikainen, Lavia, 6 vuoroa/yhteysväli) lukuunottamatta Jämijärveä, jota koskee vain kaksi sopimusvuoroa. Kankaanpään pohjoispuolella liikenne jakaantuu useille reiteille, joilla osalla ajetaan vain yksittäisiä vuoroja.
- Satakunnan eteläosissa ELY-keskuksen järjestämä liikenne jakaantuu neljälle pääsuunnalle seuraavasti: Rauma–Pori (100), Rauma–Harjavalta (4), Rauma–Uusikaupunki (12), Rauma–Eura/Säkylä (33, sis. Rauman ja Säkylän sisäiset vuorot).



• Lähde: ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Satakunnassa 2021-2025 (Ramboll)

Kuvassa Varsinais-Suomen ELY-keskuksen sopimusliikenteen reitit Satakunnan alueella v. 2020.



# Mistä puhutaan, kun puhutaan markkinaehtoisesta joukkoliikenteestä Satakunnassa?

- Markkinaehtoinen liikenne painottuu Satakunnassa pitkänmatkaiseen liikenteeseen suurimpien kaupunkien välille, erityisesti yhteysväleille Pori–Helsinki (Vt 2) sekä Pori–Turku (Vt 8).
- Porin ja Helsingin välillä ajetaan vuorokaudessa noin 20 vuoroa suuntaansa ja Porin ja Turun välillä noin 15 vuoroa suuntaansa. Liikennöintiäika on aamubarhaisesta iltamyöhään.
- Pori–Tampere -yhteysvälillä markkinaehtoista linja-autoliikennettä on hieman vähemmän (noin 10 vuoroa/suunta/vrk), mutta päivittäiset junavuorot nostavat palvelutason samalle tasolle muiden vilkkaimpien yhteysvälien kanssa.
- Porin ja Vaasan välillä liikennöi päivittäin vain neljä vuoroa suuntaansa.

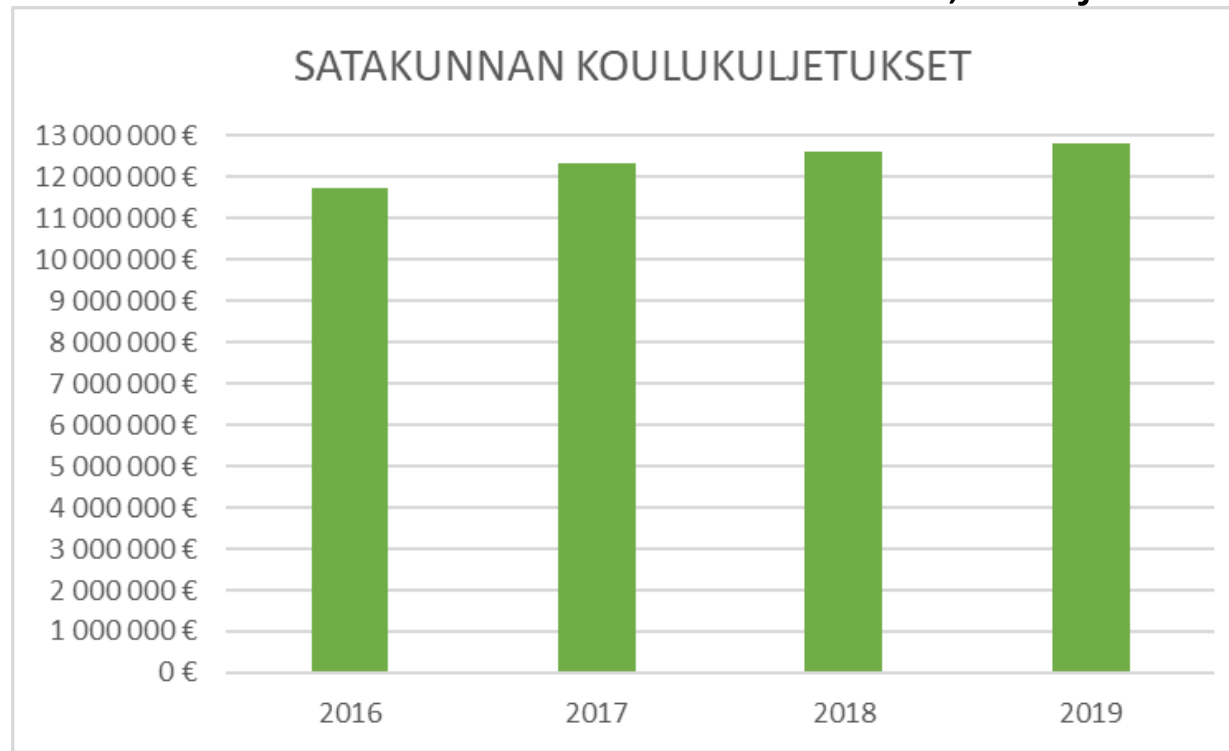
• Lähde: ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Satakunnassa 2021-2025 (Ramboll)

# Mistä puhutaan, kun puhutaan markkinaehtoisesta joukkoliikenteestä Satakunnassa?

- Satakunnan eteläosissa työssäkäyntiliikenteen kannalta keskeinen markkinaehtoisen liikenteen yhteysväli on Rauma–Olkiluoto, jolla liikennöidään arkipäivisin noin 25 vuoroa suuntaansa (Rauma–Olkiluoto th).
  - Rauma–Turku -yhteysvälillä (Vt 8) liikennöi arkipäivisin 13 vuoroa suuntaansa ja viikonloppuisin muutamia vuoroja vähemmän.
  - Rauma–Tampere -välillä on arkipäivisin 6–7 yhteyttä suuntaansa, joista puolet on vaihdollisia (vaihto Huittisten linja-autoasemalla). Viikonloppuisin ko. yhteysvälillä ajetaan 3–4 vuoroa suuntaansa.
- Lähde: ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Satakunnassa 2021-2025 (Ramboll)
- Kuntien tai valtion rahalla ei suoranaisesti voi markkinaehtoista liikennettä kehittää, koska markkinaehtoiseen liikenteeseen ei saa kanavoida julkista rahaa edes lipputuen muodossa, vaan liikenteen on oltava aidosti markkinaehtoista.

# Mistä puhutaan, kun puhutaan koulukuljetuksista Satakunnassa?

- Satakunnan kuntien maksamat koulukuljetukset ovat vuonna 2019 olleet noin 12,8 milj.€, kun vuonna 2016 samat kustannukset ovat olleet noin 11,7 milj.€.



# Mistä puhutaan, kun puhutaan koulukuljetuksista Satakunnassa?

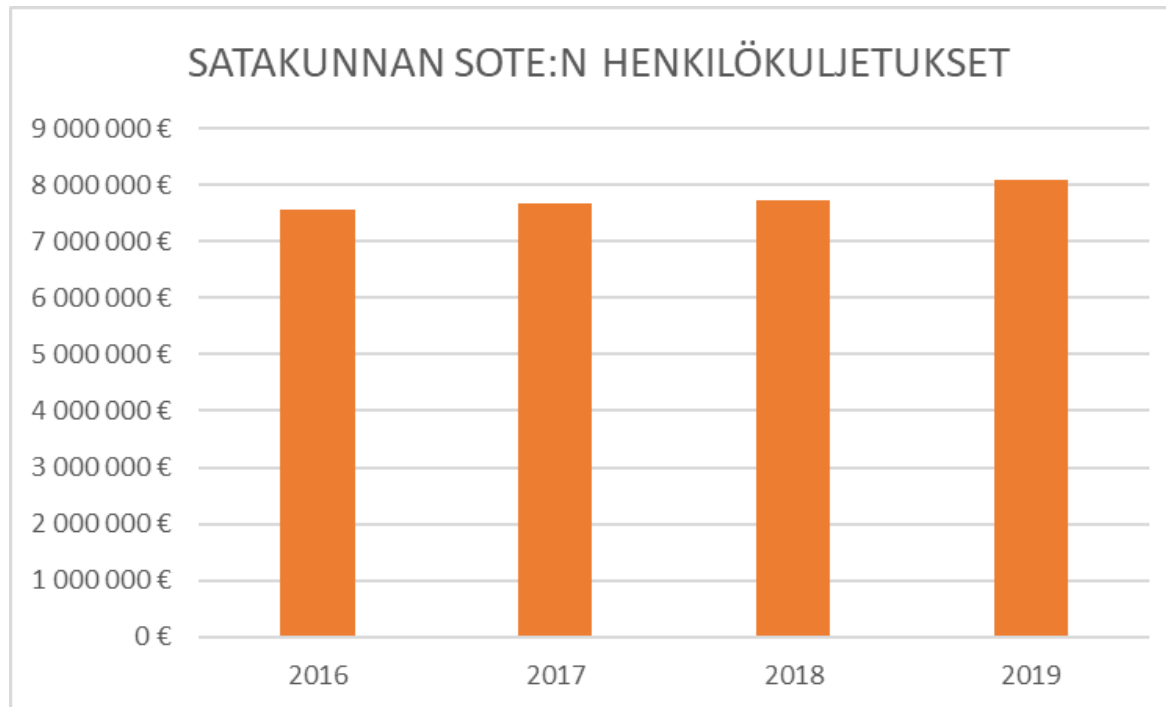
- Mikä säätelee koulukuljetuksia? Perusopetuslaki ja sen 32§ antaa vähimmäistason. Usein kunnat haluavat kuitenkin tarjota ”parempaa palvelua” ja päättävät itse tiukemmista kuljetusedun myöntämiskriteereistä. (Koulukuljetusopas) <https://www.rauma.fi/wp-content/uploads/2020/04/KOULUKULJETUSOPAS-2020.pdf>
- Koulukuljetukset toteutetaan perinteisellä joukkoliikenteellä isoilla tai pienemmillä busseilla aikataulutettuna reittiliikenteenä, taksimaisilla kuljetuksilla tai maksetaan korvaus (=riittävä avustus) huoltajille, jotka kuljettavat itse lapsensa kouluun ja koulusta.
- Satakunnassa kaikki kunnat suunnittelevat ja hankkivat itse koulukuljetuksensa.

# Mistä puhutaan, kun puhutaan koulukuljetuksista Satakunnassa?

- Suoranaista valtionapua ei koulukuljetuksiin ole saatavilla, mutta teoriassa valtionosuusjärjestelmän kautta tulee valtionavustusta.
- Valtionosuusjärjestelmän tavoitteena on kuntien vastuulla olevien julkisten palvelujen saatavuuden varmistaminen tasaisesti koko maassa siten, että kansalaiset voivat saada tietyn tasoiset peruspalvelut asuinpaikastaan riippumatta. Tämä toteutetaan tasaamalla palvelujen järjestämisen kustannuseroja sekä kuntien välisiä tulopohjaeroja. Eli näiden määräytymistekijöiden tarkoituksena on kattaa niitä keskimääräistä korkeampia palvelujen järjestämisen kustannuksia, joita syntyy kunnille ja kaupungeille niiden harvasta asutuksesta ja syrjäisyydestä johtuen.

# Mistä puhutaan, kun puhutaan sote:n henkilökuljetuksista Satakunnassa?

- Satakunnan kuntien maksamat sote:n henkilökuljetukset ovat vuonna 2019 olleet noin 8,1 milj.€, kun vuonna 2016 samat kustannukset ovat olleet noin 7,5 milj.€.



# Mistä puhutaan, kun puhutaan sote:n henkilökuljetuksista Satakunnassa?

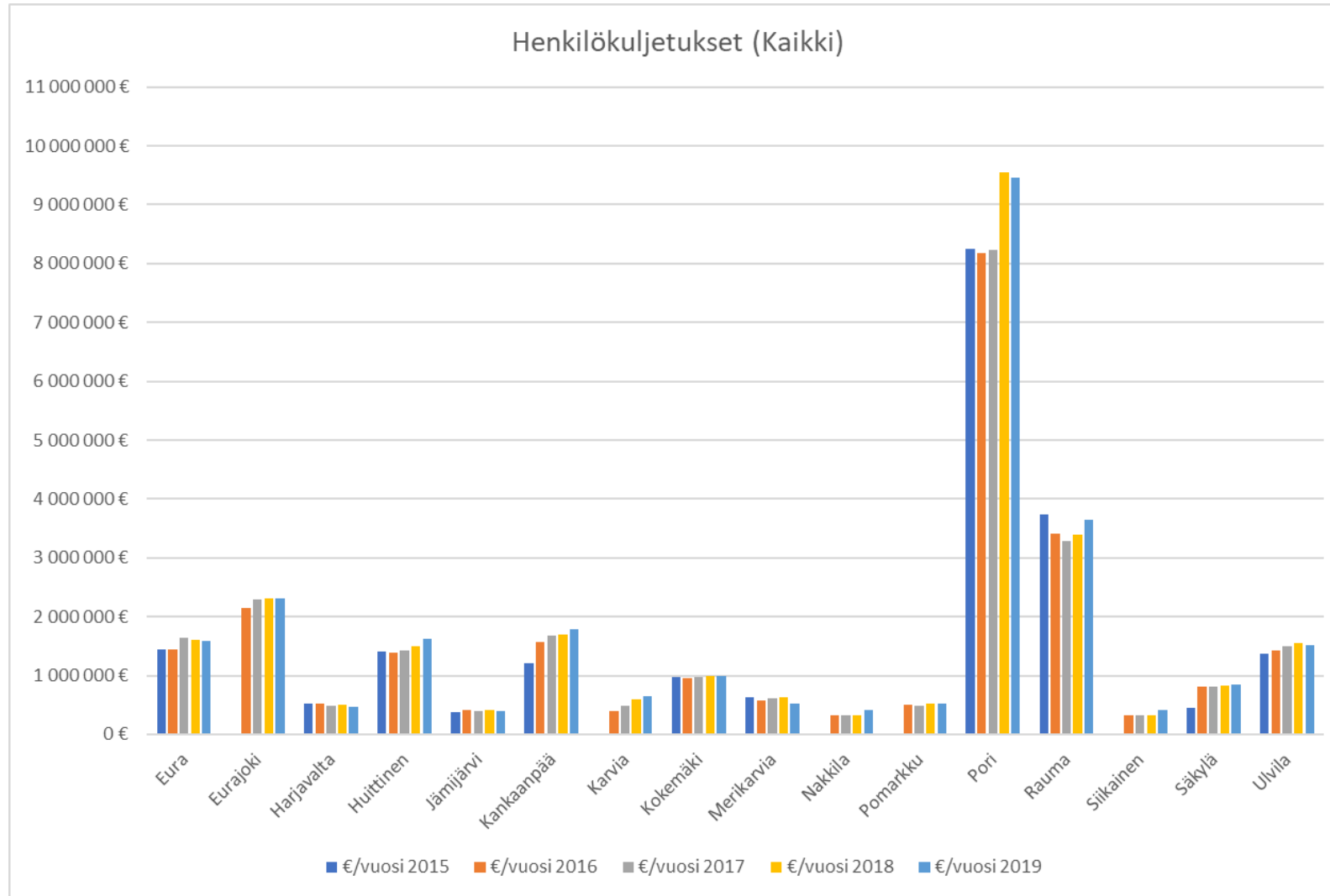
- Satakunnassa sote:n henkilökuljetuksia hallinnoi ja järjestää: Pohjois-Satakunnan peruspalvelukuntayhtymä (POSA), Keski-Satakunnan sosiaali- ja terveydenhuollon kuntayhtymästä (Kessote), Porin perusturvan yhteistoiminta-alue, Rauman kaupunki, Huittisten kaupunki, Euran kunta ja Säskylän kunta.
- Vammaispalvelulain, sosiaalihuoltolain ja kehitysvammalain mukaiset kuljetukset. (VPL-, SHL- ja KVL-kuljetukset.)
- Ylivoimaisesti suurin ja merkittävin, jo pelkästään kustannuksiltaan, on vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset.
- Selvityksen rajauksen takia mukana selvityksessä ei ole ambulanssi, paaritaksi tai muut potilassiirron kustannukset.

# Mistä puhutaan, kun puhutaan sote:n henkilökuljetuksista Satakunnassa?

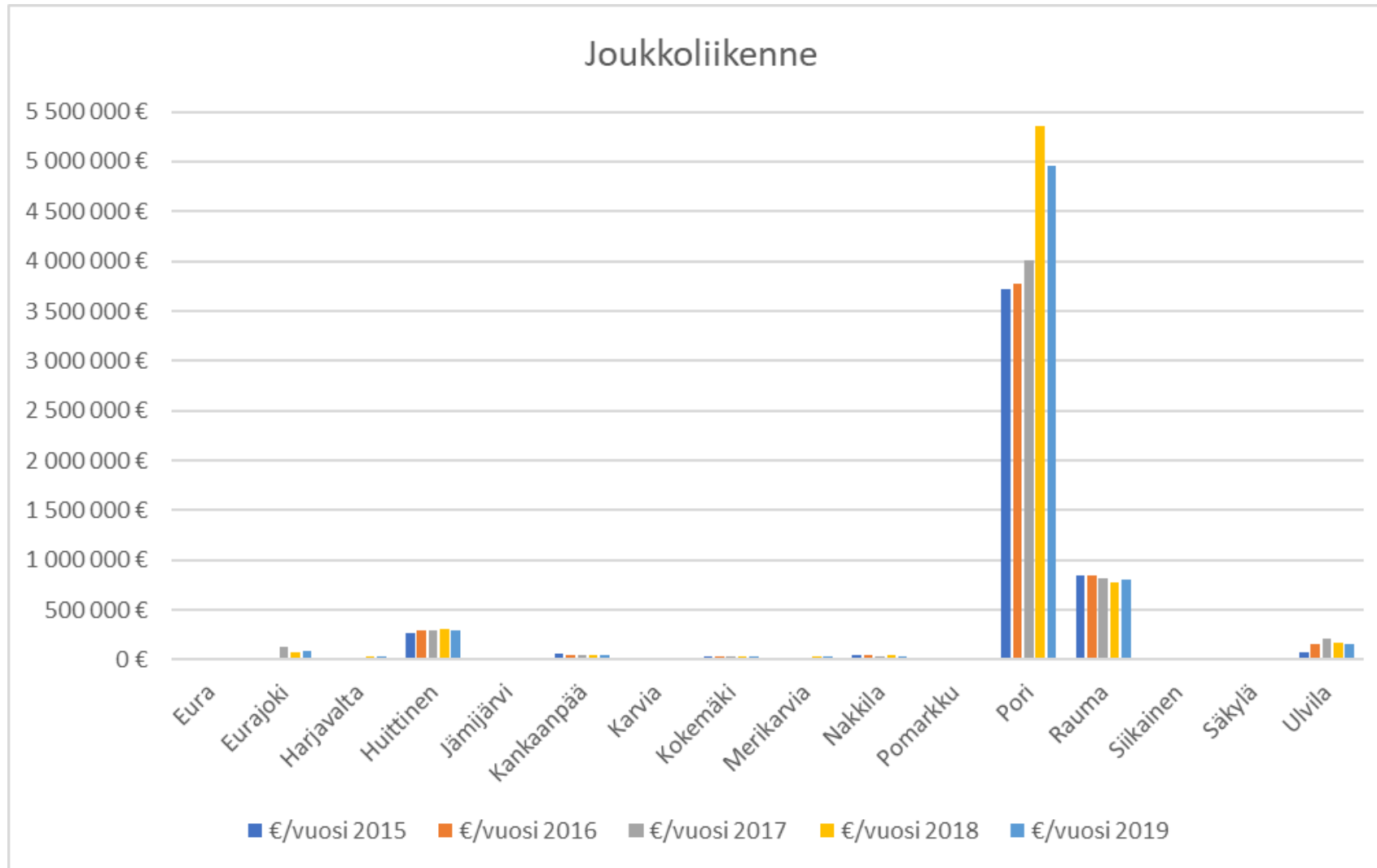
- Vammaispalvelulaki → ”Kunnan on taattava kohtuulliset kuljetuspalvelut, jos ihminen ei pärjää tavallisessa joukkoliikenteessä tai sitä ei ole.” → Kunnan tekemällä päätöksellä syntyy subjektiivinen oikeus. Matkoja myönnetään asiointiin ja virkistykseen (vähintään) 18 yhden suuntaista matkaa/kk + työ- tai opiskelumatkat, joilla taataan tasa-arvoinen liikkumisen oikeus myös vammaisille.
- Sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset eivät ole subjektiivinen oikeus, vaan perustuvat kunnan tekemään harkinnan varaiseen päätökseen. Kunnat järjestävät palvelua vuosittain määrärahojen puitteissa.
- Kaupunkien ja kuntien omat kuljetussäännöt määrittelevät mitä tarkoittavat kohtuulliset kuljetuspalvelut. Käytännössä joka kunnassa on erilaiset määritykset.  
<https://www.rauma.fi/wp-content/uploads/2020/09/Vammaispalvelulain-mukaisen-kuljetuspalvelun-ohje.pdf>



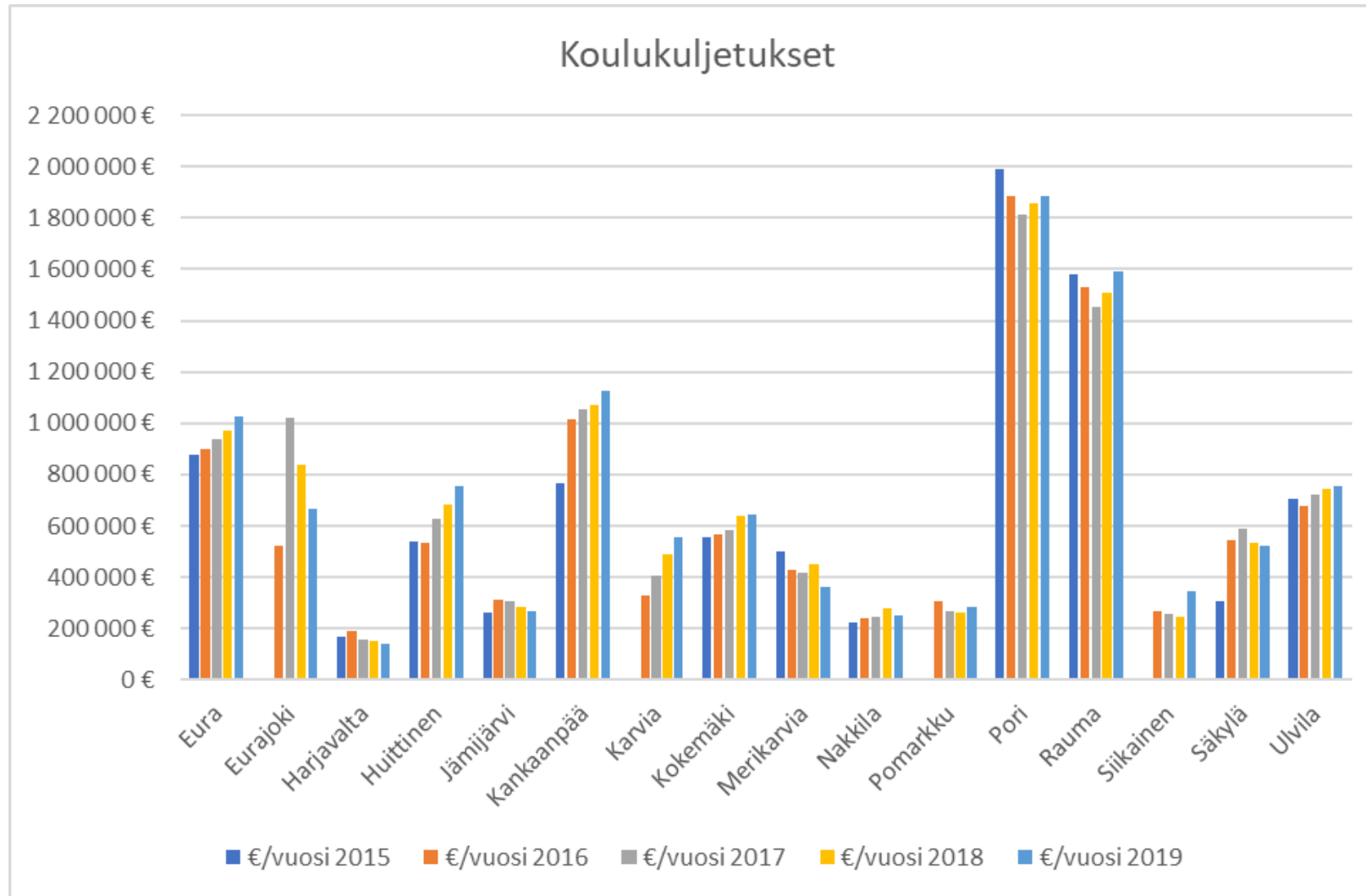
# Nykytilanne Satakunnan kunnissa



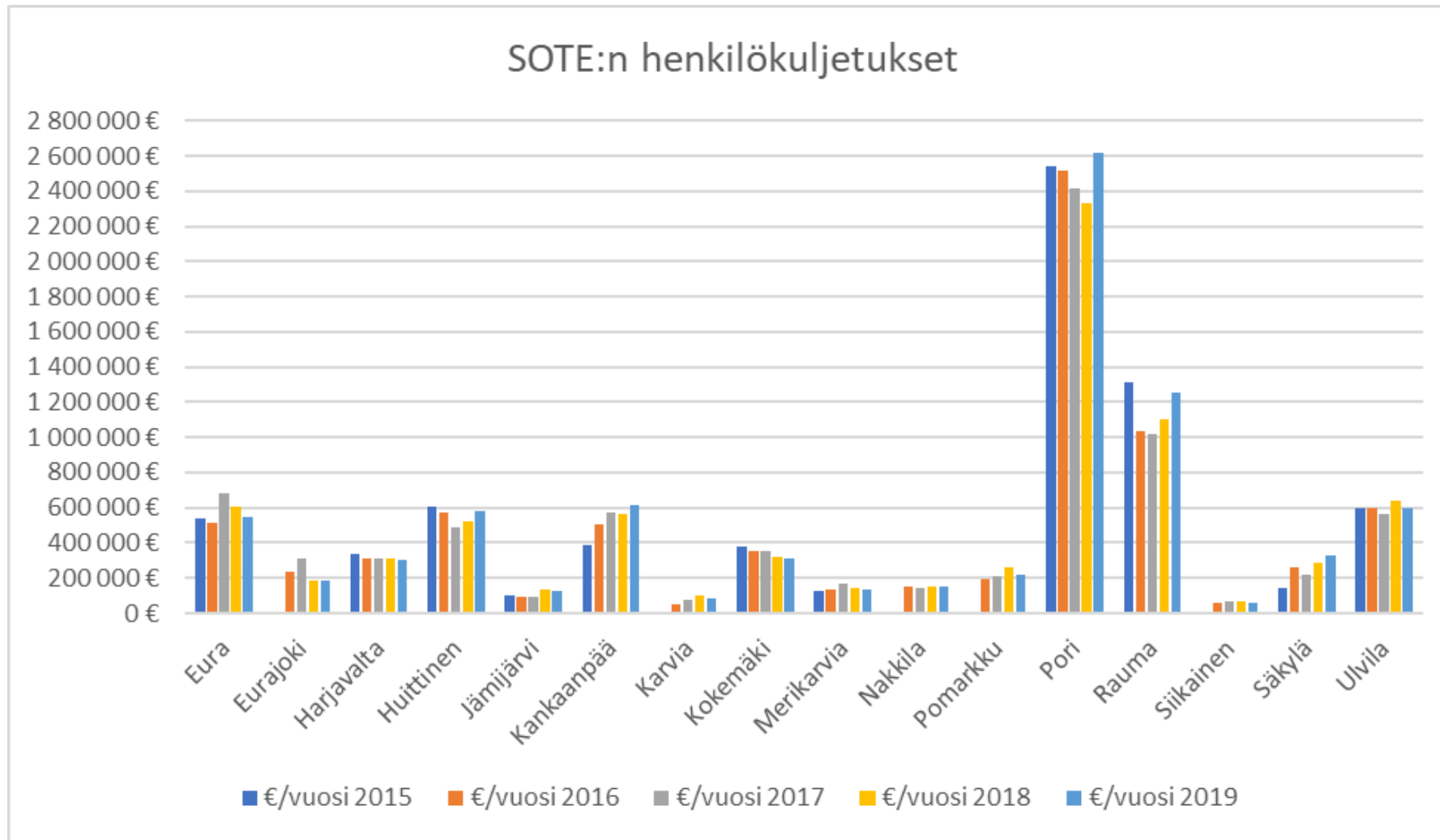
# Nykytilanne Satakunnan kunnissa



# Nykytilanne Satakunnan kunnissa



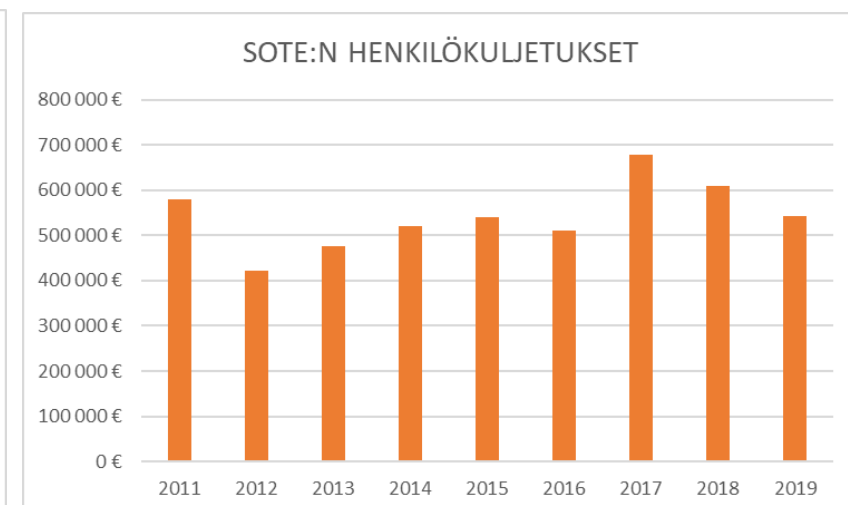
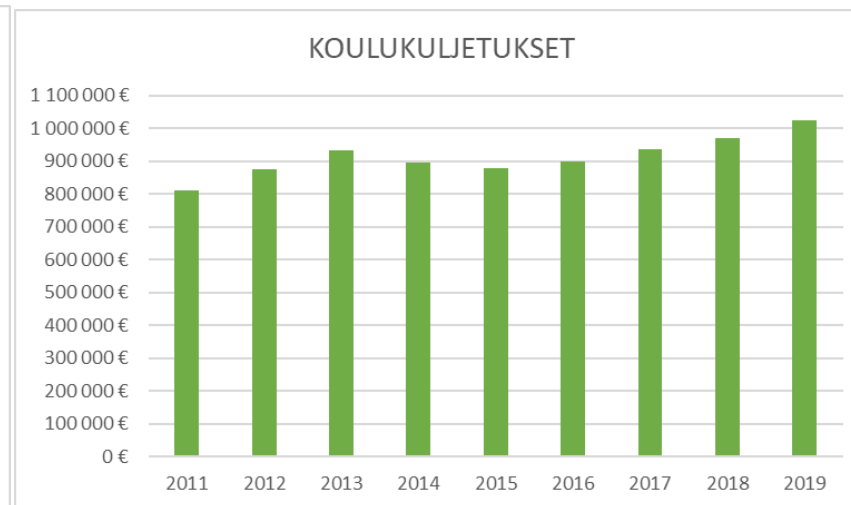
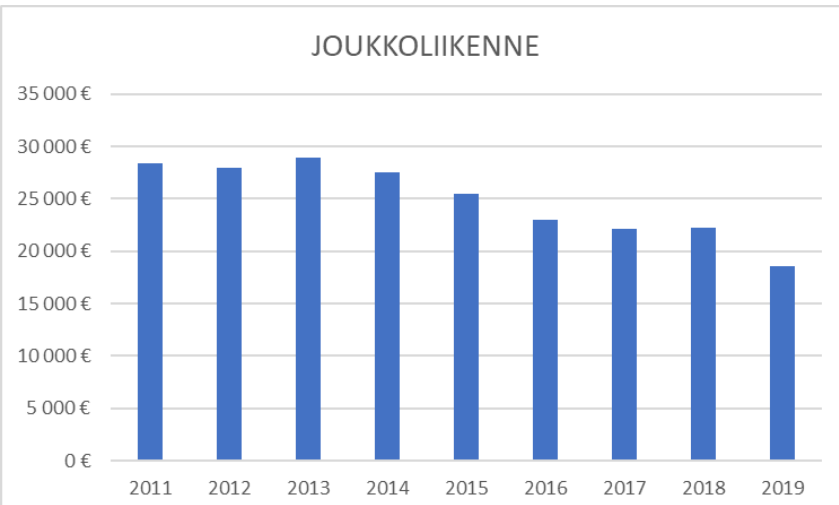
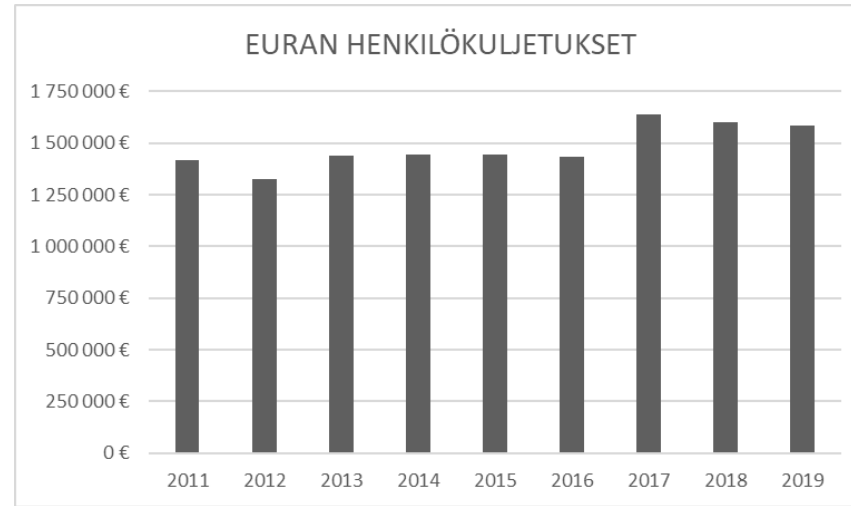
# Nykytilanne Satakunnan kunnissa



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Eura

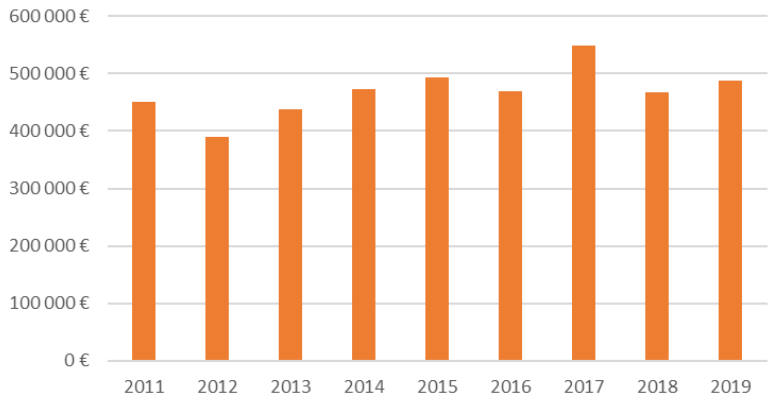
- Asukasluku 11600
- Miten henkilökuljetukset on organisoitu:
  - Kaikki henkilökuljetukset hoidetaan itse eri hallintokunnista.
- Miten henkilöliikennettä on hankittu:
  - Koulukyydit on kilpailutettu vanhalla taksitaksalla ja päivähinnalla. Lisäksi markkinaehtoisen joukkoliikenteen osalta ollaan sovittu ”könttäsumma” oppilaiden kuljetuksista liikennöitsijän kanssa.
  - Sote:n henkilökuljetuksille on kilpailutettu kyydinvälitys ja kyydit erikseen. Kyydinvälitystä hoitaa FCG. Kyydit on kilpailutettu puitejärjestelmällä, joita hoitavat paikalliset liikennöitsijät/autoilijat. Nykyinen systeemi alkoi 1.8.2020. Lisäksi sote:n ryhmäkuljetuksiin on kilpailutettu yksi auto päivähinnalla.
  - Ulkopuolista apua on käytetty myös sote:n henkilökuljetusten kyydinvälityksen ja kyytien kilpailuttamiseen. (Hankintajuristit)

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Eura

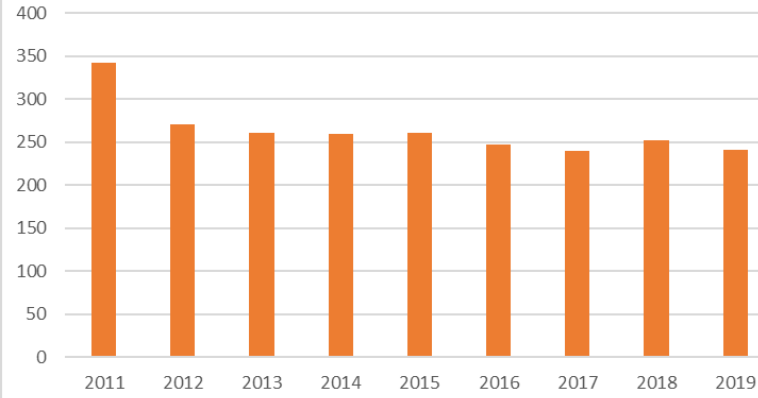


# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Eura

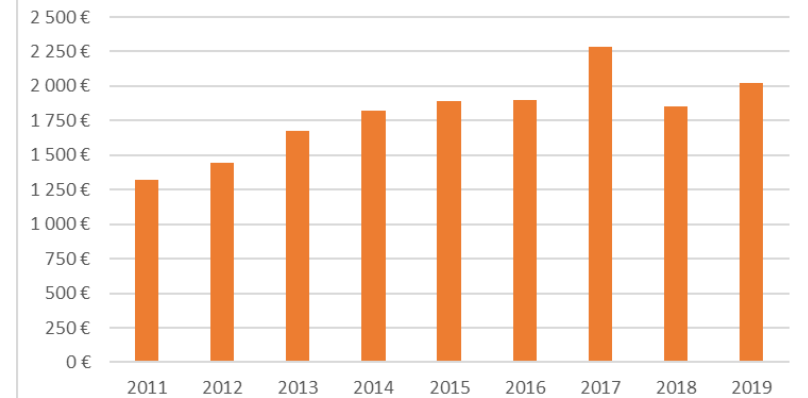
SOTE:N VPL/€/vuosi



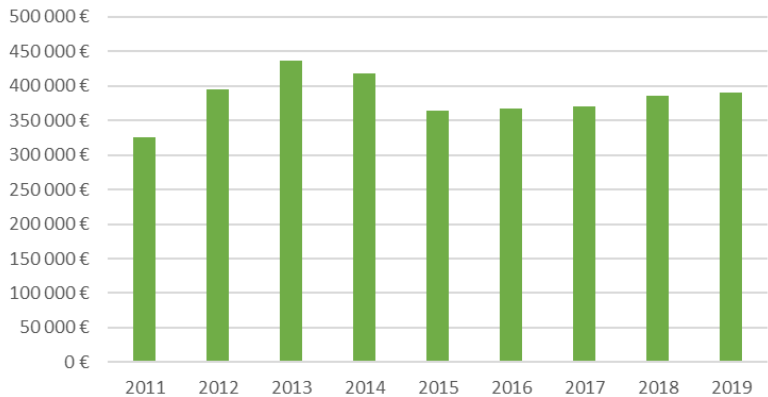
SOTE:N VPL-asiakkaiden määrä



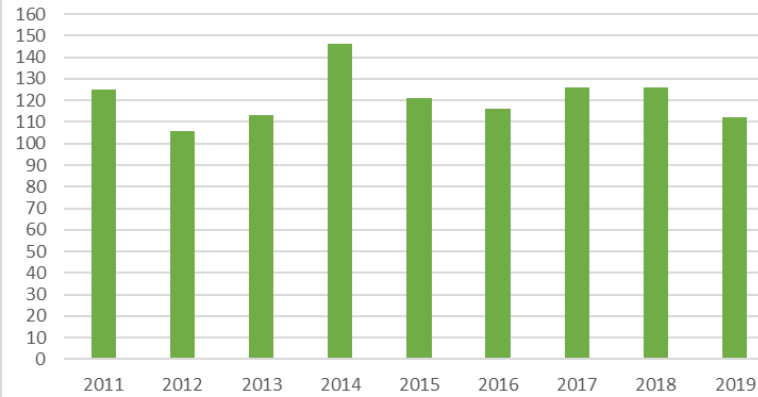
VPL-asiakas /€/vuosi



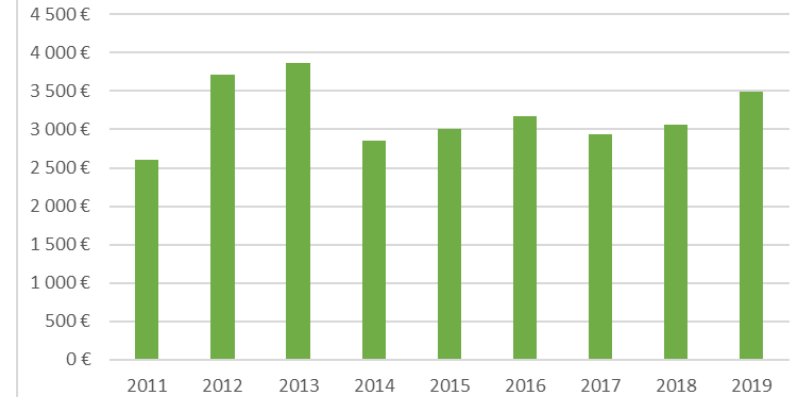
KOULUKULJETUKSET € (Taxi)



Taksioppilaiden määrä



Taksioppilas/€/vuosi



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Eura

- Haastattelusta:

” Ulkopuolista apua koulukuljetusten hankintaan ollaan saatu viereisen kunnan liikennepäälliköltä”

”Koulukuljetusten osalta nykyinen systeemi toimii ihan ok.”

”Sivistyksen erilliset taksikyydit olisi hyvä saada sote:n kyydinvälityksen yhteyteen.”

”Nykyiseen sote:n henkilökuljetusten järjestämissysteemiin olen todella tyytyväinen, jossa ulkopuolinen toimija hoitaa kyydinvälityksen ja kyydit on kilpailutettu eri toimijalle”

”Seuraavana kehitystoimenpiteenä voisi olla päivähintaisten autojen lisääminen kyydinvälityksen piiriin.”

Haastateltu: Jouko Koivunen ja Kalevi Mäkipää

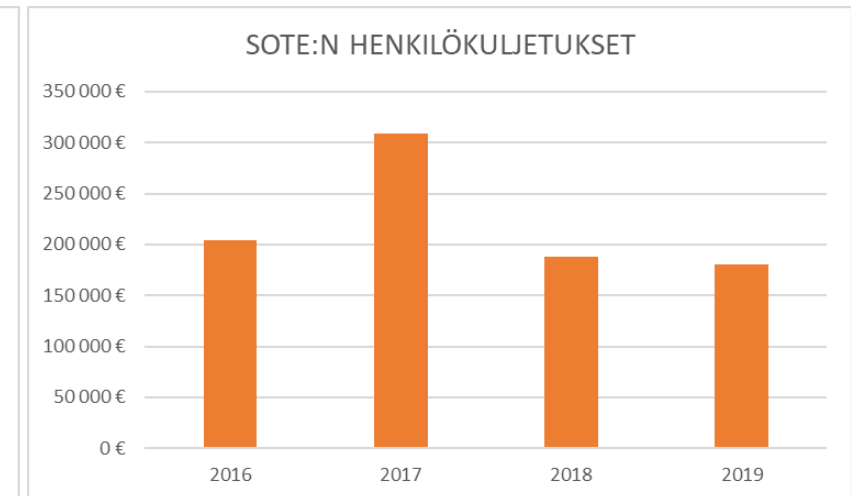
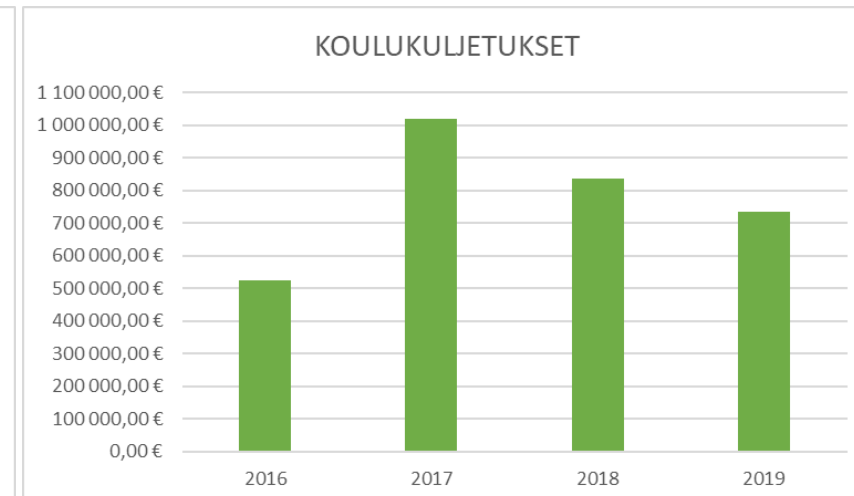
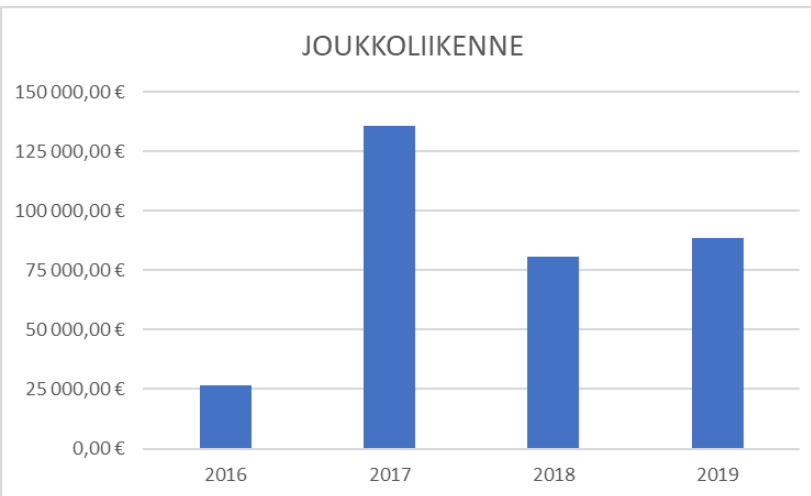
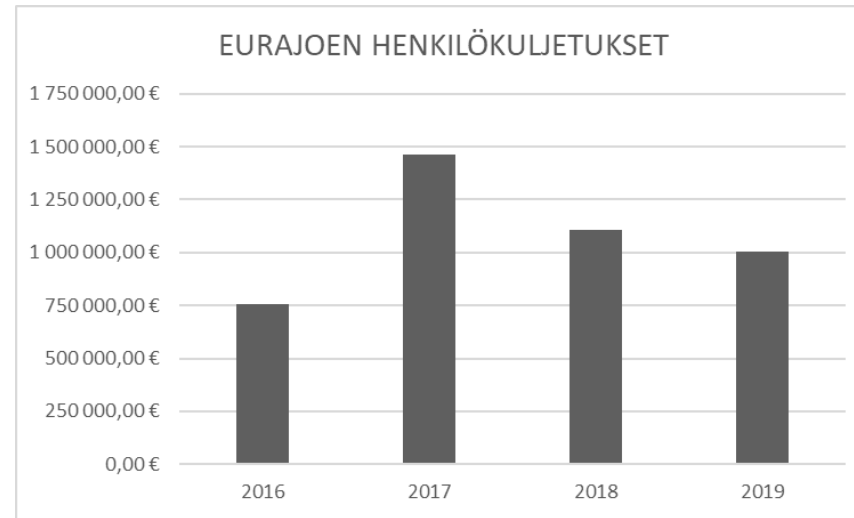


# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Eurajoki

- Asukasluku 9403
- Miten henkilökuljetukset on organisoitu:
  - Sote:n henkilökuljetukset hoitaa Kessote.
  - Koulukuljetukset hoidetaan itse.
  - Joukkoliikenteen ostoja ELY:n ja muiden kuntien kanssa.
- Miten henkilöliikennettä on hankittu:
  - Koulukyydit on kilpailutettu reitteinä (€/KM)

Haastateltu: Johanna Huhtala

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Eurajoki



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Eurajoki

- Haastattelusta:

”Koulukuljetusten reittien määrittäminen ja niiden luonti tarjouskilpailuun on haastavaa”

”Kouluilta oikean kuljetustiedon saaminen on myös haastavaa, kuten myös yhteneväisten kuljetuspäätösten aikaan saaminen.”

”Tulisi olla mahdollisuus yhdistää eri kuntien kuljetuksia fiksumpiin kokonaisuuksiin, eikä kuntien rajat olisi esteenä. Lisäksi tarvittaisiin kuljetushankintojen suunnitteluun asiantuntija-apua.”

# Nykytilanne eriteltynä Satakunnan kunnissa, Harjavalta

- Asukasluku 6931
- Miten henkilökuljetukset on organisoitu:
  - Joukkoliikenteen osalta mukana Porin seudullisessa joukkoliikenneviranomaisessa
  - Sote:n henkilökuljetukset hoitaa Kessote.
  - Koulukuljetukset hoidetaan itse.
- Miten henkilöliikennettä on hankittu:
  - Koulukyydit on kilpailutettu reitteinä (€/päivä)
  - Porin hankinta on hoitanut hankintojen teknisen puolen ostopalveluna.

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Harjavalta

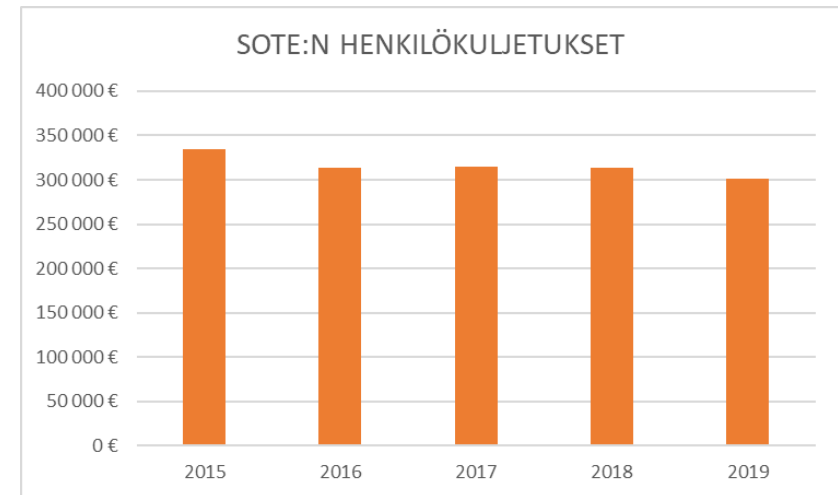
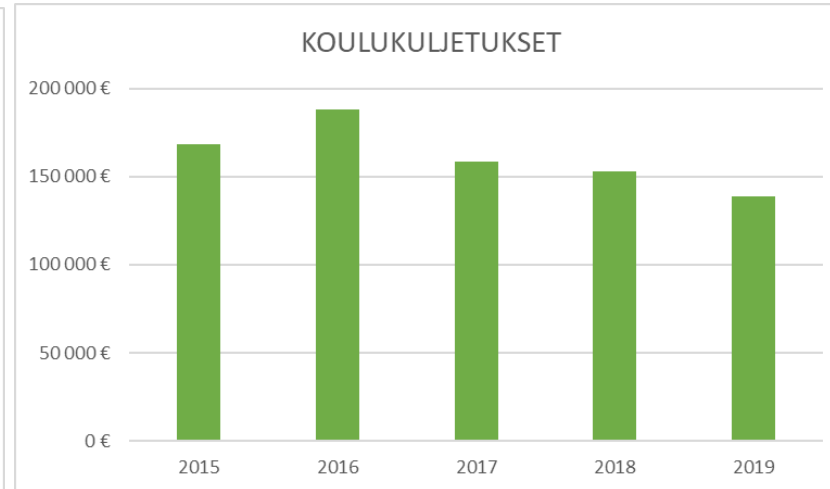
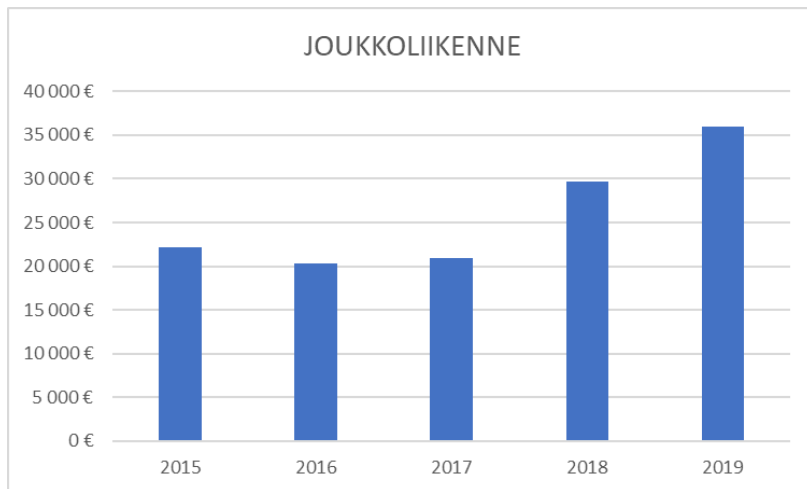
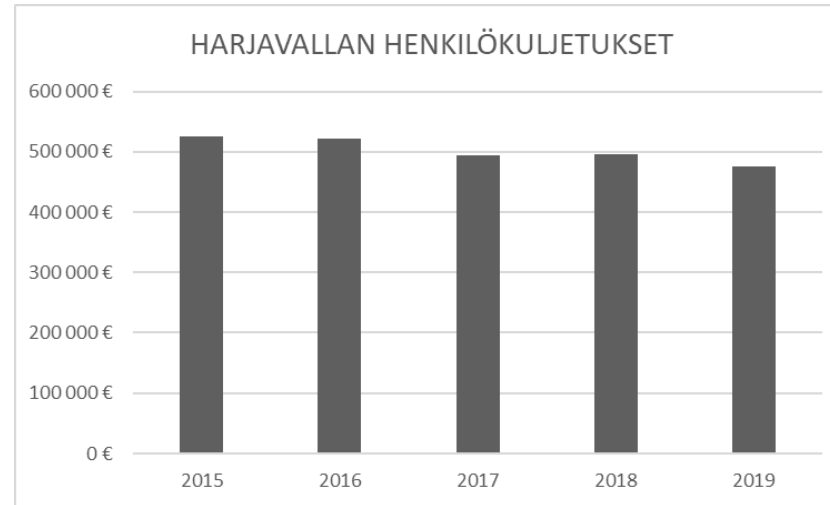
- Haastattelusta:

”Alueellista yhteistyötä tulisi lisätä ja katsoa kuljetuksia laajempina kokonaisuuksina. Oman kunnan sisälläkään tosin ei ole sisäistä tarkastelua tehty, jossa olisi eri osa-alueita huomioitu tarjouspyyntöjä laadittaessa.”

”Harjavalta on sen verran kompakti kaupunki, että kuljetuskustannukset ovat nykyisellään ihan ok.”

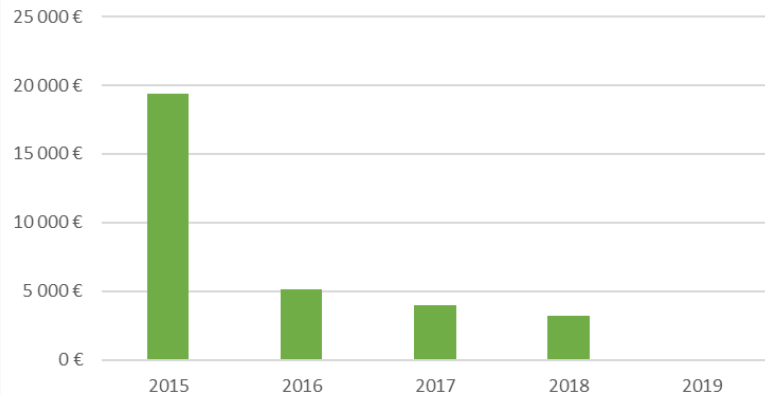
Haastateltu: Olli Luoma

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Harjavalta

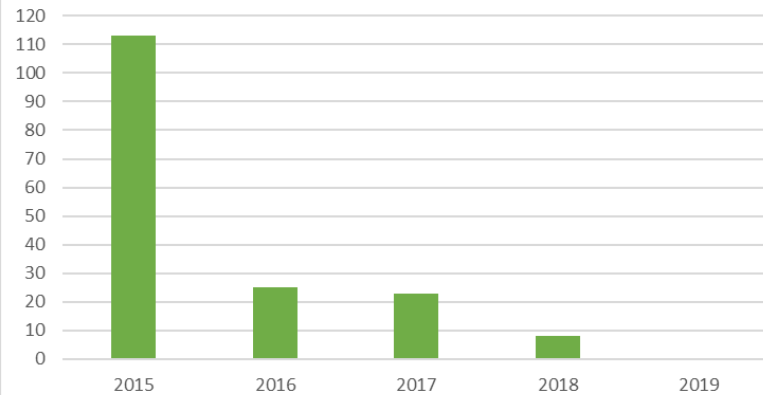


# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa Harjavalta

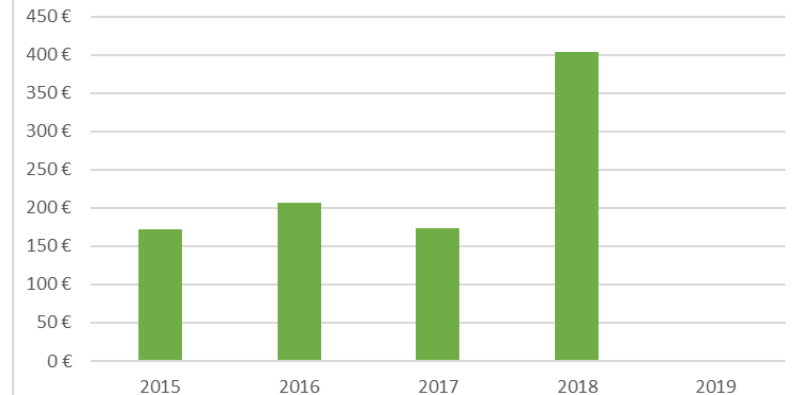
KOULUKULJETUKSET Taxi €



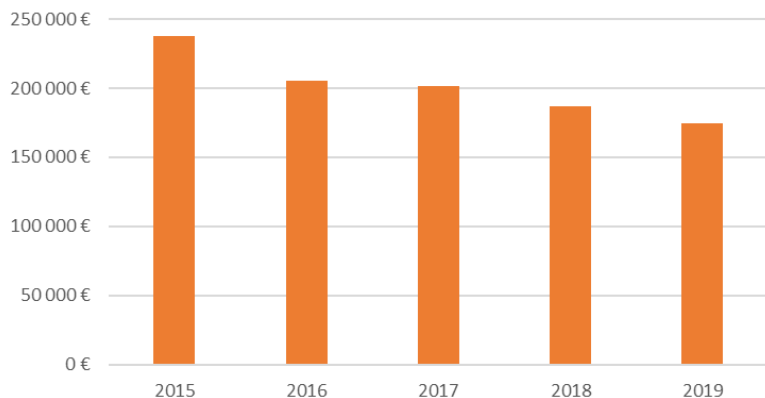
Taksioppilaiden määrä



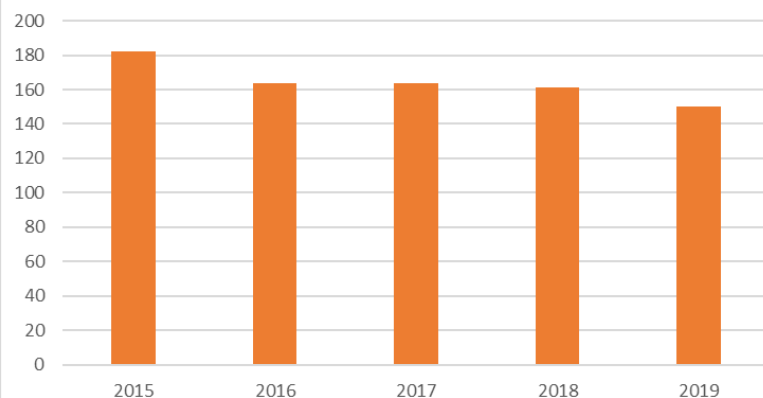
Taksioppilas/€/vuosi



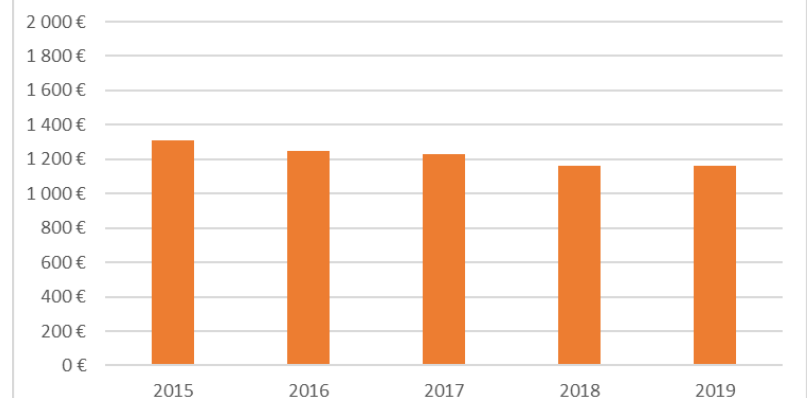
SOTEN VPL/€/vuosi



SOTE:N VPL-asiakasmäärä



SOTE:n VPL-asiakas /€/vuosi



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Huittinen

- Asukasluku 10021
- Miten henkilökuljetukset on organisoitu:
  - Kaikki henkilökuljetukset hoidetaan itse eri hallintokunnista.
- Miten henkilöliikennettä on hankittu:
  - Koulukyydit on kilpailutettu reitteinä, päivähintana ja viikkohintana.
  - Sote:n henkilökuljetuksille on luotu puitejärjestelmä, mutta kyydinvälitystä ei ole, vaan asiakkaat soittavat kyydit itse puitejärjestelmään kuuluvilta autoilijoilta.
  - Sitowise on saanut juuri tilaamamme laajemman henkilökuljetusten kehittämisprojektin päätökseen, jonka suurimpana lopputuloksena olisi saatu Sote:n henkilökuljetusten kyydinvälitys ja kyydit kilpailutetuksi. Vielä tätä ei ole toteutettu käytännössä.
  - Porin hankinta on hoitanut hankintojen teknisen puolen ostopalveluna.
  - Joukkoliikenteen osalta on myös yhteishankintoja ELY:n ja muiden kuntien kanssa.



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Huittinen

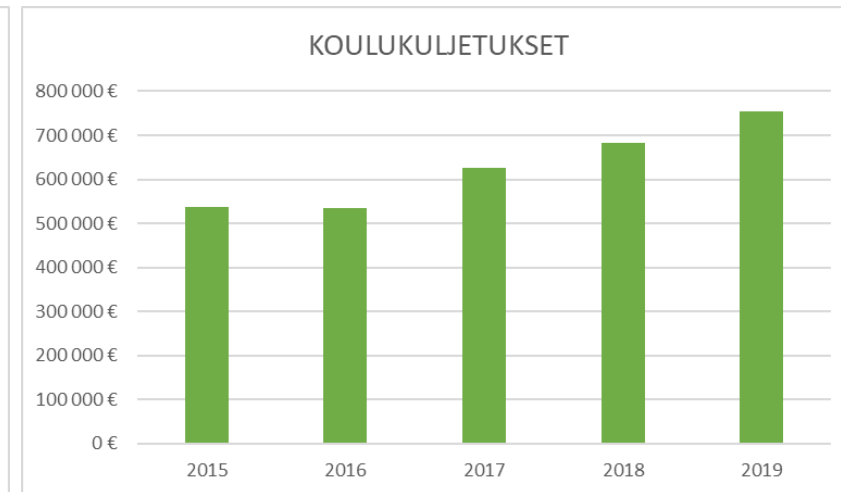
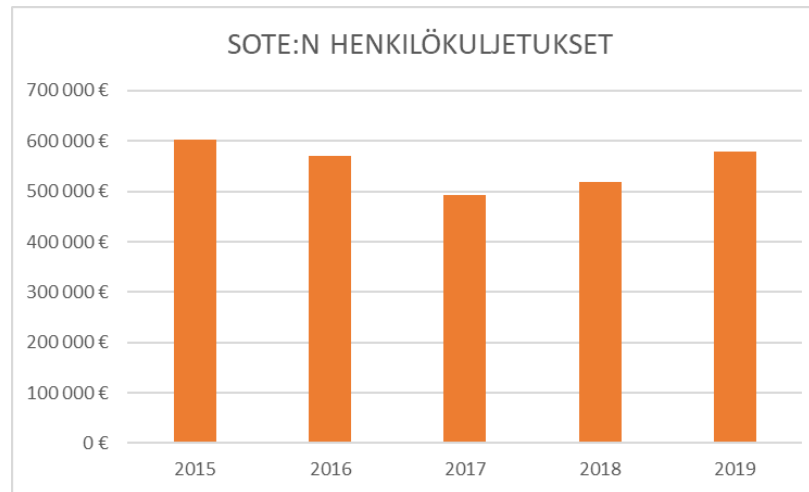
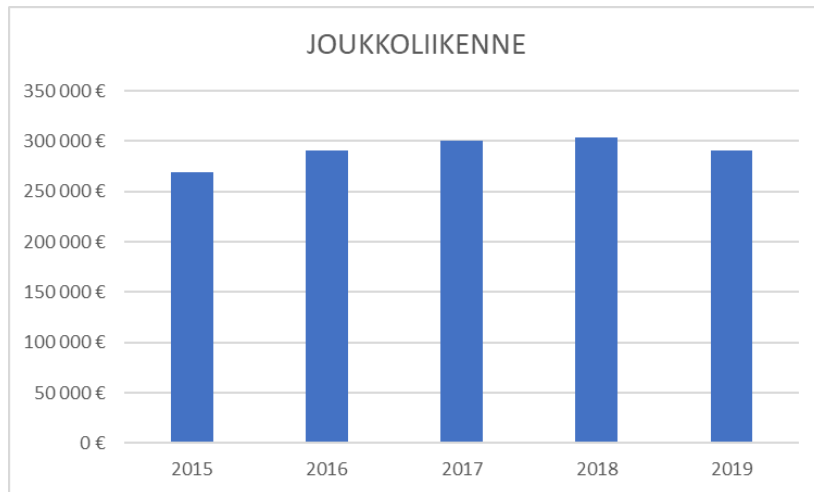
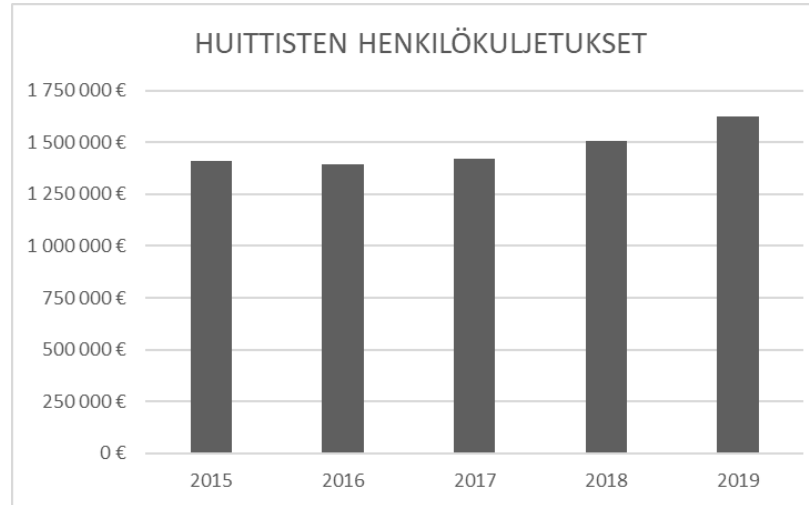
- Haastattelusta:

”Henkilökuljetusten järjestäminen on työlästä, eikä osaamista ja riittäviä resursseja omasta takaa oikein ole. Apua täytyy ostaa ulkoa”

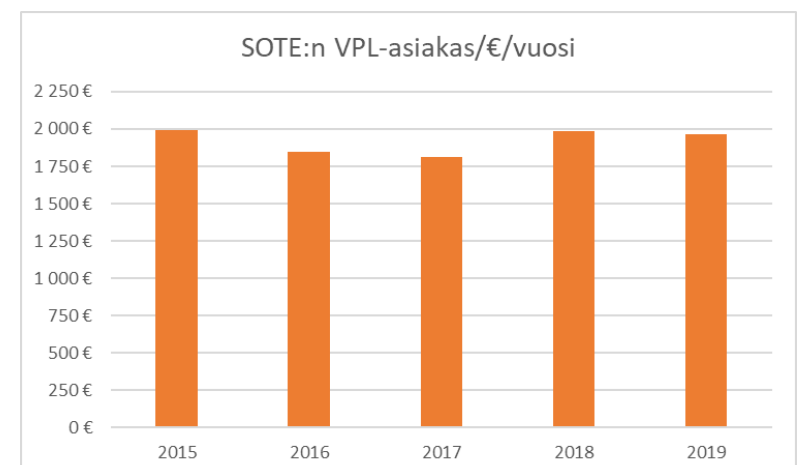
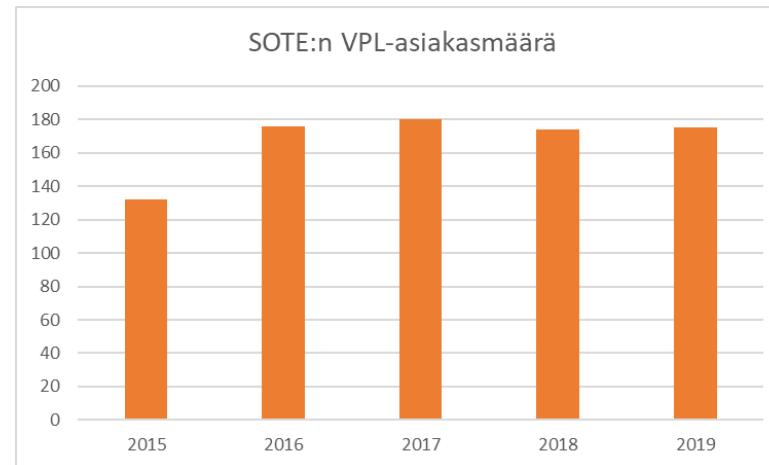
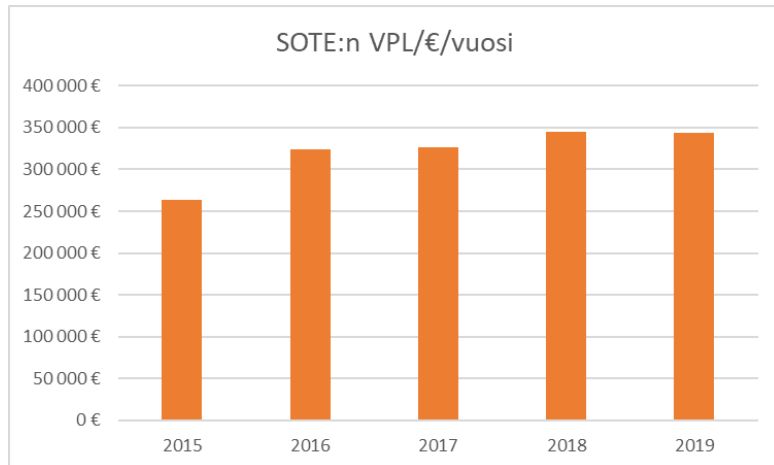
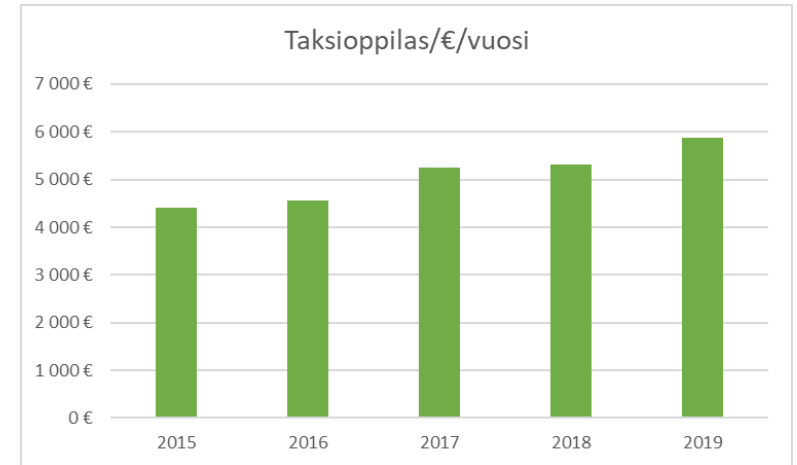
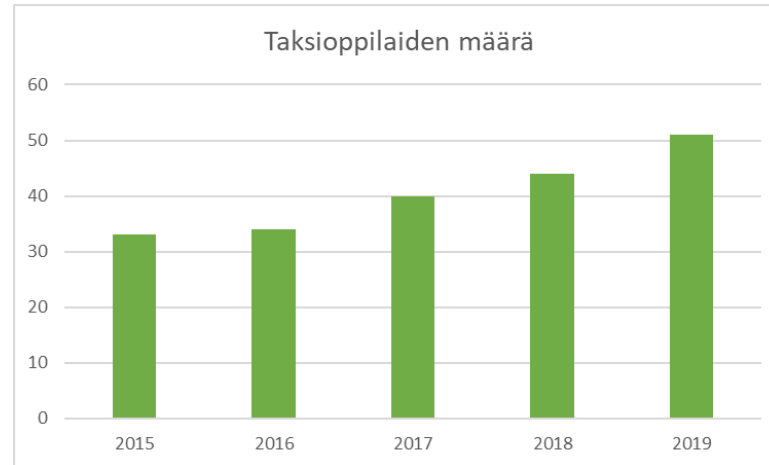
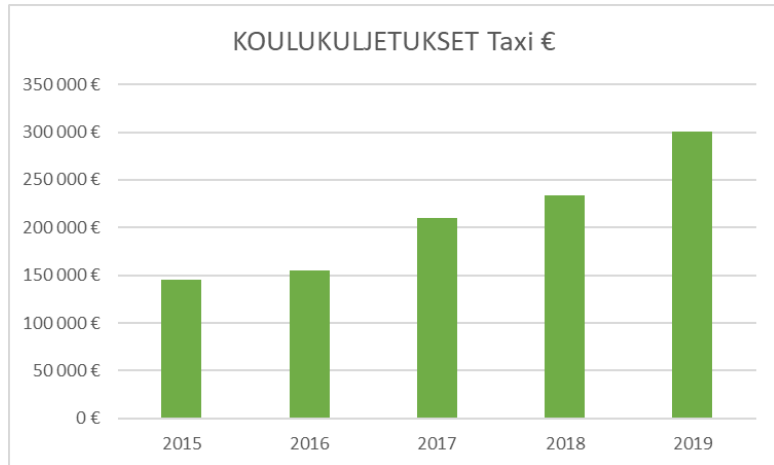
” Maakunnallinen ratkaisu henkilökuljetusten kyödyväilytykseen sekä asiantuntijat neuvomaan kuljetushankinnoissa, kuten ”Porin hankinnat” hankinnoissa. Eli asiantuntija-apua olisi tarvittaessa saatavilla, mutta päätöksenteko pysyisi yksittäisissä kunnissa myös jatkossa.”

Haastateltu: Riikka Peippo

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Huittinen

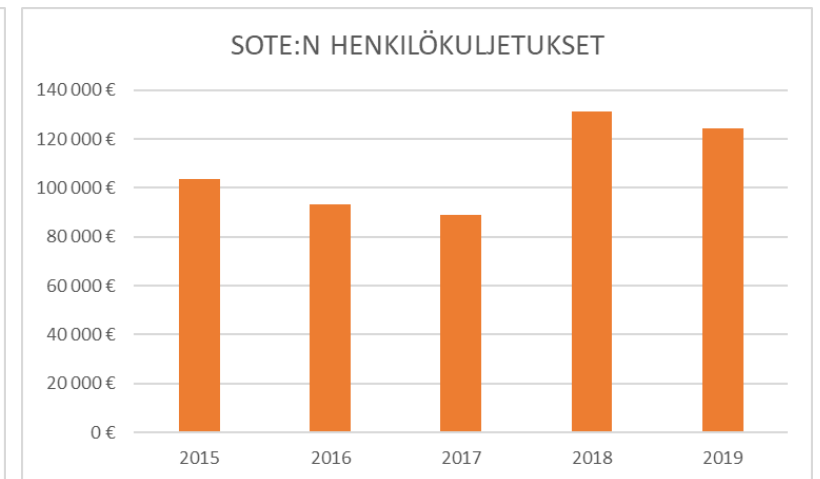
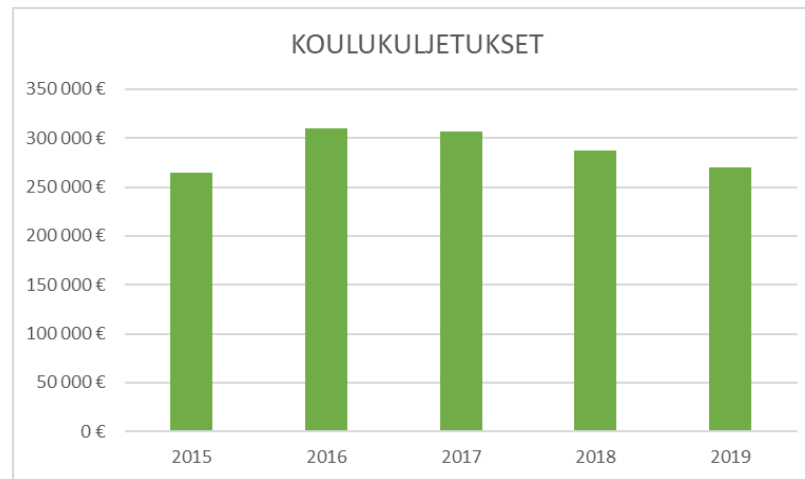
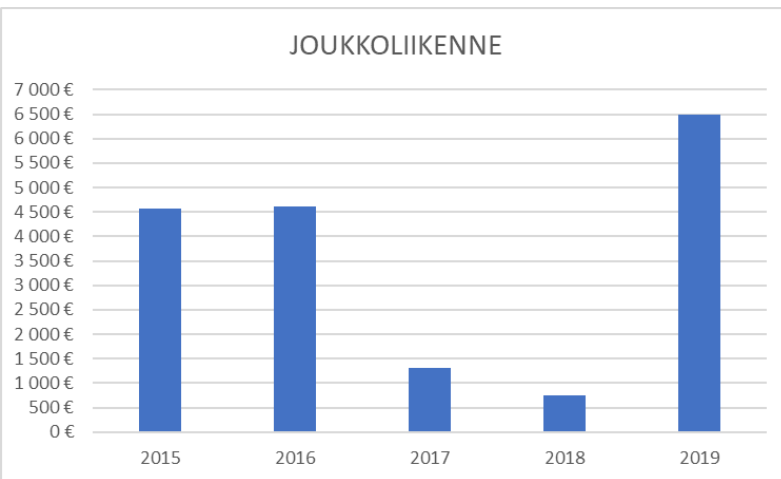
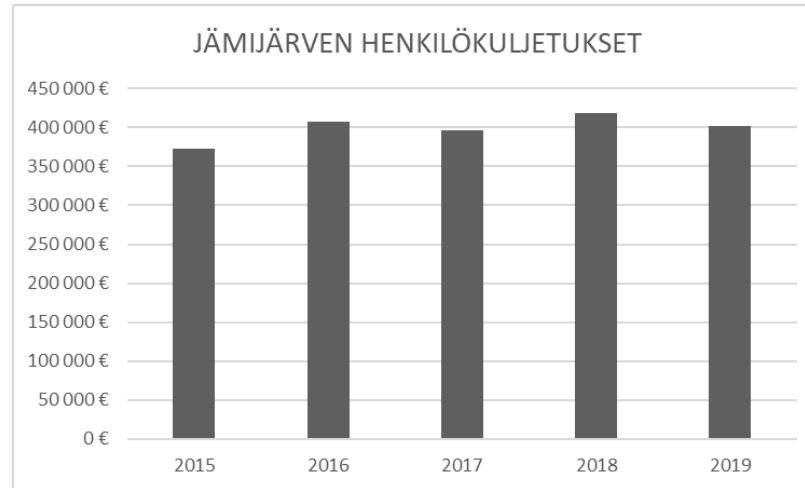


# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Huittinen



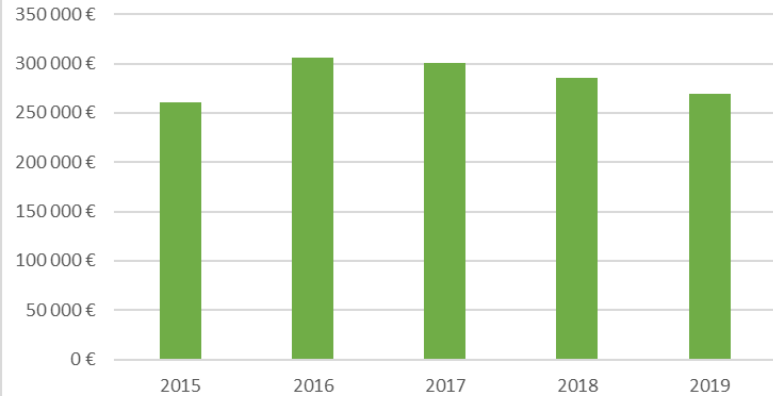
# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Jämijärvi

- Asukasluku 1727

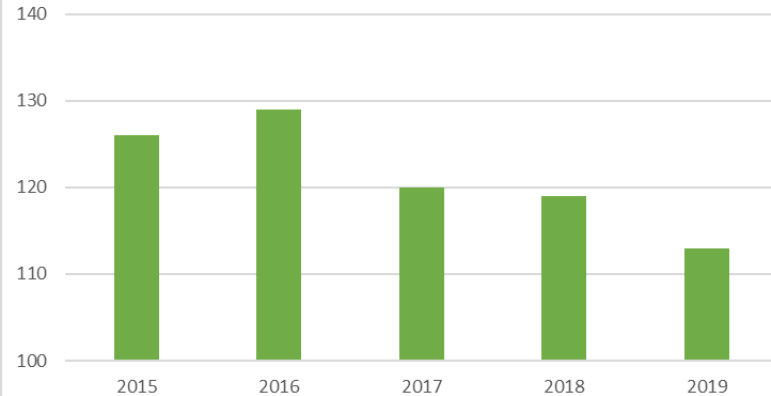


# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Jämijärvi

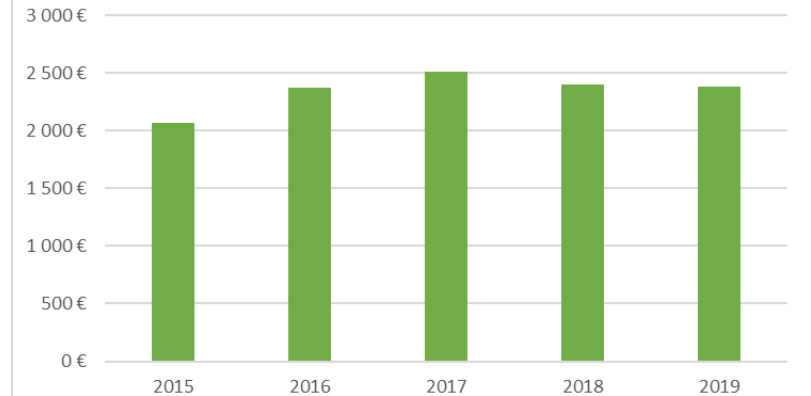
KOULUKULJETUKSET Taxi €



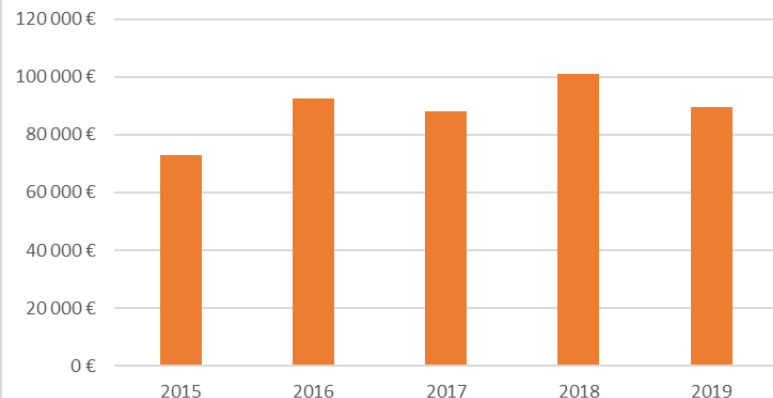
Taksioppilaiden määrä



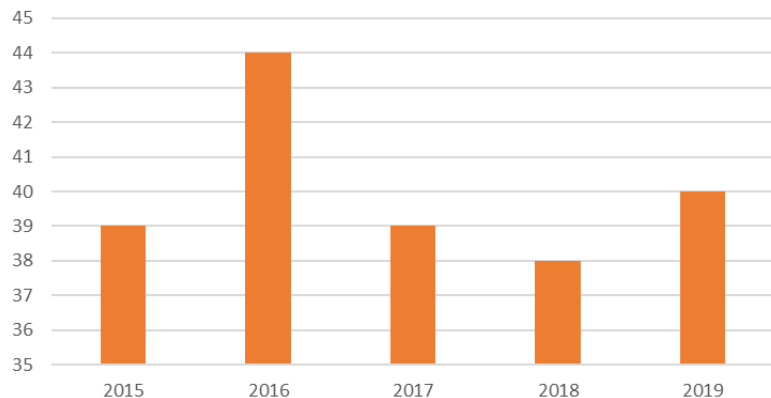
Taksioppilas/€/vuosi



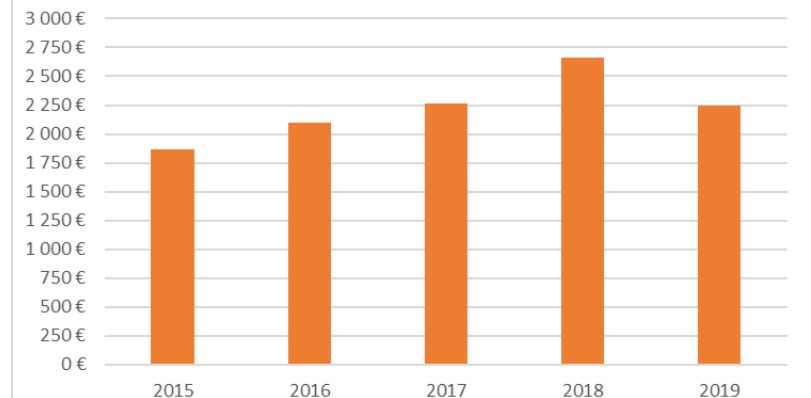
SOTE:n VPL/€/vuosi



SOTE:n VPL-asiakasmäärä



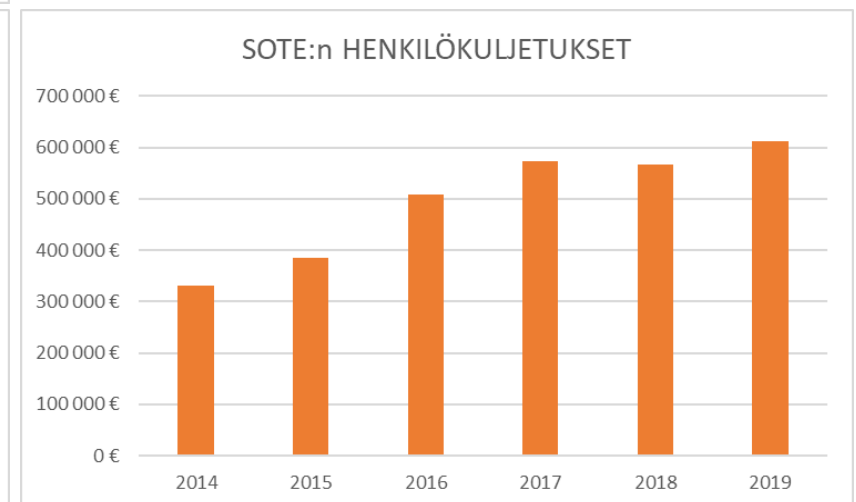
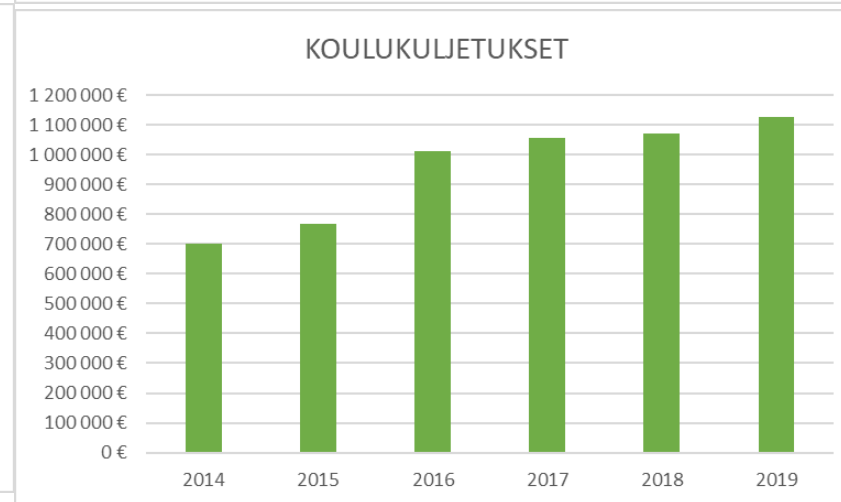
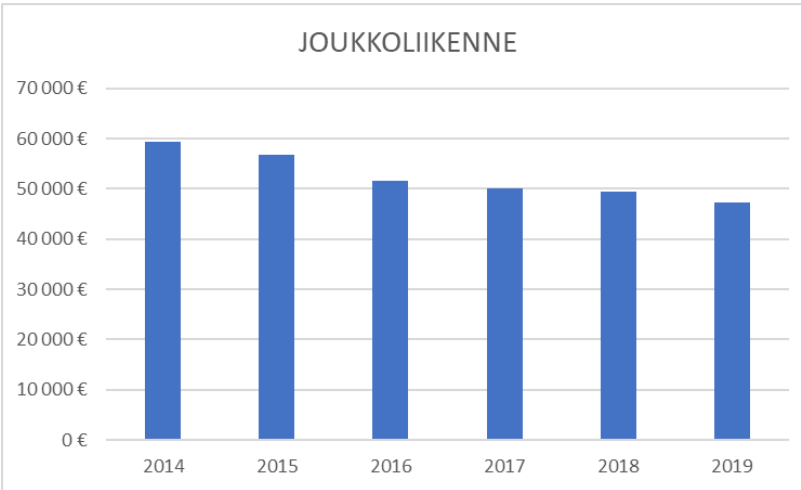
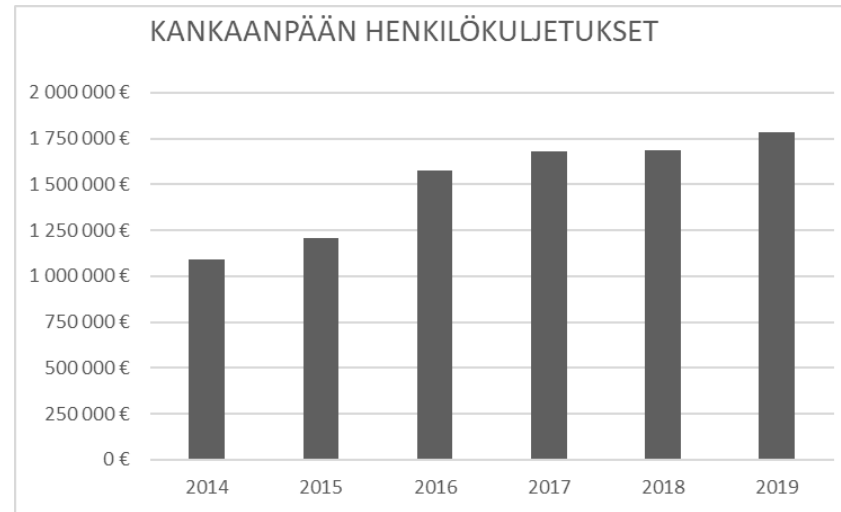
VPL-asiakas /€/vuosi



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Kankaanpää

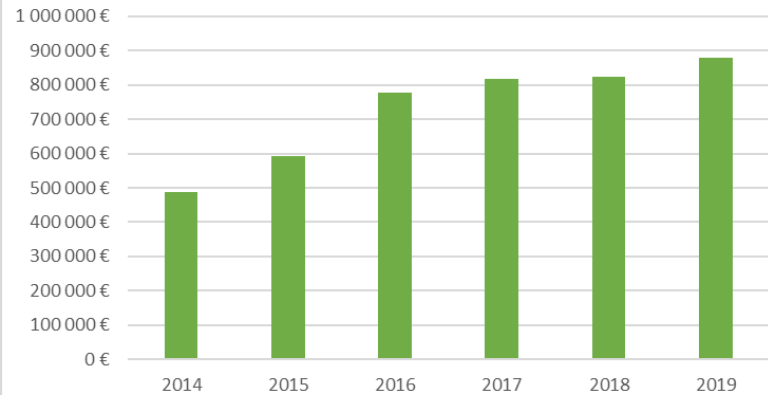
- Asukasluku 11234
- Miten henkilökuljetukset on organisoitu:
  - Sote:n henkilökuljetukset hoitaa Posa.
  - Koulukuljetukset hoidetaan itse.
  - Joukkoliikenteen ostoja ELY:n ja muiden kuntien kanssa.
- Miten henkilöliikennettä on hankittu:
  - Koulukyydit on kilpailutettu reitteinä (€/KM)
  - Ulkopuolista apua henkilökuljetusten järjestämiseen ei ole käytetty.

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Kankaanpää

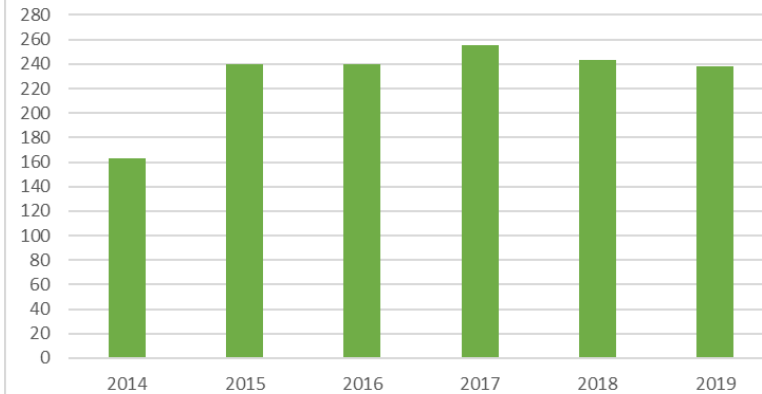


# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Kankaanpää

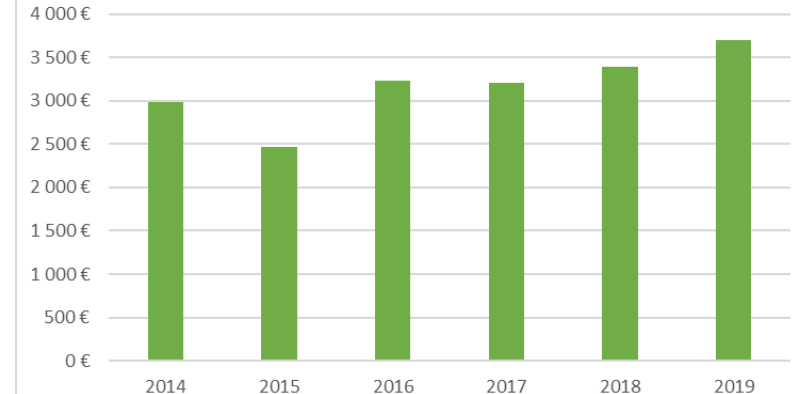
KOULUKULJETUKSET Taxi €



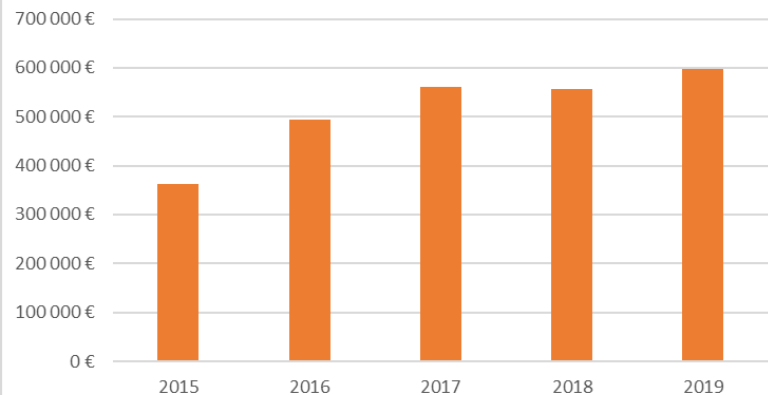
Taksioppilaat kpl



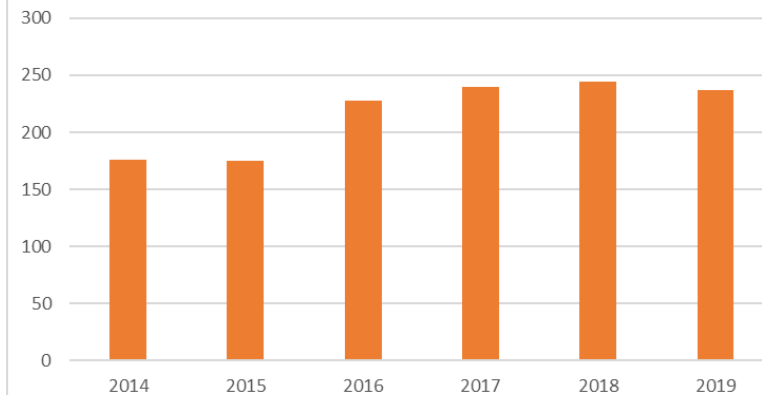
Taksioppilas/€/vuosi



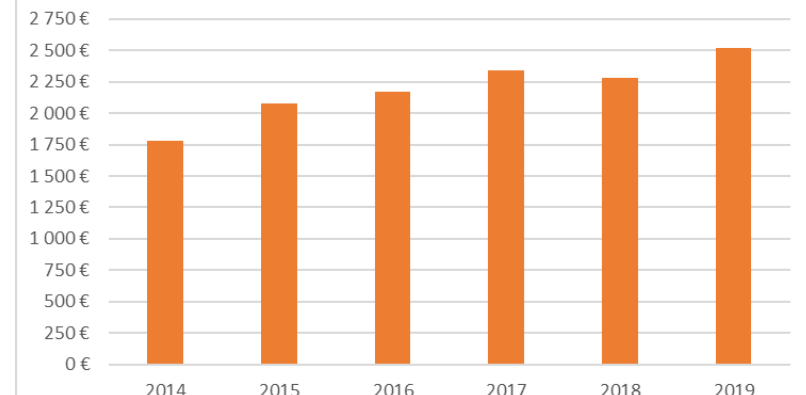
SOTE:n VPL/€/vuosi



SOTE:n VPL-asiakasmäärä



VPL-asiakas /€/vuosi





# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Kankaanpää

- Haastattelusta:

*”Koulukuljetusten hankinta ja järjestäminen on haasteellista, kun joukkoliikenteen vuorot vähenevät kaiken aikaa. Myös kuljetusten myöntämisessä on haasteita.”*

”Ihannetilanne mielestäni on se, että saataisiin koulukuljettajille ajoja myös päiväsaikaan. Tarkoittaa sitä, että koulukuljetusten välillä päivittäin on 9-13 aika, jolloin heillä ei ole ajoja. Yhdistetään sote-, ruoka-, palveluliikenne ym ym kuljetuksia näihin.”

”Ihannetilanne on myös se, että saataisiin julkisen vuoron reiteillä asuvat lapset julkisiin vuoroihin, taksit kuljettaisivat vain erityisoppilaat ja poimisivat oppilaat syrjäseuduilta päiväylille joukkoliikenteen kyytiin. Joukkoliikenteen puolesta puhujaa täällä tarvitaan”

Haastatellut: Anna Isoviita, Pirjo Koskensalo ja Marko Rajamäki.

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Kankaanpää

- Haastattelusta:

”Kankaanpäässä on pitkät välimatkat, joten kyydeille tulee mittaa”

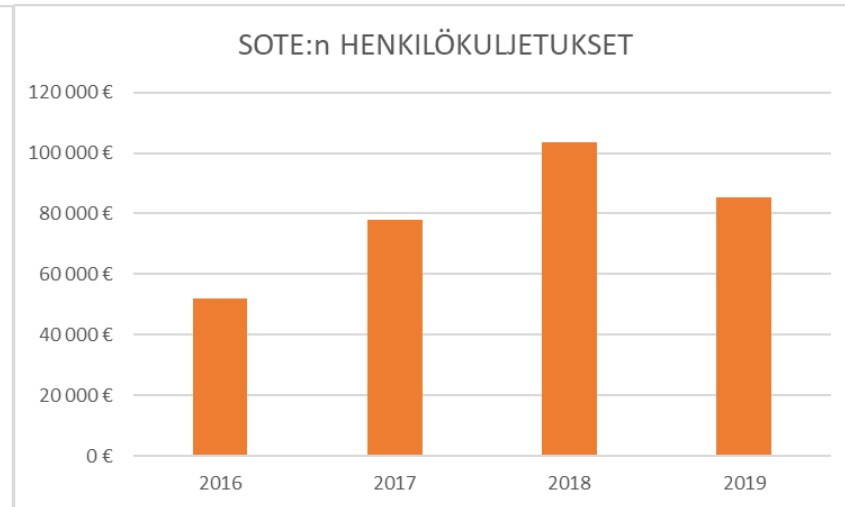
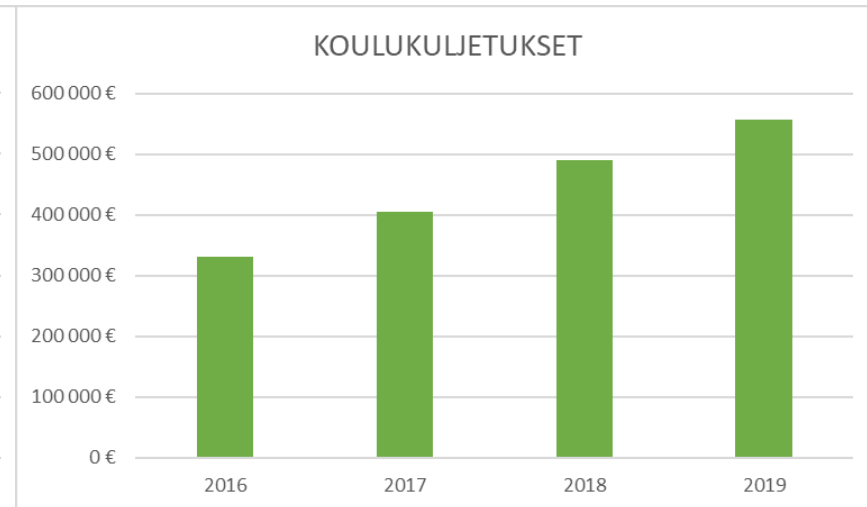
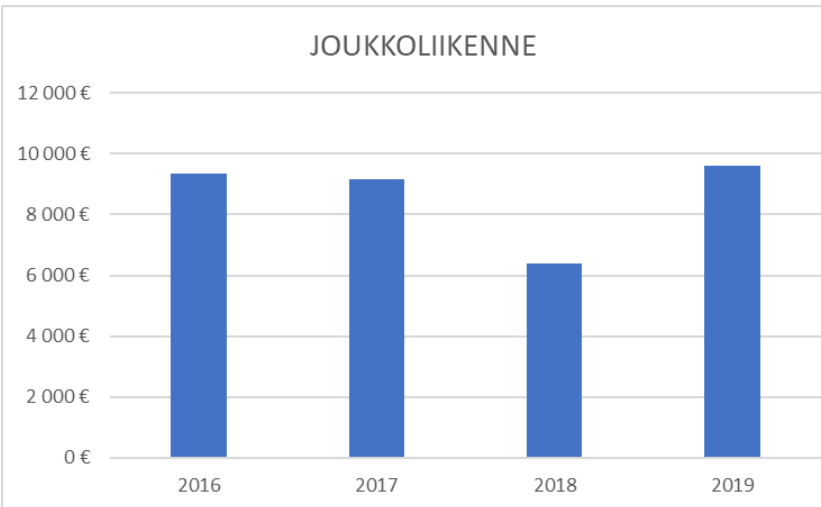
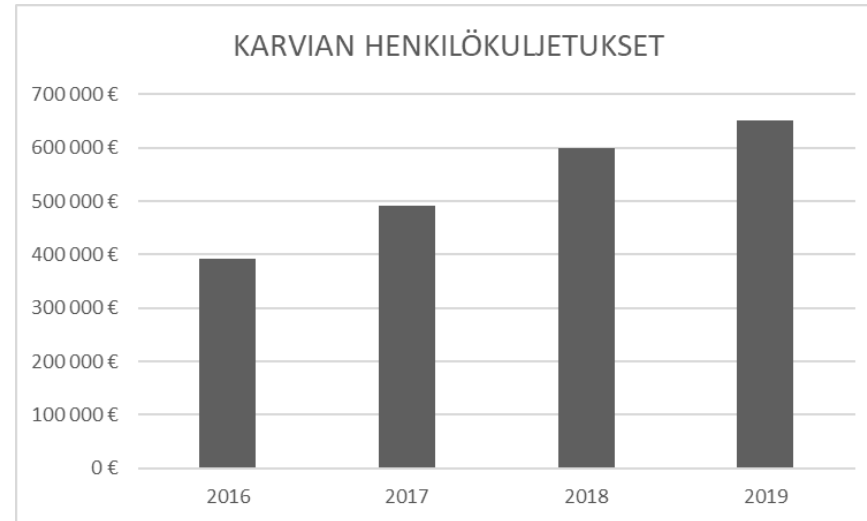
”Sote:n henkilökuljetusten valvonta teettää töitä”

”Ideaalitalanteessa sote:n henkilökuljetukset toimisivat järjestelmällä, jossa ajoja voidaan järkeistää, kuten yhteinen kyydinvälitys. Se on asiakkaille helppo ja toimiva ja työntekijöille tarkastus on yksinkertaista. Asiakas tilaa itse kuljetuksen tai siihen on selkeät raamit, kuten koulukuljetustilanteessa”

Haastatellut: Anna Isoviita, Pirjo Koskensalo ja Marko Rajamäki.

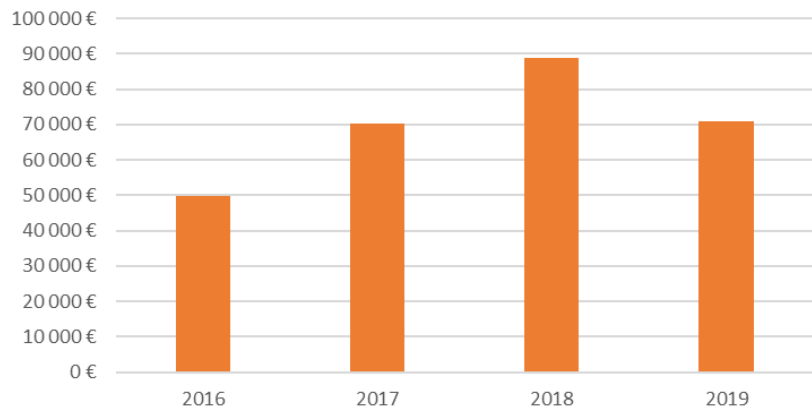
# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Karvia

- Asukasluku 2324

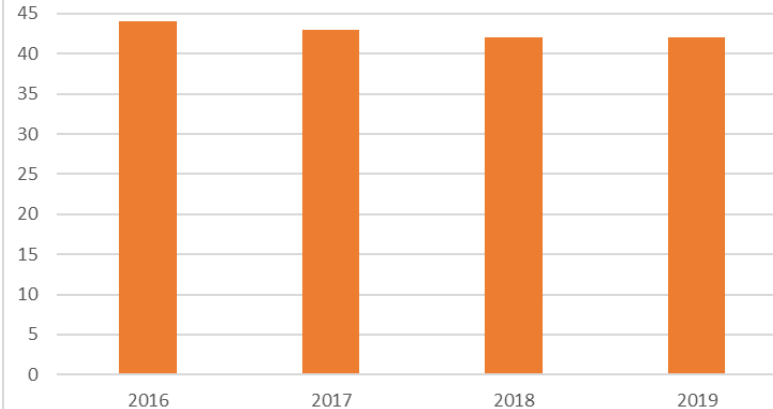


# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Karvia

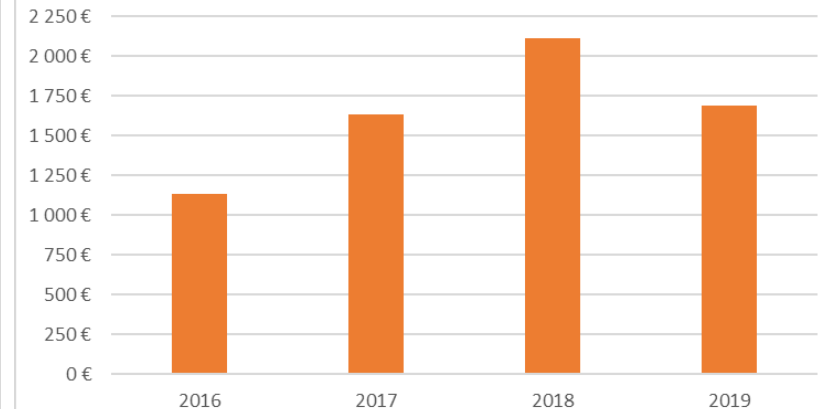
SOTE:n VPL/€/vuosi



SOTE:n VPL-asiakasmäärä



VPL-asiakas /€/vuosi

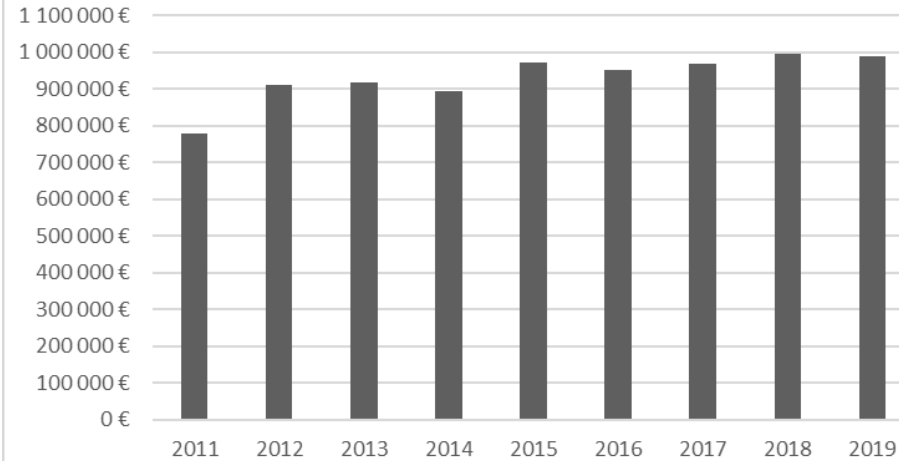


# Nykytilanne eriteltynä Satakunnan kunnissa, Kokemäki

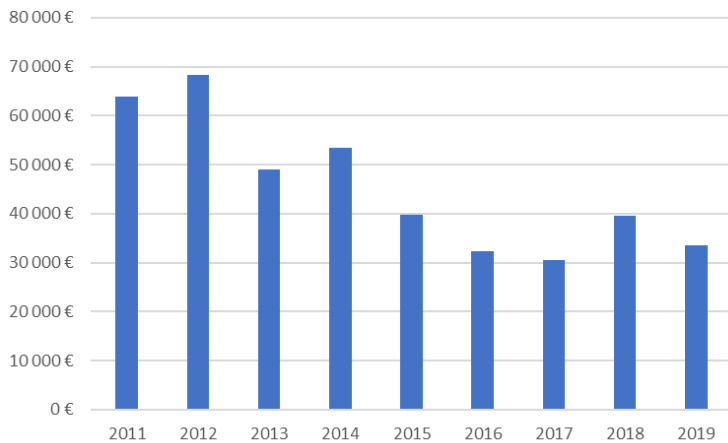
- Asukasluku 7114
- Miten henkilökuljetukset on organisoitu:
  - Joukkoliikenteen osalta mukana Porin seudullisessa joukkoliikenneviranomaisessa
  - Sote:n henkilökuljetukset hoitaa Kessote.
  - Koulukuljetukset hoidetaan itse.
- Miten henkilöliikennettä on hankittu:
  - Koulukyydit on kilpailutettu reitteinä (€/KM)
  - Porin hankinta on hoitanut hankintojen teknisen puolen ostopalveluna.

# Nykytilanne eriteltynä Satakunnan kunnissa, Kokemäki

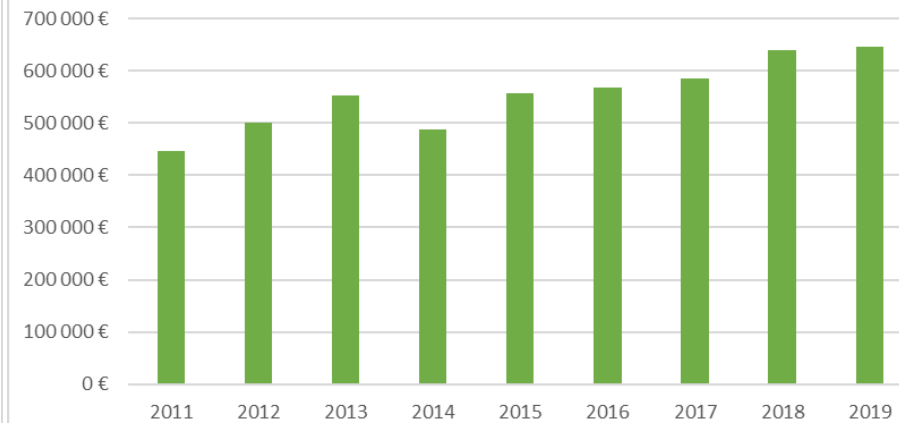
## KOKEMÄEN HENKILÖKULJETUKSET



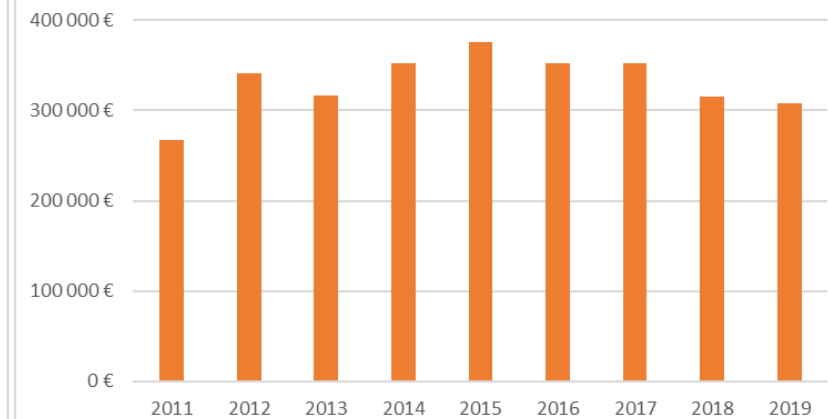
## JOUKKOLIIKENNE



## KOULUKULJETUKSET

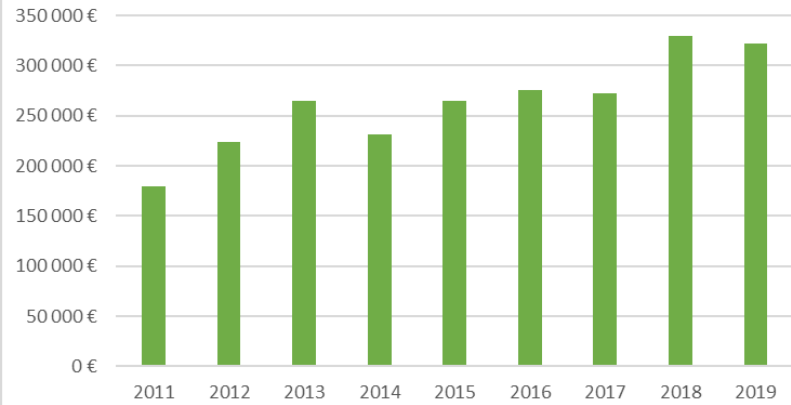


## SOTE:n HENKILÖKULJETUKSET

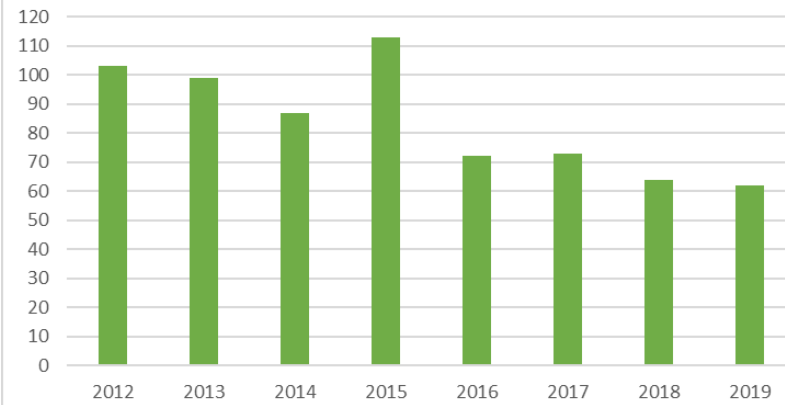


# Nykytilanne eriteltynä Satakunnan kunnissa, Kokemäki

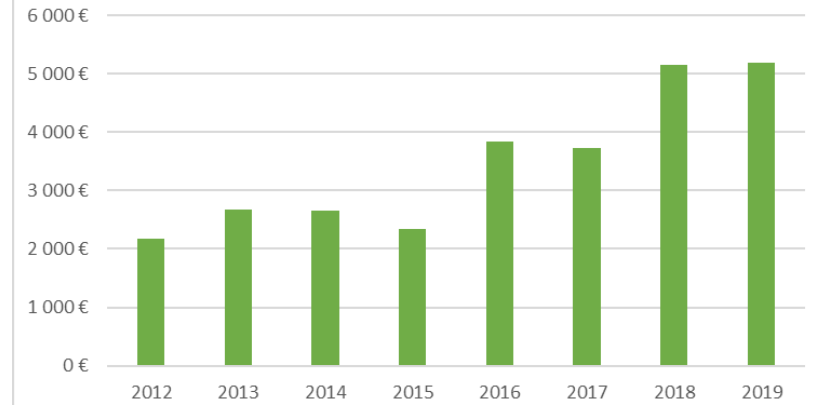
KOULUKULJETUKSET (Taxi)



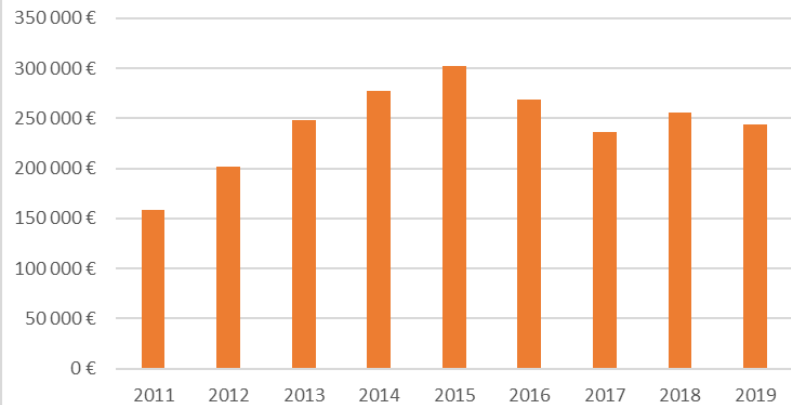
Taksioppilaiden määrä



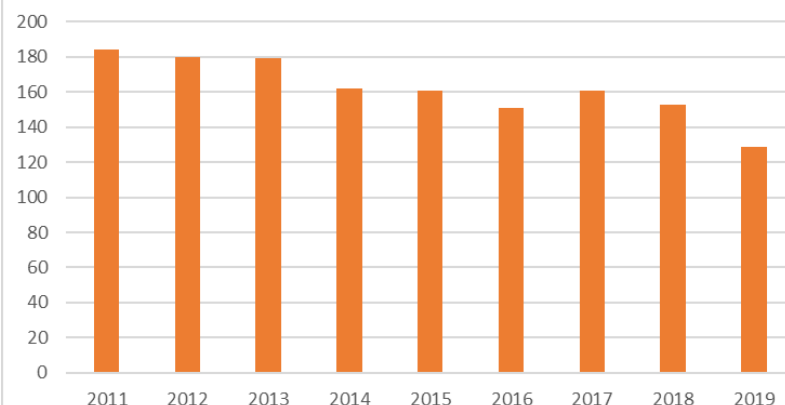
Taksioppilas/€/vuosi



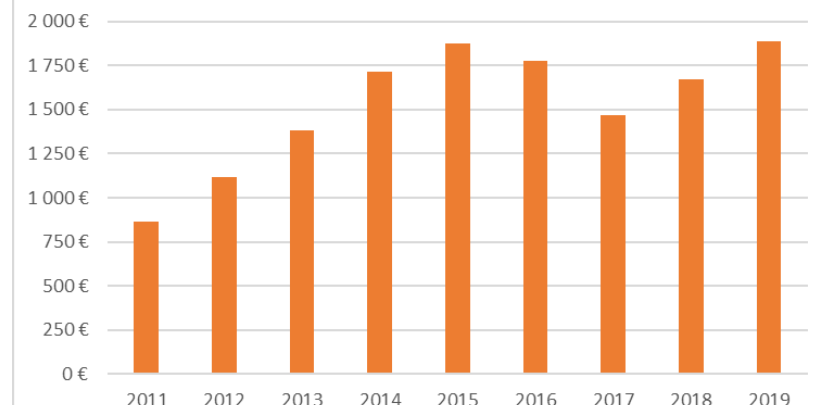
SOTE:n VPL/€/vuosi



SOTE:N VPL-asiakkaiden määrä



SOTE:n VPL-asiakas/€/vuosi



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Kokemäki

- Haastattelusta:

”Tulevaisuudessa on mahdollista, että tulisimme käyttämään ulkopuolista apua koulukuljetusten hankintaan ja kutsuohjatun henkilöliikenteen käynnistämiseen liityntäliikenteeksi henkilöjunaliikenteen seisakkeelle.”

”Koulukuljetuksissa haasteena on sopimusvalvonta sekä kuljetusedun myöntäminen. Nyt lautakunta tekee jokaisesta kuljetusoppilaasta erillisen päätöksen.”

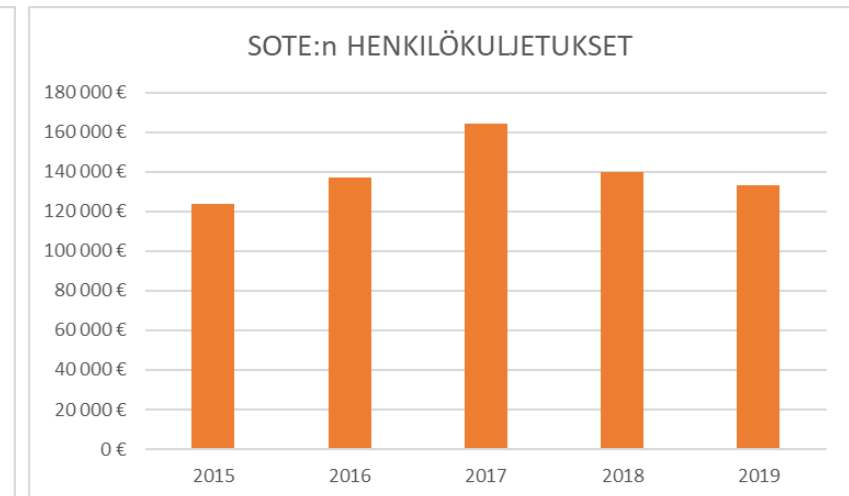
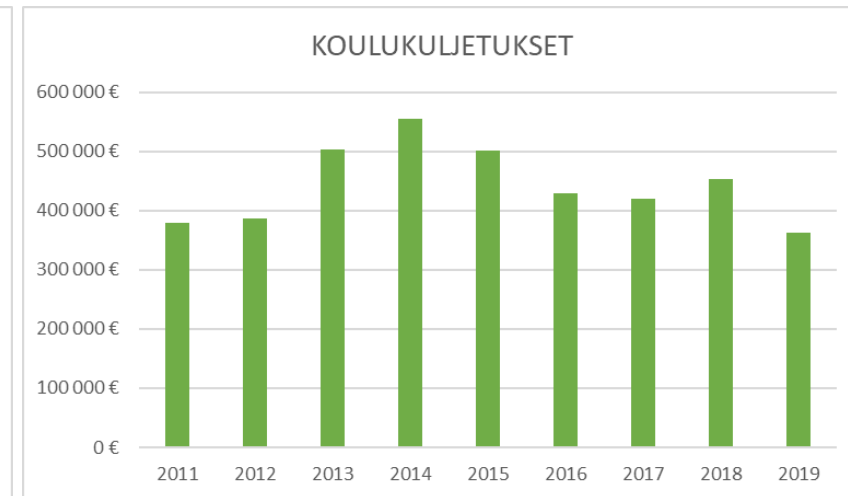
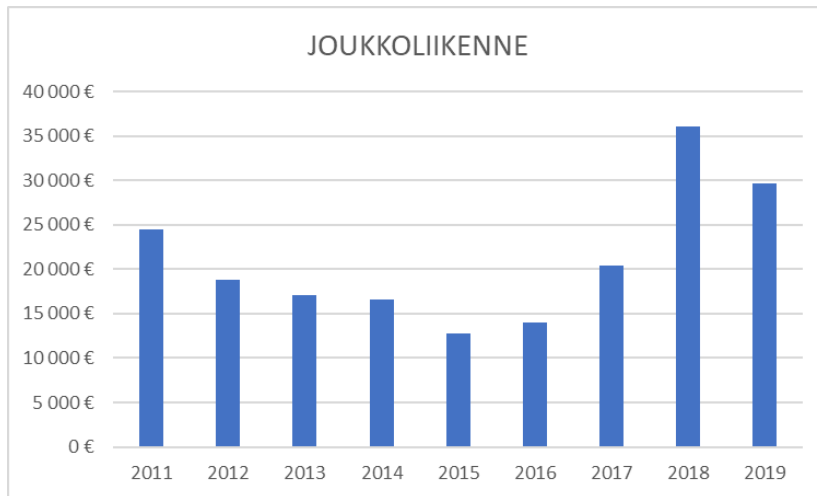
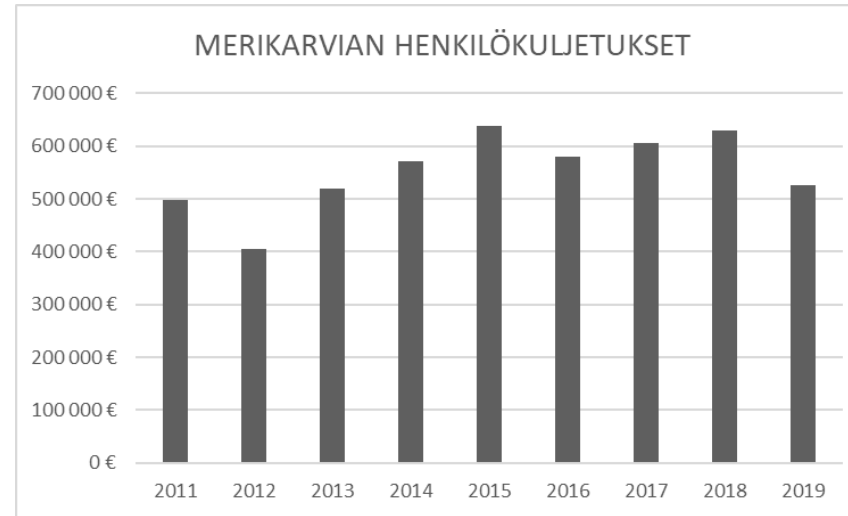
Haastateltu: Essi Piironen



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Merikarvia

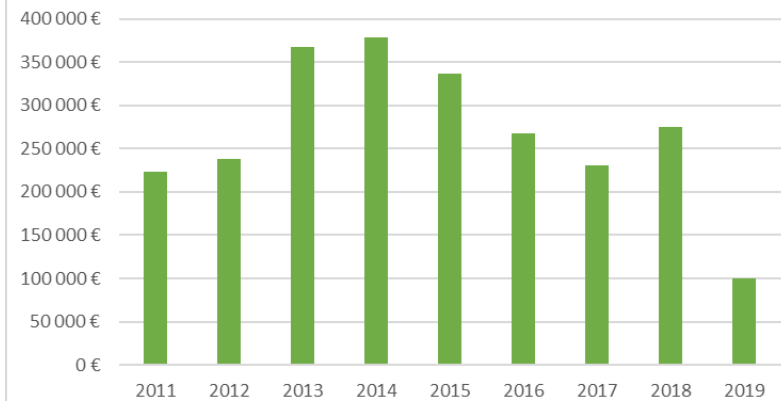
- Asukasluku 3068
- Miten henkilökuljetukset on organisoitu:
  - Sote:n henkilökuljetuksista vastaa Porin perusturvan yhteistoiminta-alue.
  - Koulukuljetukset hoidetaan itse.
- Miten henkilöliikennettä on hankittu:
  - Koulukyydit on kilpailutettu reitteinä (€/KM)
  - Koulukuljetusten hankintojen suunnittelua varten on käyty koulutuksissa ja saatu vertaistukea muilta kunnilta, mutta muilta osin ulkopuolista apua ei ole käytetty.
  - Porin hankinta on hoitanut hankintojen teknisen puolen ostopalveluna.

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Merikarvia

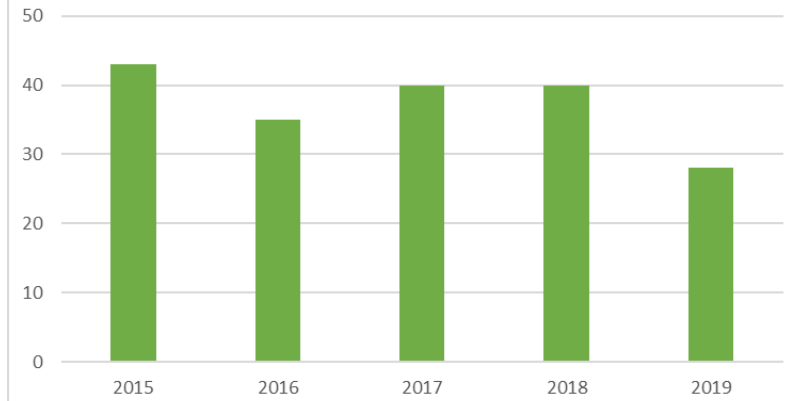


# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Merikarvia

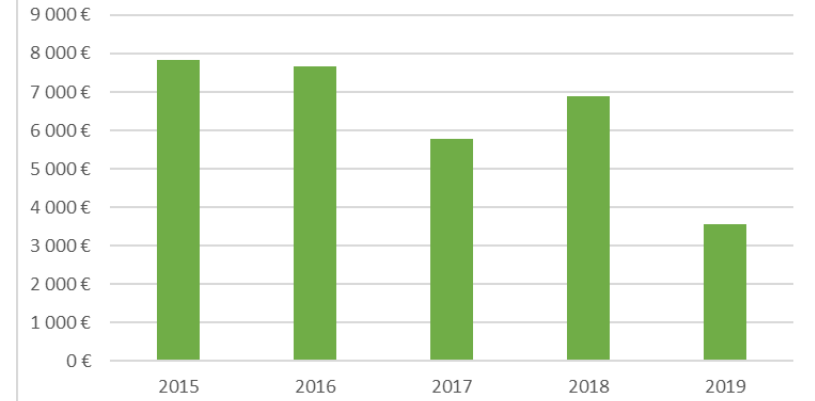
KOULUKULJETUKSET Taxi €



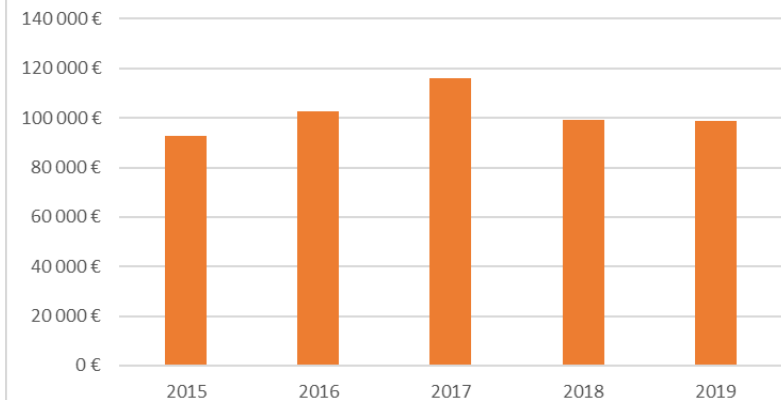
Taksioppilaat kpl



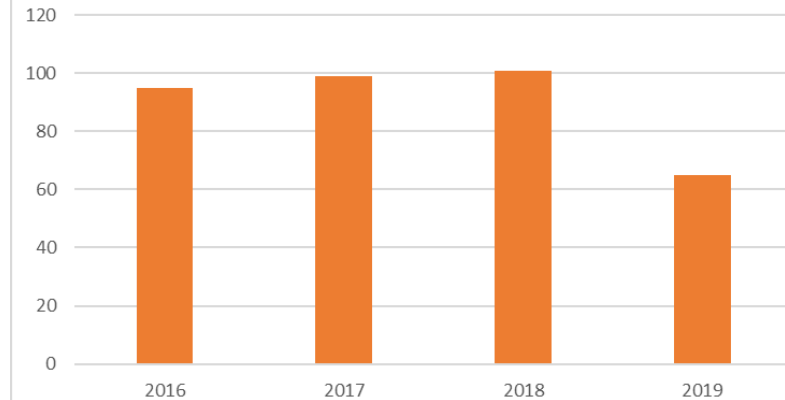
Taksioppilas/€/vuosi



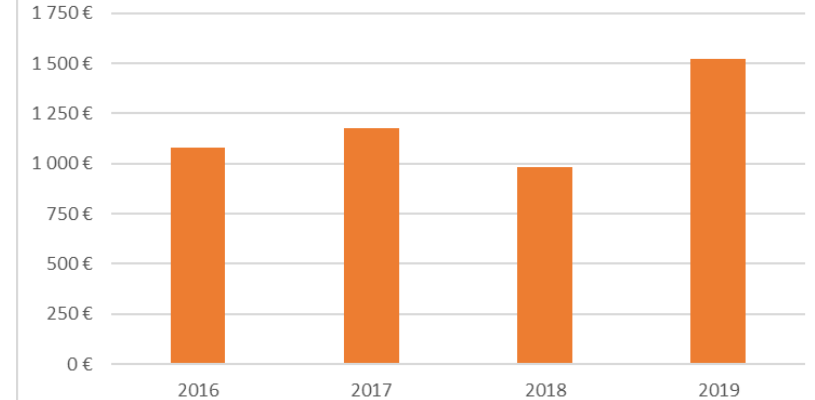
SOTE:n VPL/€/vuosi



SOTE:n VPL-asiakasmäärä



SOTE:n VPL-asiakas/€/vuosi



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Merikarvia

- Haastattelusta:

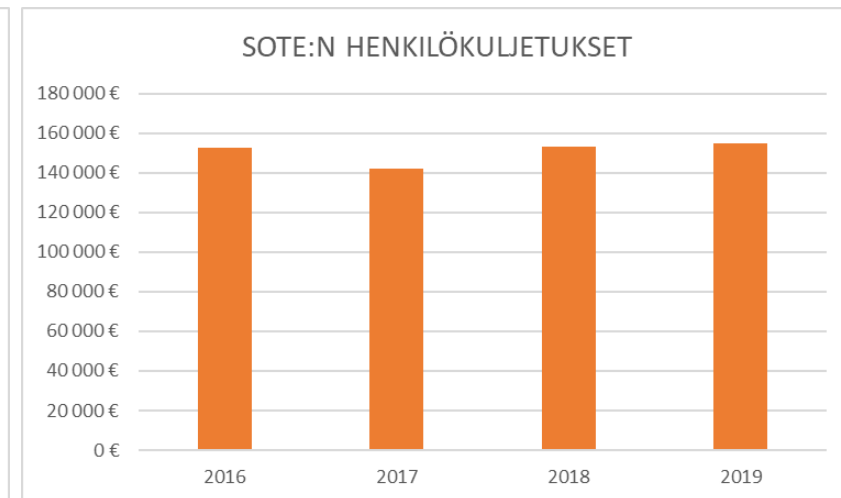
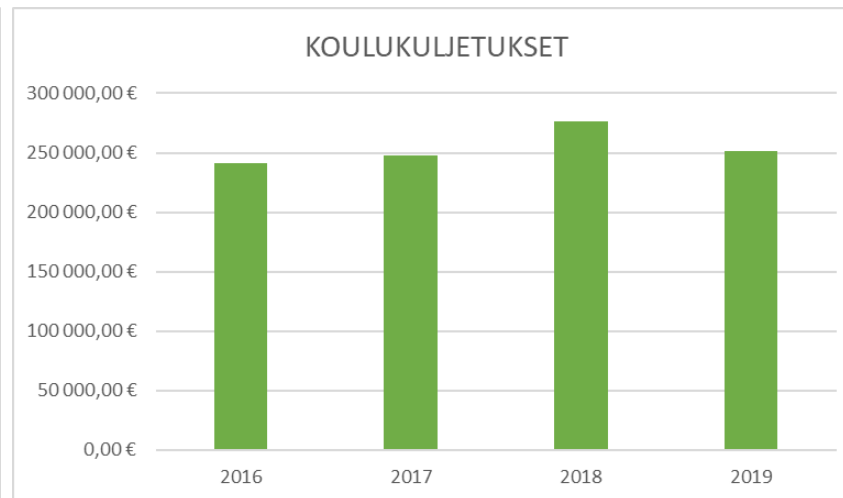
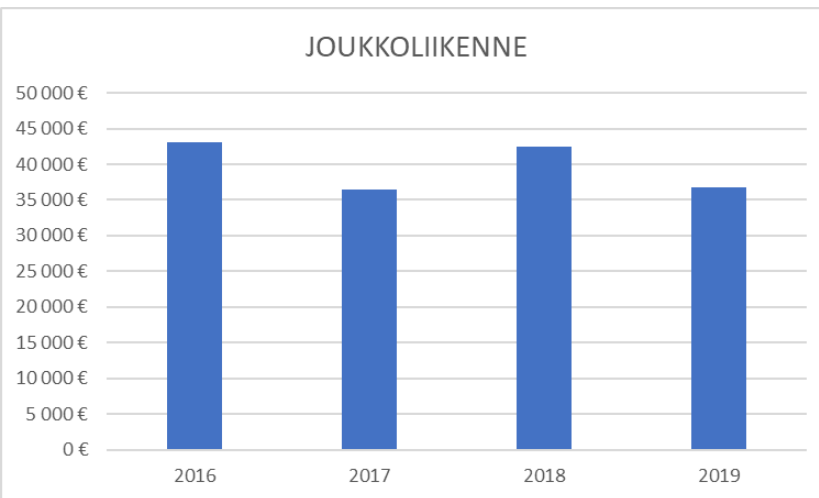
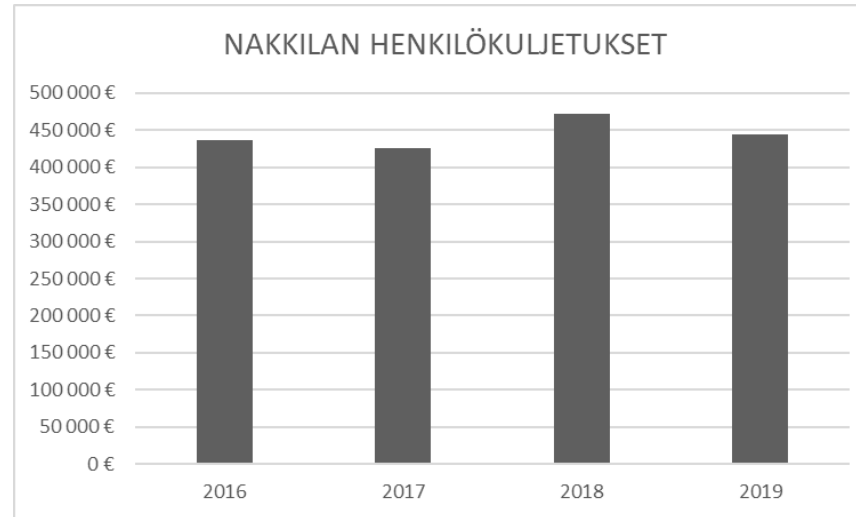
”Työläintä koulukuljetusten järjestämisessä on ennen jokaisen lukuvuoden alkua kuljetusreittien suunnittelu, pienempi askare on viisi kertaa vuodessa vaihtuva lukujärjestys.”

Sähköpostitse: Sari Hatanpää

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Nakkila

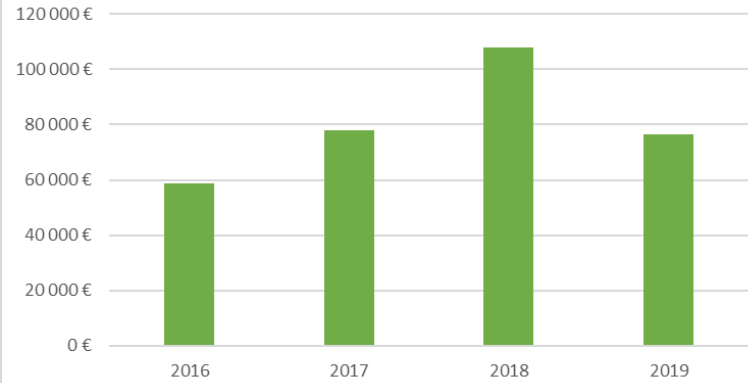
- Asukasluku 5300
- Miten henkilökuljetukset on organisoitu:
  - Joukkoliikenteen osalta mukana Porin seudullisessa joukkoliikenneviranomaisessa
  - Sote:n henkilökuljetuksista vastaa Kessote.
  - Koulukuljetukset hoidetaan itse.
- Miten henkilöliikennettä on hankittu:
  - Koulukyydit on kilpailutettu reitteinä (€/KM)
  - Koulukuljetusten hankintojen suunnitteluun on käytetty ulkopuolista apua. (Entinen paikallinen taksiyrittäjä)
  - Porin hankinta on hoitanut hankintojen teknisen puolen ostopalveluna.

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Nakkila

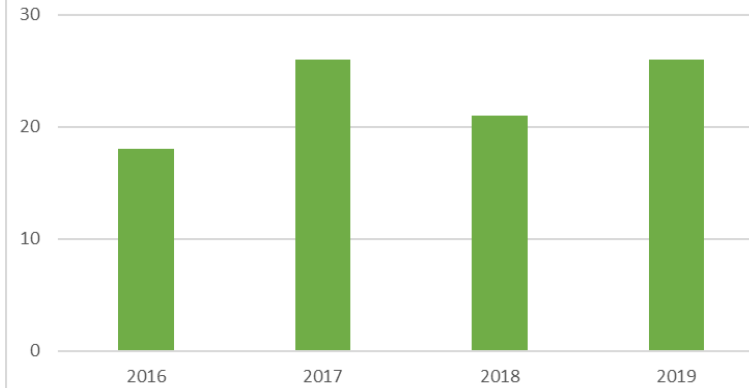


# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Nakkila

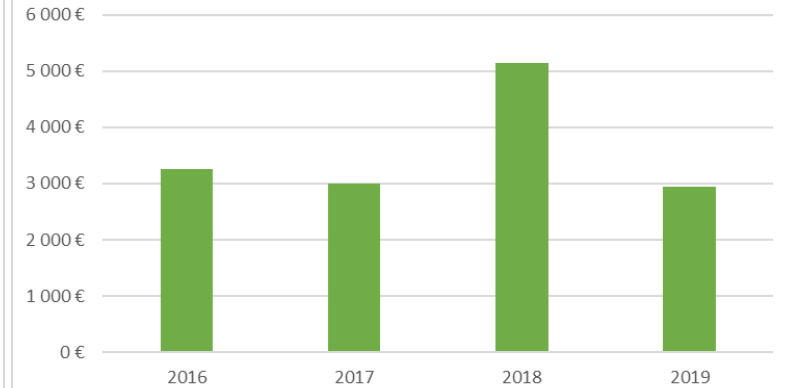
KOULUKULJETUKSET Taksi



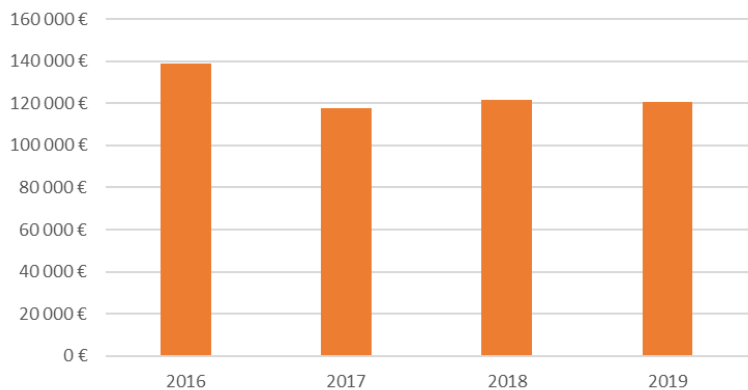
Taksioppilaat kpl



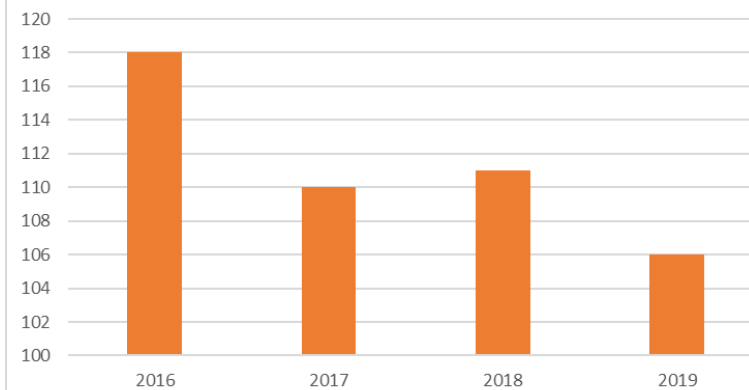
Taksioppilas/€/vuosi



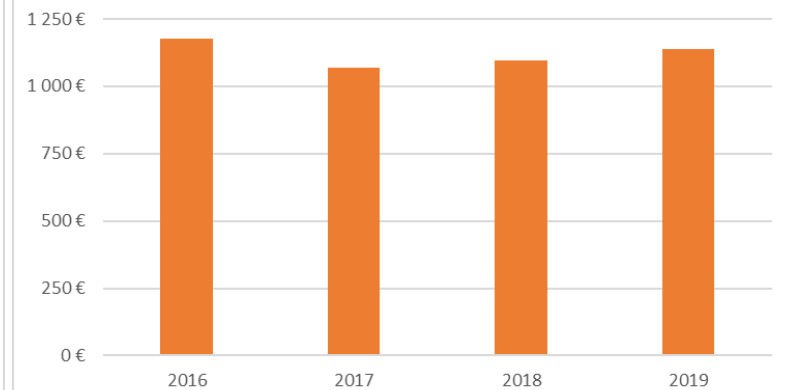
SOTE:n VPL/€/vuosi



SOTE:n VPL-asiakasmäärä



SOTE:n VPL-asiakas/€/vuosi



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Nakkila

- Haastattelusta:

”Ihannetilanteessa henkilökuljetukset olisivat organisoitu laajempina kokonaisuuksina. Edes siten, että kuljetushankintoihin olisi saatavilla suunnitteluapua kuljetuksia suunniteltaessa.”

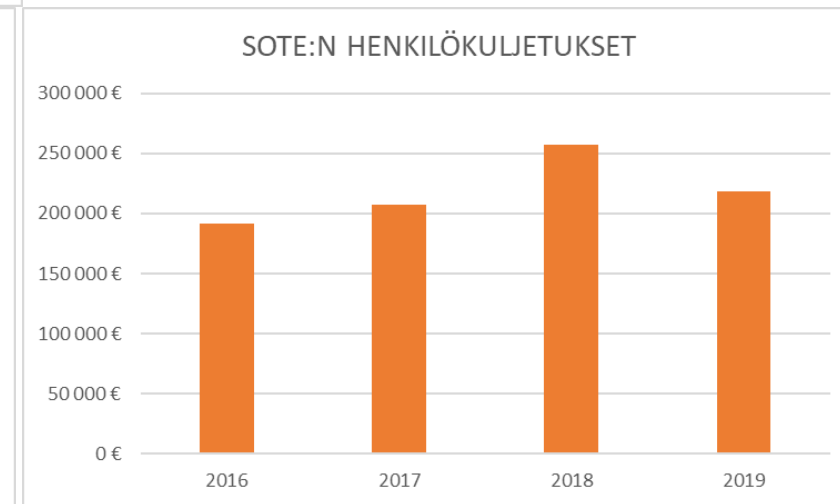
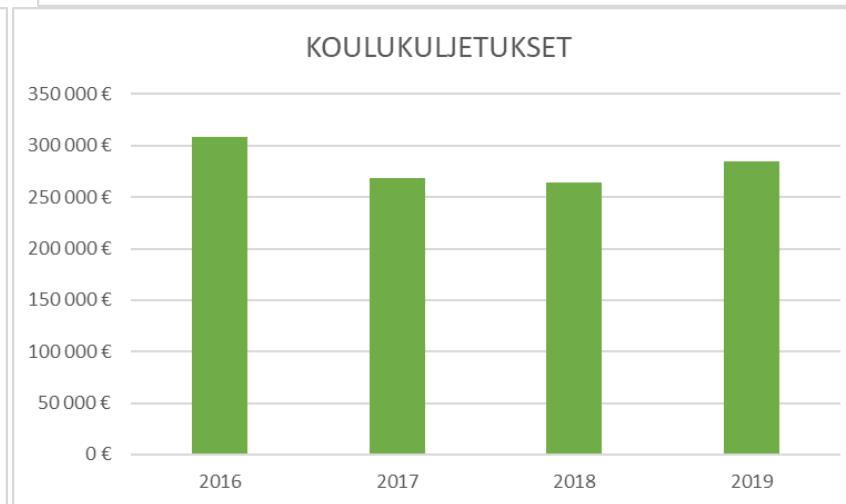
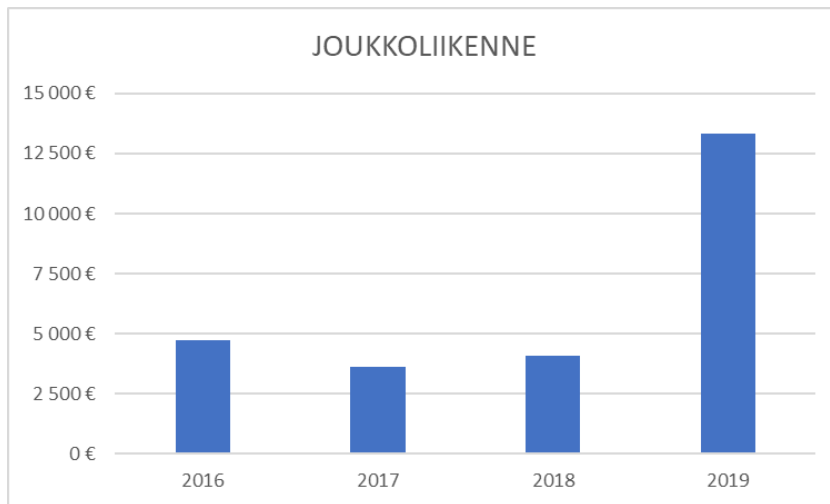
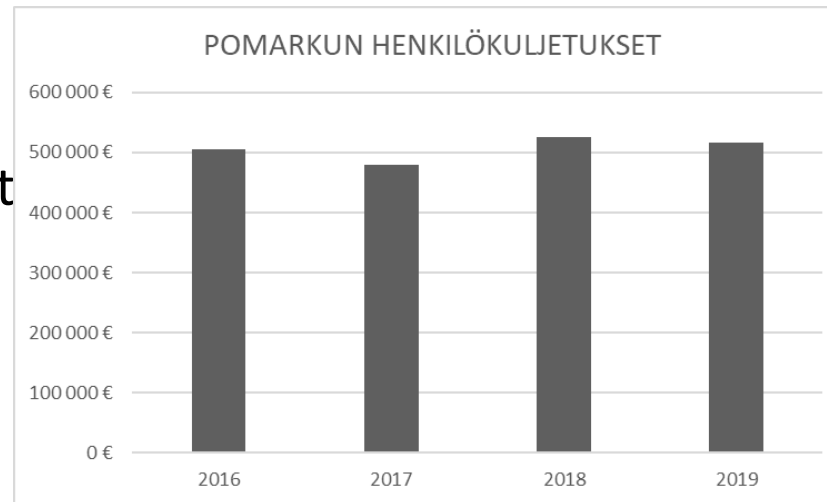
”Satakunnan yleiseen saavutettavuuteen tulisi kiinnittää enemmän huomiota. Olisi hienoa, jos olisi koko Satakunnan kattava appi, josta näkisi kaikki Satakunnan henkilökuljetukset.”

Haastateltu: Jonna Heikkilä



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Pomarkku

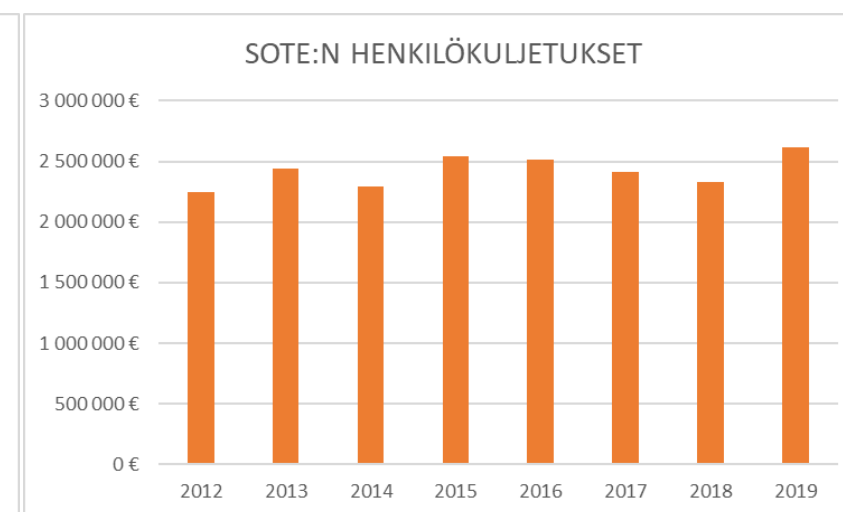
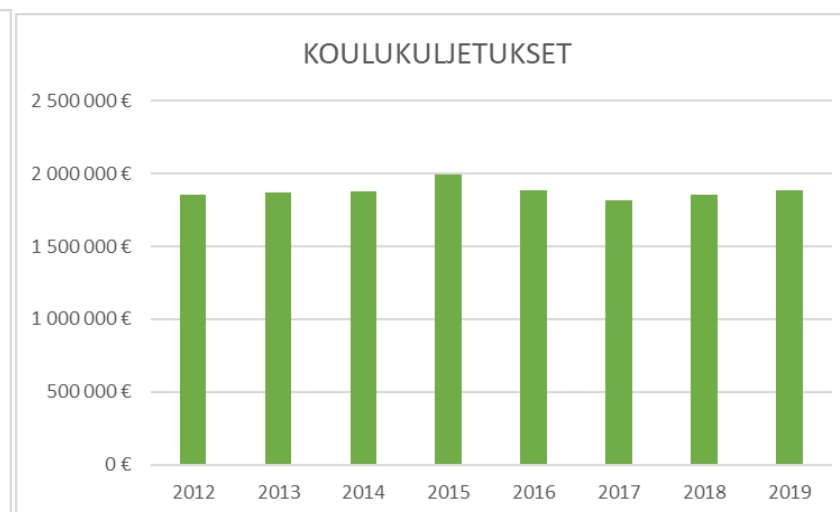
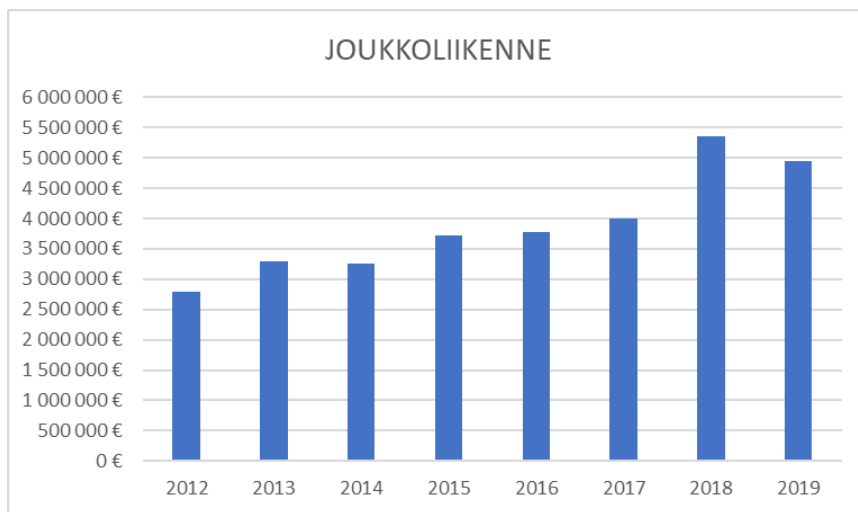
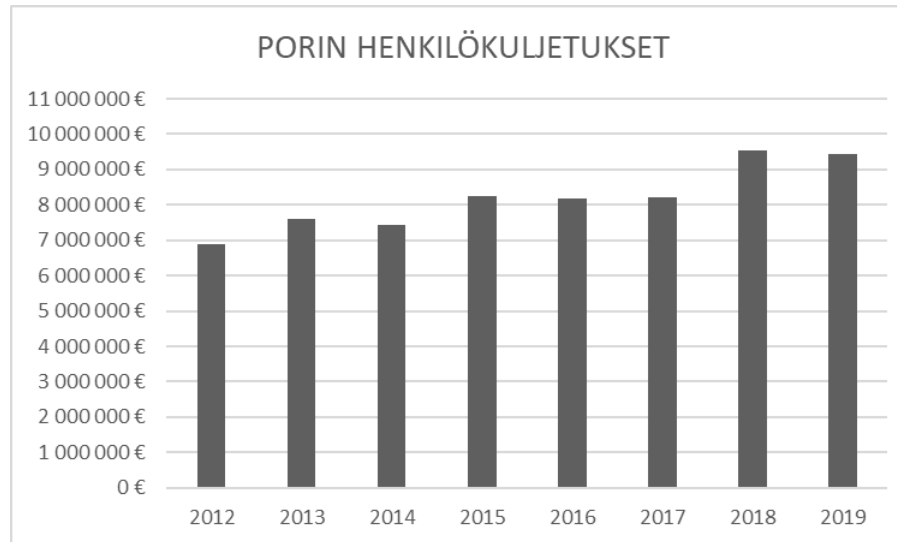
- Asukasluku 2062.
- Porin hankinta on hoitanut hankintojen teknisen puolen ostopalveluna.



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Pori

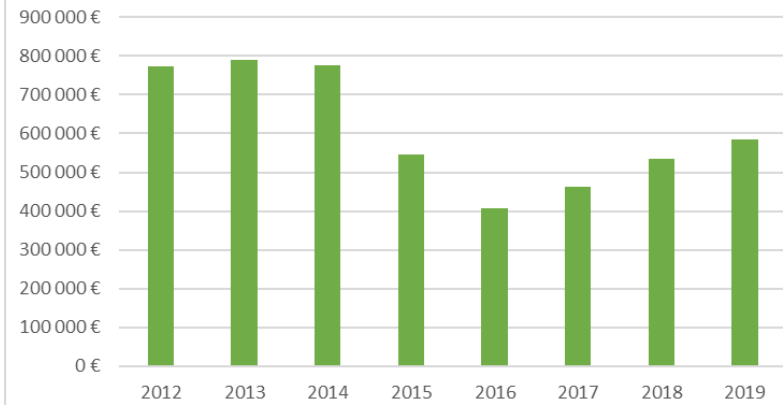
- Asukasluku 83809
- Kaikki henkilöliikenteet hoidetaan itse, mutta eri hallintokunnista.
- Joukkoliikenteen hoitaa Porin seudullinen joukkoliikenneviranomaisen ja Porin linjat. Porin kaupungin organisaatiossa Porin seudullisen joukkoliikenneviranomaisen tehtäviä hoitaa 2 henkilöä, joukkoliikennesuunnittelija ja suunnittelija. Ajatuksena on rekrytoida kolmas henkilö kevään/kesän 2021 aikana.
- Koulukuljetusten suunnittelun hoitaa sivistyksen kuljetussuunnittelija.
- Koulukuljetuksia hankittu päivähinnalla, KM/reitti, reittihinnalla ja ns. taksitaksan alennusprosentilla.
- Sote:n henkilökuljetukset hoitaa Porin perusturva. Kuljetuksia hankittu käänteisellä kilpailutuksella (ns. taksitaksa puitesopimus) ja in-house hankintana Porin Linjoilta.
- Joukkoliikenteen tarpeisiin ulkopuolista apua on hankittu linjaston suunnitteluun (Ramboll) ja Porin kaupunginhallitus on tilannut erillisen järjestämistapaselvityksen. (Spring Advisor)
- SOTE:n henkilökuljetusten osalta ulkopuolista apua on saatu kyödinvälityksen ja kyytien kilpailuttamiseen. (Fuurman)

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Pori

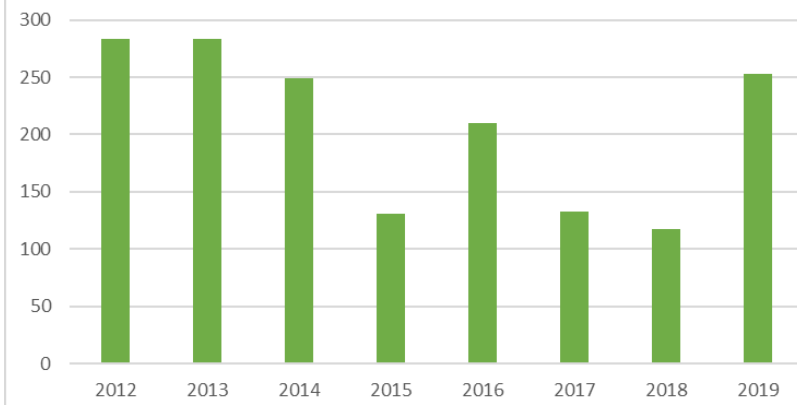


# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Pori

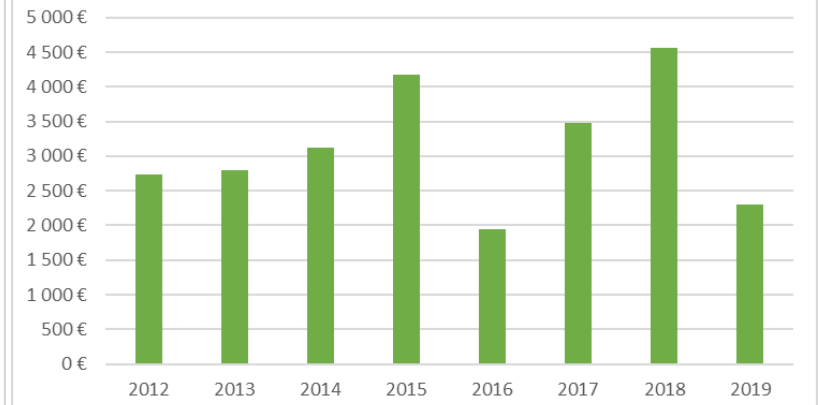
KOULUKULJETUKSET (Taxi)



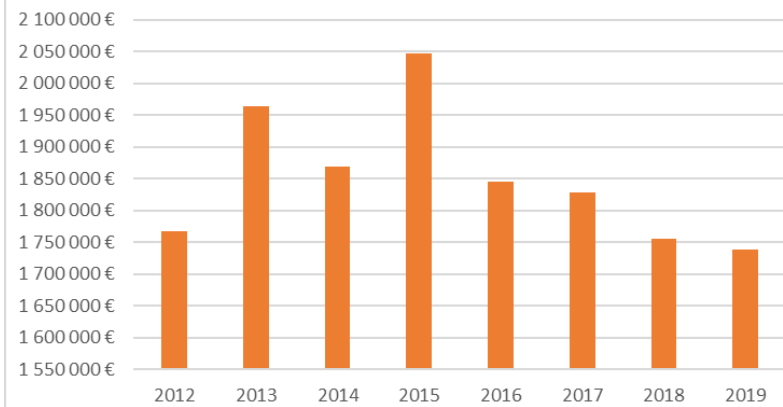
Taksioppilaiden määrä



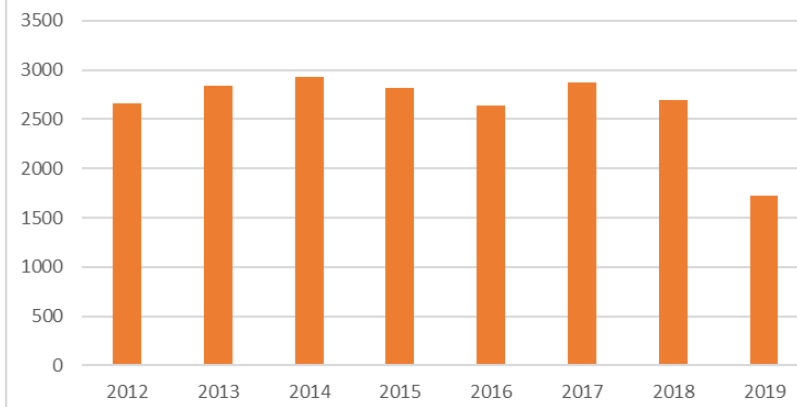
Taksioppilas/€/vuosi



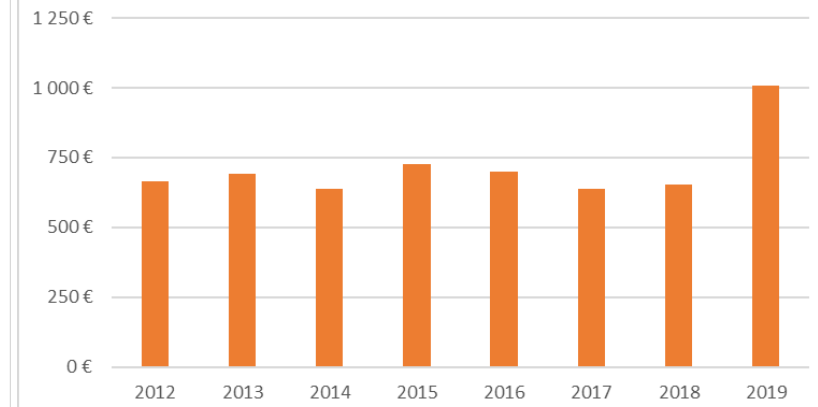
SOTE:n VPL/€/vuosi



SOTE:n VPL-asiakkaiden määrä



SOTE:n VPL-asiakas/€/vuosi



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Pori

- Haastattelusta:

”Henkilöliikenteen parissa työskentelevillä organisaatioissa olisi hyvä olla vähintään työpari tai jopa tiimi.”

”Satakunnan kuntien pitää päästä minimissään sellaiseen yhteistyöhön, että olisi vähintään yhteisiä työntekijöitä. Tuki ja turva sekä lomajärjestelyt onnistuisivat. Kuka tuuraa ja kenet ja minkä kuntien välillä”

” Yhteistyötä henkilökuljetuksissa tulisi tiivistää sekä maakunnallisesti että valtakunnallisesti. Tulisi luoda verkosto, jossa asioita pohdittaisiin yhdessä asiantuntijoiden kesken, esimerkiksi jonkinlainen maakunnallinen ja myös valtakunnallinen henkilöliikennelogiikkaryhmä. Maakunnallisesti ja valtakunnallisesti eri organisaatiot voisivat olla jatkossakin erillään, mutta asiantuntijat olisivat paremmin ja enemmän yhteydessä keskenään.”

”Tärkeää tulevan organisoitumisen kannalta olisi Satakunnassa edes keskusteluyhteyden luominen eri kuntien henkilökuljetusvastaaviin. Toiselta voi aina oppia jotain.”

”SOTE:n henkilökuljetuksissa suurin potentiaali laajemman yhteistyön rakentamiseksi ja kustannussäästöjen saamiseksi Satakunnassa.”

Haastatellut: Merika Lanne ja Jouni Kärki (joukkoliikenne) ja Kai Leppimäki (koulukuljetukset)

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Pori

- Haastattelusta:

”Homma Sujuu kohtalaisen hyvin nyt kun välityskeskus on mukaan toiminnassa. Ikääntyvien päivätoimintakuljetuksissa on parannettavaa, jotta heidän kyytinsä saataisiin kustannustehokkaiksi.”

”Työlästä on autoilijoiden valvonta ja työ- ja päivätoiminta reittien järkevöittäminen”

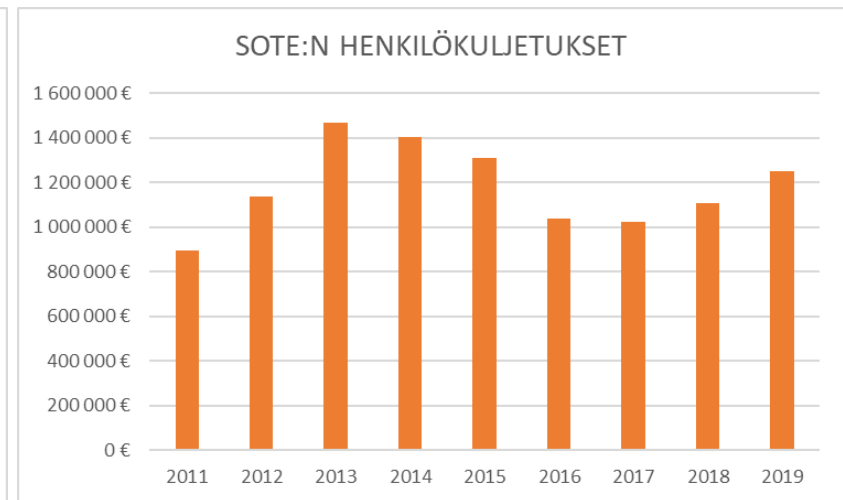
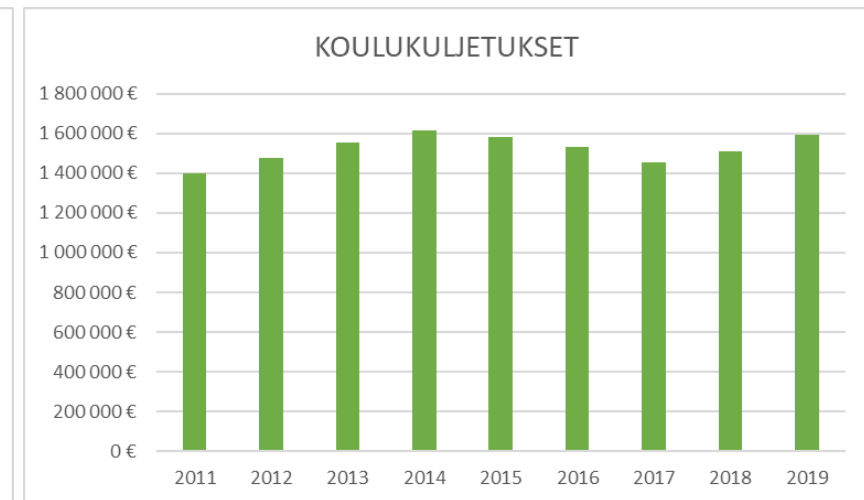
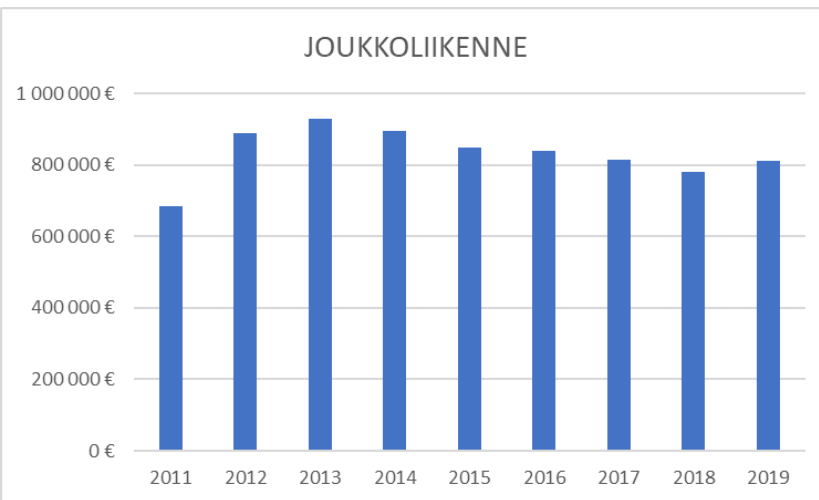
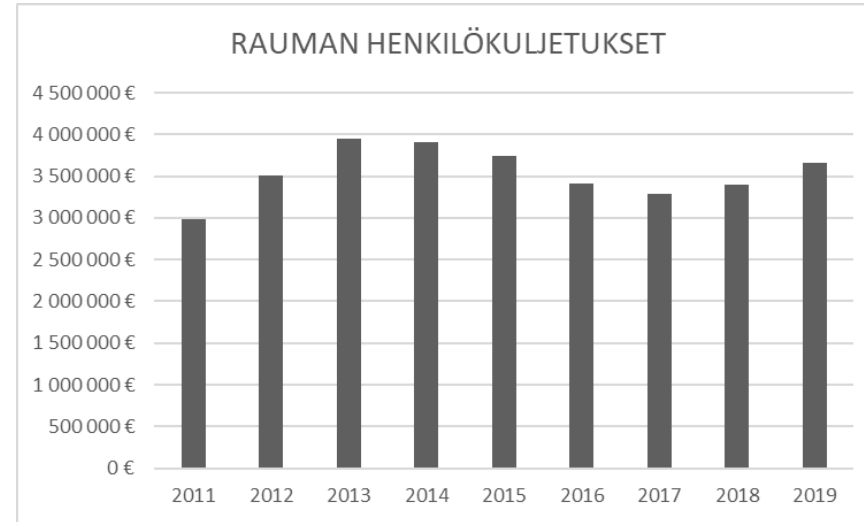
” Ihannetilanteessa henkilökuljetukset olisi organisoitu siten, että palveluun ei tarvitsisi enää viranhaltijoiden puuttua päätöksenteon jälkeen”.

Haastatellut: Sari Landvik SOTE:n henkilökuljetusten osalta

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Rauma

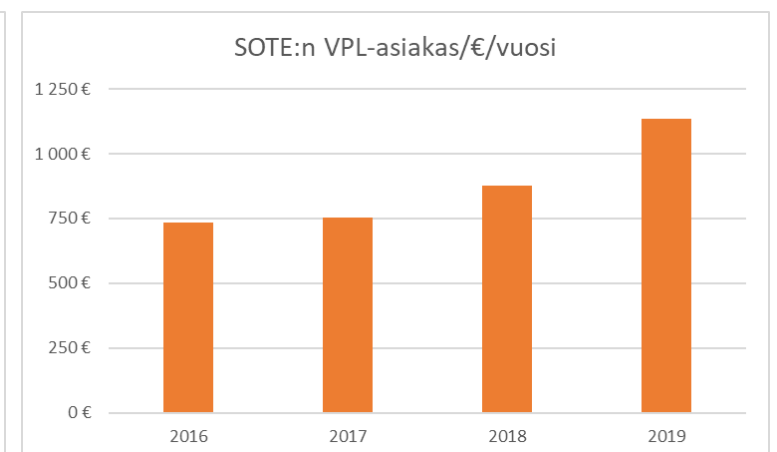
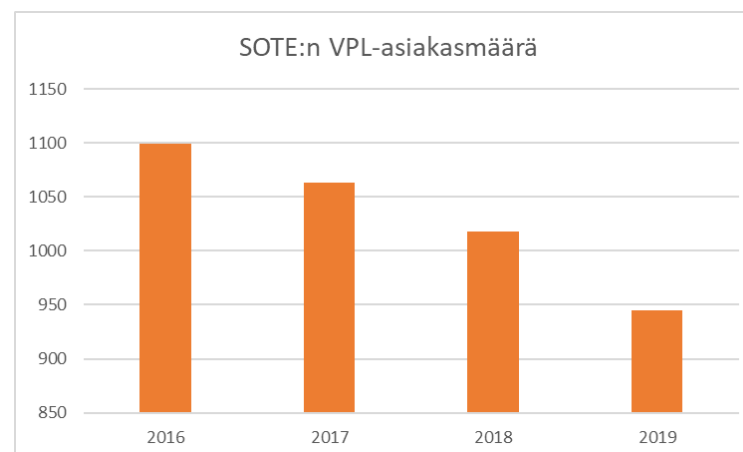
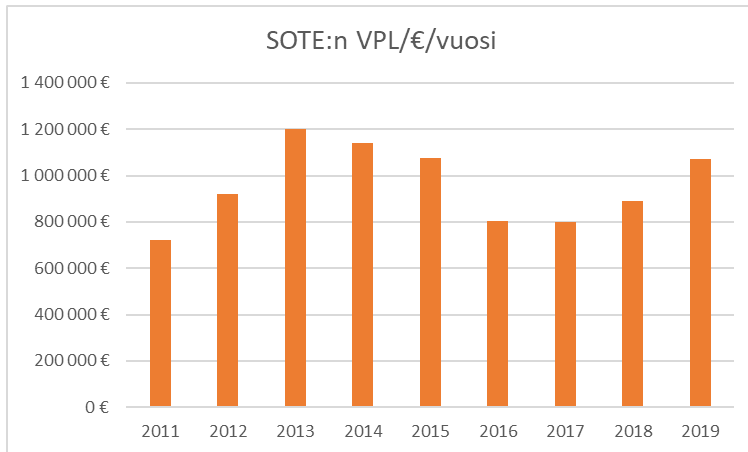
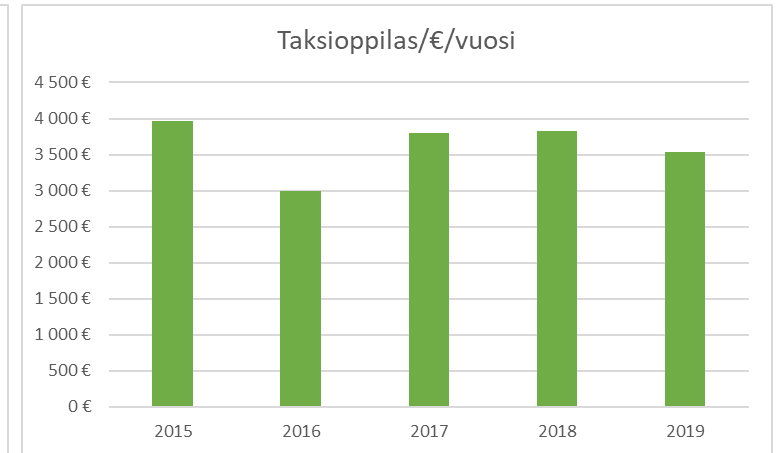
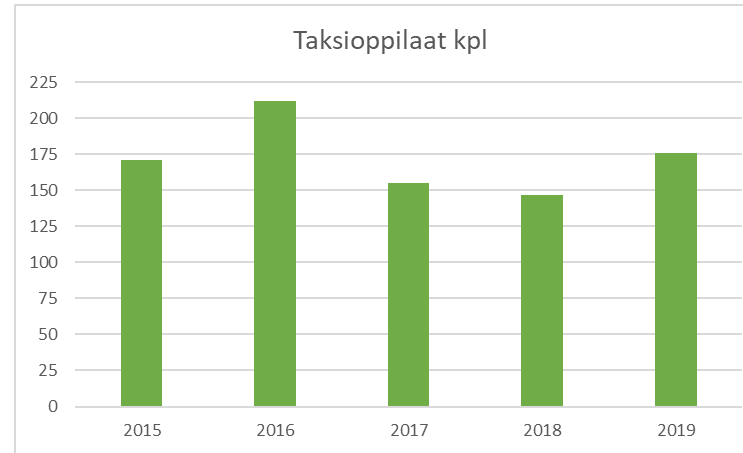
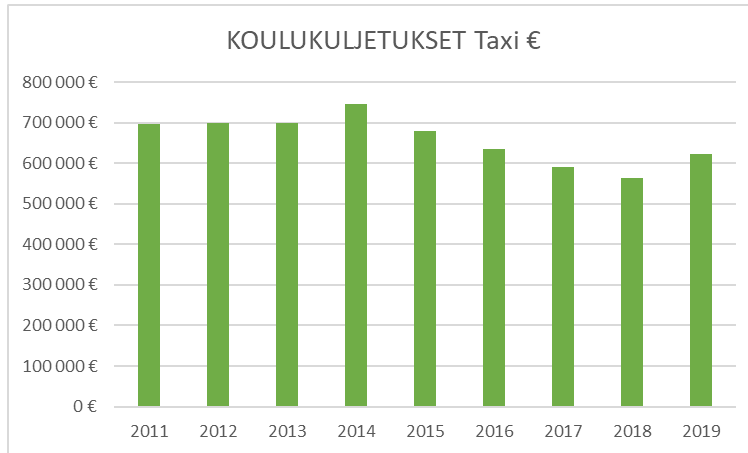
- Asukasluku 39006
- Miten henkilökuljetukset on organisoitu:
  - Kaikkia henkilöliikenteen osa-alueita kehitetään yhdessä. Eri henkilökuljetusten eurot on kuitenkin budjetoitu omille toimialoille.
  - Käytännöntason operoinnista vastaavat liikenne- ja kuljetussuunnittelija. Koulukuljetusten ja sote:n ryhmäkuljetusten suunnitteluun, reititykseen ja hallintaan on hankittu Intoit Oy:n Movit-järjestelmä.
- Miten henkilöliikennettä on hankittu:
  - Joukkoliikenne (reittihintana) Nykyiset sopimukset loppuvat vuoden 2022 loppuun.
  - SOTE:n henkilökuljetusten kyydinvälitys ja kuljetukset kilpailutettu. (Sopimukset päättyvät vuoden 2021 loppuun) Kyydeistä osa päivähinnalla yhteishankintana sivistyksen kanssa ja loput vanhalla taksitaksalla.
  - Koulukuljetukset hankittu päivähinnalla ja vanhalla taksitaksalla.

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Rauma





# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Rauma



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Rauma

- Haastattelusta:

”Henkilöliikennekokonaisuudessa vaikeinta on hahmottaa SOTE:n henkilökuljetukset”

”Ihannetilanteessa henkilökuljetukset organisoitaisiin nykyistä paljon laajempiin kokonaisuuksiin.” ”Vaikka esimerkiksi joukkoliikenne hoidettaisiin koko maakunnan alueella yhdestä osoitteesta, niin voisi eri kaupungeilla olla kuitenkin oma brändi-ilmeensä.”

Haastateltu: Julius Tavasti

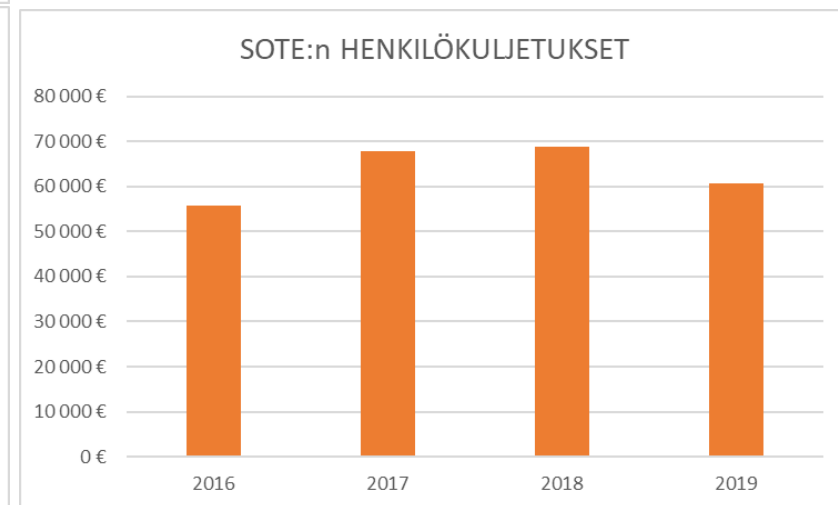
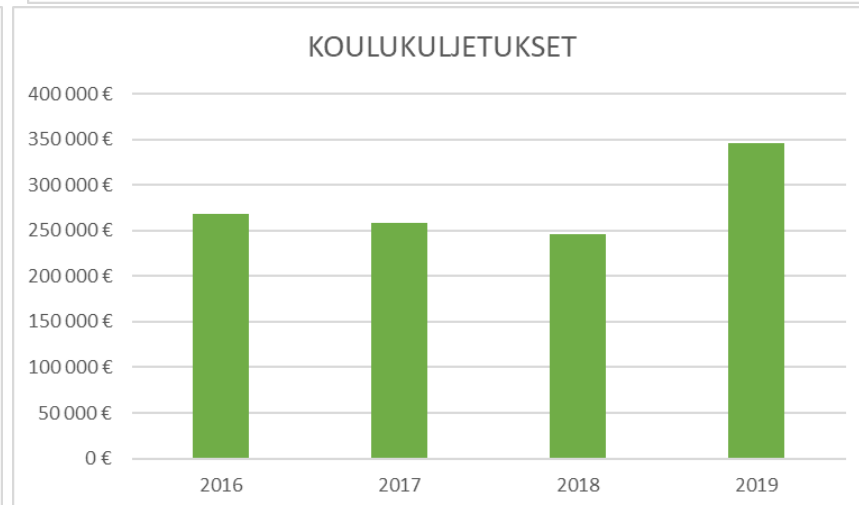
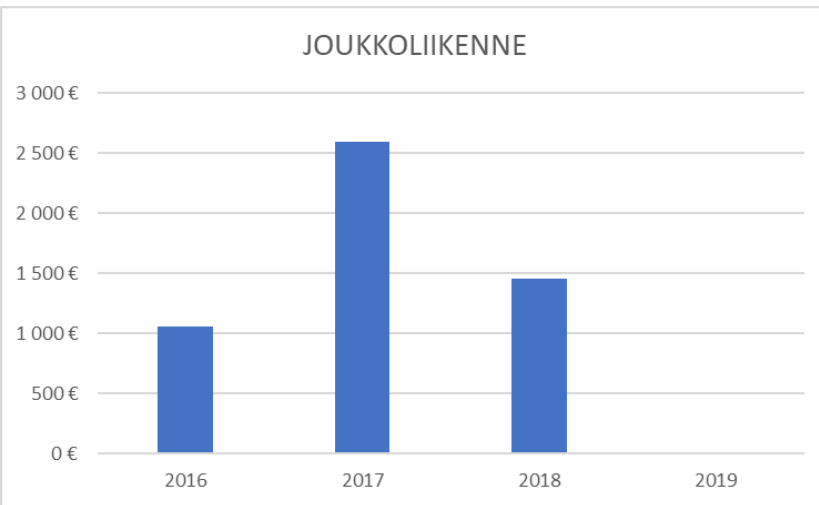
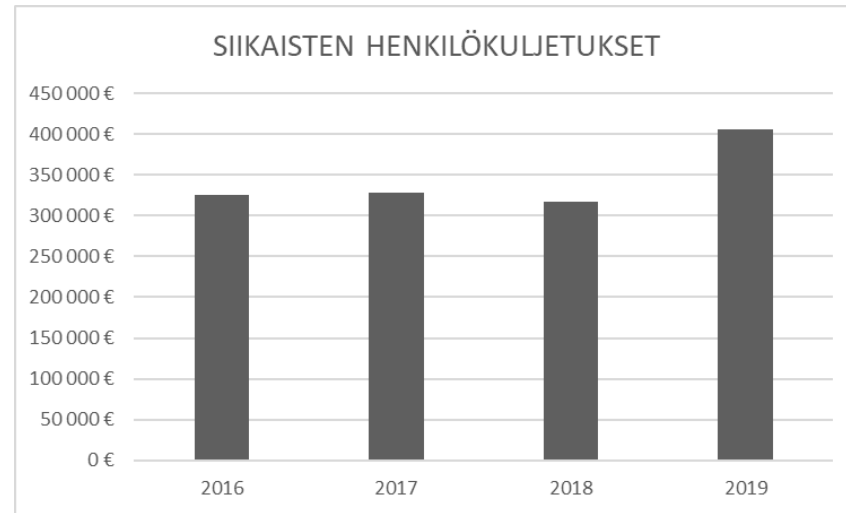
# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Siikainen

- Asukasluku 1432
- Miten henkilökuljetukset on organisoitu:
  - Sote:n henkilökuljetukset hoitaa Posa.
  - Koulukuljetukset hoidetaan itse.
- Miten henkilöliikennettä on hankittu:
  - Koulukyydit on kilpailutettu reitteinä (€/KM)
- Haastattelusta:

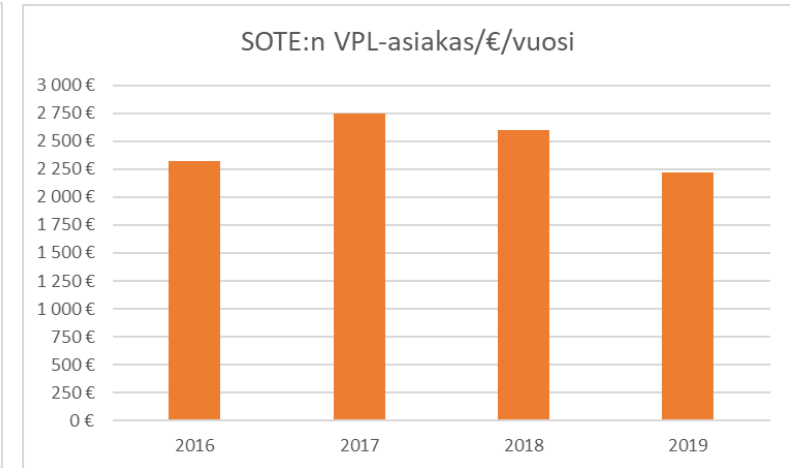
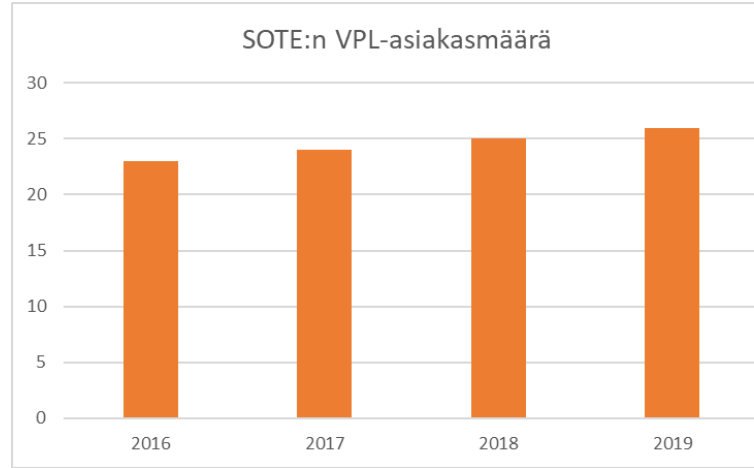
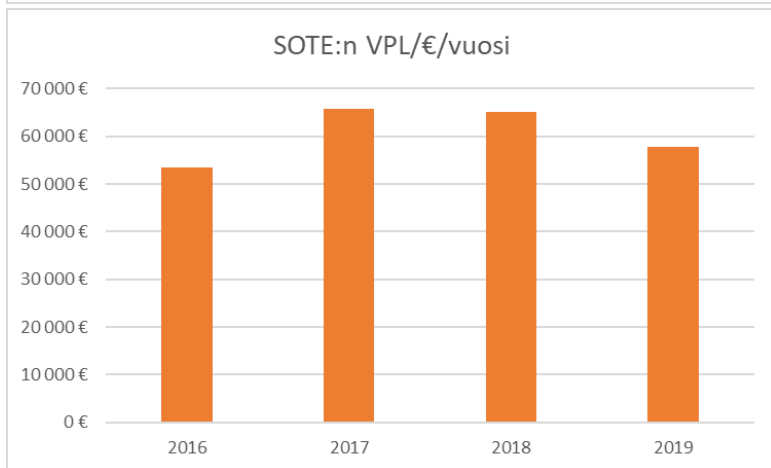
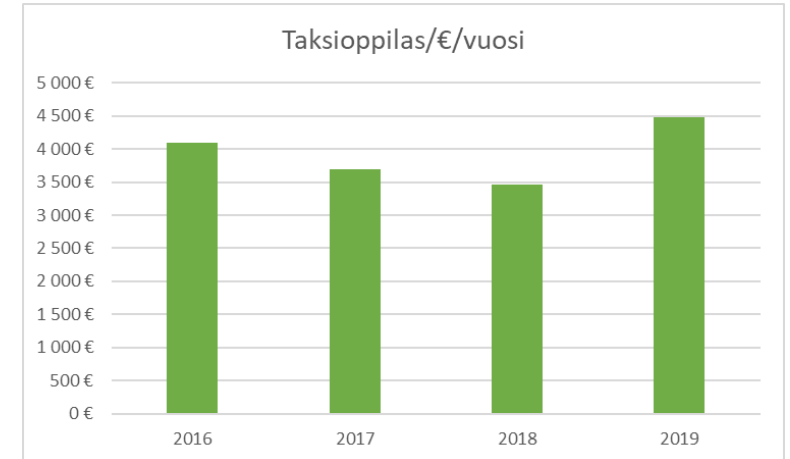
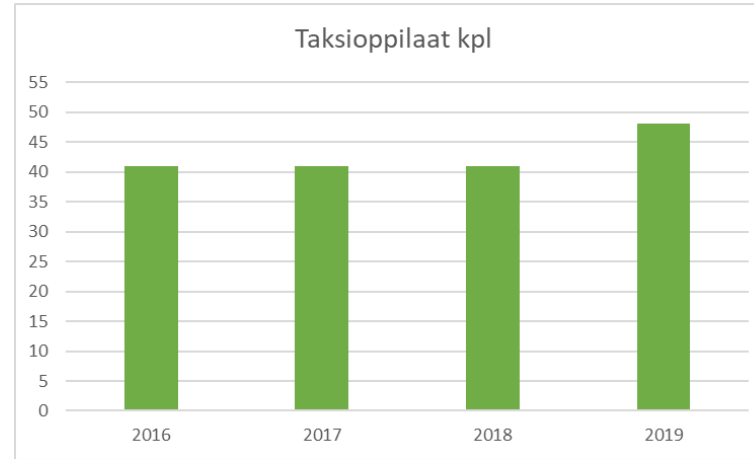
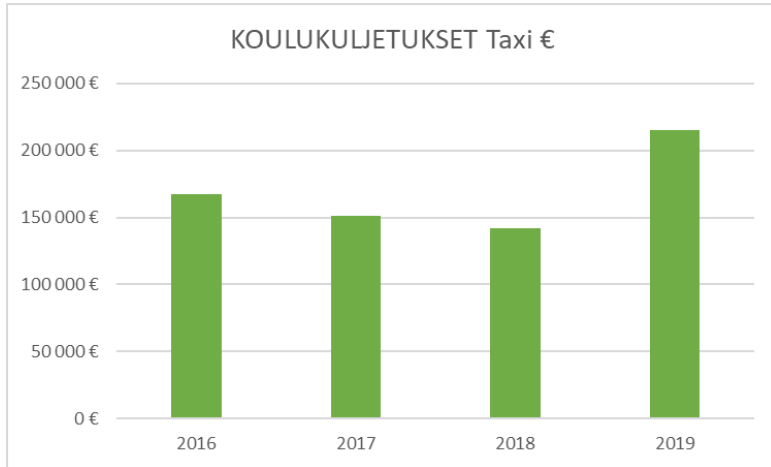
”Nykyinen systeemi on ok. Kunnan itse hoitamia koulukuljetuksia on sen verran vähän, että niistä selvittään hyvin.”

Sähköpostitse: Viveka Lanne

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Siikainen



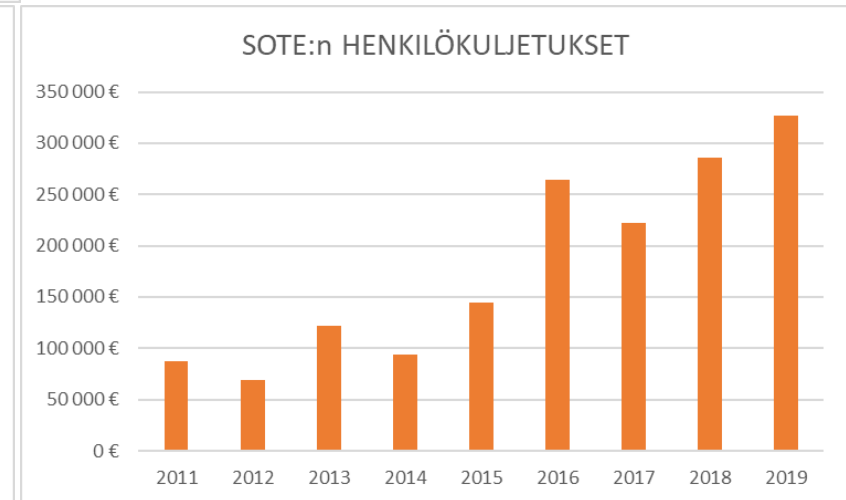
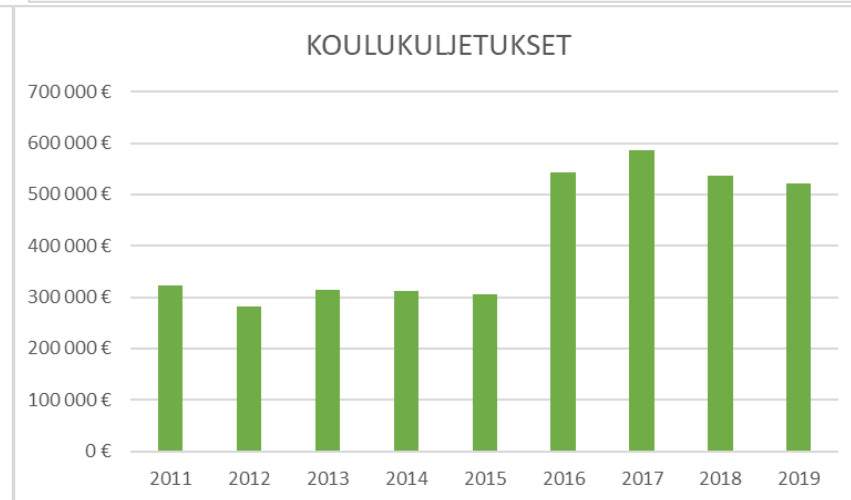
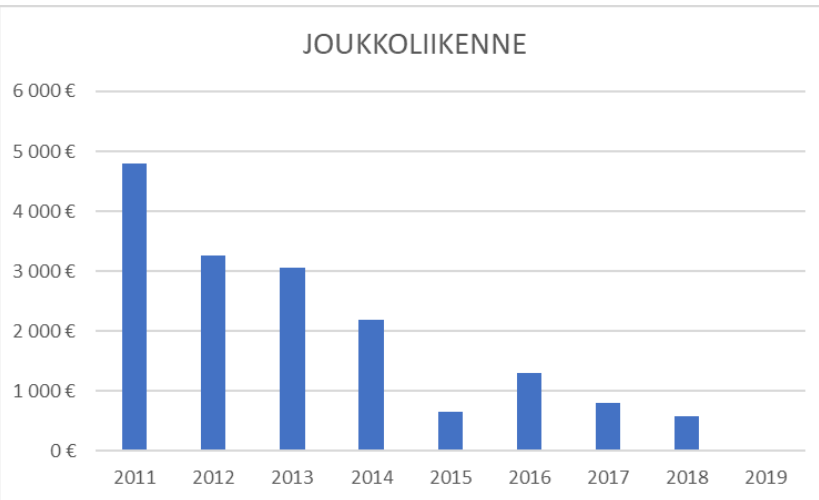
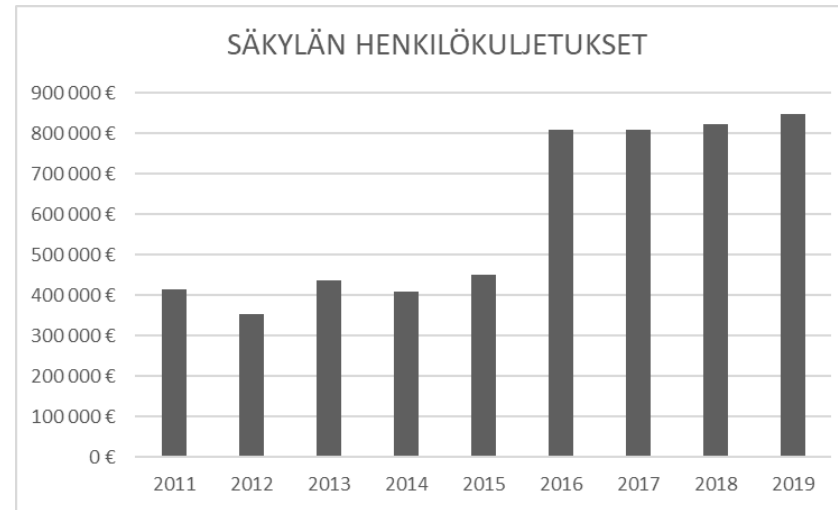
# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Siikainen



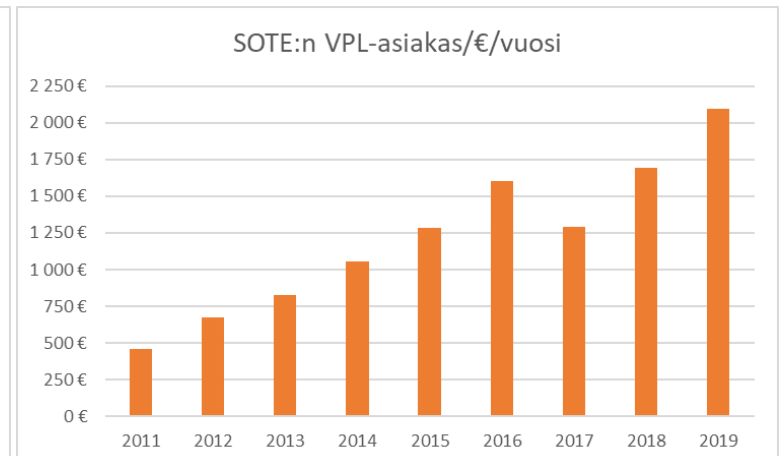
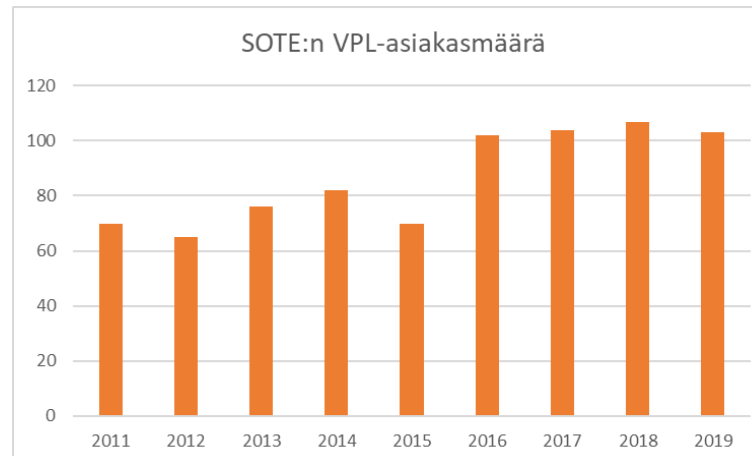
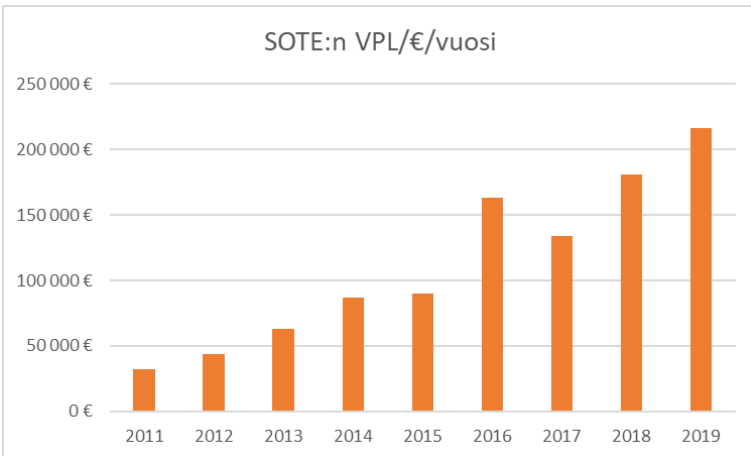
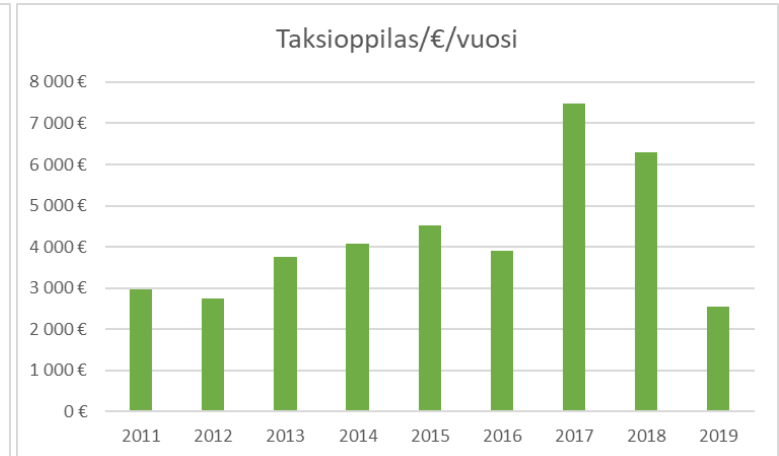
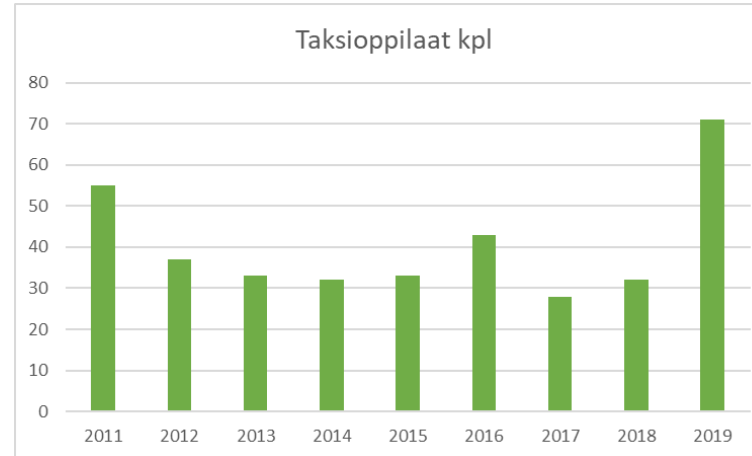
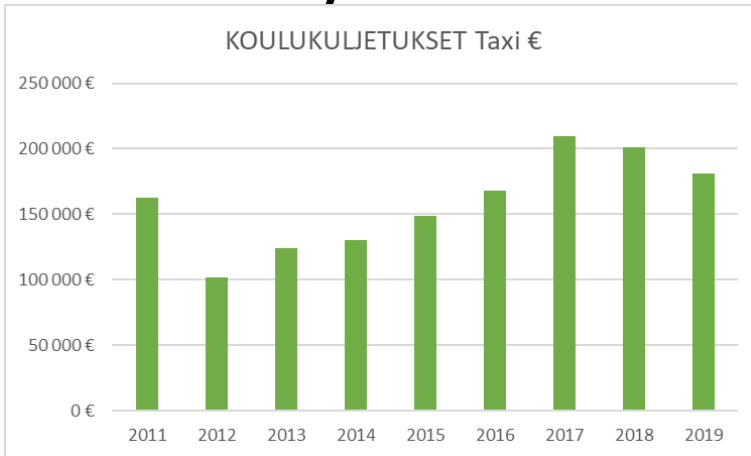
# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Säkylä

- Asukasluku 6694
- Miten henkilökuljetukset on organisoitu:
  - Kaikki henkilökuljetukset hoidetaan itse eri hallintokunnista.
- Miten henkilöliikennettä on hankittu:
  - Koulukuljetukset on pääasiassa hankittu reittihinnalla. Oppilaita kulkee myös matkalipuilla alueen bussivuoroilla.
  - Sote:n henkilökuljetukset (VPL/SHL) on hankittu paikallisilta taksiyrittäjiltä.
  - Yksi auto hankittu päivähinnalla hoitamaan sote:n ryhmäkuljetuksia.
  - Päivähintaisen auton kilpailuttamiseen on käytetty ulkopuolista apua.(Fuurman)

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Säkylä



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Säkylä





# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Säkylä

- Haastattelusta:

”Kuljetusten kilpailuttaminen, sopimusten valvonta sekä laskujen tiliöinti on työlästä.”

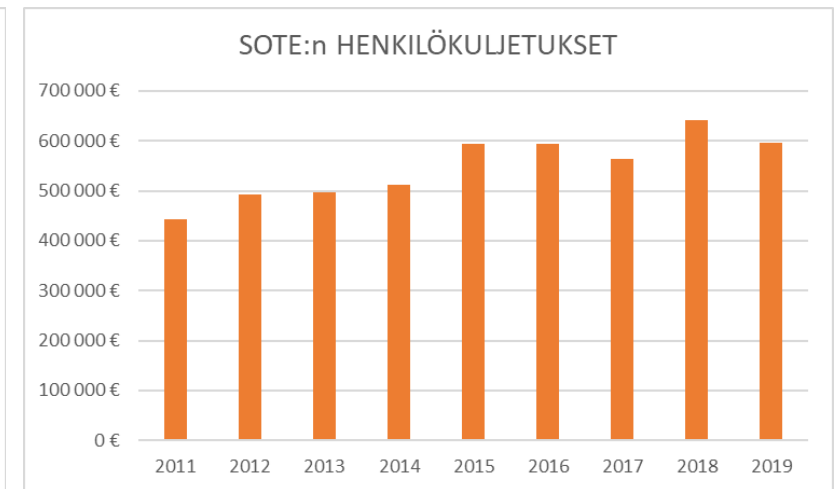
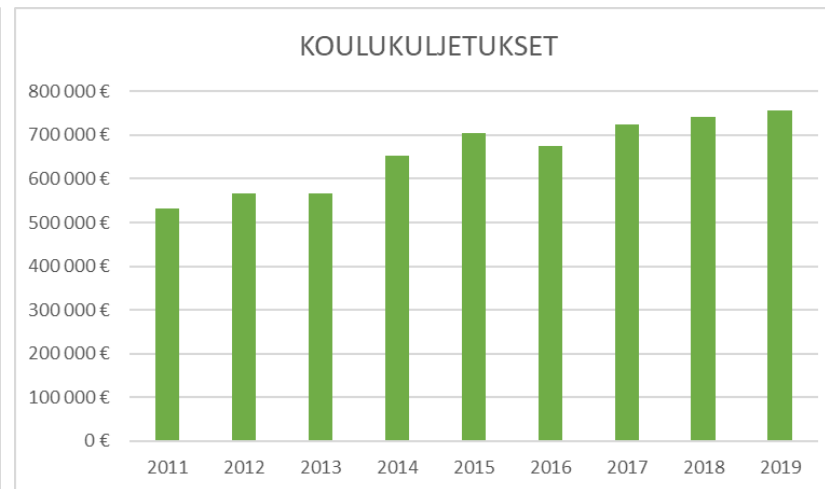
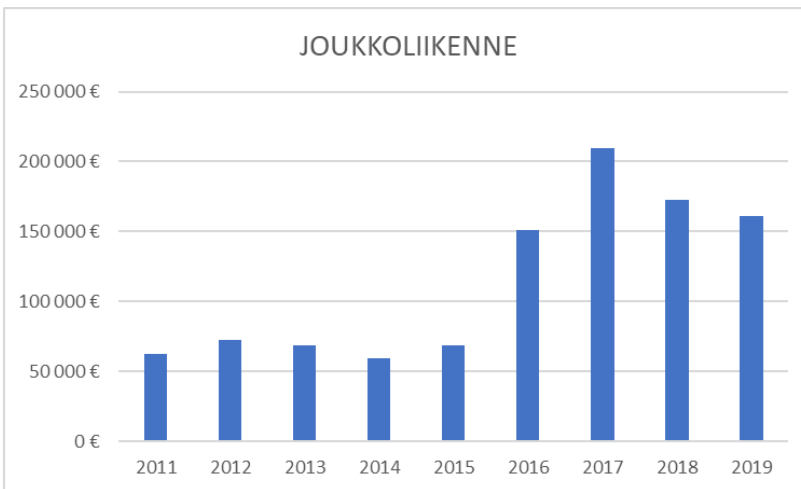
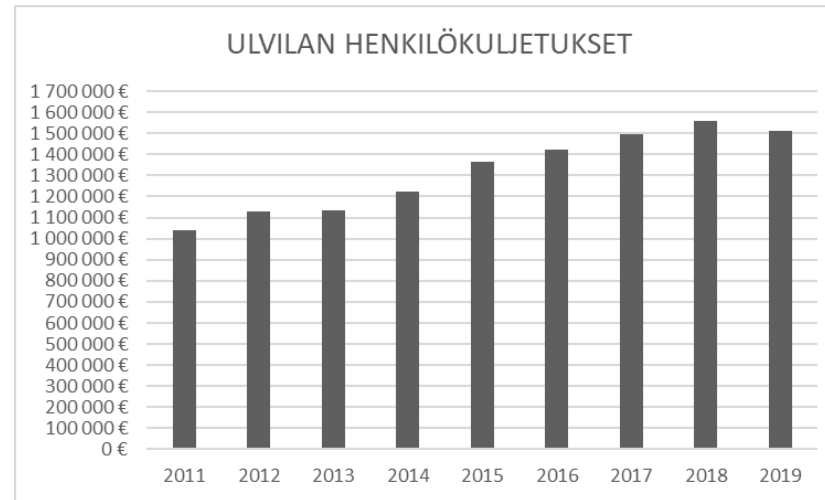
”Kuljetukset tulisi järjestää suurempina kokonaisuuksina. Isompi alue vastaisi kuntien henkilöliikenteestä. (Esim. Satakunta tai pienempi yhteistyöalue) Helpottaisi resurssointia henkilökuljetusten suunnittelussa, kilpailutuksessa, valvonnassa ja asiakaspalvelussa. VPL/SHL-kuljetuksiin koko Satakunnan kattava kyydinvälitys.”

Sähköpostitse: Anna Kivimäki ja Sarita Sandelin

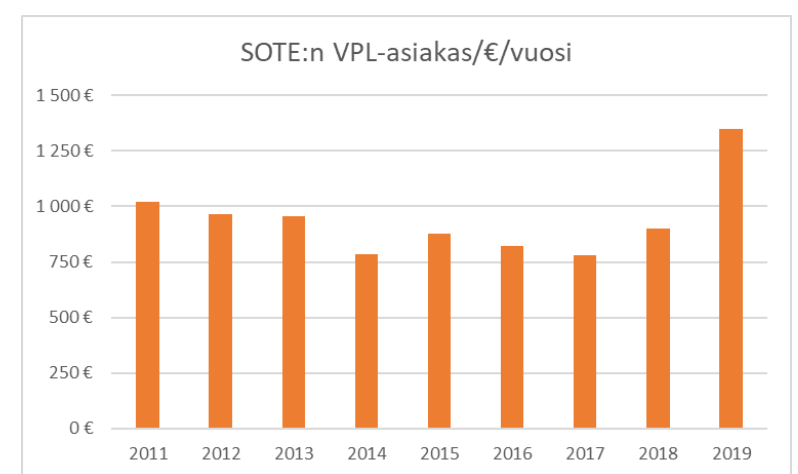
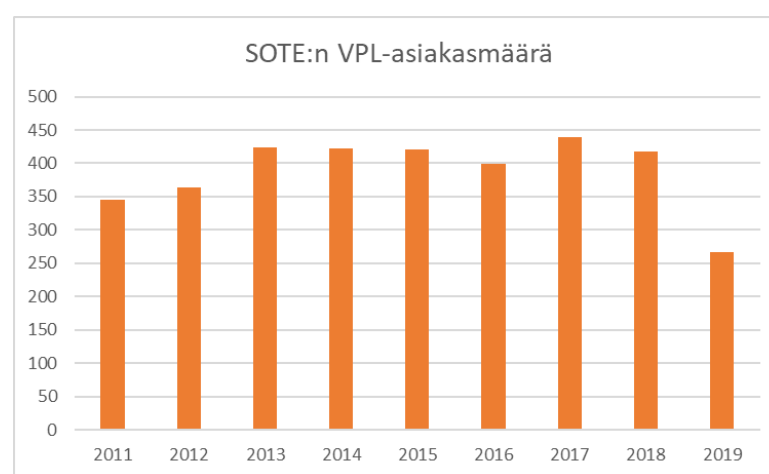
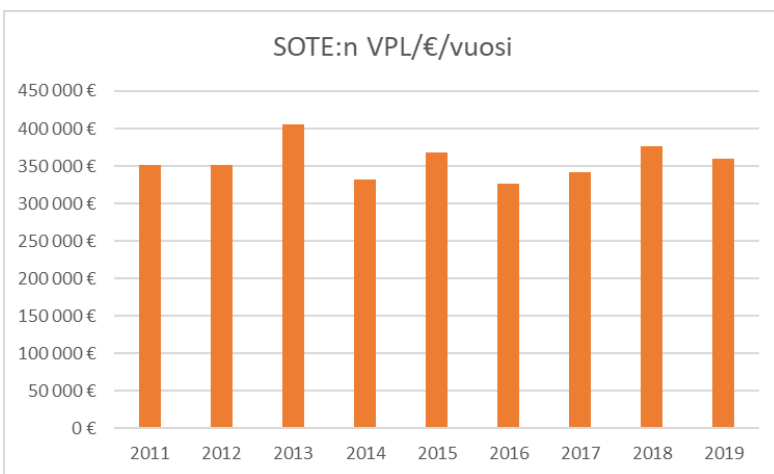
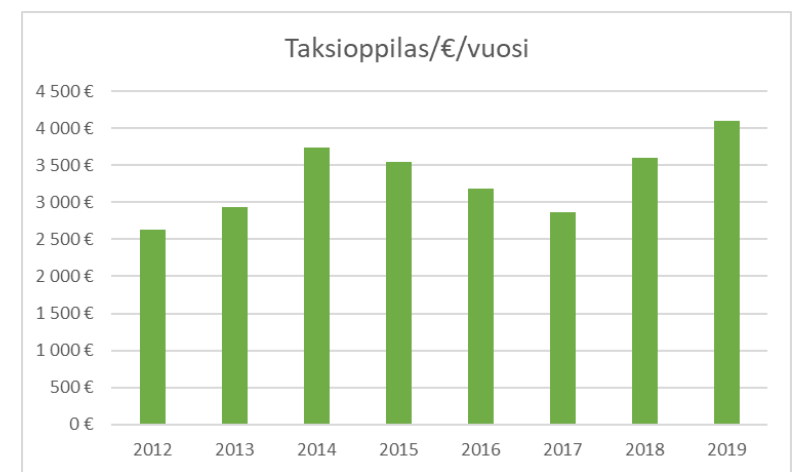
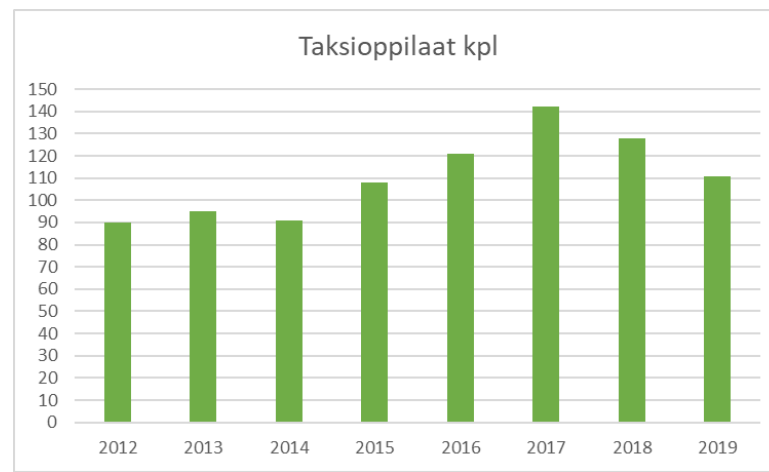
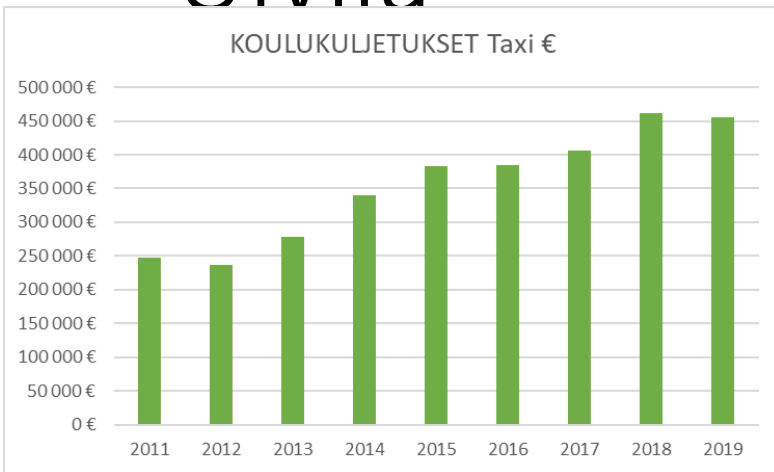
# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Ulvila

- Asukasluku 12842
- Miten henkilökuljetukset on organisoitu:
  - Joukkoliikenteen osalta mukana Porin seudullisessa joukkoliikenneviranomaisessa
  - Sote:n henkilökuljetuksista vastaa Porin perusturvan yhteistoiminta-alue.
  - Koulukuljetukset hoidetaan itse.
- Miten henkilöliikennettä on hankittu:
  - Koulukyydit on kilpailutettu reitteinä (€/KM) Porin hankinta on hoitanut hankintojen teknisen puolen ostopalveluna.
  - Koulukuljetusten suunnitteluun on käytetty ulkopuolista apua.(Kuntalogistiikka)  
Tarkoituksena on jatkossa reitittää itse koulukuljetukset Kuntalogistiikan Munschool-järjestelmän kautta autoille.

# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Ulvila



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Ulvila



# Nykytilanne eriteltyinä Satakunnan kunnissa, Ulvila

- Haastattelusta:

”Nykyinen henkilökuljetusten organisoituminen ja järjestäminen toimii hyvin sekä kustannustehokkaasti.”

”Koulukuljetusten reitittäminen ei vielä onnistu ilman ulkoista apua”

” Viime syksystä lähtien käytössämme on ollut koulukuljetusten järjestelyssä Kuntalogistiikan MunSchool -järjestelmä ja huoltajilla käytössä applikaatio, jonka kautta he näkevät lapsensa aamuisen hakuajan ja voivat peruuttaa kuljetuksen. Toimistos sihteeri hoitaa kouluvuoden aikana oikean päivittäisen reitityksen ja oikeat tiedot autoilijoille.”

Haastateltu: Eetu Elohaka ja Erja Nevanperä

# Nykytilanne Satakunnan kunnissa, Keski-Satakunnan terveydenhuollonkuntayhtymä (Kessote)

- Mukana olevat kunnat: Eurajoki, Harjavalta, Kokemäki ja Nakkila.
- Sote:n henkilökuljetukset noin 0,92 milj.€ vuonna 2019
- Kuljetuksista vastannut henkilökunta on vaihtunut ja nykyinen tieto kuljetuksista on vähäistä. Sen johdosta kesäkuusta 2021 alkaen lähtee pilotti käyntiin FCG:n kanssa.
- Pilotin tarkoituksena on selvittää, mitä kuljetuksia tosiasiasa ajetaan. Eli esim. sote:n henkilökuljetusten osalta käynnistetään kesäkuussa pilotti sekä kyydinvälityksen että kyytien osalta.
- Pilotin avulla saatujen tietojen avulla on tarkoitus kilpailuttaa kuljetukset myöhempänä ajankohtana.

Haastateltu: Kaisa Koskela

# Nykytilanne Satakunnan kunnissa, Pohjois-Satakunnan peruspalvelukuntayhtymä (POSA)

- Mukana olevat kunnat: Jämijärvi, Kankaanpää, Karvia, Pomarkku ja Siikainen.
- Sote:n henkilökuljetukset noin 1,1 milj.€ vuonna 2019
- Miten teillä hoidetaan sote:n henkilökuljetukset?
  - Kuljetukset/kyydit on kilpailutettu puitejärjestelmällä. Puitejärjestelmässä on ilmoitettu etukäteen hinnan muodostus matkasta, eli käytännössä vanha taksitaksa pohjana. Sopimus voimassa vuoden 2021 loppuun.
  - Kyytien ajajat/autoilijat laskuttavat jokainen erikseen ajetut kyydit kuun päätteeksi. Välillä laskuja tulee pitkän ajan takaa, kuten puoli vuotta. Käytännössä ”laskutusrumba” vie ison osan yhden toimistotyöntekijän työajasta
  - Posa ei hoida päivätoimintakuljetuksia, koska koko päivätoiminta on ostettu muualta KVPS TUKENA OY ja ostohintaan kuuluu kuljetukset. Kuljetusmaksut eivät ole erikseen eriteltyinä.
  - Kuljetuspalvelun järjestämistapa nykyisen sopimuskauden jälkeen on tulossa yhtymähallituksen arvioitavaksi kevään/kesän 2021 aikana.

# Nykytilanne Satakunnan kunnissa, Pohjois-Satakunnan peruspalvelukuntayhtymä (POSA)

- Haastattelusta:

*”Nykyisessä systeemissä kuljetusten valvonta on haasteellista ja laskujen tarkistaminen kuukauden päätteeksi vie aikaa, käytännössä työllistää yhden henkilön kokonaan.”*

*”Ihannetilanteessa kuljetukset olisivat organisoitu laajempaan alueelliseen kokonaisuuteen (yhteinen kyydinvälitys) ja yhteiset pelisäännöt sovittu samanlaisiksi. Taksikuskit ja asiakkaat tietävät vastuut ja velvollisuudet, jotka ovat kaikissa kunnissa samat. Käytännössä Pirkanmaan malli, eli Tuomi Logistiikka olisi ihanteellinen.”*

*”Tärkeä ja oleellinen seikka kustannusten alentamiseen on myös säännöllinen yhteydenpito takseihin ja autoilijoihin. Niin kauan kun taksit kuvittelevat, että heitä ei valvo kukaan, niin kynnyksinä väärinkäytöksiin on matala.”*

Haastattelu: Sonja Vuorela



# Nykytilanne Satakunnan kunnissa, Pohjois-Satakunnan peruspalvelukuntayhtymä (POSA)

- Haastattelusta:

*”Kunnan kustantamia erilaisia kyytejä (Ruoka, oppilaat, vanhukset, vammaiset, Kela) kulkee kunnan sisällä ristiin rastiin, mutta silti harva ihminen pääsee yhtään mihinkään ilman omaa autoa. Rahaa palaa valtavasti, mutta mitä saadaan rahalla, niin palvelee vain harvaa ja valittuja. Saisiko niitä jotenkin yhdisteltyä?”*

*”Parkanossa on hyvä toimintamalli. Päivätoimintakuljetukset ja VPL-kuljetukset menevät samassa palveluliikenteen kyydissä. Vähentänyt huomattavasti erillisiä VPL-kuljetuksia.”*

*”Kehitysvammaisten päivätoimintakuljetukset ja erityiskoululaisten koulukuljetukset yhteen.”*

Haastattelu: Sonja Vuorela

# Haastattelusta Varsinais-Suomen ELY-keskus:

*”Jos nykyistä joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten jakoa lähdettäisiin muuttamaan, niin ainoa malli mikä tulisi kyseeseen olisi koko Satakunnan kattava malli, maakunnallinen viranomainen. Jos lähdetään pienempiin lohkoihin, niin se ei toisi mitään hyvää nykyiseen verrattuna.”*

*”Jos Porin seutu ja Rauman kaupunki haluavat nykyiset toimivaltansa pitää, niin ei ole järkevää kokoista väestöpohjaa uudelle ja kolmannelle joukkoliikenteen toimivaltaiselle viranomaiselle.”*

*”Nykyinen tilanne mahdollistaa hyvin maakuntarajojen välisen liikenteen kehittämisen, koska joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen on sama Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa. Nykyinen valtionrahoituksen taso ELY:n osalta Satakunnassa on oikein hyvä.”*

Haastateltu: Markus Kivelä ja Soile Koskela

# Haastattelusta Varsinais-Suomen ELY-keskus:

*”Perusajatuksena on ollut jo monta vuotta, että nykyinen systeemi ei ole kovinkaan tehokasta, kun kaikki henkilökuljetukset kuntien sisällä on ”levällään”.”*

*”Satakunnan henkilökuljetuksia voisi kehittää konkreettisen tekemisen kautta, vaikka kuntien yhdessä maksama maakunnallinen henkilökuljetusten hankinnan ja suunnittelun asiantuntija. Muilla tavoin yhdistyminen/yhdistäminen on vaikeaa ennen lain pakottavaa yhteistyötä, koska jopa kunnan sisällä rahat ovat eri siiloissa. Yhdistämisprojekti on vaikeaa, jos rahat eivät seuraa mukana.”*

*”Voisiko organisatorisesti kuljetuksia hallinnoida yhdestä ”luukusta”, vaikka kuljetuksia ei keskenään sekoitettaisikaan? Tai vaihtoehtoisesti, vaikka organisatorisesti ei mentäisikään yhteen, niin voisiko silti maakunnallisesti brändätä henkilökuljetuksia yhteisen ”ilmeen” alle? Tai tehdä jotain muuta yhteistä markkinointikampanjaa.”*

Haastateltu: Markus Kivelä ja Soile Koskela

# Miten muualla? Espoo

- Joukkoliikenne hoituu osana HSL:ä ja HSL:n kautta. Mukana kulkee paljon koululaisia, jotka matkustavat matkakorteilla.
- Espoon muista henkilökuljetuksista vastaa Espoon logistiikka. Espoon logistiikka on jaettu neljään eri vastuualueeseen, jotka ovat:
  1. Henkilökuljetukset (6+1 henkilöä, joista kaksi henkilöä tekevät osa-aikaisesti töitä myös kulkukeskukselle)
  2. Kulkukeskus (2 henkilöä)
  3. Postipalvelut → Vastaavat kaupungin postipalveluista ja painatuksesta (4 henkilöä)
  4. Auto- ja konepalvelut → Hallinnoi kaupungin autoja ja työkoneita sekä niiden lisälaitteita ja tarvikkeita (3 henkilöä)
- Henkilökuljetukset vastaavat erityisoppilaiden ja sote:n ryhmäkuljetuksista
- Kulkukeskus vastaa VPL- ja SHL-kuljetuksista

Haastattelu: Reetta Björkroth ja Kari Vilppula

# Miten muualla? Espoo

- Ryhmäkuljetukset
- Kaikki kuljetukset on kilpailutettu. Kilpailutukset toteutettu alueittain ( 4 isompaa aluetta ja 2 pienempää). Alueet kilpailutettu käyttöoikeusperiaatteella ja hintamekanismina on €/matka/asiakas
- Ryhmäkuljetuksissa ei ole vaadittu tietynlaista kalustoa, vaan liikennöitsijä on saanut itse päättää millä kuljetukset tulee hoidetuksi. Liikennöitsijät suunnittelevat ja toteuttavat reitit.
- Asiakkaita ryhmäkuljetuksissa on noin 1300 (800 oppilasta ja 500 sote:n asiakasta).
- Ryhmäkuljetusten hallinnointijärjestelmä, johon Espoon toimialat syöttävät asiakastiedot, aikataulutiedot ja liikennöitsijä syöttää hakuajatiedot, on Intoitin Timit. Liikennöitsijöillä on käytössä Intoit Oy:n Movit.
- *”Systeemin parhaat puolet on laajat alueet, joissa on paljon kuljetuksia ja toimipistepohjainen kuljetusten reititys.”*

# Miten muualla? Espoo

- Kulkukeskus (aloitti tuotannon 2.2.2021)
- Vastaa nyt Espoon VPL- ja SHL-kuljetuksista. (Mukaan piti tulla myös muut Länsi-Uudenmaan kunnat, mutta eivät ole vielä mukana)
- *”Koko hanketta varten perustettiin projektiorganisaatio ja erillinen kehittäjäasiakasverkosto (noin 80 henkeä.) Projektiorganisaatio järjesti mm. kirjastoihin tilaisuuksia missä avattiin projektia ja kaikki halukkaat saivat tulla kyselemään projektista. Hankeorganisaatioon kuului tilaajan puolelta projektipäällikkö ja yksi täyspäiväinen projektityöntekijä. Lisäksi ennen varsinaisen toiminnan aloittamista tehtiin käytettävyydestä, jolla pyrittiin varmistamaan, että palvelu toimii.”*
- Kyydinvälityksen operaattori on kilpailutettu. Operaattorina on (FCG). FCG hoitaa asiakaspalvelun ja reitittää matkat autoille.
- Kuljetukset on kilpailutettu erikseen. (Esteettömiä päivähintaisia autoja 47 kpl ja muita takseja 625 kpl)
- VPL/SHL-asiakkaita on yhteensä noin 5000, jotka tekevät matkoja noin 1000 matkaa/päivä. (Jos kaikki Länsi-Uudenmaan kunnat olisivat mukana, niin asiakkaita olisi yhteensä noin 8500)

# Miten muualla? Espoo

- Kulkukeskus

- Rahaliikenne hoidetaan kokonaan FCG:n kautta. Viikkolaskutus autoilijoille ja kuukausilaskutus Espoolle. Viikkolaskutuksen perusteena on houkuttelevuus autoilijoille.
- Autoilijoille kyydin hinta menee etukäteen ja kuljetus vasta sitten, eli autoilija hyväksyy hinnan ja matkan.
- Mitä tehtäisiin nyt eri tavalla?

*”Jos tehtäisiin suurempi alueellinen projekti, niin sitoudutettaisiin muut kunnat paremmin projektiin, ei pääsisi niin helposti livahtamaan pois.” Eikä annettaisi asiakkaille mahdollisuutta soittaa kyytiä suoraan autoilijoilta (hallittavuus menee).”*

# Miten muualla? Vaasa

- Joukkoliikenne hoidetaan kaupungin Kuntatekniikan yksiköstä, koulukuljetuksia hallinnoidaan opetusvirastosta ja sote:n henkilökuljetusten hankkimisesta on vastannut erillinen in-house yhtiö, Teese Botnia.
- Joukkoliikenne:
  - Vaasan kaupunki ja Mustasaaren kunta perustivat uuden alueellisen joukkoliikenteen, Liftin. Uusi liikenne alkaa vuoden 2021 alusta. Muutos näkyy asukkaille oman brändin lisäksi täysin uuden linjaston muodossa. Uuden joukkoliikenteen toimivalta-alueen tavoitteena on kasvattaa joukkoliikenteen käyttöä kaikissa käyttäjäryhmissä.  
[www.vaasa.fi](http://www.vaasa.fi)
  - *”Vaasan kaupunki suunnittelee bussireitit yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa. Reitti- ja aikataulusuunnittelu perustuu peruskoululaisten, ammattikoululaisten ja lukiolaisten koulumatkaliikenteeseen. Myös työmatkaliikenteen kehittäminen on tärkeää, ja kaupunki kuunteleekin paikallisen elinkeinoelämän toiveita. Vaasan busseissa käytetään valtakunnallista Walthi-korttijärjestelmää.”* [www.vaasa.fi](http://www.vaasa.fi)



# Miten muualla? Vaasa

- Koulukuljetukset:
  - Yhteensä noin 300 kuljetettavaa erityisoppilasta. Kaikille avoimessa joukkoliikenteellä kulkee lisäksi noin tuhat oppilasta matkakorteilla.
  - Koulukyydeistä 1/3 osaa kuljetusoppilaista kulkee ns. vanhalla taksitaksalla (kilpailutettu alennusprosentti 11%)
  - Taksimaiset koulukyydit olivat samassa kilpailutuksessa kuin SOTE:n kyydinvälitys ja kuljetukset.
  - Vaasan kaupungin omalla kalustolla (10 kpl pikkubusseja) ajetaan 2/3 osaa joukkoliikenteen ulkopuolisista koulukuljetuksista. Sama henkilöstö ja kalusto ajaa myös ruokaa (koulumatkalaisten ollessa koulussa → n. klo 9-11) perälautanostimin varustetuin kuorma-/pakettiautoilla.

Haastattelu: Jouni Vuorenmaa

# Miten muualla? Vaasa

- Koulukuljetukset:
  - Teese Botniassa on 20 työntekijää kuljetuksissa ja yksi työnjohtaja. Työnjohtaja suunnittelee reitit omalle kalustolle. (Visman ReittiGis-ohjelmalla suunnitellaan koulukyydit ja ruokakuljetukset excelillä)
  - *”Oman kaluston toiminta lähti aikoinaan 1970-luvulla siitä ajatuksesta, että ”puutarhanhoidon” kausityöntekijöille taattiin työtä myös talveksi.”*
  - Opetusvirastoa veloitetaan omalla kalustolla ajetuista kuljetuksista €/matka/oppilas.

Haastattelu: Jouni Vuorenmaa

# Miten muualla? Vaasa

- SOTE:n henkilökuljetukset:
  - Erillinen in-house yhtiö Teese Botnia perustettiin vuonna 2017.
  - Palvelut: Logistiikkapalvelut, joka pitää sisällään hankinta-, kuljetus- ja varastopalvelut, Puhdistuspalvelut ja ruokapalvelut sekä kiinteistöpalvelut.
  - Omistajina: Vaasan kaupunki, Vaasan sairaanhoitopiiri, Isokyrö, Kristiinankaupunki, Korsnäs, Laihia, Maalahti, Mustasaari, Närpiö ja Vöyri.
  - ”*Kuljetuspalvelut tuottaa omistajilleen asiantuntevaa ja hinnaltaan kilpailukykyistä sekä asiakkaan prosessia tukevaa henkilö- ja tavarakuljetuspalveluita. Näitä ovat mm. oppilas-, ruoka- ja sisäisen postin kuljetuspalveluita. Hoidamme asiakkaidemme puolesta kuljetusten suunnittelun, järjestämisen, seurannan ja laskujen käsittelyn. Vastaamme myös kuljetusyrittäjien kanssa tehtävästä yhteistyöstä. Asiakkaalle kustannustehokkaat kuljetuspalvelut toteutetaan keskitetyllä kuljetusten suunnittelulla sekä todennustietoihin pohjautuvan toiminnanohjausjärjestelmä avulla.*” [www.teese.fi](http://www.teese.fi)

Haastattelu: Jouni Vuorenmaa

# Miten muualla? Vaasa

- SOTE:n henkilökuljetukset:
  - Ennen uuden in-house yhtiön (Teese Botnia) perustamista toteutettiin kuljetuspalveluiden uudistamisprojekti, jonka tuloksena selvisi, että suurimman tehostamisen paikka ja säästöt olisivat saavutettavissa SOTE:n järjestämissä taksimatkoissa.
  - Mitä projektin perusteella tehtiin: *”Parannettiin asiakasohjeistusta ja kilpailutettiin kyydinvälitys sekä kyydit.” (Vaasan paikallinen taksiyhtiö voitti kilpailun)*
  - *Kilpailutusteknisesti kyydinvälitys ja kyydit kilpailutettiin yhdessä paketissa. Mukana projektissa oli myös Mustasaari ja Pietarsaari sekä koulukuljetusten osalta Vaasan taksimaiset koulukyydit.*
  - *”Kuljetuspalveluiden uudistamisprojektin myötä kustannusten kasvu pyrittiin katkaisemaan, minkä lisäksi projektille asetettiin tavoitteeksi 0,34M€ vuosisäästö VPL-matkojen kokonaiskustannuksista.”*

Haastattelu: Jouni Vuorenmaa

# Miten muualla? Vaasa

- SOTE:n henkilökuljetukset:
- Haastattelusta:

*”Tarkasteltuna ajanjaksona 1.6.2017 - 31.5.2018 VPL-matkojen kustannukset olivat yhteensä 1 328 411 €. Verrattaessa ajanjaksoon 1.6.2016 - 31.5.2017, jolloin VPL-kustannukset olivat 1 910 774 €, voidaan todeta vuosisäästön olleen 582 363 €. Prosentuaalisesti tämä kustannussäästö oli 30,5% (vrt. tavoite 25%).”*

*”Uudistuksen myötä aiemmin käytössä ollut Semel-korttijärjestelmä poistettiin, mikä vähensi osaltaan kustannuksia ja vapautti sosiaalitoimen taholla korttien hallinnointiin liittyviin tehtäviin käytetyt resurssit substanssitoimintaan. Kun huomioidaan tilauskustannuksen lisäys (0,81€/tilaus → 1,35€/tilaus) sekä Semel-korttijärjestelmän poisjääminen, saadaan vuosisäästökseksi 521 068 €. Näin ollen voidaan todeta, että projektin myötä kustannusten kasvu on saatu katkaistua ja saavutetut kustannussäästöt ovat toteutuneet merkittävästi yli odotusten.”*

*Haastattelu: Jouni Vuorenmaa*

# Miten muualla? Vaasa

- SOTE:n henkilökuljetukset:
- Haastattelusta:

*”Uudistuksen myötä aiemmin käytössä ollut Semel-korttijärjestelmä poistettiin, mikä vähensi osaltaan kustannuksia ja vapautti sosiaalitoimen taholla korttien hallinnointiin liittyviin tehtäviin käytetyt resurssit substanssitoimintaan.*

*”Kun huomioidaan tilauskustannuksen lisäys (0,81€/tilaus → 1,35€/tilaus) sekä Semel-korttijärjestelmän poisjääminen, saadaan vuosisäästöksi 521 068 €. Näin ollen voidaan todeta, että projektin myötä kustannusten kasvu on saatu katkaistua ja saavutetut kustannussäästöt ovat toteutuneet merkittävästi yli odotusten.”*

*Haastattelu: Jouni Vuorenmaa*

# Miten muualla? Vaasa

- SOTE:n henkilökuljetukset:
- Haastattelusta:

*”Valvonnan uhka jo pelkästään vähensi matkojen väärinkäyttöä sekä kustannuksia huomattavasti. Kaikki kuljetuksiin liittyvät prosessit yritettiin yksinkertaistaa. Otettiin esim. asiakkailta kortit pois, koska eivät tuottaneet mitään lisäarvoa.”*

*”Asiakaspalautejärjestelmän kautta ei ole saatu juurikaan palautetta, minkä perusteella voimme olettaa, että myös palvelua käyttävät asiakkaat ovat tyytyväisiä nykyiseen palveluun. Sen johdosta suosittelenkin, että kaikkia sote:n henkilökuljetuksia hallittaisiin keskitetysti koko maakunnan alueella.”*

*Haastattelu: Jouni Vuorenmaa*

# Miten muualla? Lohja

- Vuodesta 2007 alkaen Länsi-Uudellamaalla on ollut seutulogistikko. Titteli oli aluksi Länsi-Uudenmaan kuntien henkilöliikennelogistikko, nyt ainoastaan Lohjan henkilöliikennelogistikko
- Yhteistyön kuntien määrä on vaihdellut vuosien varrella. Kuljetuksia katsotaan alueellisena kokonaisuutena.
- Henkilöliikennelogistikko on mukana kuntien henkilökuljetushankintojen suunnittelussa ja kilpailutuksessa sekä tarjoaa asiantuntija-apua ja näkemystä tarvittaessa.
- Lohja maksaa henkilöliikennelogistikon palkan kokonaisuudessaan ja laskuttaa muita kuntia asukasluvun suhteessa (Karkkila, Vihti ja Inkoo). Lohjan osuus on kuitenkin 50% palkkakuluista ja muut kunnat loput 50%.
- Henkilöliikennelogistikko vetää Lohjalla logistiikkayksikköä ja toimii sen esimiehenä. (Yksikössä on 4 henkilöä)

Haastattelu: Tapio Heinonen



# Miten muualla? Lohja

- Joukkoliikenne ja koulukuljetukset:
  - Markkinaehtoista liikennettä on paljon, noin 80% liikenteestä. Muut alueen täydentävät liikenteet kuuluvat Uudenmaan ELY:n toimivallan alle.
  - Seudullinen ostoliikenne hankitaan ELY:n kautta kuntien maksusitoumuksilla, yleensä sopimushinnoittelulla sopimuskaudeksi tai vuodeksi.
  - Kunnat hankkivat oman sisäisen liikenteensä yleensä päivä- tai vuosihinnalla. Koulukuljetuksissa hankinnat ovat pääosin km- tai päivähinnalla.
  - Kilometrihinnalla kouluautoilla on usein takuukilometrit /viikko. Takuukilometrit ovat 700-900 km:n välillä.
  - Koulukuljetukset tehdään Lohjalle kokonaisvaltaisesti ja muille kunnille henkilöliikennelogistikko toimii asiantuntija-apuna. (Lohjalla koulukuljetuksia pyöritetään Intoit Oy:n Movitilla ja kahden reittisuunnittelijan voimin.)

# Miten muualla? Lohja

- SOTE:n henkilökuljetukset:
  - Tällä hetkellä hoidettu alueellisesti. Kunnat, jotka ovat mukana yhteenliittymässä: Hanko, Raasepori, Inkoo, Siuntio, Lohja, Vihti ja Karkkila.
  - Sopimus on tehty paikallisen lähitaksin kanssa suorahankinnalla sisältäen kyytien välityksen että kyydit. Hintamekanismi on kokonaisuudessaan taksitaksalla. Nykyinen sopimus on voimassa kesään 2021 asti.
  - Tarkoituksena on kilpailuttaa kilpailutusteknisesti kyydinvälitys ja kuljetukset samassa paketissa/kilpailutuksessa alueellisena kokonaisuutena. Vielä ei ole tietoa, että mitkä alueet tulevat mukaan yhteiskilpailutukseen.

# Miten muualla? Lohja

- Haastattelusta:

*”Ihannetilanteessa olisi kuntien yhdessä omistama alueellinen yhtiö, joka vastaa kaikista henkilökuljetuksista. (Hankinta ja toteutus, ei päätökset.)”*

*”Yhtiöllä olisi oma asiantunteva johto”*

*”Rahat olisi budjetoitu yhtiölle ja sopimukset olisivat yhtiön vastuulla”.*

Haastattelu: Tapio Heinonen

# Miten muualla? Tuomi Logistiikka

- Tuomi Logistiikan palvelut ovat hankinta, henkilökuljetukset ja logistiikka. Pääomistajat ovat Tampereen kaupunki ja Pirkanmaan sairaanhoitopiirin kuntayhtymä, In house yhtiö. Muita pienempiä omistajia ovat Pirkanmaan kunnat. Lähes kaikki Pirkanmaan kunnat mukana.
- Joukkoliikenteen Tampereella hoitaa Nysse. Tuomi Logistiikka hoitaa kaikki erityislasten koulukuljetukset ja vähäisessä määrin koulukuljetuksia myös haja-asutusalueella.
- Tuomi Logistiikka tuottaa laajasti erilaisia yhteiskunnan tukemia henkilökuljetuspalveluita, kuten vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain mukaisia kuljetuksia, palveluliikennettä sekä koulukuljetuksia.
- Tuomi Logistiikka hoitaa omistaja-asiakkailleen kuljetusten suunnittelun, järjestämisen, seurannan ja laskujen käsittelyn.
- Päivittäisen toiminnan lisäksi Tuomi Logistiikka on kuntien asiantuntijakumppanina henkilökuljetusten kilpailutuksissa.
- Tuomi Logistiikka vastaa myös kyytien laskutuksesta sekä kuljetusyrittäjien kanssa tehtävästä yhteistyöstä.

Haastattelu: Jussi Teronen ja Erkki Harju

# Miten muualla? Tuomi Logistiikka

- Henkilökuntaa Tuomen henkilökuljetuksissa on noin 50 henkeä, joista noin 20 on kuljetustenohjauskeskus Kuohkessa. Loput työntekijät on jaettu eri tiimeihin, joita ovat ryhmäkuljetus-, potilaskuljetus-, autoilija- ja laskutustiimi. Jokaisessa tiimissä on noin 4 henkeä. Toimintaa johtaa henkilöliikennejohtaja.
- Vuonna 2019 Kuohken kautta matkoja välitettiin noin 0,5 milj. kappaletta ja asiakkaita oli noin 11000. Matkojen kustannukset olivat yhteensä noin 12,3 milj.€ (alv.0%). Matkojen keskimääräinen hinta oli 24,51€ ja yhdistelyaste oli 24,06%.
- Kilpailutusperusteena kyydeille on ollut Tuomelle taksitaksamainen hinta ja nyt uutena tuntihinnoittelu. Kilpailuteknisesti toteutettu dynaamisella hankintajärjestelmällä.
- Tuomi Logistiikka hoitaa myös Sastamalan kolmesta koulukuljetusalueesta yhtä, joka vastaa volyymiltään noin puolta Sastamalan koulukuljetuksista. Ensi vuoden syksystä alkaen on tarkoitus hoitaa loputkin. ”Sastamala näyttää suuntaa tulevalle, että tuleeko muut kunnat mukaan sote:n henkilökuljetusten lisäksi koulukuljetuksilla.”

Haastattelu: Jussi Teronen ja Erkki Harju

# Miten muualla? Tuomi Logistiikka

- Haastattelusta:
- **Minkä olette kokeneet vaikeaksi kuntien välisessä yhteistyössä? Tai ylipäätänsä henkilökuljetusten järjestämisessä?**
  - *”Kunnissa ei ole kauheasti asiantuntemusta kuljetuksiin liittyen, ihan muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Kuljetukset koetaan asiaksi, joka halutaan antaa muiden hoidettavaksi.”*
  - *”Muutoksen on lähdettävä kunnan ylimmästä johdosta, mutta on vaikeaa saada sote:n ruohonjuuritason työntekijät vakuutetuksi, jos systeemi tulee täysin uutena.”*

Haastattelu: Jussi Teronen ja Erkki Harju

# Miten muualla? Tuomi Logistiikka

- Haastattelusta:
- **Millainen on hyvän kokoinen alue/volyymimäärä kerralla haltuun otettavaksi?**
  - *”Projektiin liittyy aina asiakkaiden koulutusta, autoilijoiden kanssa tehtävää perehdytystä ja kilpailuista sopimista. Jos asiakkaalle tuleva muutos on iso, niin palauteryöppykin tulee olemaan iso.”*
  - *”Kuljetuksen järjestäjän pitää mennä ”omalla naamallaan” naamatusten ihmisten kanssa puhumaan tulevasta ja antaa ihmisten kysyä kysyttävänsä. Asiakkaat ja autoilijat tulee pitää erillään ja omissa tilaisuuksissaan.”*
  - *”Riippuu kuitenkin aina organisaation venymiskyvystä, mutta yksi kokonaisuus/kunta kerralla olisi paras kerralla haltuun otettavaksi.”*

Haastattelu: Jussi Teronen ja Erkki Harju

# Miten muualla? Tuomi Logistiikka

- Haastattelusta:
- **Mikä on ensiarvoisen tärkeää ottaa huomioon, kun seudullista yhteistyötä lähdetään rakentamaan?**
  - *”Sopimukset siirtyvät kuljetusten järjestäjälle. Silloin pystytään ”painimaan” autoilijoiden kanssa tasavertaisesti.”*
  - *”Myyntityössä pitää onnistua, koska laki tai mikään muukaan ei velvoita yhdistämään eri hallinnon alan kuljetuksia, kuten koulukuljetuksia ja sote:n henkilökuljetuksia. Jostain täytyy lähteä liikkeelle ja hyvä maine kantaa eteenpäin.”*
  - *”On selvää, että alussa on sitä sun tätä käynnistysvaikeutta ja jonkinlaista kärsivällisyyttä vaaditaan kaikilta osapuolilta, kun muutos on lähtökohtaisesti tilaajaa lukuun ottamatta kaikkien vastustama, kaikkia virheitä ja ongelmia käytetään aseena homman kaatamiseen. Tekijöiltä tarvitaan sitkeyttä ja hyvää raportointia kehityksen suunnasta tilaajan suuntaan.”*

*Haastattelu: Jussi Teronen ja Erkki Harju*



# Miten muualla? Tuomi Logistiikka

- Haastattelusta:
- **Mikä on ensiarvoisen tärkeää ottaa huomioon, kun seudullista yhteistyötä lähdetään rakentamaan?**
  - *”Sote:n henkilökuljetukset edellä kannattaa seudullista yhteistyötä lähteä rakentamaan, mutta samalla voisi tarjota ohjausta ja kilpailuttamisosaamista kunnille muihin henkilökuljetuksiin liittyen. ”Myös apua taksareiden kanssa vänkäämiseen” Ammattiorganisaatio on tasaväkisempi keskustelukumppani autoilijoiden kanssa, kuin vaikka yksittäinen toimistosihteeri tai vaikka koulutoimen johtaja.”*
  - *”Kuljetuksen järjestäjän tulee toimia asiantuntijana sote:n viranomaisille miten eri asiat ja ratkaisut vaikuttavat kustannustasoon. (Toimia asiantuntijana kunnassa, joka tekee kunnan puolesta asioita) Sote:n virkamiehet keskustelevat sitten poliitikkojen kanssa. Kuljetuksen järjestäjän velvollisuus on evästä virkamiehiä. (Toteutetaan kuitenkin sote:n virkamiesten tilaamaa laatua ja toimintaa)”*

# Miten muualla? Tuomi Logistiikka

- Haastattelusta:
- **Mikä on ensiarvoisen tärkeää ottaa huomioon, kun seudullista yhteistyötä lähdetään rakentamaan?**
  - *”Lähtökohtaisesti samoja asiakassääntöjä tulisi noudattaa kaikissa yhteenliittymän kunnissa, joka kuntaan siis samat periaatteet kyydeille. Tiettyyn rajaan asti voi olla eriävyyksiä, riippuen siitä miten järjestelmä antaa myöden. Eli eriävyydet tulee olla taustajärjestelmään tallennettuna ja automaattisesti käytettävänä, eikä ”ihmistiedon” varassa.”*
  - *”Tuomen ”leviäminen” uusiin kuntiin on tapahtunut hyvän tekemisen ja maineen kautta. Parhain/tehokkain tapa on ollut, kun Tuomen hoitaman alueen johtava sotevirkamies on siirtynyt kuntaan, jossa Tuomi ei vielä ole toiminut, niin aika pian on tullut kyselyä perässä, että pääsikö mukaan.”*

Haastattelu: Jussi Teronen ja Erkki Harju

# Miten muualla? Tuomi Logistiikka

- Haastattelusta:
- **Onko teillä antaa jotain konkreettista käytännön esimerkkiä hyvästä käytännöstä, yhteistyöstä, yksittäisessä kuljetushankinnassa jne.?**
  - *”Pienissä kunnissa kaikkia henkilökuljetuksia tulisi tarkastella kokonaisuutena ja tehdä kustannustehokkaita kokonaisuuksia. Kaikkien kuljetusten aikataulut tulisi olla digitaalisessa muodossa saatavilla ja hyödynnettävissä.”*
  - *”Ylöjärvi, Kangasala ja Nokia ovat kaikki palkanneet liikennesuunnittelijan ”katsomaan” kuljetuksia kokonaisuutena. Kyllä se on äärimmäisen tärkeitä. Tuonut mukanaan myös huomattavia säästöjä.”*

Haastattelu: Jussi Teronen ja Erkki Harju

# Miten muualla? Tuomi Logistiikka

- Haastattelusta:
- **Miten Satakunnassa kannattaisi ihannetilanteessa henkilökuljetuksien organisointi järjestää?**
  - *”Satakunnassa kannattaisi perustaa Tuomen tai Tuomen henkilöliikenneyksikön kaltainen elin, joka lähtisi tavoitteellisesti rakentamaan kokonaisuutta palasista. Hankkisi järjestelmän ja henkilöstön ja alkaisi kilpailuttamaan kuljetuksia alue kerrallaan. Muutama vuosi siihen menee.”*
  - *”Huonompi vaihtoehto olisi, että kilpailutetaan jokin skaalattava järjestämissopimus ja sille liikennettä. Tässä kuten todettu järjestäminen ja liikenne aina erikseen.”*
  - *”Yksi vaihtoehto on myös ottaa yhteyttä Tuomeen ja pyytää päästä mukaan osakkaaksi. Tuomi voisi sitten ottaa kyydit haltuun. Muutaman vuoden marginaalilla voisi olla mahdollista, jos keskustelut aloitettaisiin.”*

Haastattelu: Jussi Teronen ja Erkki Harju

# Järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa

- Minimitaso seudulliselle yhteistyölle:

- Seudullista yhteistyötä voisi kevyimmillään lähteä rakentamaan vaikka vain henkilökuljetusten parissa työskentelevien verkostoitumisella ja yhteisellä intranetilla tai raskaimmillaan perustamalla yhteisen seudullisen organisaation. Oleellista kuitenkin on, että yhteistyölle luodaan puitteet ja työkalut, joilla on mahdollista lähteä rakentamaan seudullista yhteistyötä henkilöliikennetoimijoiden kesken.
- Ensimmäiseksi tulisikin palkata Satakunnan yhteisellä päätöksellä maakunnallinen henkilöliikennelogistikko, kuten esimerkiksi Lohjalla on tehty. Henkilöliikennelogistikon työtehtävä olisi antaa asiantuntija-apua Satakunnan kunnille kuljetusten kehittämistä ja hankintoja varten sekä käynnistää verkostomainen alueellinen yhteistyötoiminta. Yhteinen intranet voisi toimia alustana, jonka kautta yhteistyötä lähdetäisiin rakentamaan Satakunnan henkilöliikennetoimijoiden kesken.

# Järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa

- Minimitaso seudulliselle yhteistyölle:

- Intranetin kautta kaikki seudulliset henkilöliikenteen parissa työskentelevät pääsisivät kätevästi olemaan yhteydessä toisiinsa. Yhteisen intranetin luominen ei vielä itsessään tarkoita sitä, että eri kuntien tulee tehdä enempää yhteistyötä keskenään, joten se on varsin edullinen tapa luoda seudullista yhteistyötä ja levittää henkilöliikennetietoutta.
- Intranetin sisällöstä vastaisivat kaikki Satakunnan ”henkilöliikennefoorumin” jäsenet, mutta kuitenkin henkilöliikennelogistikko toimisi pääkäyttäjänä, joka olisi vastuussa intranetin sisällöstä ja huolehtisi, että sivuston tiedot ovat ajan tasalla. Intranet toimisi tiedon ja tietämyksen jakelukanavana.

# Järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa

- Minimitaso seudulliselle yhteistyölle:

- Intranetistä olisi saatavilla apua kuntien henkilökuljetusongelmiin. Sieltä löytyisi kysymys- ja vastauspalsta, jonka kautta henkilöliikennelogistikko huolehtisi, että kysymyksiin tulee vastaukset parhaalta mahdolliselta asiantuntijalta.
- Intranetistä olisi löydettävissä parhaat käytännöt eri ongelmien ratkaisemiseen, eli ns. skenaariopankki. Skenaariopankista olisi löydettävissä tietoa esimerkiksi siitä, mitä on hyvä ottaa huomioon, kun koulukuljetukset joudutaan järjestämään koulun huonon sisäilman takia toiseen osoitteeseen.
- Intranetissä olisi myös yhteisesti kehitetyt tarjouspyyntömallit ja sopimus pohjat eri henkilökuljetushankinnoille. Tarjouspyyntöasiakirjat ja sopimus pohjat tulisi mahdollisuuksien mukaan olla kehitetty yhteistyössä alueen liikennöitsijöiden tai palvelun tarjoajien kesken.

# Järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa

- Minimitaso seudulliselle yhteistyölle:

- Liikennöitsijöillä, palvelun tarjoajilla tai muilla foorumin ulkopuolisilla henkilöliikenteestä kiinnostuneilla ihmisillä tulisi olla mahdollisuus saada tietoa esimerkiksi Satakunnan tulevista henkilökuljetushankinnoista, joten henkilöliikennefoorumilla tulisi olla myös julkiset internet-sivut. Sivuilta pitäisi löytyä minimissään tietoja tulevista hankinnoista, niin paikallisesti kuin seudullisestikin, sekä henkilökuljetuspalveluiden järjestäjien yhteystiedot.
- Julkisilla Internet-sivuilla voisi myös ylläpitää säännöllistä ja ajankohtaista tiedottamista esim. blogia, jonka kautta tiedotettaisiin ajankohtaisia Satakuntaa koskettavia henkilöliikennekuulumisia ja pidettäisiin yllä keskustelua henkilöliikenteestä.



# Järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa

- **Minimitaso seudulliselle yhteistyölle:**

- Asiakkailta tulisi olla myös mahdollisuus antaa palautetta ja kehitysehdotuksia sivujen kautta. Henkilöliikennelogistikko huolehtisi, että asiakkaiden palautteisiin vastattaisiin asiallisesti ja mahdollisimman pian. Asiakaspalautteiden ratkaisut annettaisiin tiedoksi kaikille foorumin jäsenille, jolloin tieto henkilökuljetuksista lisääntyisi myös tätä kautta.
- Joukkoliikenteen osalta toteutettaisiin seudullisen yhteistyön kautta sovellus, jonka avulla saataisiin kaikki Satakunnassa ajettava kaikille avoin henkilöliikenne löydettäväksi yhden sovelluksen alle.

# Järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa

- **Keskitaso seudulliselle yhteistyölle**, minimitason jatkeeksi:
  - Henkilöliikennelogistikon johdolla lähdettäisiin valmistelemaan yhteisen maakunnallisen kyydinvälityksen perustamista. Yhteinen maakunnallinen kyydinvälitys voitaisiin toteuttaa joko omana toimintana, kuten Pirkanmaalla on Tuomi Logistiikan kautta tehty, tai tuottaa palvelu Satakunnan kunnille ostopalveluna, kuten Espoossa ja Vaasassa on tehty.
  - Kyydinvälityksellä tarkoitetaan soittokeskusta, josta kuljetusasiakkaat tilaavat matkansa. Pääpaino tilattavissa kuljetuksissa olisi sote:n henkilökuljetuksissa, kuten VPL-kuljetuksissa, ryhmäkuljetuksissa, paritaksikuljetuksissa ja kiireettömissä potilaskuljetuksissa. Kyydinvälityksen yhteyteen on myös mahdollista liittää mukaan kuntien taksimaisia kuljetuksia.
  - Kyydinvälitys ja kuljetukset tulisi hankkia joka tapauksessa erikseen. Jos esimerkiksi kyydinvälitys päätettäisiin kilpailuttaa maakunnallisena ja kyydit erikseen, niin silloin kuljetusten kilpailutuksessa voitaisiin ottaa paremmin huomioon eri kuntien paikalliset olosuhteet ja yrittäjät kuin Espoon mallin kaltaisessa kokonaiskilpailutuksessa.

# Järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa

- **Keskitaso seudulliselle yhteistyölle**, minimitason jatkeeksi:
  - Kyydinvälityksen tehtävänä olisi ottaa asiakkaan tilaus vastaan, mahdollisuuksien mukaan yhdistellä matka, välittää kyytitilaus kuljetusvälineeseen, koota kuukauden päätteeksi ajosuoritteista lasku eri sopimuskumppaneille ja koostaa erilaisia raportteja kuljetusten suunnittelua varten. Keskitetyn kyydinvälityksen avulla saataisiin tehokkaasti tietoa kerättyä eri kuljetustarpeista ja pystyttäisiin edelleen tiedon avulla kehittämään toimintaa.
  - Yhteisen kyydinvälityksen johdosta kaikki yhteisesti hankitut tai julkisen rahalla hankitut sote:n henkilökuljetukset tulisi tilata keskitetyn kyydinvälityksen kautta. Muilla tavoin asiakkaiden tilaamia kyytejä ei korvattaisi.
  - Keskitetty kyydinvälitys voidaan kilpailuttaa myös pienempänä alueellisena kokonaisuutena ja siitä on silti saatavissa kustannushyötyjä, mutta mitä suurempi massa tai kuljetusvolyymi on, sitä varmemmin joukosta on löydettävissä synergiaetuja, kyytien yhdistämisiä ja yleisesti kehittämistarpeita.

# Järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa

- **Keskitaso seudulliselle yhteistyölle**, minimitason jatkeeksi:
  - Luodaan yhtenäiset maakunnalliset kuljetussäännöt sote:n henkilökuljetuksiin. Maakunnallisesti henkilökuljetusten haltuun ottamista sujuvoittaa huomattavasti yhtenäisesti luodut mahdollisuudet ja pelisäännöt henkilökuljetuksille.
  - Yhteiset ja yhdessä kuntien kesken luodut säännöt henkilökuljetuksille helpottavat huomattavasti kyydinvälityksen työtä, kun tiedetään tarkasti, miten missäkin kunnassa on mahdollista asiakkaan matka tehdä.

# Järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa

- **Keskitaso seudulliselle yhteistyölle**, minimitason jatkeeksi:
  - Maakunnalliset ja yhteiset kuljetussäännöt voidaan myös luoda tilanteessa, vaikka ei kaikki kunnat lähtisikään mukaan keskitettyyn kyytienvälitykseen, ja silti niistä olisi koko Satakunnan järjestelmän kannalta hyötyä ja ne toisivat mukanaan kustannustehokkuutta.
  - Hyvä ja selkeä asiakasohje on myös erittäin hyvä työkalu sujuvoittamaan kuljetuksia. Silloin kaikilla asianosaisilla on ajantasainen ja oikea tieto henkilökuljetusten mahdollisuuksista ja myös velvoitteista.
  - Valmisteltaisiin joukkoliikenteen osalta yhteistä markkinointikampanjaa joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi ja joukkoliikenteen markkinointiyhteenliittymän perustamista.

# Järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa

- **Maksimitaso seudulliselle yhteistyölle** minimi- ja keskitason jatkeeksi:
  - Perustetaan Satakuntaan maakunnallinen henkilöliikenneorganisaatio jonkin nykyisen yhteistoimintaelimen yhteyteen tai kokonaan uusi In house -yhtiö. Lähdetään toteuttamaan projektia sote:n henkilökuljetukset edellä.
  - On täysin mahdollista toteuttaa maakunnallinen logistiikkayksikkö, kuten esimerkiksi Tuomi Logistiikka, kokonaisuudessaan ja miettiä yhdessä Satakunnan kuntien kanssa siihen sopivat toiminnot, mutta tämän selvityksen rajaus on kuntien hankkimassa ja tukemassa henkilöliikenteessä.
  - Joukkoliikenteen osalta Satakunnassa olisi vain yksi toimivaltainen viranomainen, joka toimisi maakunnallisen henkilöliikenneorganisaation yhteydessä. Maakunnallisen viranomaisen liikenteellä olisi oma brändätty ilmeensä.

# Järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa

- **Maksimitaso seudulliselle yhteistyölle** minimi- ja keskitason jatkeeksi:
- **Esimerkki maakunnallisen yhteenliittymän rakenteesta:**
  - Maakunnallisen henkilöliikenneorganisaation ydinprosesseihin kuuluisivat hankintapalvelut, kuljetuspalvelut, tukipalvelut sekä asiantuntijapalvelut. Tukiprosesseja olisivat poliittinen päätöksenteko, henkilökuljetusten yhteyshenkilöt, virkamiesjohto ja tietohallinto.
  - Hankintapalveluissa maakunnan eri kunnille hankitaan kuljetuspalveluita, huolehditaan sopimusten hallinnasta ja ollaan yhteydessä ulkoisiin asiakkaisiin sekä sidosryhmiin. Kuntien puolesta huolehditaan henkilökuljetushankintojen teknisestä toteutuksesta eli tehdään kilpailutusasiakirjat, kilpailutetaan, tehdään kilpailutuksen ratkettua päätösesitys valmiiksi päätöksentekoa varten, sopimukset allekirjoituksia vaille valmiiksi sopimusosapuolille ja vastataan hankintaoikaisuihin.
  - Kuljetuspalveluissa suunnitellaan ja kehitetään kuljetuksia sekä valvotaan ja hallinnoidaan kuljetuksia sopimuskauden aikana.

# Järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa

- **Maksimitaso seudulliselle yhteistyölle** minimi- ja keskitason jatkeeksi:
- **Esimerkki maakunnallisen yhteenliittymän rakenteesta:**
  - Tukipalveluissa tuetaan eri kuntien operatiivista toimintaa sekä annetaan ulkoisille asiakkaille ohjausta. Tukipalveluissa on myös omana toimintana toteutettu tai kilpailutettu maakunnallinen yhteinen kyydinvälityskeskus.
  - Asiantuntijapalveluissa annetaan asiantuntijatietoa ulkoisille ja sisäisille asiakkaille. Käytännössä annettava asiantuntija-apu on kuljetuksiin ja hankintoihin liittyvän tiedon jakamista eri sidosryhmille. Asiantuntijapalveluissa ylläpidetään *Minimitason seudullinen yhteistyö henkilökuljetuksissa* esitellyn henkilöliikennefoorumin toimintaa.
  - Poliittinen päätöksenteko ohjaa koko kokonaisuutta ja päätöksillä määrätään suurista suuntaviivoista ja strategiasta, joiden mukaan kuljetuksia hankitaan ja kehitetään.



# Järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa

- **Maksimitaso seudulliselle yhteistyölle** minimi- ja keskitason jatkeeksi:
- **Esimerkki maakunnallisen yhteenliittymän rakenteesta:**
  - Yhteistyössä mukana olevien kuntien henkilökuljetusten yhteishenkilöiltä saadaan tarvittaessa apua paikallistuntemuksessa. Henkilökuljetusten yhteyshenkilön tulee olla oman kuntansa tai alueensa asiantuntija henkilöliikenneasioissa.
  - Maakunnallinen ja eri kuntien virkamiesjohdosta koottu työryhmä ohjaa ja auttaa tarvittaessa maakunnallisen henkilöliikenneorganisaation työtä. Virkamiesjohto kokoontuu yhdessä muutaman kerran vuodessa käymään toimintaa läpi, luomaan tavoitteita ja antamaan työtehtäviä henkilöliikenneorganisaatiolle.
  - Tietohallinto antaa työkalut ja puitteet henkilöliikenneorganisaatiolle käytännön työn toteuttamiseen. (Kuljetusten suunnittelu- ja optimointiohjelmat, kyydinvälitysjärjestelmä jne.)

# Järjestämistapavaihtoehdot Satakunnassa

Minimitason seudullinen yhteistyö	Keskitason seudullinen yhteistyö	Maksimitason seudullinen yhteistyö
Verkostoituminen (Henkilökuljetusfoorumi)	Maakunnallisen kyydinvälityksen valmistelu ja kilpailuttaminen SOTE:n henkilökuljetuksiin.	Maakunnallinen in house-yhtiö (SOTE:n henkilökuljetukset edellä)
Henkilöliikennelogistikko (Henkilökuljetusapu kunnille)	Maakunnalliset kuljetussäännöt SOTE:n henkilökuljetuksiin.	Satakuntaan yksi joukkoliikenteen toimivaltainen viranomais
Intranet Internet-sivut	Maakunnallisen kyydinvälityksen toiminnan aloittaminen ja operointi.	
Julkisen liikenteen informaation kehittäminen(Sovellus)	Joukkoliikenteen markkinointi-kampanjan suunnittelu ja toteutus.	

# Loppuyhteenveto

- Henkilökuljetusten pitkän aikavälin kehittäminen vaatii resurssointia, jota tällä hetkellä ei ole suoranaisesti kohdistettuna, vaikkakin Satakunnan kunnat yksittäin käyttävät tai ovat aikeissa käyttää runsaasti euroja saadakseen apua henkilökuljetusten hankintaan ja järjestämiseen.
- Satakunnan kunnista ulkopuolista apua henkilökuljetusten järjestämiseen haastattelujen mukaan ovat käyttäneet, Eura, Huittinen, Nakkila, Pori, Säkö ja Ulvila. Lisäksi Porin perusturva on käyttänyt ulkopuolista apua sote:n henkilökuljetusten hankinnassa ja Kessote:ssa on aloitettu kuljetusten kehittämisprojekti ulkopuolisen toimijan kanssa.
- Porin ja Rauman kaupunkien lisäksi Satakunnan kunnilla ei ole palkattuna työntekijöitä pelkästään henkilökuljetusten hoitamiseen. Muissa kunnissa työtä tehdään oman toimen ohessa.

# Loppuyhteenveto

- Lähes kaikki haastatelluista Satakunnan kunnista näkivät tarpeen henkilökuljetusten osaajan resurssin saamiselle ja laajemman kuntien välisen yhteistyön tarpeelliseksi. Myös haastatellut Espoon, Vaasan, Lohjan ja Tuomi Logistiikan edustajat pitivät asiantuntijan palkkaamista kehityksen edellytyksenä.
- Voisiko nykyisiä jo olemassa olevia kustannuksia kohdentaa maakunnallisen henkilöliikennelogistikon palkkaamiseen? Maakunnan yhteisen henkilöliikennelogistikon palkkaamisella saavutettaisiin jo paljon yksittäisiä kehitystoimenpiteitä ja kustannussäästöjä, kuten selvityksen seudullisen kehittämisen minimitaso ja keskitaso osoittavat.
- Vai tulisiko lähteä kohti laajempaa kehitystä ja yhteistyötä eli kohti Tuomi Logistiikan mallia?

# Loppuyhteenveto

- Henkilökuljetusten laajemman yhteistyön voisi luontevammin aloittaa sote:n henkilökuljetukset edellä ja valmistautua samalla tulevaan mahdolliseen soteuudistukseen. (Selvityksessä avatun Tuomi Logistiikan yli 20 vuoden kokemus tukee tätä.)
- Sote:n henkilökuljetukset olisivat kaikista kolmesta henkilöliikennemuodosta yksinkertaisin järjestää laajempina kokonaisuutena, koska suurin osa kuljetuksista perustuu yksittäisen asiakkaan tekemään yksittäiseen tilaukseen, jolloin yhteisesti hankittavaksi jäisi ainoastaan kyydinvälitys ja kyydinvälityksen välittämät kyydit. (Espoon ja Vaasan mallit näyttävät, että pienellä resurssilla on kuljetukset otettavissa haltuun.)
- Satakunnan sote:n henkilökuljetusvolyymit mahdollistavat kokoluokaltaan keskitetyn maakunnallisen ratkaisun.

# Loppuyhteenveto

- Joukkoliikenne ja koulukuljetukset ovat vaativampia järjestämistavaltaan ja tarvitsevat enemmän osaamista järjestämisorganisaatiolta sekä yhtenä oleellisena yksittäisenä asiana paikallistuntemusta. Myöskään haastatteluiden perusteella joukkoliikenteen laajemmalle organisoitumiselle ei nähty suurempaa tarvetta.
- Koulukuljetusten ja joukkoliikenteen osalta kuitenkin maakunnan yhteinen henkilöliikennelogistikko voisi toimia kuntien asiantuntija-apuna kuljetusten suunnittelussa ja hankinnassa.
- Joukkoliikenteen osalta haastatteluissa koettiin tärkeäksi, että nykyistä kuntien välistä yhteistyötä lisätään ja henkilökuljetusten aikataulut Satakunnassa avataan digitaalisesti kaikkien saataville. Joukkoliikenteen markkinointiin haluttiin lisää yhteistyötä ja kattavuutta brändäämisen ja yhteisten markkinointikampanjoiden kautta.
- Kuten Tuomi Logistiikan esimerkki osoittaa, tärkeintä on lähteä jostain liikkeelle, jolloin hyvä tekeminen kantaa eteenpäin ja kehitystä tulee.

HYVÄ *elämä*  
SATAKUNNASSA

LUO OMA  
*elämäksesi*  
SATAKUNNASSA

SUOMI *tarvitsee*  
SATAKUNNAN

SATAKUNNASTA.

# Kiitos!



**SATAKUNTALIITTO**  
Regional Council of Satakunta

**FUURMAN**