

30.03.2017

§ 19

Asianro 7063/08.00.00/2015

Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenteen sopimusmalli**Joukkoliikennepäällikkö Kaisu Matinniemi**
Henkilökuljetusten järjestäminen**Alueellinen kannusteurakkamalli**

Kuopion kaupunkiseudulla 1.7.2014 käynnistyneen linja-autoliikenteen sopimusmallina on alueellinen kannusteurakka. Yksinoikeuteen oikeuttavia kannusteurakka-alueita on kaupunkiliikenteessä viisi ja maaseutuliikenteessä kahdeksan. Kaupunkiliikenteen alueet muodostettiin pitkälti aikaisemman linjaston heilurilinjojen pohjalta.

Kannusteurakkamallissa viranomainen määrittelee alueensa joukkoliikenteen palvelutason ja sen pohjalta suunnittelee joukkoliikennepalvelut yleistasolla. Yksityiskohtaisesta liikenteen suunnittelusta (aikataulu- ja autokierto-suunnittelu) vastaa liikennöitsijä. Lisäksi matkustajainformaatioon liittyviä tehtäviä on jaettu viranomaisen ja liikennöitsijän kesken. Malli perustuu pitkälti viranomaisen ja liikennöitsijän väliseen yhteistyöhön, ja siinä voidaan luontevasti hyödyntää liikennöitsijän suunnitteluosaamista. Yhteistyön ansiosta viranomaisen tarvitsemat henkilöresurssit ovat bruttomallia vähäisemmät. Nämä olivat tärkeimmät perusteet valinnalle, vaikka malli oli valtakunnassa uusi eikä siitä ollut kokemuksia.

Kannusteurakkamallissa liikennöitsijälle maksetaan tarjouksen mukaista kiinteää korvausta siihen saakka, kunnes Waltti -maksujärjestelmästä on saatu luotettavaa matkustajatietoa vähintään yhden vuoden ajan. Jatkossa korvaus muodostuu 70 %:n kiinteästä osuudesta ja 30 %:n matkustajamäärän perusteella määritettävästä muuttuvasta osuudesta. Waltti -järjestelmän valmistuminen on viivästynyt, eikä luotettavia matkustajatietoja saada järjestelmästä vielä tällä hetkelläkään, joten maksetut korvaukset ovat olleet kiinteitä.

Mallissa viranomainen määrittelee lippujen asiakashinnat ja kerää lipputulot. Lipunhintojen nostaminen voi laskea matkustajamääriä, jonka vuoksi se nostaa myös muuttuvan korvauksen suuruutta samassa suhteessa. Vastaavasti hintojen alentaminen voi lisätä matkustajamääriä, jonka vuoksi se pienentää muuttuvaa osuutta. Taloudellinen riski jakautuu viranomaiselle ja liikennöitsijälle siten, että viranomaiselle riski on liikennöitsijää suurempi.

Bruttomalli

Bruttosopimusmallia on käytetty Suomessa jo pitkään ja useat muut ensi kertaa liikennettä kilpailuttaneet kaupunkiseudut käyttivät sitä sopimusmallina. Mallia pidetään yleisesti yksinkertaisena ja selkeänä. Siinä viranomainen suunnittelee koko palvelun eli linjareitit, aikataulut ja autokierrot. Viranomainen vastaa myös koko informaatiojärjestelmästä. Liikennöitsijä hoitaa liikenteen, ja sille maksetaan liikennöintikorvausta, joka perustuu tarjouskilpailussa tarjottuihin yksikköhintoihin ja toteutuneisiin suoritteisiin. Viranomainen päättää lippujen hinnoista, kerää lipputulot ja kantaa täysin lipputuloriskin.

30.03.2017

Sopimusmalli jatkossa	Kannusteurakkamalli on ollut alkuvaiheessa korvausten osalta selkeä, kun liikennöitsijälle on maksettu vain kiinteää korvausta. Muutosten tekeminen liikenteessä on ollut alueellisten yksinoikeuksien vuoksi hankalaa, koska kunnan urakka-alueen liikenne pitäisi pysyä alueen sisäpuolella. Tähän asti ylitykset on saatu sovittua neuvottelemalla. Maankäytön suunnittelu ja opetustoimi ovat kunnan vastuulla, ja siten kunnan tekemät päätökset voivat vaikuttaa merkittävästi joukkoliikenteen kysyntään. Näin viranomaisen kokonaan tai pääosin suunnittelemassa liikenteessä liikennöitsijän vaikutusmahdollisuudet matkustajamäärän kehitykseen ovat varsin rajalliset. Malli on huono erityisesti maaseutualueen liikenteissä. Helsingin Seudun Liikenteen (HSL) alueen bruttosopimuksissa on otettu käyttöön kannustavia elementtejä liikennöinnin mielekkyyden lisäämiseksi ja asiakaspalvelun parantamiseksi. Kannustimina ovat asiakastytyväisyys sekä liikennöinnin laatu. Kannusteiden lisäksi HSL käyttää sanktioita, mikäli vuoroja jää ajamatta tai vuoroja ajetaan tarjousta vastaamattomalla kalustolla. Kokemukset HSL:n käyttämisestä kannusteista ja sanktioista ovat olleet varsin hyviä sekä viranomaisten että liikennöitsijöiden mielestä. Vielä valmisteluvaiheessa olevassa Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenne 2025 -ohjelmassa suositellaan alueella siirryttävän kannustavan bruttomallin sopimukseen jatkossa. Koska sopimusmalli on yksinkertainen ja riskit liikennöitsijälle pienemmät, oletetaan kiinnostuksen osallistua kilpailuihin lisääntyvän. Siirtyminen edellyttää kuitenkin yhden suunnittelijan lisäystä viranomaisen henkilöresursseihin, koska viranomaisen työmäärä tulee merkittävästi lisääntymään.
Aikataulu	Ohjelmassa esitetyllä jatkotyöllä linjastosuunnitelman tarkistamiseksi on jo kiire, koska se tulee olemaan pohjana seuraavien kilpailutusten suunnittelussa. Työ pitäisi saada käyntiin jo ennen kesää 2017, jotta vuonna 2018 päättyvien sopimusten kilpailuttamisen suunnittelulle jää riittävästi aikaa. Sopimusmalli puolestaan ratkaisee, miten linjastoa voidaan kehittää. Tämän vuoksi sopimusmalli tuodaan käsittelyyn ennen muuta Kuopion kaupunkiseudun joukkoliikenne 2025 -ohjelmaa. Tavoitteena on saada joukkoliikenneohjelma hyväksyttyä nykyisen valtuustokauden aikana eli toukokuun loppuun mennessä.
Vaikutusten arviointi	-
Esitys	Esitän joukkoliikennelautakunnalle päätettäväksi, että Kuopion kaupunkiseudun avoimen joukkoliikenteen palvelut kilpailutetaan seuraavista tarjouskilpailuista alkaen kannustavalla bruttomallilla. Valmistelija Seija Pasanen etunimi.sukunimi(at)kuopio.fi puh. +358 044 718 5424
Päätösehdotus	Joukkoliikennepäällikkö Kaisu Matinniemi Lautakunta hyväksyy joukkoliikennepäällikön esityksen.

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

