



HAMK

Hämeen ammatti-
korkeakoulu

VAU-LIIKENTEEN TOTEUTUS BRUTTOLIIKENNEMALLILLA

Hämeen ammattikorkeakoulu opinnäytetyö

Liikenneala, insinööri (AMK)

Kevät 2024

Eetu Hautamäki

Insinööri (AMK), liikenneala		Tiivistelmä
Tekijä	Eetu Hautamäki	Vuosi 2024
Työn nimi	VAU-liikenteen toteutus bruttoliikennemallilla	
Ohjaaja	Ville Turunen (HAMK), Jaakko Hautamäki (Akaan kaupunki)	

Tässä opinnäytetyössä on tavoitteena selvittää VAU-liikenteen toteutusta bruttoliikennemallilla kolmen kunnan yhteistyönä. Yhteistyössä mukana olevat kunnat ovat Akaa, Valkeakoski ja Urjala, jotka ovat toistensa naapurikuntia Etelä-Pirkanmaalla.

Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii Akaan kaupunki ja se perustuu kirjalliseen tutkimukseen, haastatteluihin sekä raportteihin ja virallisiin asiakirjoihin.

Työssä käydään läpi joukkoliikenteen toteuttamisen periaatteita, selvitetään kuntien yhteistyön ja joukkoliikenteen toteutusta, päätöksentekoa sekä joukkoliikenteen toteutumisen seurantaa. Työn yhtenä tarkastelukulmana on myös ELY-keskuksen rooli bruttoliikennemallin hallinnoijana.

Työssä tarkastellaan myös kuntien välistä linja-autoliikenteen nykytilannetta hyödyntäen reittien, palvelutason ja aikataulujen määrittelyä sekä muuta infrastruktuuria. Työssä keskitytään myös kuntien kustannuksiin, rahoitukseen ja sidosryhmien toimintaan osana liikenteen kokonaisuutta.

Tulokset ja johtopäätökset perustuvat bruttoliikenteen seurantaryhmän liikennöintiin liittyviin havaintoihin sekä korjaaviin toimenpiteisiin. Johtopäätöksistä on nähtävissä bruttoliikennemallin haasteet usean kunnan yhteisenä toimintana. Erityisiä haasteita havaittiin tiedottamisen, tiedon kulun sekä yhteistyön osalta liikennöitsijän kanssa.

Avainsanat Linja-autoliikenne, bruttoliikenne, ELY-keskus, Akaan kaupunki
Sivut 30 sivua

Degree Programme in Traffic and Transport Management Abstract
Author Eetu Hautamäki Year 2024
Subject Implementation of VAU-Traffic Using the Gross Traffic Model
Supervisors Ville Turunen (HAMK), Jaakko Hautamäki (City of Akaa)

The aim of this thesis is to examine the implementation of VAU-transport with a gross traffic model as a collaboration between three municipalities. The municipalities involved in the cooperation are Akaa, Valkeakoski and Urjala, which are neighboring municipalities in South-Pirkanmaa.

This thesis is commissioned by the city of Akaa and is based on written research, interviews, reports and official documents.

This thesis goes through the principles of implementing public transport, explaining the implementation of municipal cooperation and public transport, decision making and the monitoring of the implementation of public transport. One aspect of the thesis is also the role of the Centre of Economic Development, Transport and the Environment as the administrator of the gross traffic model.

This thesis also examines the current situation of bus traffic between municipalities, utilizing the definition of routes, service level, timetables as well as other infrastructure. This thesis also focuses on the municipalities' budgeting, financing and the activities of stakeholders as parts of the whole of transport.

The results and conclusions are based on the gross traffic monitoring group's traffic related observations and corrective measures. The conclusions show the challenges of the gross traffic model as joint operation of several municipalities. Special challenges were observed regarding communication, the flow of information and cooperation with the operator.

Keywords Bus transport, gross transport, Centre of Economic Development, Transport and the Environment, City of Akaa
Pages 30 pages

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Akaan joukkoliikenneratkaisut	1
1.2	Tutkimuksen tavoitteet	3
1.3	Tutkimuskysymykset	4
2	Linja-auto runkolinjan suunnittelu ja siihen liittyvät haasteet.....	4
2.1	Kaupunkien joukkoliikenne ja liikenteen haasteet.....	4
2.2	Liikenteen järjestämistavat ja palvelutason määrittäminen	6
2.3	ELY-keskuksen rahoitusmallit julkiselle liikenteelle.....	9
2.4	Netto- ja bruttolikenteen järjestämistavat	10
2.5	Yhteistyön edut ja mahdollisuudet	12
3	VAU-liikenne	12
3.1	Lähtötilanne ja tarpeiden määrittely.....	12
3.2	Suunnitteluvaihe ja reitin määrittely	13
3.3	Palvelutason määrittely ja aikataulut	14
3.4	Liikennöinnin kilpailutus.....	16
3.5	Yhteistyösopimus ja päätöksenteko	17
3.6	Yhteistyön hallinnointi ja koordinointi.....	20
4	Rahoitus ja hankinta	20
5	Viestintä ja osallistaminen	22
6	Palvelun laadunvalvonta ja -seuranta.....	23
7	Johtopäätökset.....	25
7.1	Sopimuksen toteuttaminen	25
7.2	Muutosten käsittely	26
7.3	Häiriötiedottaminen	26
7.4	Lipputuotteet ja niiden ostaminen autoissa.....	27
7.5	Reklamaatioiden ja asiakaspalautteiden käsittely	27
7.6	Yhteen veto.....	27
	Lähteet	29

Kuvat, taulukot ja kaavat

Kuva 1. Akaan joukkoliikenne nyt (Akaan kaupunki, 2021, s. 1).....	3
Kuva 2. Akaan joukkoliikenne nyt (Akaan kaupunki, 2021, s. 2).....	3
Kuva 3. Kolmen vyöhykkeen maksujärjestelmä (Tampereen kaupunki, 2024)	6
Kuva 4. Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutason määrittely 2020–2023 (Pirkanmaan ELY-keskus, 2020, s. 11).....	7
Kuva 5. Netto- ja bruttosopimusten eroja (Pirkanmaan ELY-keskus, 2020, s. 22).....	11
Kuva 6. Joukkoliikenne 2019 Perusraportti (Akaan kaupunki, 2019, s. 4)	14
Kuva 7. VAU-liikenteen linjakartta. (Akaan kaupunki, 2024-b).....	16
Kuva 8. VAU-bussiaikataulut-2024 (Akaan kaupunki, 2024-a, s. 6).....	25

1 Johdanto

Opinnäytetyö käsittelee Etelä-Pirkanmaan alueella toteutettua joukkoliikenteen järjestämistä bruttolikennemallilla, järjestämisen suunnittelua, prosessia sekä päätöksentekoa.

Opinnäytetyö tehdään tilaajan eli Akaan kaupungin näkökulmasta. Työssä keskitytään VAU-liikenteen isäntäkuntana toimivan Akaan kaupungin tilanteen taustoittamiseen ja kuvaamiseen. Myös lopputuloksia ja hyötyjä tarkastellaan pääosin Akaan kaupungin näkökulmasta.

1.1 Akaan joukkoliikennematkaisu

Akaa sijaitsee eteläisen Suomen vilkkaimmin liikennöityjen valtavyölien varrella ja on logistisesti merkittävällä sijainnilla. Akaan halki kulkee valtakunnan pääväylä Valtatie 3 (E12). Lisäksi Akaan alueelta haarautuu kohti Turkuja Valtatie 9 (E63).

Akaan kaupungin liikenteen oleellisena osana on junaliikenne, joka mahdollistaa erinomaiset yhteydet Tampereelle, Helsinkiin ja Turkuun. Lisäksi Toijalasta on pääosin teollisuuden käytössä oleva raideyhteys Valkeakoskelle.

Junayhteys kulkee Toijalan asemalta kauko- ja lähiliikenteenä keskimäärin tunnin välein kohti Tamperetta sekä Helsinkiä. Viialan asemalta kulkee ainoastaan lähiliikenne.

Lisäksi Toijalassa ja Viialassa pysähtyvät Helsingin ja Nokian väliset R-junat sekä Tampereen seudun M-junat, joiden pääteasema on Toijala. Akaan kaupunki tukee täydentävää M-junaliikennettä vuosittain.

Lähijunaliikenne palvelee myös Akaan sisäistä joukkoliikennettä Toijalan sekä Viialan välillä. Kaupunki on kehittänyt asemien saavutettavuutta laajoilla parkkipaikkamatkaisuilla sekä kevyenliikenteen reittien kehittämisellä. Junaliikenne tukeutuu VR:n lippujärjestelmään, eikä käytössä ole Tampereen seudulla laajasti käytössä olevaa Nysse-lippumatkaisu.

Akaalle, Valkeakoskelle ja Urjalalle yhteisenä joukkoliikenteenä toimii opinnäytetyössä käsiteltävä VAU-liikenne, jonka nimi muodostuu kuntien ensimmäisistä kirjaimista. VAU-liikenne on Urjalan, Akaan ja Valkeakosken välillä toimiva linja-auto runkolinja, jonka tarkoitus on tehostaa Etelä-Pirkanmaan poikittaisliikennettä ja toimia syöttöliikenteenä rautatielle Akaaseen Urjalasta ja Valkeakoskelta tuleville. Kesällä 2023 aloitetun VAU-liikenteen reitit kulkevat Urjalasta Kylmäkosken, Viialan sekä Toijalan keskustojen kautta Valkeakoskelle. VAU-liikenne muodostaakin Akaan alueen joukkoliikenteen rungon, jonka aikataulut on suunniteltu palvelemaan laajasti myös osana koulukuljetuksia. VAU-liikenteen kustannukset jakautuvat kolmen osallistujakunnan kesken.

Akaan kaupungin kilpailuttama sekä kokonaan itse maksama Akaakyyti on osa alueen joukkoliikennettä. Akaakyyti on vuoden 2023 aikana toiminut Traficom:n kutsukyytihankeeseen mahdollistamana kutsukyytipohjaisena. Vuoden 2024 alusta hankkeen päätyttyä se muutettiin pääosin reittipohjaiseksi liikennöiden Kylmäkosken, Viialan sekä Toijalan välillä neljän auton kapasiteetilla. Aamuisin sekä iltapäivisin Akaakyydin kalustolla ajetaan koulukyytejä ja tästä syystä Akaakyydin palveluaika on liukuvasti arkisin kello 9.00–14.00 välillä. Akaakyydin reitteihin on voitu sisällyttää myös asiointiliikennettä kaupungin ulkopuolelle Tampereelle, Valkeakoskelle sekä Hämeenlinnaan.

Kuvassa 1 ja 2 näkyy otteita siitä, miten vuoden 2021 lopulla Akaan kaupungin Akaan joukkoliikenne NYT-esityksen bussiliikenneosiossa (Akaan kaupunki, 2021) käsiteltiin sitä, miten keskitytään tarjoamaan kattava joukkoliikenne kuntien asukkaille. Vuonna 2021 oli suunniteltu kaupungin joukkoliikenteen palveluiden tarjontaa sekä ELY-keskuksen tilaamana liikenteenä, että markkinaehtoisena linja-autoliikenteenä. Suunnitelmissa oli palvelu, joka palvelisi Akaan oman sisäisen liikenteen tarpeiden lisäksi lähikuntien välisiä reittejä, kuten Akaa–Urjala, Akaa–Valkeakoski ja Akaa–Tampere. Lipputuotteiden vaihtoehdot, joita asiakkaille tarjottiin, olivat Matkahuollon ja liikennöitsijöiden omat lipputuotteet.

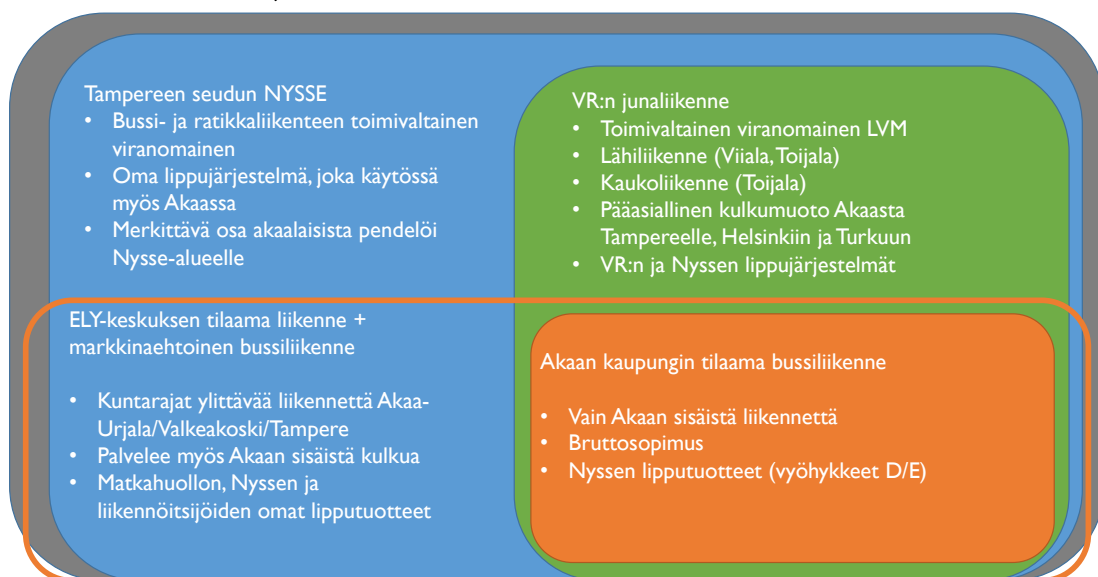
Esityksessä käsiteltiin myös lähitulevaisuuden eli vuoden 2023–2024 tilannetta. Tavoitteena oli käyttäjäystävällisempi ja selkeämpi joukkoliikennejärjestelmä. ELY-keskuksen tilaaman liikenteen ja markkinaehtoisien linja-autoliikenteen lisäksi oli suunnitelmissa ottaa käyttöön Tampereen seudun joukkoliikenne Nyssen lipputuotteet, mikä laajentaisi matkustajien mahdollisuuksia lipputuotteiden valinnassa. Valkeakoski kuuluu Nyssen palvelun piiriin, jolloin sen lipputuotteet käyvät Valkeakosken alueella liikuttaessa. Akaan seudulla ja Urjalan alueella toimivaan VAU-liikenteeseen Nysse ei kuitenkaan lähtenyt mukaan. Akaan kaupungin tilaama linja-autoliikenne kuitenkin keskittyy edelleen Akaan seudun sisäiseen liikenteeseen pääpainoisesti.

Kuva 1. Akaan joukkoliikenne nyt (Akaan kaupunki, 2021, s. 1)



Kuva 2. Akaan joukkoliikenne nyt (Akaan kaupunki, 2021, s. 2)

Akaan joukkoliikenne lähitulevaisuudessa?



1.2 Tutkimuksen tavoitteet

Tutkimuksen keskeisenä tavoitteena on selvittää ja tutkia VAU-liikenteen runkolinjan toteuttamista Akaan, Valkeakosken ja Urjalan yhteistyönä. Tutkimuksen lopputuloksena on tuottaa selkeä kuvaus bruttolikennemallin suunnittelusta, hankintaprosessista, päätöksenteosta ja hallinnoinnista.

Koska bruttoliikennemalli on vähemmän käytetty toteutusmalli eri toimijoiden yhteisen joukkoliikenteen toteuttamiseksi, on tutkimuksen toisena tavoitteena tutkia ja löytää kyseiseen toimintamalliin kohdistuvia haasteita ja kehittämisajatuksia sekä tarkastella taloudellisia vaikutuksia bruttoliikennemallin toteutuksessa.

1.3 Tutkimuskysymykset

Tässä opinnäytetyössä pyritään vastaamaan seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

- Miten VAU-liikenne on järjestetty ja millainen on ollut siihen liittyvä valmistelu ja hankintaprosessi?
- Miten bruttoliikennemalliin liittyvä päätöksenteko on toteutunut?

2 Linja-auto runkolinjan suunnittelu ja siihen liittyvät haasteet

2.1 Kaupunkien joukkoliikenne ja liikenteen haasteet

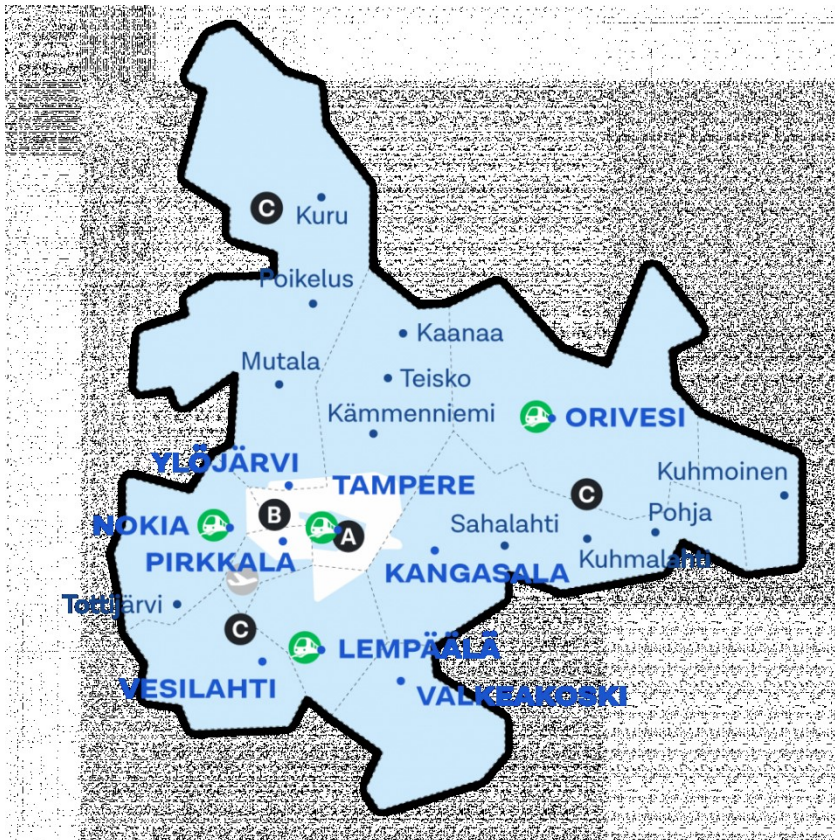
Urjalan kunta (Wikipedia, 2024-b) on kolmesta kunnasta pienin ja sen alueet ovat suurimmaksi osaksi maaseutumaisia ja harvaksen asutettuja. Urjalan väkiluku oli vuoden 2023 lopussa 4750 asukasta. Urjalan asutuksen keskukset sijaitsevat varsin kaukana toisistaan. Kunnan liikenneverkosto on muodostunut suurimmaksi osaksi maanteistä ja pienistä tieyhteyksistä, eikä suuria ruuhkauttavia liikenneväyliä ole. Urjalassa on hyvät kevyenliikenteen väylät ja niitä käytetään keskustassa ja lähialueilla aktiivisesti. Kunnan läpi kulkee Valtatie 9, joka on läntinen pääliikenneväylä Turusta Tampereen kautta pohjoiseen. Lisäksi Urjalan läpi kulkee junaratayhteys Turusta pohjoiseen. Ratayhteyden liikennepaikka sijaitsee Urjalan aseman taajamassa noin 5 kilometrin päässä Urjalan kirkolta. Asemalta on 21 kilometrin etäisyys Toijalan asemalle ja noin 111 kilometrin etäisyys Turun asemalle. Nykyisin Urjalan asema on miehittämätön ja liikenteenohjaustoiminnot hoidetaan Tampereelta käsin. Aseman henkilöliikenne loppui kesäkuussa 1997 ja tavaraliikenne vuonna 1999. Edellä mainittujen toimenpiteiden takia Urjalan alueelta kuljetaan Valtatie 9 kautta Akaan puolelle Viialan asemalle, josta on hyvä junayhteys etelään ja pohjoiseen. Tulevaisuudessa Urjalaa pidetään yhtenä potentiaalisimmista seisakkeista, joiden palauttamista radalle on suunniteltu osana Tampereen ja Turun välisen lähijunaliikenteen lisäämistä.

Akaan kaupunki (Wikipedia, 2024-a) on syntynyt kolmen kunnan kuntaliitoksessa ja sen asutus on keskittynyt taajamiin ja harvoin maaseutualueisiin. Akaa koostuu aiemmin itsenäisistä Toijalan, Viialan ja Kylmäkosken taajamista. Taajamien keskinäinen etäisyys on

noin 10 kilometriä, joten säännölliset joukkoliikennematkaiset ovat haastavia erityisesti matkustajamäärien ja siten myös kustannusten osalta. Kaupungin väkiluku oli vuoden 2023 lopussa 16 408 asukasta, mutta väestömäärän voidaan olettaa nousevan vuosikymmenen lopulla, sillä se sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien varrella ja vain noin 30 minuutin ajomatkan päässä Tampereelta sekä Hämeenlinnasta. Akaan liikenneverkosto muodostuu paljolti maanteistä, mutta sen läpi kulkevat myös suuret valtatie. Suurimmat liikennemäärät kulkevat Akaan läpi vilkkaasti liikennöityä Valtatie 3:a, joka on pääväylä Helsingistä pohjoiseen. Valtatie 3 sivuaa Toijalan keskustan aluetta, mutta ei ohjaa liikennevirtoja keskustan palveluiden ääreen. Akaan rautatieasema sijaitsee Toijalassa ja on erittäin vilkas liikenteen solmukohta Turun ja Helsingin liikenteen yhdistäjänä. Akaan haasteena on valtavan liikennemäärän hyödyntäminen kaupunkikehityksessä. Tähän haasteeseen on yritetty vastata muun muassa ilmaisella liityntäpysäköinnillä aseman seudulla. Liityntäpysäköinti on erittäin suosittu ratkaisu ja selvityksissä on tullut esille, että pysäköintiä käytetään merkittävästi myös Akaan ulkopuolelta tulevien matkustajien osalta.

Valkeakosken kaupunki (Wikipedia, 2024-c) on rakenteeltaan muihin kuntiin verrattuna kaupunkimainen. Kaupungin keskusta muodostuu selkeästä keskustaajamasta. Kaupungin väkiluku oli vuoden 2023 lopussa 20 394. Keskustan alueella sijaitsee suuria tehtaita kuten paperitehdas, joka vaatii tehokkaita liikenneyhteyksiä mukaan lukien laajat paikoitusratkaisut. Valkeakosken kaupunkimaisuutta kuvaa myös liikennematkaiset, jotka ovat keskittyneet toiminnallisesti keskustan alueelle. Valkeakoskella ei ole rautatien henkilöliikennettä ja raideyhteys Akaan Toijalaan on käytössä ainoastaan teollisuudelle. Kuvassa 3 näkyy, miten Valkeakoski on mukana Tampereen seudun Nysse-liikenteessä. Nysse järjestää joukkoliikennepalvelun Tampereen kaupunkiseudulla, johon Tampereen lisäksi kuuluu Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Vesilahti ja Ylöjärvi. Valkeakoskella on käytössä Nyssen lippujärjestelmä, mutta liikenteen järjestää Valkeakosken kaupunki ja Pirkanmaan ELY-keskus. Nysse-palvelualue on jaettu kuvan mukaisesti eri vyöhykkeisiin A, B ja C. Liikenteen keskiö on Tampereella A- ja B-vyöhykkeillä, joita C-vyöhyke ympäröi. Vyöhykerajat perustuvat alueiden palvelutarjontaan. Valkeakoski on osana C-vyöhykettä.

Kuva 3. Kolmen vyöhykkeen maksujärjestelmä (Tampereen kaupunki, 2024)

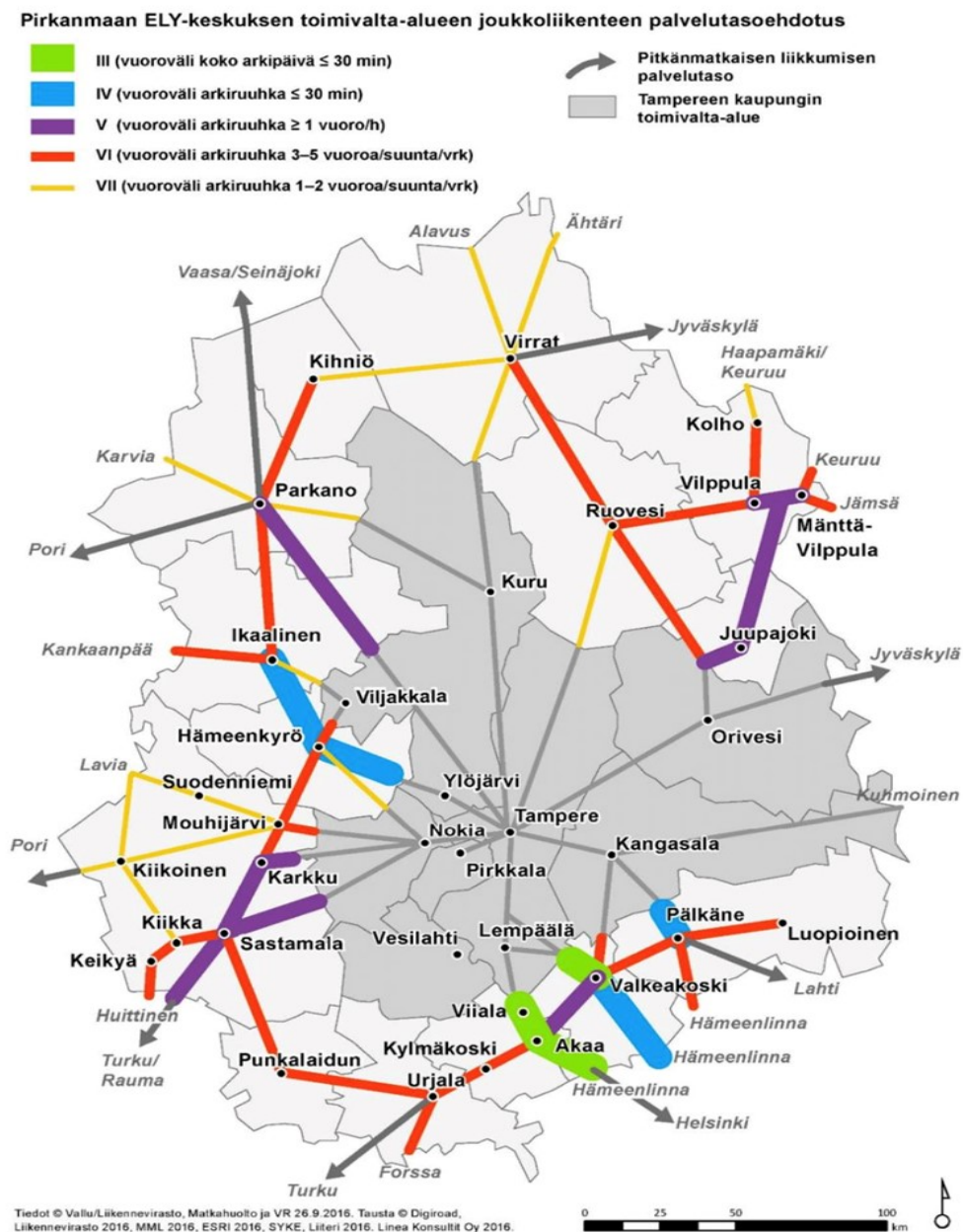


2.2 Liikenteen järjestämistavat ja palvelutason määrittäminen

Julkisen henkilöliikenteen palvelut muodostuvat Suomessa pääsääntöisesti markkinaehtoisista liikennepalveluista sekä palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti (Valtioneuvoston asetus joukkoliikenteen valtionavustuksista, 2012, § 4) järjestetyistä liikennepalveluista. Alueen toimivaltainen viranomainen päättää, ottaako se järjestettäväkseen julkisen henkilöliikenteen palvelut toimivalta-alueellaan tai osalla sen alueista, palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että palvelutasoltaan riittävät julkisen henkilöliikenteen palvelut syntyvät ilman julkista rahoitusta, voidaan valita markkinaehtoinen malli.

Pirkanmaan alueella toimivaltainen viranomainen on Pirkanmaan ELY-keskus, joka kuvan 4 mukaisesti on joukkoliikenteen palvelutason määrittelyssä vuosille 2020–2023 kuvannut alueelliset palvelutasot.

Kuva 4. Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutason määrittely 2020–2023
(Pirkanmaan ELY-keskus, 2020, s. 11)



Avoimen linja-autoliikenteen järjestämisestä koskevat lait säädetään suurelta osin EU:ssa ja kansalliset toimivaltaiset viranomaiset järjestävät Liikennepalvelulain mukaisia liikennepalveluita EU:n palvelusopimusasetuksen (EY) N:o 1370/2007 mukaan. EU:n palvelusopimuksen (PSA) pääperiaatteet liikenteen järjestämiseksi ovat seuraavat.

Komission 12 päivänä syyskuuta 2001 julkaiseman valkoisen kirjan ”Eurooppalainen liikennepolitiikka 2010: valintojen aika” päätavoitteita ovat turvallisten, tehokkaiden ja korkealaatuisten henkilöliikennepalvelujen

takaaminen säännellyllä kilpailulla, joka samalla takaa julkisten henkilöliikennepalvelujen avoimuuden ja suorituskyvyn, ottaen huomioon sosiaaliset ja ympäristöön ja aluekehitykseen liittyvät tekijät, tai tiettyjen hintaehtojen tarjoaminen määrätyille matkustajaryhmille, kuten eläkeläisille, sekä sellaisten eri jäsenvaltioista peräisin olevien kuljetusyritysten välisten erojen poistaminen, jotka voivat vääristää kilpailua merkittävästi. (Laki rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista, N:o 1370/2007, § 4)

Jotta kaikki toimivaltaiset viranomaiset voisivat järjestää julkisen henkilöliikenteen palvelut tavalla, joka parhaiten vastaa kansalaisten tarpeita, viranomaisten on voitava valita vapaasti julkisen liikenteen harjoittaja, pienten ja keskisuurten yritysten edut huomioon ottaen, tässä asetuksessa säädettyjen edellytysten mukaisesti. Avoimuusperiaatteen, kilpailevien liikenteenharjoittajien yhdenvertaisen kohtelun periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen noudattamisen varmistamiseksi on olennaisen tärkeää, että korvauksia tai yksinoikeuksia myönnettäessä toimivaltaisen viranomaisen ja valitun julkisen liikenteen harjoittajan välisessä julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa määritetään julkisen palvelun veloitteiden luonne sekä sovitut korvaukset. Sopimuksen muoto tai nimitys voi vaihdella jäsenvaltion oikeudellisen järjestelmän mukaan. (Laki rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista, N:o 1370/2007, § 9)

Toimivaltaisen viranomaisen tehtävänä on liikennepalveluiden tarjonnan muuttuessa puntaroida, onko markkinaehtoisen liikenteen tarjonta riittävää, vai tulisiko liikenne järjestää PSA:n (EU:n palvelusopimusasetus) mukaiseksi. Liikenteen järjestämistavat (PSA-luokittelu) on määritelty seuraavasti:

- PSA:n bruttomalli, jossa tilaaja suunnittelee liikenteen kokonaisuudessaan ja pitää lipputulot
- PSA:n alueellinen käyttöoikeus (Liikenteenharjoittaja suunnittelee reitit ja aikataulut sekä saa sopimuskorvauksen ja lipputulot)
- PSA:n reittikohtainen käyttöoikeus (Viranomainen suunnittelee reitit ja aikataulut, liikenteen harjoittaja sopimuskorvauksen ja lipputulot)

Koska alueen väestötiheys ja sen pohjalta liikenteen markkinaehtoinen järjestäminen on Etelä-Pirkanmaan alueella haastavaa, ELY-keskus on määritellyt tarpeelliseksi järjestää

liikennettä julkista rahoitusta hyödyntämällä, jotta tarvittava henkilöliikenteen palvelutaso voidaan saavuttaa.

2.3 ELY-keskuksen rahoitusmallit julkiselle liikenteelle

ELY-keskus on linjannut yhteishankintoihin sovellettavia peruseriaatteita ELY-keskuksen ja kuntien yhteisissä liikennehankinnoissa vuoden 2021 alusta alkaen seuraavin mallein (Pirkanmaan ELY-keskus, 2020, s. 23).

1. Kuntien rahoitusosuus Pirkanmaan EY-keskuksen toimivalta-alueen sisäisessä kuntien välisessä ELY-liikenteessä on 30 % ja ELY-keskuksen 70 %.
2. Kuntien valtionavustuskelpoisessa paikallisliikenteessä kustannusjako on 50 % kunta ja 50 % ELY-keskus.
3. Ylikunnallisessa liikenteessä kuntaosuus 30 % jaetaan sopimuksen reiteittäin ja vuoroittain tasan niiden kuntien kesken, joita liikenne palvelee.
4. ELY-keskuksen sopimusliikenteen liittyminen Nysse-lippujärjestelmään Tampereen toimivalta-alueella ratkaistaan tapauskohtaisesti. Jos liikenne on mukana Nysse-lippujärjestelmässä, niin Nysse-alueen kunnat Tamperetta lukuun ottamatta osallistuvat kustannuksiin. Asiasta sovitaan liikenteen käynnistämävaiheessa sopimuskauden alussa yhdessä kuntien kanssa ELY-keskuksen ehdotuksen pohjalta. Lähtökohtana ehdotukselle ovat samat rahoituksenjakoperusteet kuin muussakin ELY-liikenteessä. Jos liikenne ei ole mukana Nysse-lippujärjestelmässä, niin päätöksen rahoitukseen osallistumisesta tekee tapauskohtaisesti kukin Nysse-alueen kunta itsenäisesti.
5. Kunnan mahdollinen palvelusetelirahoitus ei vaikuta kuntien rahoitusosuuksiin ELY-keskuksen sopimusliikenteessä. Rahoituksen jakoperuste koskee ainoastaan ELY-keskuksen palvelutasomäärittelyn mukaista liikennettä. Halutessaan kunta voi järjestää liikennepalveluita tätä korkeammalla palvelutasolla, mutta tällöin kunta vastaa kustannuksista. Kunnan liikenne voi olla kuitenkin tällöinkin mukana ELY-keskuksen kilpailutuksessa.

2.4 Netto- ja bruttoliikenteen järjestämistavat

Sopimusliikennettä voidaan järjestää netto- tai bruttosopimukseen perustuen. Sopimusmallien erot ovat pääsääntöisesti järjestämisvastuussa sekä rahoituksen toteuttamisessa.

ELY-keskus linjaa joukkoliikenteen hankinnoista:

Mikäli ELY-keskus katsoo, että joukkoliikennepalvelut tulee järjestää monilukuisempina, luotettavampina, korkealaatuisempina tai edullisemmin kuin markkinaehtoisesti syntyisi, tekee viranomaisen päätöksen siitä, että joukkoliikennepalvelut järjestetään EU:n palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti. Käytännössä tämä merkitsee joukkoliikennepalvelujen kilpailuttamista. Joukkoliikennepalvelut voidaan kilpailuttaa liikennepalvelulain ja PSA:n mukaisesti käyttöoikeussopimuksella tai hankintalain mukaisesti ns. bruttomallilla.

ELY-keskukset hankkivat yhteistyössä kuntien kanssa kuntarajat ylittävää joukkoliikennettä. Hankittu liikenne on säännöllistä, kaikkien käytettävissä olevaa joukkoliikennettä, jonka hoitaminen perustuu ELY-keskuksen ja liikennöitsijän väliseen käyttöoikeussopimukseen. Kunnat voivat itsenäisesti ostaa myös täydentävää, kunnan sisäistä, liikennettä. (ELY-keskus, 2024)

Liikenteen kannattavuus nousee sopimusmallia valittaessa merkittävään rooliin, kuten Linja-autotyöryhmän raportissa todetaan. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2012)

ELY-keskukset ja kuntien toimivaltaiset viranomaiset samoin kuin osittain muutkin kunnat ovat monien vuosien ajan ostaneet kannattamattomia vuoroja niin sanotulla nettomallilla. Mallille on ollut tyypillistä se, että toimivaltainen viranomaisen on vastannut liikenteen suunnittelusta, kun taas liikenteenharjoittaja on kantanut lipputuloriskin. Liikenteenharjoittaja on saanut viranomaiselta korvauksen ja lisäksi perinyt matkustajilta lipputulot. Lisäksi liikenteenharjoittaja on useimmiten saanut lipputukea kunnalta ja valtiolta.

Bruttoliikennemallissa turvataan liikenteenharjoittajan toiminnan kannattavuus sekä varmistetaan tällä tavoin palvelun jatkuvuus. (Pirkanmaan ELY-keskus, 2020)

Bruttomallissa toimivaltainen viranomaisen vastaa liikenteen suunnittelusta ja kantaa lipputuloriskin. Liikenteenharjoittajalta ostetaan tietyn reitin ajaminen

tietyllä aikataululla ja tietyn laadulla (palvelu, kalusto). Liikenteenharjoittajan saama tulo ei ole riippuvainen matkustajamääristä. Bruttomallissa toimivaltainen viranomaisena saa lipputulot. Liikenteenharjoittaja saa hankintasopimuksen mukaisen liikennöintikorvauksen. Liikennöintikorvauksen suuruus perustuu yleensä autopäiviin, linjatunteihin ja linjakilometreihin. Hankintakorvauksen suuruus on yleensä sidottu indeksiin. Bruttomallia on perinteisesti kutsuttu myös tilaaja–tuottaja -malliksi.

Taulukossa 5 on kuvattu pääpiirteissään netto- ja bruttosopimusten eroavaisuudet. Erilaisilla kannusteurakkamalleilla on myös mahdollista parantaa bruttosopimuksen kannustavuutta.

Kuva 5. Netto- ja bruttosopimusten eroja (Pirkanmaan ELY-keskus, 2020, s. 22)

	+	-
<p>Nettoliikenne (käyttö-oikeussopimus)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liikenteenharjoittaja pitää lipputulot. Liikenteenharjoittajan tulo on riippuvainen matkustajamääristä. • Lisäksi viranomaisena maksaa sopimuskorvauksen 	<ul style="list-style-type: none"> • Toimivaltainen viranomaisena tietää liikenteestä aiheutuvat kulut sopimuskauden alkaessa, koska viranomaisena maksaa liikenteenharjoittajalle vain etukäteen sovitun hankintahinnan. • Nettomalli kannustaa liikenteenharjoittajaa hyvään asiakaspalveluun, koska matkustajien määrä vaikuttaa hänen tuloihinsa 	<ul style="list-style-type: none"> • Matkustajamääriä ja lipputulotietoja ei ole aina ollut riittävän tarkkaan tiedossa tarjouskilpailussa. • Suosii aiempia yrittäjiä
<p>Bruttoliikenne (hankintasopimus)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bruttomallissa toimivaltainen viranomaisena saa lipputulot ja liikenteenharjoittajalle maksetaan hankintasopimuksen mukainen liikennöintikorvaus. 	<ul style="list-style-type: none"> • Antaa uusille liikenteenharjoittajille lähes samanveroiset menestymismahdollisuudet tarjouskilpailussa. • Mahdollistaa osallistuminen kaupunkiseudun lippujärjestelmään. 	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenteenharjoittajat eivät kilpaile asiakastuloista keskenään, koska lipputuloriskin kantaa toimivaltainen viranomaisena. • Ei kannusta hyödyntämään liikenteenharjoittajien reitti- ja aikataulusuunnitteluosaamista. • Ei kannusta yrityksiä parhaaseen mahdolliseen asiakaspalveluun. • Edellyttää clearauksessa sekä lipputulojen että korvausten jakamista maksajatahoille.

Pirkanmaan ELY-keskuksen alueen liikenne järjestetään pääosin käyttöoikeussopimusliikenteenä nettosopimuksin sekä markkinalähtöisesti, koska riittävät henkilöliikenteen palvelut järjestyvät ilman julkista rahoitusta. Käytössä on joissain tapauksissa myös bruttosopimuksellista liikennettä sekä sovellettua osittaista mallia esimerkiksi Valkeakosken kaupungin alueella.

2.5 Yhteistyön edut ja mahdollisuudet

Bruttoliikenteen järjestäminen vaatii eri osapuolten sitoutumista ja toiminnan resursointia. Suunnittelutyö seudullisen VAU-liikenteen osalta on jakaantunut suurimmaksi osaksi ELY-keskukselle ja Akaan kaupungille, sen toimiessa VAU-liikenteen isäntäkuntana. Palvelun suunnittelusta ja ylläpidosta huolehtii pääasiassa ELY-keskus, mutta myös Akaan kaupunki on osoittanut työpanosta omista resursseistaan ja on toiminut koordinoivana tahona muihin suunnitteluun osallistuviin kuntiin. Isäntäkuntana toimiminen mahdollistaa osaamisen kasvun hankintaprosessin ja joukkoliikennesuunnittelun osalta.

3 VAU-liikenne

3.1 Lähtötilanne ja tarpeiden määrittely

Pirkanmaan ELY-keskus on teettämässään selvityksessä (Pirkanmaan ELY-keskus, 2018). Pirkanmaan matkaketjujen kehittämiseksi todennut, että Etelä-Pirkanmaan poikittaisliikenne on mahdollista järjestää Urjalan ja Akaan sekä Akaan ja Valkeakosken välisessä liikenteessä kuntien kanssa toteutettavana yhteistyönä. Tärkeänä tavoitteena on raideliikenteen saavutettavuus ja siten henkilöliikenteen liityntäyhteys junayhteyksiin Akaasta Tampereen ja Helsingin suuntaan. Liityntä Urjalasta ja Kylmäkoskelta Tampereen suuntaan tapahtuisi Viialasta lähijuniin. Valkeakoskelta on jo hyvät suorat linja-autoyhteydet Tampereen ja Helsingin suuntiin (Nysse-liikenne), joten tarve liityntäliikenteelle ei ole siellä niin merkittävä. Tavoitteena oli pystyä vastaamaan myös alueen koululaisten ja opiskelijoiden liikkumistarpeisiin aiempaa laajemmin. (Akaan kaupunki, 2023-a)

Uuden liikennöintimallin taustalla oli kuntien tarve tehostaa poikittaisliikennettä Urjalasta Akaan kautta Valkeakoskelle. Erityisenä tarpeena Urjalan osalta nähtiin raideliikenteen saavutettavuus, koska raideliikenne ei pysähdy Urjalassa.

Akaan tarpeina nähtiin kustannusrakenteen keventäminen, liittyen aikaisempiin joukkoliikennekustannuksiin. Lisäksi koululaisten ja opiskelijoiden kulkeminen Valkeakosken VAAO:lle (Valkeakosken Ammattiopisto) sekä HAMK:lle (Hämeen Ammattikorkeakoulu) nähtiin tärkeänä. Akaan tavoitteena oli tarjota koululaisille ilmaiset kuljetukset kaupungin sisäisessä liikenteessä, jolloin paine koulukuljetusten järjestämiseksi keventyisi.

Valkeakosken osalta suurimmat odotukset liikennöinnistä kohdistuivat raideliikenteen liityntäkuljetusten toteutumiseen ja oppilaitosten kuljetusten toteutumiseen. Koska

Valkeakoskella ei ole joukkoliikenteen raideyhteyttä, oli hyödyllistä toteuttaa linja-autoliikenne Toijalaan yhdessä muiden kanssa. Valkeakoskella toimii lisäksi alueen isoimmat oppilaitokset, joten opiskelijoiden mahdollisuus osallistua opetukseen oli myös luonteva tavoite liikennöinnille.

3.2 Suunnitteluvaihe ja reitin määrittely

Reittien suunnittelussa ja määrittelyssä käytettiin suunnittelun alkuvaiheessa hyödyksi Akaan kaupungin toteuttamaa joukkoliikennekyselyä, jonka pohjalta tehtiin perusraportti vuonna 2019 (Akaan kaupunki, 2019).

Kyselyssä heti toisena esitettiin kysymys; ”Mikäli käytät kaupungin sisäistä joukkoliikennettä, mitä reittejä käytät?”. Tähän kysymykseen vastasi 93 asukasta. Useat vastaajat ilmaisivat tarpeensa paremmalle joukkoliikenteelle erityisesti Kylmäkosken, Viialan ja Toijalan välillä, mutta myös muiden haja-alueiden välillä. Asukkaat mainitsevat kyselyssä tarpeen koulu-, terveyskeskus- ja harrastuskuljetuksille. Lisäksi selkeitä ja tiheämpiä aikatauluja, jotka vastaavat väestöryhmien erilaisiin tarpeisiin korostettiin paljon.

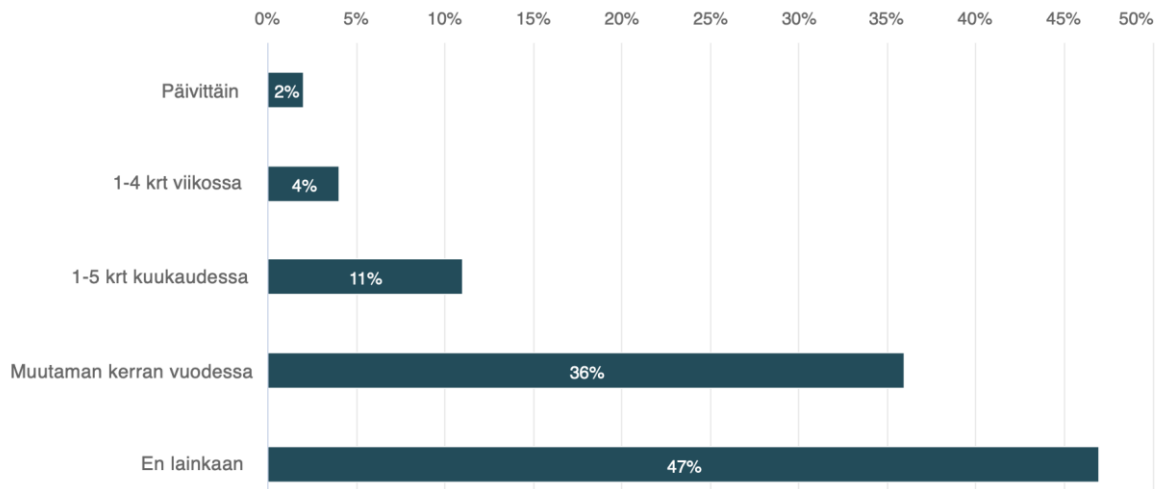
Kuvassa 6 näkyy kyselyssä esiin tuotu kysymys; ”Kuinka usein käytät linja-autoa matkustamiseen Akaan ja muiden kaupunkien välillä?”. Vastaajien määrä kysymykseen oli 338 kappaletta.

Tästä otannasta huomattiin, että suuri osa vastanneista (47 %) ei käytä linja-autoa matkustamiseen Akaan ja muiden kuntien välillä. Toiseksi suurin osuus (36 %) käyttää linja-autoa muutamia kertoja vuoden aikana, mikä viittasi siihen, että joukkoliikennettä käytettiin selkeästi harvemmin ja vain erityisissä tilanteissa. Päivittäin tai hieman harvemmin, mutta säännöllisemmin joukkoliikennettä käyttävien osuus oli selkeästi pienempi. Tämä heijasti sitä, että Akaan seudun joukkoliikenteen kattavuus ja tehokkuus ei vastannut asukkaiden tarpeita tai odotuksia ja korosti näin ollen tarvetta lisätä ja kehittää joukkoliikennettä tehokkaammaksi ja houkuttelevammaksi.

Kuva 6. Joukkoliikenne 2019 Perusraportti (Akaan kaupunki, 2019, s. 4)

3. Kuinka usein käytät linja-autoa matkustamiseen Akaan ja muiden kaupunkien välillä?

Vastaajien määrä: 338



Suunnitteluvaiheessa pyrittiin varmistamaan, että joukkoliikenteen tarjonta on seudun asukkaiden tarpeita vastaava ja että lipputuotevalikoimaa saataisiin laajennettua monipuolisemmaksi ja kattavammaksi. Lipputuotteita suunniteltaessa päädyttiin Matkahuollon tarjoamaan Reitit ja Liput-sovellukseen, joka oli jo aikaisemmin havaittu hyväksi ratkaisuksi. Sovellus mahdollisti yhtenäisen lippukäytännön muidenkin alueella toimivien liikennöitsijöiden kuten Valkeakosken Liikenne Oy:n, Bussiliikenne Koivisto Oy:n, Rautaveden liikenne Oy:n ja Saarikunnan Liikenne Oy:n liikenteessä sekä Akaan sisäisessä kutsuliikenteessä Akaakydissä.

3.3 Palvelutason määrittely ja aikataulut

Määrittäsvastuu eri alueiden joukkoliikenteen palvelutason määrittämisestä on ELY:n vastuulla perustuen liikennepalvelulakiin (Laki liikenteen palveluista 24.5.2017/320). VAU-liikenteen palvelutasoehdotuksessa (Akaan kaupunki, 2023-a) tuli selkeästi esille eri alueiden tasapainoinen saavutettavuus ja tavoiteltu liityntäyhteys raideliikenteeseen. Koska markkinaehtoinen malli tai nettoliikennemalli ei ollut kannattava, perustuu ELY:n palvelutasoehdotus VAU-liikenteen osalta bruttoliikennemalliin.

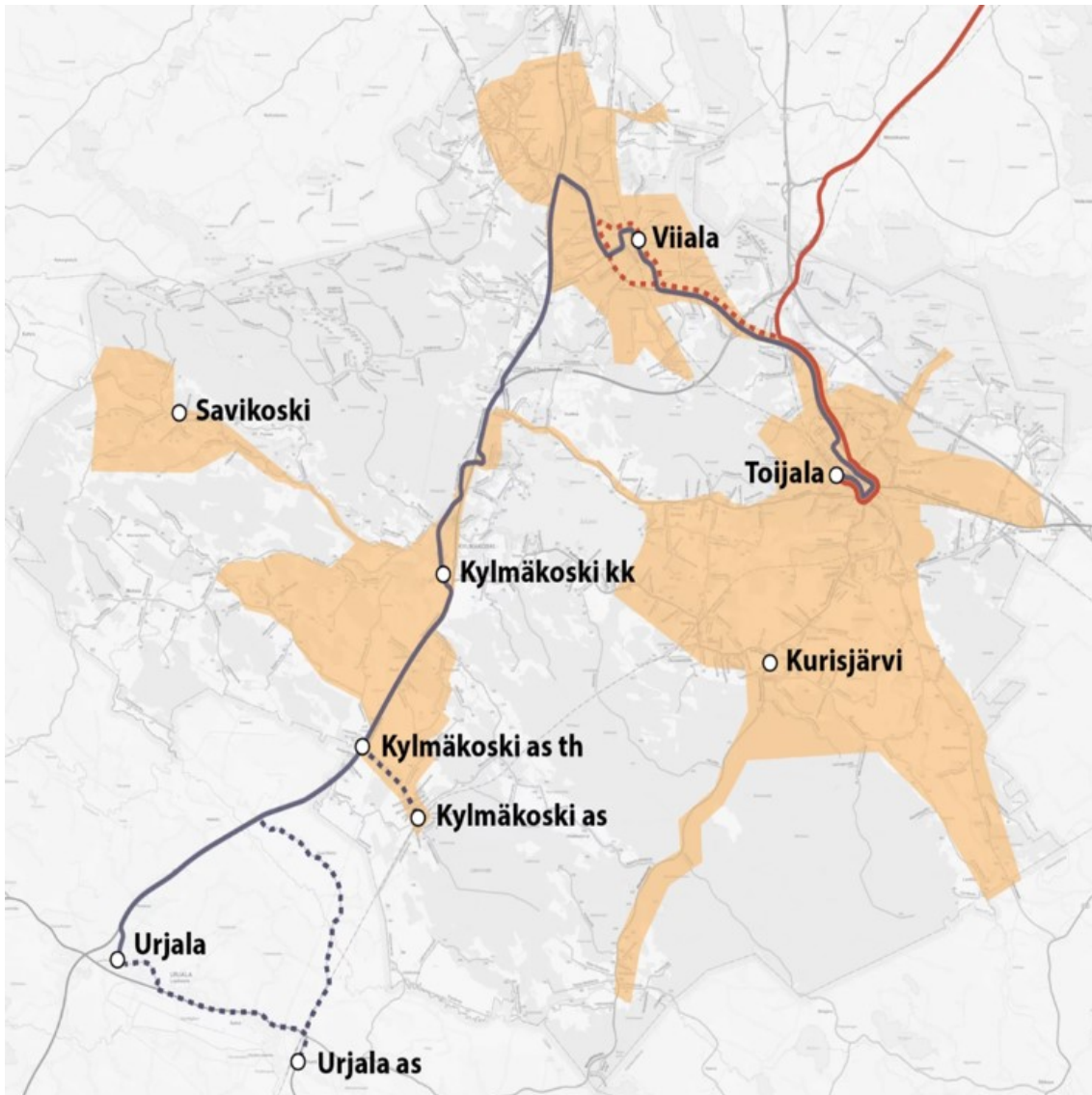
ELY:n yhteistoimintasopimuksen (Akaan kaupunki, 2023-a) ehdotuksessa määriteltiin bruttomallin liikenteelle muutamaa eri palvelutasoa, joilla liikennöinnin kustannuksia voitiin arvioida. Palvelutasoja käsiteltiin reittitasolla ja ensimmäisenä arvioitiin koko reitin Urjala–

Kylmäkoski–Viiala–Toijala–Valkeakoski osuutta. Urjala–Toijala reittiä havainnollisestaan kuvassa 7.

Alimmalla eli minimitasolla liikennöinti sijoittuisi aamun tunneista iltapäivään kello viiteen asti tunnin vuoroväleillä. Kesällä vuoroja olisi vähemmän ja viikonloppuisin liikennöitäisiin puoliltapäivin iltaan asti. Keskimmaisella kustannustasolla liikenne sijoittuisi talvikaudella aamu kuuden jälkeisestä ajasta ilta seitsemään asti tunnin vuoroväleillä. Kesäkaudella vuoroväleissä olisi tauko keskipäivällä. Laajimmassa tasossa vuoroja ajettaisiin jokaisena arkipäivänä aamu viidestä ilta kymmeneen tunnin vuoroväleillä ja kesäkaudella vähennettäisiin ainoastaan keskipäivän ajotunteja.

Toijalan ja Valkeakosken välistä liikennöintiä arvioitiin omana reittinä, jolle rakennettiin omat kustannuslaskelmat. Minimi- sekä keskitasolla talviajan lisäyksenä koko reittiin (Urjala–Kylmäkoski–Viiala–Toijala–Valkeakoski), ehdotettiin muutamia markkinaehtoisia täydentäviä vuoroja. Laajimmalla tasolla täydentävät reitit ajettaisiin aamusta iltaa tunnin vuoroväleillä, kesäajan keskipäivän taukoja lukuun ottamatta. Tämä yhteysväli (Toijala–Valkeakoski) olisi kokonaan PSA-liikennettä, eikä millään palvelutasolla ajettaisi viikonloppuvuoroja.

Kuva 7. VAU-liikenteen linjakartta. (Akaan kaupunki, 2024-b)



3.4 Liikennöinnin kilpailutus

Liikennöinnistä tehtiin kilpailutus päätökset eri kuntien päätöksenteossa (Akaan kaupunki, 2023-a) ja merkittiin Akaan kaupunginhallituksen pöytäkirjaan 20.6.2023 seuraavasti:

Akaa, Urjala ja Valkeakoski ovat maaliskuun lopussa päättäneet liikenteen hankkimisesta ja kilpailuttamisen käynnistämistä. Kunnat ovat päättäneet valtuuttaa Pirkanmaan ELY-keskuksen kilpailuttamaan liikenteen bruttomallilla. Lisäksi Akaa huomioi päätöksenteossaan iltaoption käytön mahdollisuuden Valkeakoskelle ja Valkeakoskelta. Yhteistoimintasopimus on hyväksytty sellaisenaan 29.5.2023 Urjalan kunnanhallituksessa (§ 102, ULA/36/08.01.00.00/2023) ja Valkeakosken

kaupunginhallituksessa (§ 146, Dno VLK/502/08.01.00/2023). Asiaan liittyvä aiempi päätöksenteko:

- Akaan elinvoimalautakunta 28.3.2023 (§ 28, D/266/08.00.00/2023)
- Akaan kaupungin sivistyslautakunta 27.3.2023 (§ 54, SIV 27.3.2023)
- Valkeakosken kaupunginhallitus 27.3.2023 (§ 90, Dno VLK/ 502/08.01.00/2023)
- Urjalan kunnanhallitus 27.3.2023 (§ 62, ULA/36/08.01.00.00/2023)

Kilpailutuksen sisällöt muotoutuivat suunnitteluvaiheessa ja kilpailutuksesta vastasi bruttoliikennemallin mukaisesti ELY-keskus. ELY-keskus toteutti myös asiakasmääräarviot sekä arvioi liikenteen kustannusvaikutukset kunnittain. Liikennöinnin kustannuksia ja arvioita käsitellään tarkemmin opinnäytetyössä kohdassa 4.1.

Tarjouskilpailu julkaistiin 17.4.2023 ja tarjousten viimeinen jättöaika oli 22.5.2023. Hankintamenettelynä oli erityisalojen hankintalain mukainen avoin menettely.

Määräaikaan 22.5.2023 mennessä tarjouspyyntöön saatiin tarjoukset kahdelta eri tarjoajalta: Vekka Group Oy ja Valkeakosken Liikenne Oy. Molemmat tarjoukset olivat tarjouspyynnön mukaisia. Tarjousten käsittely aloitettiin vähimmäisvaatimusten tarkastuksella, jonka jälkeen toteutettiin hintavertailu. Tarjouspyynnön mukaisesti valituiksi tuli hankintakustannuksiltaan edullisin tarjous Vekka Group Oy:ltä.

3.5 Yhteistyösopimus ja päätöksenteko

Yhteistyösopimuksessa, jota työstettiin pääosin isäntäkunta Akaan toimesta ja joka hyväksyttiin Akaan kaupunginhallituksessa vuonna 2023 (Akaan kaupunki, 2023-a) sopimusosapuolina olivat ELY-keskus, Valkeakosken kaupunki, Akaan kaupunki ja Urjalan kunta. Sopimus koski henkilökuljetusten järjestämisen yhteistyötä, joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmää sekä joukkoliikenteen kustannusten jakamista.

Sopimuksen tarkoituksena oli sopia ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikennepalvelun, henkilökuljetusten ja niitä täydentävien joukkoliikennepalvelujen kokonaisuudesta sekä niitä koskevista suunnittelu-, rahoitus- ja järjestämisvastuista.

ELY-keskus vastasi sopimuksen mukaan joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä sekä palvelutason määrittelystä, mutta kunnat toimivat tiiviisti isäntäkunnan koordinoimana mukana suunnitteluprosessissa. ELY-keskus tarvitsi kuntien paikallisen väestön tuntemusta palvelutason tarkemmassa määrittelyssä, jotta VAU:n runkolinja vastaisi kuntien tarpeisiin.

Lisäksi liikennöinnistä ja operatiivisesta toiminnan suunnittelusta vastaava Vekka Group oli mukana prosessissa.

Yhteistyösopimus (Akaan kaupunki, 2023-a) valmisteltiin virkamiestyönä ELY:n johdolla. Akaan kaupunki osallistui usean henkilön voimin (elinkeinopäällikkö sekä joukkoliikennesuunnittelija) isäntäkuntana valmisteluun ja eri kunnat osallistettiin valmisteluun myös jo varhaisessa vaiheessa. Kuntien sisäisiä toimielimiä osallistettiin suunnitteluun ja toteuttamiseen. Kuntien hallintokunnat, sivistystoimi, kaupunkikehitystoimi ja tekninen toimi olivat osana joukkoliikenteen kokonaisvaltaista suunnittelua omien vastualueidensa osalta. Sopimuksen suunnittelussa huomioitiin koululaiset ja opiskelijat, joiden näkökulmaa on suunnittelussa haettu sivistys- sekä kaupunkikehitystoimen asiantuntijatyönä. Teknisen toimen vastuulla on liikenteeseen liittyvät opasteet, pysäkit ja muu katuinfra, jotka liikennöinnin suunnittelussa otettiin myös huomioon.

Sopimuksen kohteena olevan liikenteen toteutumisen seuranta ja muuta järjestelyyn liittyvää yhteistyötä varten perustettiin kuntien yhteisenä päätöksenä ELY-keskuksen ja kuntien edustajista koostuva työryhmä. Työryhmän puheenjohtajana ja koollekutsujana toimi ELY-keskus. Työryhmän tehtäviin määriteltiin kuuluvaksi liikennöintisopimuksen noudattamisen valvonta, yhteistyö liikennöitsijän kanssa sekä mahdollisten reitti- aikataulu- ym. muutoksien valmisteleminen ja toteuttaminen.

Yhteistyösopimuksessa (Akaan kaupunki, 2023-b) määriteltiin osapuolien tehtävät ja vastuut. Määriteltäviä tehtäviä olivat:

- Reitti- ja aikataulusuunnitelmat
- Yhteensovittaminen muun liikenteen kanssa
- Kilpailutusasiakirjojen laatiminen
- Kilpailutusprosessin läpivienti
- Palvelun markkinointi
- Asiakaspalvelun järjestäminen
- Asiakaspalautteiden käsittely
- Asiakkaille tiedottaminen
- Lipputuotteiden hintojen määrittely
- Lippu- ja maksujärjestelmä sekä clearing
- Liikennöintikorvausten laskeminen ja maksaminen
- Pysäkkiaikataulut ja -kilvitys
- Viialan aseman pysäkkijärjestelyt junaliikenteeseen liityntää varten
- Reitti- ja aikataulumuutokset

- Liikennöintisopimuksen noudattamisen valvonta ja sopimuksenaikainen yhteistyö liikennöitsijän kanssa

Yhteistyösopimus käsiteltiin eri kuntien lautakunnissa ja lopullisen päätöksen sopimuksesta hyväksyivät kuntien hallinnossa kunnanhallitus. Alla esimerkin omaisesti kuvaus päätösprosessista Akaan kaupungin päätöksenteossa.

Sopimus käsiteltiin ja päätettiin 15.6.2023 Akaan kaupungin elinvoimalautakunnassa (Akaan kaupunki, 2023-b) seuraavasti:

Elinvoimalautakunta ehdottaa kaupunginhallitukselle, että se päättää:

1. Hyväksyä liitteenä olevan yhteistyösopimuksen Akaan seudun liityntäliikenteestä. Kaupunginjohtaja valtuutetaan allekirjoittamaan yhteistyösopimus kunnan puolesta.
2. Sopimus joukkoliikennepalvelujen hankinnasta tehdään Vekka Group Oy:n kanssa. Kohteen liikennöinti aloitetaan täysmääräisenä 9.8.2023, mikäli hankintapäätös saa lainvoiman kesän 2023 aikana ja varsinainen sopimuskausi kestää 2 vuotta. Kohteen sopimusta on mahdollista jatkaa kahdella yhden vuoden (1+1) optiokaudella. (Akaan kaupunki, 2023). Elinvoimalautakunnan pöytäkirja 15.6.2023)

Sopimus käsiteltiin ja päätettiin 15.6.2023 Akaan kaupunginhallituksessa Elinvoimalautakunnan ehdotuksen mukaisesti:

Kaupunginhallitus päättää:

1. Hyväksyä liitteenä olevan yhteistyösopimuksen Akaan seudun liityntäliikenteestä. Kaupunginjohtaja valtuutetaan allekirjoittamaan yhteistyösopimus kunnan puolesta.
2. Todeta, että sopimus joukkoliikennepalvelujen hankinnasta tehdään Vekka Group Oy:n kanssa. Kohteen liikennöinti aloitetaan täysmääräisenä 9.8.2023, mikäli hankintapäätös saa lainvoiman kesän 2023 aikana ja varsinainen sopimuskausi kestää 2 vuotta. Kohteen sopimusta on mahdollista jatkaa kahdella yhden vuoden (1+1) optiokaudella. (Akaan kaupunki, 2023). Kaupunginhallituksen pöytäkirja 20.6.2023)

Koska liikennöinnin toteuttaminen vaati pysäköintiin liittyviä toimenpiteitä, kustannusten jaosta tehtiin kaupunginhallituksen päätöksen jälkeen vielä erillinen päätös 30.8.2023 (Akaan kaupunki, 2023-d) teknisen lautakunnan osalta seuraavasti:

Kaupunginhallitus on hyväksynyt kokouksessaan 20.6.2023 §189 Akaan seudun joukkoliikennehankinnan ja yhteistyösopimuksen Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa Akaan seudun bruttoliiikenteen toteutuksesta.

Yhteistyösopimuksessa on määritetty, että liityntäliikenteen järjestäminen vaatii Viialan aseman yhteyteen pysäkkijärjestelyjä, joiden kustannuksista ELY-keskus ja Akaan kaupunki vastaavat kustannusjaolla 50 % / 50 %. (Akaan kaupunki, 2023)

3.6 Yhteistyön hallinnointi ja koordinointi

Yhteistyösopimuksen mukaisesti yhteistyötä kuntien ja liikennöitsijöiden välillä koordinoidaan yhteisillä palaverilla, joihin osallistuu liikennöitsijöiden edustajia sekä kaupunkien joukkoliikennevastaavat ja kaupunkien kehitysvastaavat. Palaverissa käydään läpi esimerkiksi palautteita, matka- ja kuluraportteja sekä miten sopimuksen puitteissa on toimittu ja ovatko kaikki osapuolet tyytyväisiä toimintaan.

4 Rahoitus ja hankinta

Yhteistyösopimuksessa (Akaan kaupunki, 2023-a, kpl 3.2.3) 28.6.2023 ehdotettiin bruttomallilla järjestettävän liityntäliikenteen liikennöintikustannuksia kolmella erilaisella palvelutasolla. Alueen VAU-liikenteen liikennöintikustannukset bruttomallilla olisivat olleet:

- Minimitasolla liikennöintikustannuksiksi arvioitiin noin 370 000 euroa, josta ELY-keskuksen rahoitusosuus olisi 150 000 euroa ja kuntien yhteensä 220 000 euroa.
- Välitasolla liikenteen liikennöintikustannuksiksi arvioitiin noin 430 000 euroa, josta ELY-keskuksen rahoitusosuus olisi 150 000 euroa ja kuntien yhteensä 280 000 euroa.
- Korkealla tasolla liikennöintikustannuksiksi arvioitiin noin 790 000 euroa, josta ELY-keskuksen rahoitusosuus olisi 150 000 euroa ja kuntien yhteensä 640 000 euroa.

Yhteistyösopimuksen ehdotuksessa määriteltiin myös hankintayksiköt sekä sopimuksen yksityiskohdat siten, että hankintayksikköinä olisivat Pirkanmaan ELY-keskus ja Akaan

kaupunki. Urjala ja Valkeakoski ovat sopimuksessa liikennöintikustannusten rahoittajia. Sopimuskaudeksi määriteltiin 2+1+1 vuotta.

Lipputulojen osalta toteuman arviointi on usein haastavaa ja perustuukin pääosin aikaisempiin liikennemääriin, mikäli niitä on käytettävissä. VAU-liikenteen osalta järjestämiseen liittyvistä tehtävistä sekä liikennöintikustannusten ja muiden kustannusten jaosta sovittiin yhteistyösopimuksessa.

Lipputuotteiden käytön sekä tuoton osalta määriteltiin kuntakohtaiset kokonaisuudet yhteistyösopimuksen ehdotuksen mukaisesti. (Akaan kaupunki, 2023-a).

Valkeakosken lipputulot poikkeavat muiden kuntien malliin, sillä Valkeakoskella on käytössä Tampereen seudun joukkoliikenteen (Nysse) lipputuotteet, joiden lipputulot sopimuksen mukaan kohdentuisivat Valkeakosken kaupungille. Muiden lipputuottojen osalta kohdennus toteutuisi kunnille liikennöintikorvauksen kustannusjaon suhteessa. Koska tavoitteena oli, että matkaketjujen toteutuminen olisi kustannuksiltaan kohtuullista, liityntäliikenteen lippuhinnat olisivat edullisia. Tämä kuitenkin tarkoittaisi samaan aikaan, että lipputulot kunnille jäisivät varsin alhaisiksi. Kaikilla suunnitelluilla palvelutasoilla lipputulojen arvioitiin olevan vain muutamia kymmeniä tuhansia euroja vuodessa.

Urjalan ja Akaan osalta bruttoliikenteen avulla olisi mahdollista saavuttaa säästöjä peruskoululaisten koulumatkakustannuksissa. Urjalan osalta mahdollinen säästö arvioitiin olevan vuositasolla noin 20 000 euroa ja Akaassa vieläkin isompana noin 130 000 euroa. Akaan osalta erityisesti Kylmäkosken alueen kuljetuksia voitaisiin siirtää bruttomallilla toteutettavaan liikenteeseen, jossa vuositason kustannukset ovat olleet noin 210 000 euroa.

Bruttoliikennemalliin siirtyminen tuottaa liikennöinnin lisäksi merkittävän määrän muita tarpeita, kuten viestintään, markkinointiin sekä asiakaspalveluun liittyviä tehtäviä. Nämä tehtävät määriteltiin yhteistyösopimuksen (Akaan kaupunki, 2023-a). ehdotuksessa seuraavasti:

Bruttoliikenteeseen siirtyminen toisi kuntien vastuulle liikennettä ja lipputuotteita koskevaan matkustajainformaatioon, markkinointiin sekä asiakaspalvelun järjestämiseen liittyviä tehtäviä. Myös asiakaspalautteiden käsittelyyn tarvittaisiin Akaan kaupungilta resursseja. Näistä ja muista sopimuksen hallintaan liittyvistä tehtävistä ja vastuista sovittaisiin erikseen ELY-keskuksen ja kuntien kesken laadittavassa yhteistyösopimuksessa.

Bruttomallin käyttö ei estä sitä, etteikö liikenteenharjoittajia voida sopimuksilla velvoittaa huolehtimaan joltain osin esim. matkustajainformaatiosta ja asiakaspalautteista. Liityntäliikenteen järjestäminen vaatii Viialan aseman yhteyteen pysäkkijärjestelyjä, joiden kustannuksista vastaisivat ELY-keskus ja Akaan kaupunki yhtä suurin osuuksin. Kustannuksiksi arvioidaan vähintään 50 000 euroa. (Akaan kaupunki (2023) Yhteistyösopimus)

VAU-liikenteen budjetin laadinta ja jakaminen toteutettiin yhdessä eri osapuolten kanssa. Mukana budjetin laadinnassa oli myös liikennöitsijä Vekka Group Oy. Suunnittelun keskeisessä osassa oli lipputulojen hallinta ja niiden vähennys Akaan seudun bruttolienteestä.

Toimintamalli toteutettiin siten, että liikennöitsijälle toimitetaan ELY-keskukselta kuukausittain liikennöintikorvauksen bruttokustannuslaskenta, joka sisältää kuntien maksuosuudet ja prosenttiosuudet laskutettavasta korvauksesta. Liikennöitsijät saavat myös ELY-keskukselta tiedon, missä on merkitty tiedot kuntia koskevista mahdollisista vähennyksistä ja sanktiomaksuista. Toimintamallissa ELY-keskus on vastuussa mahdollisista selvittelyistä ja yhteydenpidosta.

Lopullisessa päätöksenteossa (Akaan kaupunki, 2023-b) esitettiin kustannusjako niin, että Pirkanmaan ELY-keskus rahoittaa liikennettä 150 000 euroa/vuosi. Liikennöinnin kustannukset jaetaan kuntien kesken kilometrisuhteessa suunnittain Toijala–Urkala ja Toijala–Valkeakoski. Toijala–Urkala-välin kustannuksista Akaa maksaa 75 % ja Urjala 25 %. Toijala–Valkeakoski-välin kustannuksista Akaa maksaa 50 % ja Valkeakoski 50 %. Kustannusten jaossa otettiin huomioon muun muassa henkilöstökustannusten sekä linjatuntien osuudet kuntien alueilla. Lisäksi eri kuntien hyöty eri yhteyksille vaikutti kustannusjakoon. Liikennöinnin nettokustannukset jaettiin kuntien kesken ja ELY-keskus maksoi liikennöitsijälle kuukausittaisen kiinteän osuuden. Liikennöitsijä laskutti kuntien osuuden liikennöintikorvauksista ja vähensi saadut lipputulot kuntien maksuosuuksista sopimuksen mukaisesti. Lipputulojen määrät toimitettiin kunnille raportein kuukauden välein.

5 Viestintä ja osallistaminen

Sidosryhmien osallisuudesta prosessin eri vaiheisiin on kerrottu opinnäytetyön kussakin kohdassa. Laajasti määriteltynä sidosryhmiin kuuluu muun aikaisemmin mainittujen kuntien, Vekka Group Oy:n sekä ELY-keskuksen lisäksi myös lipputuotteiden ja toiminnallisuuksien osalta Matkahuolto ja Valkeakosken liikenne. Myös kuntien sisäiset hallintokunnat ovat osana joukkoliikenteen kokonaisvaltaista suunnittelua.

VAU-liikenteen käynnistymisestä viestittiin laajasti eri kuntien verkkosivuilla sekä paikallislehdissä. Kunnat sopivat myös yhteisen VAU-liikenteen esitteen toteuttamisesta ja työstä vastasi pääosin isäntäkunta Akaan kaupunki. Viestintä saavutti hyvin kuntien asukkaat. VAU-liikenteen esite valmistui vasta tammikuussa 2024, joten sen sisältöä muokattiin vastaamaan kevään 2024 liikennöintiä.

Opinnäytetyötä varten 6.5.2024 haastateltiin Akaan kaupungin viestintä vastaavaa Sini Kantolaa, jonka mukaan VAU-liikenteen viestinnässä toteutettiin seuraavia toimenpiteitä Akaa kaupungin toimesta. (Kantola, henkilökohtainen tiedonanto, 2024)

- Uutisia VAU-liikenteestä julkaistu kaupungin omilla nettisivuilla 6 kpl
- Infojen toteutus ja VAU-liikenteen aikataulut Akaan kaupungin nettisivuille liikennöinnin käynnistyttyä
- Some-julkaisuja eri alustoille VAU-liikenteestä 5 kpl
- Paikallislehti Akaan Seudussa julkaistu mainoksia VAU-liikenteestä 3 kpl
- Tuotettu painettu aikatauluesite, jota on jaettu autoissa, Akaan kirjastoissa ja palvelupisteissä sekä Toijalan rautatieasemalla
- VAU-liikennettä on markkinoitu Asta-messuilla, jossa oli pahvinen huomioseinä aiheesta

Viestinnän haasteena oli syksyllä 2023 erityisesti poikkeamatietojen välittyminen eri viestinnän kanaville. Poikkeamatiedot, esimerkiksi vuorojen ajamatta jääminen, ei välittynyt ajoissa ja oikeaan paikkaan ja tieto kunnille tuli liikennöitsijältä vasta muutamien päivien päästä. Viestintää pyrittiin syksyn aikana korjaamaan siten, että tiedot välittyvät viipymättä suoraan liikennöitsijältä sähköpostiryhmän kautta. Tämä mahdollisti nopeamman tiedonvälityksen, mutta ennakoivaan viestintään ei kuitenkaan toimenpiteillä päästy.

Toisena viestinnän haasteena koettiin muutostietojen kuten aikataulujen ja poikkeavien reittien siirtyminen kuntien nettisivuille. Liikennöitsijäpalavereissa sekä bruttoliiikennetyöryhmässä käsitellyt muutostiedot eivät välittyneet kuntien viestintään, eivätkä siten myöskään asiakkaiden saataville.

6 Palvelun laadunvalvonta ja -seuranta

VAU-liikenteen laadunvalvontaa varten luotiin palautekanavat, niin kaupungille kuin liikennöitsijöille, johon asiakas pystyi laittamaan palautetta VAU:n toiminnasta. Joukkoliikenne yhteistyösopimuksen mukaan (ELY-keskus, 2021, s.2), liikennöitsijä on ensisijaisesti vastuussa asiakaspalvelusta, mutta kunnat ovat olleet myös mukana palautteen

käsittelyssä. Käyttäjien ja liikennöitsijöiden saama palaute on keskeinen laadunvalvonnassa, sillä palaute auttaa kaupunkia liikennöitsijän valvomisessa sekä myös laadun parantamisessa. Seurantaan kuuluvat myös raportit, joita Matkahuolto ja liikennöitsijät jakavat. Raporteissa käy ilmi matkustajamäärät, ostetut lipputyypit sekä pysäkit, miltä linja-autoon on noustu.

Laadunseurantaan kuuluu olennaisesti myös kalustotarkastukset, joita pidetään liikennöitsijöille määrä ajoin bruttolikennetyöryhmän päätöksestä (henkilökohtainen tiedonanto, 2023). Kalustotarkastuksen tilaus on kaupunkien vastuulla ja siitä päätetään kunnanvaltuustossa. Kalustotarkastuksissa käydään läpi kaikki sopimuksen mukainen kalusto. Tarkastuksiin kuuluu esimerkiksi autojen kokonaiskunto, turvavyöt, rekisteröityjen matkustuspaikkojen määrä sekä maksupäätteet ja niiden toiminta. Kalustotarkastuksesta muodostetaan raportti, joka toimitetaan kaupunginvaltuuston nähtäväksi.

Palvelun laadunvalvontaa tehdessä saadun palautettaan pohjalta on saatu korjattua esimerkiksi VAU-liikenteen aikataulutusta. VAU-liikenteen aikatauluja korjattiin palautteen pohjalta vuoden 2023 lopulla niin, että lähtöä Urjalasta aikaistettiin viidellä minuutilla, jotta linja-auto kerkeäisi Viialan juna-asemalle hyvin ennen aamun kello 8.12 junaan, joka on kuvan 8 aikataulussa merkattuna sinisenä jatkoyhteytenä. Aikaistusta haluttiin, koska kävely laiturille linja-auto pysäkiltä kesti niin kauan, että asiakas saattoi myöhästyä junasta. (Akaan kaupunki, VAU-bussiaikataulut-2024, s. 6)

Muitakin muutoksia aikatauluihin toivottiin, esimerkiksi koulujen aikataulujen kanssa. Toiveita tuli myös reittimuutoksesta Kylmäkosken asemalle muillekin vuoroille kuin Urjalan suuntaan kulkeville kouluvuoroille. Koulujen aloitus- ja lopetusaikojen suhteen muodostui kuitenkin niin paljon haasteita, että muutokset todettiin lähes mahdottomiksi. Liikenteen rakenne olisi jouduttu tekemään kokonaan uusiksi, eivätkä muutokset sopimusteknisesti edes olisi olleet mahdollisia

Kuva 8. VAU-bussiaikataulut-2024 (Akaan kaupunki, 2024-a, s. 6)

Urjala - Akaa - Tampere/Helsinki

8.1.2024 alkaen											
M-P	Urjala - Akaa - Tampere/Helsinki										
Urjala	6:35	7:30	8:30	9:30	12:30	13:35	14:35	15:35	16:30	17:30	19:30
Urjala as	:	:	:	:	12:40	:	14:45	:	:	:	:
Kylmäkoski as	th	th	th	th	12:55	th	15:00	th	th	th	th
Kylmäkoski kk	6:45	7:40	8:40	9:40	13:05	13:45	15:10	15:45	16:40	17:40	19:40
Viiala	7:02	7:57	8:57	9:55	13:20	14:00	15:25	16:00	16:55	17:55	19:55
Viiala	7:16	8:12	9:06	10:12		14:12		16:12	17:06	18:17	20:12
Tampere	7:35	8:35	9:25	10:35		14:35		16:35	17:25	18:40	20:35
Toijala	7:20	8:15	9:15	10:15	13:40	14:20	15:45	16:20	17:15	18:15	20:15
Toijala	7:26	8:26	9:26	11:00		14:26	16:28	16:28	18:00	18:26	20:26
Helsinki	8:54	9:54	10:54	12:49		15:54	17:54	17:54	19:49	19:54	21:54
M-P	Helsinki/Tampere - Akaa - Urjala										
Helsinki	5:03	5:10	7:01	9:03	11:03	11:10	13:03	14:03	15:03	17:03	20:03
Toijala	6:30	7:10	8:30	10:30	12:30	13:00	14:30	15:30	16:30	18:30	21:30
Toijala	6:45	7:20	8:45	10:45	12:50	13:50	14:50	15:45	16:45	18:45	21:45
Tampere	6:35		8:35	10:35	12:35	13:30	14:35	15:25	16:35	18:25	21:25
Viiala	6:55		8:55	10:55	12:55	13:54	14:55	15:49	16:55	18:49	21:49
Viiala	7:00	:	9:00	11:00	13:05	14:05	15:05	16:00	17:00	19:00	22:00
Kylmäkoski kk	7:15	7:35	9:15	11:15	13:20	14:20	15:20	16:15	17:15	19:15	22:15
Kylmäkoski as	th	7:45	th	th	th	th	th	th	th	th	th
Urjala as	:	8:05	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Urjala	7:30	8:15	9:30	11:30	13:35	14:35	15:35	16:30	17:30	19:30	22:30

7 Johtopäätökset

VAU-liikenteen toteuttaminen bruttoliiikenteenä kolmen kunnan yhteistyönä on toteutunut pääsääntöisesti alkuperäisten suunnitelmien mukaisesti. Bruttoliikenteen toteuttamista ja seurantaan varten perustettu työryhmä on käsitellyt sopimuksen toteutumista, sekä kuntien ja asiakkaiden palautteita liikenteen sujumisesta. Kuntien osallistuminen työryhmän kokouksiin vaihteli ja kuntien edustuksellinen vastuu oli suurelta osin Akaan kaupungilla. Työryhmien muistioiden pohjalta voidaan nostaa muutamia merkittäviä johtopäätöksiä, joita bruttoliiikenteen järjestämisessä tulisi huomioida.

7.1 Sopimuksen toteuttaminen

Toteutettu yhteistyösopimus oli osapuolten näkökulmasta selkeä ja vastasi kuntien liikennöinnin tarpeita. Bruttoliikennemallissa laskutus ei toteudu samalla tavalla kuin markkinaehtoisessa mallissa, joten laskutuksen toteuttaminen tuli liikennöinnin alkuvaiheessa osapuolille uutena asiana. Liikennöitsijän laskutus saatiin syksyn 2023 aikana toimivaksi ja sopimuksen ohjeistuksen mukaiseksi, niin että lipputulot vähentyvät oikein laskutuksessa. Liikennöitsijän kanssa käytiin läpi myös päivitettyjä tietoja laskutuksen osalta. Kunnille ja liikennöitsijälle jaettiin ELY-keskukselta yhteiset tarkennetut laskutusohjeet.

Sopimuksen toteutumista valvottiin myös kalustotarkastuksella, jossa varmistettiin vaatimusmäärittelyn mukainen kalusto ja sen toimivuus.

7.2 Muutosten käsittely

Liikennöinnin aikana neuvoteltiin erilaisista muutoksista liikennöitsijän kanssa. Muutokset käsiteltiin bruttoliikenteen seurantaryhmässä sekä liikennöitsijäpalavereissa. Sopimuksen mukainen liikennöinti osoittautui aikataulujen osalta haasteelliseksi erityisesti poikkeustilanteissa, joissa esimerkiksi sääolosuhteet olivat erityisen hankalat. Aikatauluja muutettiin pieniltä osin talven aikana. Akaan alueen koulujen näkökulmasta liikennöinti ei kuitenkaan vastannut täysin tarvetta. Koska liikennöinti oli suunniteltu pääosin liityntäliikenteen tarpeiden mukaisesti, muodostui koulujen aloitus- ja lopetusaikojen suhteen haasteita. Kylmäkosken asemalla käyntiä toivottiin muillekin vuoroille kuin vain Urjalan suunnan kouluvuoroille. Reittien muuttaminen Kylmäkosken osalta todettiin kuitenkin mahdottomaksi, koska muutos olisi johtanut koko liikenteen rakenteen uudistamiseen, eikä se ollut sopimusteknisesti mahdollista.

7.3 Häiriötiedottaminen

Häiriötiedottaminen esiintyi bruttoliikenteen seurantaryhmän kokouksissa useaan kertaan. Kaluston rikkoutumiset, äkilliset kuljettajien sairastumiset tai sääolosuhteet aiheuttivat viivästyksiä liikenteessä ja jopa vuorojen ajamattomuutta. Liikennöinnin alkuvaiheessa ei ollut sovittua ja toimivaa käytäntöä häiriöiden ilmoittamisesta. Tällöin palaute ajamattomista vuoroista saatiin suoraan asiakkailta ja toteutettu tiedottaminen oli myöhässä tai se ei toteutunut ollenkaan.

Saadun palautteen pohjalta liikennöitsijä Vekka Group toteutti tammikuun 2024 alusta operaatiokeskuksen, johon kuljettaja ilmoitti mahdollisen poikkeaman tai häiriötiedon. Operaatiokeskus otti vastuun poikkeamista reagoitiin sekä ryhtyi tarvittaviin toimenpiteisiin. Operaatiokeskuksen tehtävänä oli ilmoittaa tiedot poikkeamista ja häiriöistä kuntien edustajille, jotka veivät tiedot omien kanaviensa kautta asiakkaille tietoon. Lisäksi asiakastiedottamista varten yhtiön nettisivuilla oli ilmoitus häiriöistä. Liikennöinnin aikana tarkennettiin myös palvelu- ja myyntiohjetta, jotta osapuolilla on päivitetty käsitys liikennöinnistä ja sen vaatimuksista.

Liikennöinnin aikana havaittiin tiedottamisen osalta, että monet Valkeakosken ja Urjalan väliset yhteydet perustuivat vaihtoyhteyteen Toijalassa. Mikäli liikennöinti oli aikataulusta

myöhässä tai oli oletettavaa, että liityntäkuljetus ei saavuta tavoitteena olevaa vaihtoa, tuli kuljettajien informoida vaihtavia matkustajia poistumaan kyydistä jo ennen Toijalaa, jolloin Valkeakoskelle kulkeva vuoro oli saavutettavissa.

7.4 Lipputuotteet ja niiden ostaminen autoissa

Lipputuotteiden osalta liikennöinti sujui suunnitellusti ja käytössä oli Matkahuollon Reitit ja Liput-sovellus. Ajoneuvoista myytävien kerta- ja asiointilippujen osalta menettelyt olivat toimivat ja ne toimivat myös vaihdoissa markkinaehtoisien liikenteen kanssa.

Sarjalippumatkojen ja mobiiliasointilipun vaihto-oikeutta ei kuitenkaan pystytty toteuttamaan ja asiaa jouduttiin selvittämään Matkahuollon kanssa.

Asiakkailta saatiin liikennöinnin aikana palautetta maksamisen haasteista. Liikennöitsijän osalta haasteet olivat pääosin teknisiä, sillä sopimuksen mukainen korttimaksaminen ei toiminut autoissa. Bruttoliikenteen seurantakokouksessa päätettiin, että ELY-keskus lähettää liikennöitsijälle selvityspyynnön ja korjauskehotuksen asian saattamiseksi kuntoon 23.2.2024. Jos asiaa ei saada korjattua, tilaajalla oli oikeus liikennöintisopimuksen yleisten ehtojen mukaisiin sanktiomenettelyihin.

7.5 Reklamaatioiden ja asiakaspalautteiden käsittely

Reklamaatioiden käsittelystä sovittiin menettely- sekä korvausvastuut yhteistyösopimuksessa. Liikennöinnin aikana tarkennettiin vielä toimintamallia siten, että ajamattomien vuorojen vuoksi asiakkaiden ottamien korvaavien kyytien osalta tuli Vekka Groupille lähettää tieto mahdollisista syntyneistä kustannuksista, sekä selvitykset, joiden mukaan liikennöitsijä käsitteli korvaushakemuksen. Yhteistyösopimuksen mukaisesti asiakkaalle kustannuksia aiheuttaneiden tilanteiden (esim. ajamaton vuoro) käsittelyyn Akaan kaupunki sitoutui osoittamaan resursseja.

7.6 Yhteenveto

Tutkimuksen pohjalta voidaan päätellä, että joukkoliikenteen järjestäminen bruttoliikennemallilla on toimiva malli usean kunnan alueella toimivana ratkaisuna. Kuntien sitoutuminen ja aktiivinen osallistuminen liikennöinnin seurantaan sekä työryhmätoimintaan vaikuttaa merkittävästi liikennöinnin onnistumiseen. Lisäksi selkeä toimintamallin määrittely, poikkeamien käsittely sekä etukäteen toteutettu tiedotussuunnitelma helpottaa liikennöinnin toteutumista. Liikennöinnin onnistumiseen vaikuttaa merkittävästi myös ELY-keskuksen rooli

sekä vastuunotto. VAU-liikenteen osalta voidaan todeta, että ELY-keskus on onnistunut tehtävässään erinomaisesti.

Lähteet

Akaan kaupunki. (2023-a). *Akaan seudun joukkoliikennehankinnat / Yhteysvälin Urjala–Akaa–Valkeakoski joukkoliikenteen järjestämisen yhteistoimintasopimus* 30.3.2023

https://akaa.tweb.fi/ktwebscr/pk_asil_tweb.htm?bid=8096

Akaan kaupunki. (2023-b). Elinvoimalautakunta, pöytäkirja 15.6.2023, *Akaan seudun joukkoliikennehankinnat / Yhteysvälin Urjala–Akaa–Valkeakoski joukkoliikenteen järjestämisen yhteistoimintasopimus*

https://akaa.tweb.fi/ktwebscr/pk_asil_tweb.htm?bid=8250

Akaan kaupunki. (2023-c). Kaupunginhallitus pöytäkirja 20.6.2023, *Akaan seudun joukkoliikennehankinnat / Yhteysvälin Urjala–Akaa–Valkeakoski joukkoliikenteen järjestämisen yhteistoimintasopimus*

https://akaa.tweb.fi/ktwebscr/pk_asil_tweb.htm?bid=8389

Akaan kaupunki. (2023-d). Tekninen lautakunta, pöytäkirja 30.8.2023, *Rautatienkadun pysäkkijärjestelyt, kustannusten jako Akaan seudun bruttoliikenne, yhteistyösopimuksen mukaisesti*

https://akaa.tweb.fi/ktwebscr/pk_asil_tweb.htm?bid=8425

Akaan kaupunki. (2024-a). *VAU-bussiaikataulut-2024* [kuva 7]. <https://akaa.fi/wp-content/uploads/2024/01/VAU-bussiaikataulut-2024.pdf>

Akaan kaupunki. (2024-b). *VAU-liikenne linjakartta* [kuva 8], <https://akaa.fi/meidan-akaa/liikenneyhteydet/vau-kylmakoski-viiala-toijala/>

ELY-keskus. (30.1.2024). *Liikenteen tehtävät, joukkoliikenne hankinnat*, <https://www.ely-keskus.fi/-/kesely-joukkoliikenne-joukkoliikenteen-hankinnat>

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) Rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta, N:o 1370/2007, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex%3A32007R1370>

Laki liikenteen palveluista 24.5.2017/320

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320>

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2012). *Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista, työryhmän raportti*, <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-297-1>

Pirkanmaan ELY-keskus. (2020). *PIRELY joukkoliikenteen palvelutaso 2020–2023*. [Kuva 4] [Taulukko 1] <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-855-0>

Pirkanmaan ELY-keskus. (2018). *Joukkoliikenteen vaihto- ja solmupysäkit Pirkanmaalla*. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-757-7>

Tampereen kaupunki. (2024). *Nyssen liput ja hinnat/vyöhykkeet* [kuva 3], <https://www.nysse.fi/liput-ja-hinnat/vyohykkeet.html>

Valtioneuvoston asetus joukkoliikenteen valtionavustuksista 124/2012 <https://finlex.fi/fi/laki/alkup/2012/20120124>

Wikipedia. (2024-a). *Akaa*, päivitetty 23.5.2024 <https://fi.wikipedia.org/wiki/Akaa>

Wikipedia. (2024-b). *Urjala*, päivitetty 3.2.2024 <https://fi.wikipedia.org/wiki/Urjala>

Wikipedia. (2024-c). *Valkeakoski*, päivitetty 17.5.2024 <https://fi.wikipedia.org/wiki/Valkeakoski>