



Kutsujoukkoliikenteen ongelmakohtia kaikille avoimessa järjestelmässä.

Havaintoja Mascara
projektissa

Antti Kalliomäki
Kunnaninsinööri, Tuusula

antti.kalliomaki@tuusula.fi tai
antti.kalliomaki@mbnet.fi

Kutsujoukkoliikenne ja älykäs liikenne

- Kutsujoukkoliikenteen perusäly on siinä, että kuljetusta tehdään vain
 - kun on kysyntää ja
 - vain suuntiin, johon matkustajat haluavat
- Edellämainittu vaatii älykästä ohjausjärjestelmää
- Mutta myös niiden järjestelmien, jotka kuljetusta tarvitsevat tai tukevat täytyy olla älykkäitä siten, etteivät ne vaadi älyttömiä
- Seuraavilla sivuilla esitetyille perkaamiselle tulisi löytää tekijät



PROJECT PART-FINANCED
BY THE EUROPEAN UNION



MASCARA / EU:n Interreg III West – hanke

**DeMand Responsive TrAnsport service
for increasing Social Cohesion in
urbAnd/Rural Areas / MASCARA**

**SOSIAALISEN YHDENVERTAISUUDEN
PARANTAMINEN KUTSUOHJATULLA
LIIKENNEPALVELULLA KAUPUNKI- JA
HAJA-ASUTUSALUEILLA**

Mukana hankkeessa Suomessa

- Tuusulan kunta. Projektin Suomen osuuden koordinaattori
- Korsisaari Oy. Projektin Suomen osuuden sihteeri ja taloushallinto
- KELA
- Järvenpään ja Keravan kaupungit SAMPO kutsujoukkoliikenteen kumppaneina
- Interreg III sääntöjen vaatimuksesta projekti hallinnoidaan Keskeisen Uudenmaan kumppanuus-yhdistyksen kautta projektinimellä TAKI (Tuusulan alueen kuljetusten innovaatiokehitys)

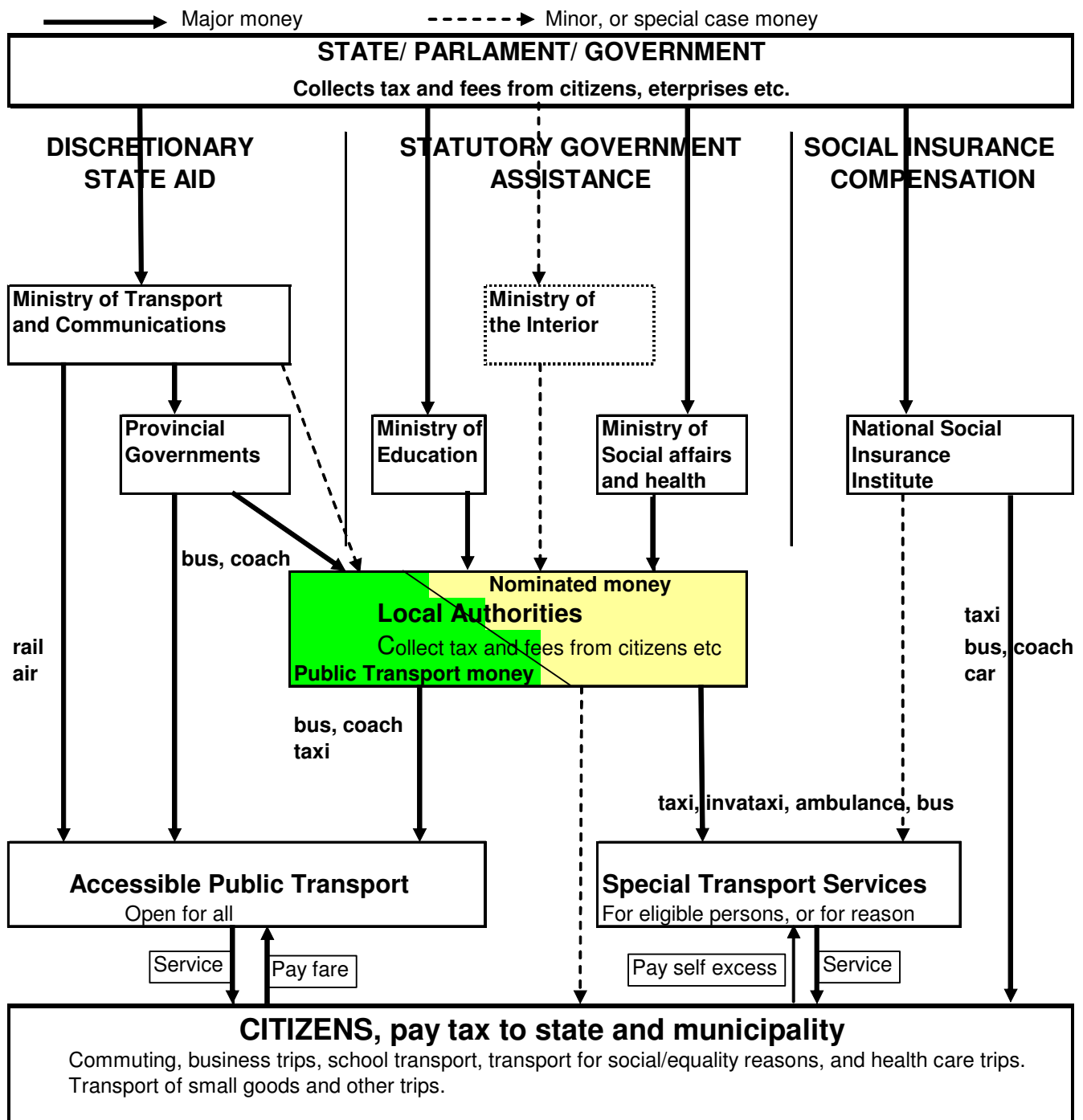
Mitä pilotoimme?

- KELA-matkojen kytkentä kaikille avoimeen kutsujoukkoliikenteeseen, eli Keski-Uudenmaan SAMPO-liikenteeseen
 - Lähdimme liikkeelle selvittääksemme toiminnan hallinnolliset ja toiminnalliset ongelmat
 - Pilotin kuluessa löytyi huomattava joukko selvitettäviä asioita, ennekuin kaikille avoimessa kutsujoukko-liikenteessä kuntien ja Kelan yhteistyö voi olla kitkatonta

Keskeinen havainto

- Yhteiskunnan veroina keräämistä varoista ohjataan henkilöliikenteen erilaisiin tukitoimiin hyvin monen kanavan kautta
- Tukitoimet kohdistuvat lopulta joko kaikille avoimeen liikenteeseen tai erityiskuljetuksiin
- Jotta kuljetukset olisivat yhteiskunnan kannalta mahdollisimman taloudellisia, tulisi kaikille avoimen liikenteen ja erityiskuljetusten toimia tiukassa yhteistyössä
- Jokainen tukikanava on kuitenkin luonut, tai niille on säädetty omat menettelytavat.
- Sääntöjen aiheuttamat konfliktit kuljetustilanteessa estävät tehokkaasti tehokkaaseen kuljetustoimintaan pääsemisen.

Rahavirtojen yleiskulku tuetussa henkilöliikenteessä



Kirjauksiamme 1

Kaikki MASCARA projektin kirjaukset ovat yksimielisiä, eli niiden takana ovat kaikkien organisaatioiden projektiin osallistuneet

Kutsujoukkoliikenteen lainsäädännöllinen asema on epäselvä. Se tulisi selkeästi määritellä yhdeksi joukkoliikenteen muodoksi.

Lainsäädännön sekavuus

**Erilaisia tuettuja
henkilökuljetuksia tai
henkilöiden liikkumisen
tukemista koskeva
lainsäädäntö ja alemman
asteiset säädökset tulisi
läpikäydä ja korjata** niin, että
kutsujoukkoliikenne olisi aina
säästösten kannalta
mahdollinen ja hallinnollisesti
ja teknisesti kelvollinen
kuljetusmuoto.

Tarkemmin säädöksistä

Henkilön saama matkatuki lasketaan taksan (lipun hinnan) mukaisesta hinnasta, ei matkan tuotantokustannuksesta. Tämä on ainakin kutsujoukkoliikenteessä kohtuuton, koska muuta matkatukea saavat matkat voivat olla reilusti yli puolet matkoista.

Tuki voi kohdistua henkilöön, matkaan joka täyttää tuen kriteerit, matkustamiseen yleensä tai matkaan joka tehdään jonkin erityisen syyn takia, jolloin matkan tuottamisen kokonaiskustannusten saaminen laskentaan vaikeutuu.

Tuen maksaminen palvelun tuottamiselle ja tuen maksaminen palvelun tuottamishinnalla tulisi olla mahdollinen.

Kulu/tulosiirrot

Kunnat maksavat tällä hetkellä kaikille avoimessa kutsujoukkoliikenteessä kuluja, jotka ilman kuntien kustantamaa kutsujoukkoliikennepalvelua olisivat pääosin Kelan tukemia taksimatkoja.

- Näille kuntien kulujen kompensoinnille tulee löytää mekanismi ellei Kela osallistu osuutensa mukaisesti kustujoukkoliikenteen järjestämiseen.
- Hoidettaessa nykyisillä periaatteilla Hyvinkään sairaalamatkoja Järvenpäästä ja Tuusulasta välttyy Kela vuosittain noin 45 000€ taksikuluista.

KELAn täysi osallistuminen

Mikäli Kela osallistuisi Keskeisen Uudenmaan kustujoukkoliikenteeseen vastuiden ja velvollisuuksien kannalta tasavertaisena osapuolena, Kelan kustannukset alenisivat.

- Mikäli Kela olisi mukana SAMPO-kutsujoukkoliikenteessä maksaen kaikki sen vastuulla olevat, myös edellisessä kohdassa mainitut kulut, ja kutsujoukkoliikenteen käyttö sairaalamatkoilla olisi pakollista, alenisivat Kelan kuljetuskustannukset Järvenpään ja Tuusulan sairaalamatkoista vuodessa noin 55 000€ kun vertailukohtana on todennäköisin vaihtoehtoinen kulkumuoto taksit.

KELAn

matkakustannuskatto

Kelan matkakustannuskaton nykyistä tarkemmasta kertymän seurannasta ja siitä aiheutuvasta Kelan lisäkorvaustarpeesta ei pilotissa saatu riittävän selvää kuvaa.

- Kulukaton saavuttamisen jälkeen Kelan korvaus kattaa matkan koko kulun ilman omavastuuta. Mikäli kertymän seuranta automatisoitaisiin, tulisi kulukaton ylittäneitä asiakkaita lisää ja sitä kautta Kelalle lisäkuluja, koska kokonaan korvattavia matkoja tulisi nykyistä enemmän myös tilanteessa, jossa matkamäärä ei muuttuisi.

Automaattikysely

**Kela matkojen
kirjaaminen matkojen
tilausprosessin
yhteydessä vaatii vielä
kehittämistä.**

Automaattikyselyllä saatiin merkattua Kela-matkoiksi noin 60% todellisista Kela-korvauksen piiriin kuuluvista matkoista.

Sairaalan kannanotto

**Hyvinkään sairaala pitää
KPK-toimintaa erittäin
tärkeänä** ja sen nähtiin
vähentävän selvästi sairaalan
työtä sekä hoitaja- että
lääkäritasolla ja sen
puuttuminen voi aiheuttaa
lisäksi kuntien maksamia
lisähoitopäiviä.

Tasa-arvo

**Kunnille sairaalan
jättäminen palvelun
ulkopuolelle merkitsisi
myös kuntalaisten
palvelun alueellista
epätasa-arvoistumista.**

Muut kulunsiirrot valtiolta

Kutsujoukkoliikenteen kehittäminen ei saa olla tapa siirtää tuettu seudullinen joukkoliikenne kuntien vastuulle

- kannattamattomat läänin ostamat linjat esitetään lakkautettavaksi ja korvattavaksi kutsujoukkoliikenteellä
- lääni tukee vain KPK:ta ja enintään 2v ja 30%, eli noin 6% kokonaiskuluista kahtena vuonna

Kehittämisympäristö

- Jotta kuntien ja Kelan edut tulee huomioitua, kutsujoukkoliikenteen tulee olla kaikille avointa joukkoliikennettä, jolla hoidetaan myös erityisryhmien tarpeet.
- Lainsäädäntö ei saa estää kustannusten tasapuolista jakoa. Lainsäädäntöä tulee kuljetusten osalta yhtenäistää niin, että kuljetusten maksaminen ja järjestäminen eivät ole missään vaiheessa ristiriidassa keskenään.

- Mikäli kunnat subventoivat yleistä, kaikille avointa kutsujoukkoliikennettä, muiden viranomaisten tai kuntien käyttäessä näitä palveluja omiin lakimääräisiin kuljetustarpeisiinsa, nämä osapuolet osallistuvat kustannuksiin todellisten palvelun tuotantohintojen mukaan
- Tulee luoda menettelytavat, joilla vältetään linjaliikenteen (linja-autot ja junat), taksiliikenteen, muiden joukkoliikenteen välimuotojen ja kutsujoukkoliikenteen tarpeettomat vastakkainasettelut ja erilaiset kilpailumahdollisuudet.

- Sairaaloiden potilaiden paluukuljetusten tilauspalvelua tulee automatisoida mm. itsepalvelulla ja internettilauksilla
- Erityisesti Kela-lainsäädäntöä (sairausvakuutuslakia) tulisi muuttaa niin että Kela voisi osana sairausvakuutuksen matkakorvauksia osallistua kutsuohjatus liikenteen kustannuksiin yhdessä kuntien tai muiden julkisyhteisöjen kanssa. Uudet kutsujoukkoliikenteen ylläpito- ja rahoitusjärjestelyt edellyttäisivät sairausvakuutuslain muutosta esimerkiksi niin että sairausvakuutuslain 20 luvun 5 §:ää muutetaan ja kutsujoukkoliikenne ja sen rahoitus mainitaan siinä erikseen.

Lisää kirjauksia

- Standardoitujen järjestelmien ja toimintatapojen kehittäminen
- Vammaisten asiakkaiden parempi luokittelu niihin, jotka voivat hyvin käyttää kutsujoukkoliikennettä, ja niihin, joille aiheutuu todellisia "ei vammaisista" merkittävästi poikkeavia vaikeuksia yhteiskuljetuksista.
- Pelkkä informaatio ei ole riittävä siirtämään asiakkaita takseista kutsujoukkoliikenteen käyttäjiksi. Palvelutaso ja siihen liittyen jonkinasteinen käyttöpakko kustannuskompensaation saamiseksi on myös välttämätön.

Kustannusjako

Mikäli asiassa ei saada aikaan ylemmän tason päätöstä, tulisi kuntien ja Kelan välillä tehdä yleissopimus missä määrin kuntien maksamia joukkoliikennetukia huomioidaan kuntien ja Kelan vastuiden laskennassa.

- Alustavasti tarkoituksenmukaiselta tuntuisi, että vain kutsujoukkoliikenteen tuki otettaisiin kustannusjaossa huomioon