



# Selvitys Jyväskylän kaupunkiseudun tieliikenteen viranomaisalueesta

Esittelydiat 11/2022



# Tehtävä ja tavoitteet

Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-sopimuksessa 2021–2031 sovitaan joukkoliikenteen toimivalta-alueen laajentamista koskevan selvityksen laatimisesta koko kaupunkiseudulle. Koordinoinnista vastaa Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-yhteistyöryhmä.

Tavoitteena on selvittää miten joukkoliikenteen järjestäminen, palvelutaso ja rahoitus kokonaisuutena muuttuisi ja mitkä olisivat valtion ja kuntien roolit liikenteen järjestämisessä.

Näkökulmina nykyinen toimivalta-alue, liittymistä pohtivat kunnat ja ELY-keskus.





# Vuorovaikutteinen valmisteluprosessi

17.2.2022

Projekti-ryhmä 1:  
kaikki kunnat, ELY-keskus

31.3.2022

Projekti-ryhmä 2:  
kaikki kunnat, ELY-keskus

2.9.2022

Projekti-ryhmä 3:  
kaikki kunnat, ELY-keskus

Kuntien haastattelut:  
Hankasalmi,  
Toivakka,  
Äänekoski,  
Uurainen,  
Petäjävesi

20.5.2022

Työpaja:  
kaikki kunnat,  
Traficom

Keskustelu /esittely:  
Laukaa,  
Jyväskylä ja  
Muurame

10.8.2022

Rahoitus-neuvottelu  
Traficom, ELY-keskus ja  
Jyväskylän kaupunki

Joukkoliikennelautakuntaa on informoitu asiasta kokouksissa 24.2., 28.4. ja 25.5.2022  
MAL-ohjausryhmä on toiminut hankkeen ohjausryhmänä



# Toimivaltaudistuksen eteneminen





## **Kannattaako kunnan pysyä ELY-keskuksen järjestämässä maaseutuliikenteessä vai siirtyä Jyväskylän kaupungin järjestämään kaupunkiliikenteeseen?**

Ratkaisuun vaikuttaa se, mitkä ovat kunnantavoitteet joukkoliikenteen kehittämisessä. Jos tavoitteena on ainoastaan hoitaa koululaisten kuljetukset mahdollisimman edullisesti, ei kaupunkiliikennejärjestelmä tuo lisäarvoa. Jos kunnassa nähdään, että houkutteleva joukkoliikennejärjestelmä voi olla kunnan kilpailutekijä johon halutaan panostaa, tuo kaupunkiliikennejärjestelmän merkittävästi paremmat lähtökohdat kehittämistyölle.

Ratkaisu kannattaa tehdä nyt, koska Traficomien neljäksi vuodeksi lupaama siirtymäajan tuki voi olla ainutlaatuinen tilaisuus kunnille.



# Toimivalta- uudistuksen pääkohdat

Jos koko MAL-seutu kuuluisi Jyväskylän seudun toimivaltaiseen viranomaiseen

- ELY-keskuksen MAL-alueelle rajautuva sopimusliikenne siirtyisi Jyväskylän kaupunkiseudun järjestettäväksi ja osaksi Linkki-liikennettä.
- MAL-alueen ulkopuolelle ulottuvan sopimusliikenteen järjestäisi ELY-keskus jatkossakin.
- Linkki-lippu- ja informaatiojärjestelmä laajenisi koko MAL-alueelle.
- Yhteistoimintasopimuksessa sovitaan kuntien velvoitteista ja oikeuksista liikenteen järjestämisessä.

- Keski-Suomen ELY-keskuksen toimivalta-alue
- Jyväskylän seudun toimivalta-alue
- ▨ Mahdollisesti Jyväskylän seudun toimivalta-alueelle siirtyvät kunnat





# Kuntien odotuksia ja tavoitteita

**Liittymistä pohtivat kunnat** nostivat esille mm. seuraavia näkökulmia:

- MAL-yhteistyö koetaan tärkeäksi
- Halutaan kehittää joukkoliikenteen tarjontaa, parantaa kulkuyhteyksiä ja parantaa imagoa.
- Halutaan olla osa Jyväskylän lippuyhteistyötä.
- Linkki toisi lisäpotkua kuntien elinvoimaisuuteen
- Linkki voisi houkutella opiskelijoita jäämään kotikuntaan asumaan ja jyväskyläläisiä muuttamaan naapurikuntiin.
- Joukkoliikenteen kehittäminen on oikea askel kohti ympäristöystävällisempää kuntaa ja päästövähennyksiä.

*"Ollaan Jyväskylän kaupunkiseutua, tunnet kulkevasi kaupunkiliikenteessä. Ei olla yksittäinen kolkka, vaan osa isompaa aluetta. Liikenne itsessään on yksi palvelu, mutta se mahdollistaa monien muiden palveluiden saatavuuden. Kunnan hyvä saavutettavuus on imagoa nostava asia."*

*- ote kuntakeskustelusta*

- Jyväskylän **toimivalta-alueen kunnat** Suurempi toimivalta-alue voi lisätä alueen painoarvoa ja merkittävyyttä.
- Liikenteellisiä hyötyjä olisi selkeästi saavutettavissa yhteisellä suunnittelulla.
- MAL-sopimuksessa on mukana 8 kuntaa, ja vain kolme kuntaa kuuluu kaupunkiseudun joukkoliikenteen viranomaisalueeseen. Tiiviimpi yhteistyö näyttäisi vahvemmalta ulospäin ja valtion suuntaan.



# Vaihtoehtojen kuvaus

	Kaupunkiliikenne, Linkki	Maaseutuliikenne, ELY
Toimivaltainen viranomainen	Jyväskylän kaupunki	Keski-Suomen ELY-keskus
Päätöksenteko	Seudun joukkoliikennelautakunta, johon toimivalta-alueen kunnat nimeävät edustuksensa.	ELY-keskus
Palvelutason määrittely	Palvelutason valmistelee Linkki-tiimi yhdessä kuntien kanssa. Joukkoliikennelautakunta hyväksyy alustavan palvelutasoesityksen ja pyytää siitä kuntien lausunnot. Lausuntojen pohjalta valmistellaan palvelutasomääritys, jonka joukkoliikennelautakunta hyväksyy ja toimeenpanee.	ELY-keskus ja kunnat suunnittelevat yhdessä.
Liikenne-palvelu ja sen hankinta	Linkki-liikennettä, jonka tilaajana on Jyväskylän seudun joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen. Liikenne hankitaan bruttomallilla (viranomainen kerää lipputulot). Liikenne on linjanumeroilla ajettavaa kaupunkiliikennettä, jossa bussit ovat Linkki-väreissä. Linkki-kaupunkiliikennettä täydentää ELY-liikenne ja markkinaehtoinen liikenne.	ELY-keskuksen sopimusliikennettä, jonka tilaajana on Keski-Suomen ELY-keskus. Liikenne hankitaan nettomallilla (liikenteenharjoittaja pitää lipputulot). Liikenne on maaseutuliikennettä, jossa bussit ovat liikenteenharjoittajien väreissä.
Rahoitus	Jyväskylän TVV saa valtionapua (mm. perusrahoitus ja ilmastoperusteinen rahoitus), joka yhdessä asiakastulon kanssa vähennetään liikenteen bruttokustannuksista. Jäljelle jäävä osa jaetaan kuntien kesken esim. matkustuksen suhteessa. Jakotapa sovitaan tarkemmin yhteistoimintasopimuksessa, mutta kukin kunta maksaa vain omaa kuntaa palvelevasta liikenteestä.	ELY-keskus ja kunnat yhdessä määrärahojen puitteissa.





# Yhteenvedo kokonais- vaikutuksista

Päätös kaupunkiseudun toimivalta-alueeseen liittymisestä on päätös houkuttelevaan ja kehittyvään kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmään liittymisestä. Päätös tuo erityisiä imago- ja brändihyötyjä kunnalle. Näitä hyötyjä on vaikea hahmottaa kustannuksissa.

## VAHVUUDET

Vahva yhteinen kaupunkiseutu  
Yhtenäinen MAL-alue  
Vahva Linkki-brändi, imago ja markkinointi  
Yhtenäinen lippujärjestelmä  
Maksuton vaihto-oikeus Linkki-liikenteessä  
Joukkoliikenteen kehittämisen parempi tietopohja  
Ympäristöystävällisyys

## HEIKKOUEDET

Pääosa siirtyvästä liikenteestä on ollut ELY-keskuksen rahoittamaa tai markkinaehtoista. Traficom sitoutuu korvaamaan vastaavan valtionrahoituksen vain siirtymäajaksi 2024–2027.  
ELY-rahoitus, palvelutason kohentamistarpeet ja markkinaehtoinen liikenne jakautuvat epätasaisesti, joten kustannusvaikutus voi olla erisuuruinen eri kunnissa.

## MAHDOLLISUUDET

Joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja lipputulot kasvavat  
Lipputulo kasvaa suuremmaksi kuin aiempi valtionapu  
Joukkoliikennettä pystytään hankkimaan edullisemmin  
Seudun ja kuntien houkuttelevuus ja elinvoima paranevat  
Seudun maankäytön kehittäminen joukkoliikennettä suosivaksi  
Kuntien välinen yhteistyö  
Keskisuurten kaupunkiseutujen valtiontuki kasvaa

## UHAT

Valtion tuki vähenee ja kuntien kustannukset kasvavat enemmän kuin palvelutaso  
Markkinaehtoisen liikenteen toimintaedellytykset heikkenevät  
Kuntien erilaiset näkemykset kehittämisestä



## Merkittävimpiä vaikutuksia palvelutasoon – liittyvät kunnat

Muutos	Odotettu vaikutus	
<b>Yhtenäinen lippujärjestelmä ja edullinen kausilippu</b>	Matkustajille edullinen kausilippu. Sama lippu kaikessa sopimusliikenteessä (ja mahdollisesti markkinaehtoisessa). Yhteensopivuus ja maksuton vaihto-oikeus Jyväskylän paikallisliikenteeseen. Monipuoliset lipputuotteet eri käyttäjäryhmille mm. seniorilippu ja nuortenlippu.	Lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Matkustamisesta tulee helpompaa ja edullisempää. Lisää joukkoliikenteen käyttöä. Pienentää keskimääräistä lipputuloa.
<b>Reittiopas</b>	Linkki-liikenteen reitit, aikataulut ja pysäkit saat kätevästi selville sähköisestä, selainpohjaisesta aikataulu- ja reittiopaspalvelusta.	Lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Matkustamisesta tulee helpompaa.
<b>Markkinointi</b>	Joukkoliikennettä markkinoidaan jatkuvasti ja erilaisin kampanjoin.	Tieto joukkoliikenteestä lisääntyy. Uudet käyttäjät innostuvat kokeilemaan.
<b>Jatkuva kehittäminen</b>	Asiakaspalautetta kerätään kyselyin. Asiakasraati. Tarkempaa seurantatietoa joukkoliikenteen käytöstä.	Lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Palvelu vastaa asiakastarpeisiin. Tietoon perustuva kehittäminen
<b>Kalusto</b>	Laadukas, tasalaatuinen kalusto Linkki-väreissä. Vähintään puhtaiden ajoneuvojen direktiivin mukaiset päästövaatimukset.	Lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Joukkoliikenne on ympäristöystävällistä.
<b>Liikennetarjonta</b>	Suurempi toimivalta-alue muodostaisi pääosin (erityisesti Äänekoski, Hankasalmi ja Toivakka) liikenteellisesti järkevän kokonaisuuden.	Liikenteen järjestäminen tehostuisi ja mahdollisuuksia palvelutason parantamiseen erityisesti Laukaan ja Äänekosken suunnassa.



# Joukkoliikenteen yhteistoimintasopimus

- Yhteistoimintasopimuksessa sovitaan toiminnan tavoitteista, tehtävistä, yhteisistä työryhmistä ja toimielimestä, talouden seurannasta ja kustannusten jakamisesta, sopimuksen seurannasta ja lausuntomenettelyistä sekä siitä, miten toimivalta-alueesta voi irtautua.
- Kustannustenjakoperuste voi liikenteen osalta olla tarpeen miettiä uudestaan, jos toimivalta-alue laajenee. Tällä voi olla vaikutusta myös siihen, miten kilpailutuskokonaisuudet suunnitellaan. Kustannustenjakoperusteen suunnittelua varten tulee olla tieto mukana olevista kunnista.
- Yhteistoimintasopimuksessa sovitaan, että **kullakin kunnalla säilyy mahdollisuus päättää oman alueensa joukkoliikenteen palvelutasosta, ja että kukin kunta vastaa oman kuntansa asukkaita palvelevan joukkoliikenteen kustannuksista.**
- Kunta voi irtautua yhteistoimintasopimuksesta kunkin vuoden kesäkuun loppuun mennessä ja irtisanominen astuu voimaan seuraavan vuoden alussa (tämän hetkinen kirjaus).





## Kustannusmuutosten teorettinen haarukointi, tarkemmat summat riippuvat myöhemmin tehtävistä päätöksistä

	2024	2025	2026	2027	2028
<b>Hallinto-kustannukset</b>	Hankasalmi n. 13 000 € Petäjavesi n. 10 000 € Toivakka n. 7 000 € Uurainen n. 10 000 € Äänekoski n. 53 000 € Nykyinen TVV yht. n. 560 000 €	Jakoperiaate asukasluvun mukaan, kuten v. 2024	Jakoperiaate asukasluvun mukaan, kuten v. 2024	Jakoperiaate asukasluvun mukaan, kuten v. 2024	Jakoperiaate asukasluvun mukaan, kuten v. 2024
<b>Valtionavustus kunnan sisäiseen liikenteeseen</b>	Äänekosken valtionapu on ollut n. 110 000 €. Hankasalmen valtionapu on ollut 25 000 €. Nämä kunnan sisäiseen liikenteeseen kohdistuneet avustukset Traficom on luvannut korvata vain osittain v. 2024-2027. Summa ei tiedossa.	Kuten v. 2024 (osittainen valtionavustus)	Kuten v. 2024 (osittainen valtionavustus)	Kuten v. 2024 (osittainen valtionavustus)	Ei valtionavustuksia kunnille.
<b>Sopimusliikenne</b>	Kunnille ei aiheudu toimivaltauudistuksesta aiheutuvia lisäkustannuksia sopimusliikenteestä nykyisellä palvelutasolla, koska Traficom korvaa ELY-keskuksen rahoitusosuuden kokonaisuudessaan. Sopimukset siirtyvät sellaisenaan uudelle viranomaiselle.	Traficomin tuki kuten v. 2024, eli ei lisäkustannuksia nykyisellä palvelutasolla. Käytännössä kustannukset muotoutuvat kuntien päätösten mukaisesti uuden, kesällä 2025 käyttöönotettavan linjaston ja siihen liittyvien kilpailutusten, sekä kuntien mm. lipunhintoja koskevien päätösten myötä. Linkki-liikenteen keskimääräinen kilometrikustannus on ollut edullisempi kuin ELY-liikenteen.	Kuten v. 2025	Kuten v. 2025	Traficomin siirtymäajan tuki loppuu. Jos lipputulo/ valtionavustus kasvaa suunnitellusti, ei lisäkustannuksia ilman palvelutason parannuksia. Jos mikään ei muuttuisi, teorettinen, Traficomin tuen poistumisesta johtuva lisäkustannus Äänekosken liikenteestä voisi olla Äänekoski 150 000 €, Laukaa 100 000 €, Jyväskylä 100 000 €, Hankasalmen liikenteestä Hankasalmi 110 000 €, Laukaa 90 000 € ja Jyväskylä 70 000 €. Toivakan liikenteestä 30 000 €/Jyväskylä ja 30 000 €/Toivakka.

Taulukossa käsitellään vain kustannusmuutoksia kunnilla jo olevien joukkoliikennekustannusten lisäksi. Toimivaltauudistus ei vaikuta suoraan kunnan koulukuljetuskustannuksiin tai muihin kunnan omiin joukkoliikennehankintoihin, eikä kunnan osuuksiin pitempimatkaisessa ELY-liikenteessä. Kaikki kustannusarvot vuoden 2022 rahoitustasossa.



# Valtionavustus

Traficom korvaa ELY-keskuksen rahoitusosuuden uudelle toimivalta-alueelle siirtymäajan 4 vuotta.

Traficomien näkemyksen mukaan tuki vuosina 2024–2027 kattaa ainakin ELY-keskuksen osuuden sopimuskorvauksista n. 750 000–800 000 euroa. Valtionavustusten korvaamisesta päätetään tarkemmin myöhemmin. Nykyinen 135 000 suuruinen valtionavustus pienisi, vaikka toimivaltainen viranomaisena olisi ELY-keskus.

Siirtymäajan jälkeen vuonna 2028 laskennallinen korotus valtionapuun voisi olla noin 200 000–280 000 euroa (arvio perustuu alueen asukaslukuun ja omarahoituksen määrään). Jos keskisuurten rahoitus kasvaa suunnitelmien mukaan, voi osuus olla suurempi.

*Taulukko. ELY-keskuksen rahoitusosuudet kunnittain/suunnittain €/v (syksyn 2022 tilanne)*

Kunta	ELY-rahoitus sopimus liikenteeseen (€)	ELY-rahoitus valtionavustukset (€)
Äänekoski	380 377	110 350
Hankasalmi	272 310	25 000
Toivakka	93 616	
Petäjävesi ja Uurainen	23 092	



# Joukkoliikenteen valtionavustusten näkymät

*Liikennejärjestelmän kehittämisen arvioitu rahoitus liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla vuosina 2021–2032 (luvut miljoonaa euroa). Lähde: Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032, Valtioneuvoston julkaisuja 2021:75*

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>ELY-keskusten järjestämä linja-autoliikenne</b>	32,3	32,3	32,3	32,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3
<b>Keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki</b>	8,1	8,1	8,1	8,1	14,1	14,1	14,1	14,1	14,1	16,1	16,1	16,1
<b>Ilmastoperusteisen joukko-liikennetuki</b>	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

**HUOM!** Suunnitelmaa ei ole toistaiseksi pystytty kaikilta osin toteuttamaan



# Kustannusten kattaminen siirtymäajan jälkeen (v. 2028)

Linkki-matkustajamäärät ovat vuosina 2014–2019 kasvaneet noin 27 %. Absoluuttisesti kasvua on ollut 1,65 milj. matkustajaa.

Tavoitteena on Linkki tulevaisuuteen -strategian mukaan matkustajamäärän kaksinkertaistaminen vuoteen 2030 mennessä.

Valtionavun vähentymisen (arviolta n. 650 000 €) korvaaminen lipputuloilla siirtymäajan jälkeen edellyttäisi laskennallisesti noin 450 000 uutta matkaa, eli noin 6,5 % kasvua matkustajamäärissä koko MAL-alueella. Jos keskisuurten kaupunkien joukkoliikennetuki kasvaa, pienempi matkustajamäärän kasvu riittää.

Kaupunkiseutu pystyy todennäköisesti hankkimaan liikenteen edullisemmin. Nykyisin Linkki-liikenteessä keskimääräinen kilometrikustannus (huomioiden kaikki Linkin menot) on ollut bruttokustannuksissa noin 2-10 % ja nettokustannuksissa noin 20-25 % ELY-liikennettä edullisempi.

Parempi brändi, imago, markkinointi ja edullinen kattava lippujärjestelmä lisäävät kokemusten mukaan matkustusta selvästi, jolloin lipputulo kasvaa.





# Etenemispolku

1. Rahoitusneuvottelut Traficom, Jyväskylän kaupungin ja ELY-keskuksen välillä käytiin 10.8.2022. Traficomin kirjaus siirtymäajan rahoituksesta saadaan syksyn aikana.
2. MAL-ohjausryhmän kokous marraskuussa: TVV-selvityksen läpikäynti, työn hyväksyminen => Päätöksenteko siirtyy kuntiin lopullisesti päätettäväksi.
3. Kuntakohtainen käsittely ja kuntien päätökset mahdollisesta liittymisestä Jyväskylän toimivalta-alueeseen viimeistään joulukuussa 2022.
4. Joukkoliikennelautakunta valmistelee yhteistoimintasopimuksen yhdessä kuntien kanssa keväällä 2023.
5. Joukkoliikennelautakunta hyväksyy yhteistoimintasopimuksen omalta osaltaan sekä lähettää sen joukkoliikenteen TVV-alueeseen kuuluvien tai siihen liittyvien kuntien hyväksyttäväksi.
6. Ehdotus lakimuutoksesta liikenne- ja viestintäministeriölle keväällä 2023. Käsittelyaika noin 6 kuukautta.
7. Uusi toimivalta-alue aloittaa 1/2024-
8. Siirtymäaika ELY-rahoitukselle 2024–2027.





# Johtopäätökset

- Tehdyn selvityksen perusteella toimivalta-alueen laajentamista koko MAL-alueelle voidaan pitää tavoiteltavana.
- Kaupunkiseudun joukkoliikenteen laajentaminen koko MAL-alueelle edistää lähes kaikkia MAL-sopimuksessa joukkoliikenteen kehittämiseksi asetettuja tavoitteita. Joukkoliikenteen houkuttelevuus paranee, mikä lisää joukkoliikenteen käyttöä. Joukkoliikenteen järjestäminen tehostuu ja voidaan järjestää kustannustehokkaammin parempia joukkoliikennepalveluita.
- Kaupunkiseudun joukkoliikenteen laajentaminen koko MAL-alueelle tuo mukanaan myös muita suotuisia vaikutuksia, kuten esimerkiksi imago- ja ympäristövaikutukset. Joukkoliikenne järjestetään aiempaa ympäristöystävällisemmin.
- Traficomien avustus siirtymäaikana on tärkeä.
- Tavoitteena on järjestää liikenne tehokkaammin ja siirtymäaikana kasvattaa matkustajamäärää niin, että yhä suurempi osa joukkoliikenteen kustannuksista rahoitetaan asiakastuloilla. Lisäksi valtion rahoitussuunnitelmissa keskisuurten kaupunkien valtionavustukset kasvavat.
- Toimivalta-alueen laajentaminen edellyttää kuntakohtaisia päätöksiä ja uutta yhteistoimintasopimusta. Yhteistoimintasopimuksella varmistetaan, että kullakin kunnalla säilyy mahdollisuus päättää oman alueensa joukkoliikenteen palvelutasosta, ja että kukin kunta vastaa oman kuntansa asukkaita palvelevan joukkoliikenteen kustannuksista.