

# **Yhteiskunnan korvaamien matkojen järjestämisen hallinnointi ja rahoitus**

## **Matkojenyhdistelytyöryhmän mietintö**



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Työryhmä: pj. kansliapäällikkö Juhani Korpela, LVM;		Julkaisun laji Mietintö	
sihteerit ylitarkastaja Merja Nikkinen, LVM,		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
liikenneinsinööri Silja Siltala, Kuntaliitto		Toimielimen asettamispäivämäärä 25.11.2003	
Julkaisun nimi Yhteiskunnan korvaamien matkojen järjestämisen hallinnointi ja rahoitus. Matkojenyhdistelytyöryhmän mietintö			
Tiivistelmä Työryhmän asettamisen tarkoituksena on ollut selvittää yhteiskunnan korvaamien matkojen järjestämisen organisoimista ja rahoitusta. Matkojen yhdistelykokeilujen kautta on löydetty käytännön tapa toimia ja matkojen yhdistelyllä on saatu säästöjä kuljetuskustannuksissa sekä muita yhteiskunnallisia hyötyjä. Yhdistelytoiminnan aloittaminen ja keskusten perustaminen on kuitenkin ollut hidasta, koska on puuttunut yhtenäinen tapa toimia eri tilaajatahojen välillä. Mietinnössä on esitetty työryhmän ehdotus matkojen yhdistelyn toteuttamiseksi hallinnoinnin ja rahoituksen osalta sekä toimenpiteet toiminnan käynnistämistä varten.  Hallinnointimallin avulla pyritään luomaan yhtenäiset toimintatavat valtakunnallisesti. Tavoitteena on synnyttää maahamme riittävän isoja, vähintään 250 000 asukkaan kokoisia MYK-alueita. Hallinnointi jakaantuu ohjaavaan, koordinoivaan ja operatiiviseen tasoon. Ohjauksesta valtakunnallisella tasolla vastaa LVM yhteistyösapuolinaan SM, STM, OPM, Kansaneläkelaitos ja Kuntaliitto. Koordinoinnista läänitasolla vastaavat lääninhallitukset yhteistyösapuolinaan kunnat, Kelan aluekeskukset, sairaanhoitopiirit ja mahdollisesti muut tahot. Operatiivisesta toiminnasta vastaavat MYK-johtoryhmä ja MYK-operaattori. MYK-johtoryhmää johtaa lääninhallitus. MYK-johtoryhmän muita jäseniä ovat MYK-alueen kunnat, Kela, sairaanhoitopiirit ja muut mahdolliset sidosryhmät, jotka ovat tehneet lääninhallituksen kanssa yhteistyösopimuksen MYK-toimintaan liittymisestä.  MYK-toiminnan rahoituksen suunnittelussa on pyritty luomaan valtakunnallisesti käyttöön otettava malli, joka kuitenkin jättää alueellista joustovaraa, jotta alueiden erilaisuus voidaan ottaa huomioon tarvittaessa. Tässä yhteydessä rahoituksella tarkoitetaan matkojen yhdistelytoiminnasta koituvien kustannusten jakoa eri ostajatahojen kesken. Rahoituksen osalta tulisi ottaa huomioon hyötyjä maksaa -periaate. Ehdotetussa mallissa määritellään ensin matkojenyhdistelyn tuoteryhmät. Tuotteille määritetään kustannusten kohdistamisen jakosuhteet, jotka on laadittu siten, että niissä on otettu huomioon yhdistelyn vaatima työmäärä ja osittain myös matkojen yhdistelyn tuottama kustannushyöty. Kustannukset jaetaan kertomalla tuoteryhmän jakosuhte ja hintakerroin kyseisen palvelun toteutuneella tapahtumamäärällä. Jakosuhdetta tarkennetaan edelleen laadittavissa sopimusmalleissa sekä matkojen yhdistelykeskuksen perustamisen yhteydessä käytävissä sopimusneuvotteluissa eri osapuolten kesken ennen tarjouskilpailua tai tarvittaessa sen jälkeen. Esitetyn mallin etuja on ennen kaikkea sen joustavuus, jolla varmistetaan, että eri rahoittajatahojen intressit ovat sovittavissa yhteen.			
Avainsanat (asiasanat) matkojen yhdistelyn hallinnointi ja rahoitus, matkojenyhdistelykeskukset, kilpailuttaminen, yhteiskunnan korvaamat matkat, joukkoliikenne			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM Merja Nikkinen			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 25/2004		ISSN 1457-7488	ISBN 951-723-711-1
Kokonaissivumäärä 50	Kieli suomi	Hinta 11 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Arbetsgrupp: ordf. kanslichef Juhani Korpela, KM,		Betänkande	
sekreterare överinspektör Merja Nikkinen, KM,		Uppdragsgivare	
trafikingenjör Silja Siltala, Kommunförbundet		Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
		25.11.2003	
Publikation (även den finska titeln)			
Förvaltning och finansiering av organiseringen av resor som samhället ersätter. Betänkande av arbetsgruppen för samordning av resor. (Yhteiskunnan korvaamien matkojen järjestämisen hallinointi ja rahoitus. Matkojenyhdistelytyöryhmän mietintö.)			
Referat			
<p>Syftet med tillsättandet av arbetsgruppen har varit att utreda hur ordnandet av resor som samhället ersätter skall organiseras och finansieras. Genom försök med samordning av resor har man fått fram ett sätt för verkställighet, och samordningen av resor har gett inbesparingar i transportkostnaderna och annan samhällsnytta. Eftersom det saknats en enhetlig verksamhetsmodell för olika beställare har inledandet av resesamordningen och inrättandet av centraler gått långsamt framåt. I betänkandet presenteras arbetsgruppens förslag för genomförandet av resesamordningen i fråga om förvaltningen och finansieringen samt åtgärder för att inleda verksamheten.</p> <p>Med hjälp av förvaltningsmodellen strävar man efter att skapa enhetliga förfaringsätt på riksnivå. Målet är att i vårt land bilda tillräckligt stora områden för samordning av resor omfattande minst 250 000 invånare. Förvaltningen indelas i en styrande, en samordnande och en operativ nivå. På riksnivå svarar KM för styrningen i samarbete med IM, SHM, UvM, Folkpensionsanstalten och Kommunförbundet. För samordningen på länsnivå svarar länsstyrelserna tillsammans med kommunerna, FPA:s kretscentraler, sjukvårdsdistrikten och eventuella andra aktörer. För den operativa verksamheten svarar en ledningsgrupp och en operatör för resesamordningen. Ledningsgruppen leds av länsstyrelsen. I ledningsgruppen ingår därtill kommunerna i området för samordningen av resor, FPA, sjukvårdsdistrikten och andra eventuella intressentgrupper, som har ingått ett samarbetsavtal med länsstyrelsen om att ansluta sig till verksamheten.</p> <p>Vid planeringen av hur samordningen av resor skall finansieras har målet varit att skapa en modell som kan införas i hela landet, men som ändå möjliggör regional flexibilitet, så att områdenas olikheter vid behov kan beaktas. Med finansiering avses i detta sammanhang fördelningen mellan olika köpare av de kostnader som resesamordningen orsakar. Vid finansieringen bör man beakta principen "den som drar nytta betalar". I den föreslagna modellen definieras allra först produktgrupperna för resesamordningen. För produkternas del fastslås hur kostnaderna skall fördelas. Fördelningsförhållandena har utarbetats så att de beaktar den arbetsmängd som samordningen kräver och delvis även den kostnadsnytta som resesamordningen ger. Kostnaderna fördelas genom att produktgruppens enhetskostnad multipliceras med antalet genomförda transaktioner för ifrågavarande produktgrupps del. Fördelningsförhållandet preciseras ytterligare i de avtalsmodeller som görs upp samt i samband med avtalsförhandlingarna mellan olika parter om inrättandet av centraler för resesamordningen före anbudsförfarandet, eller vid behov efter det. Fördelarna med den föreslagna modellen är framför allt dess flexibilitet, med vilken man säkerställer att olika finansierares intressen kan sammanjämkas.</p>			
Nyckelord			
förvaltning och finansiering av samordning av resor, centraler för samordning av resor, konkurrensut-sättning, resor som samhället ersätter, kollektivtrafik			
Övriga uppgifter			
Kontaktperson/KM Merja Nikkinen			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 25/2004		1457-7488	951-723-711-1
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
50	finska	11 €	offentlig
Distribution		Förlag	
Edita Publishing Ab		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Working group: chairman Juhani Korpela (Permanent Secretary, MTC)		Type of publication Report	
secretaries Merja Nikkinen (Senior Officer, MTC)		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Silja Siltala (Traffic Engineer, Association of Finnish Local and Regional Authorities)		Date when body appointed 25 November 2003	
Name of the publication Management and financing of trips paid by society. Report of the travel dispatch working group			
Abstract <p>The working group was set up to investigate the organization and financing of trips paid by society. A practical mode of operation has been identified on the basis of travel dispatch experiments, which have produced savings in transportation costs as well as other benefits to society. However, the introduction of travel dispatch operations and the setting up of travel dispatch centres has been slow due to the absence of common procedures among the different client parties involved. The report presents the proposals of the working group on the management and financing of travel dispatch operations and the measures for introducing such schemes.</p> <p>With the aid of a management model, the objective is to establish a common mode of operation throughout the country. The aim is to create sufficiently large travel dispatch districts, i.e. with a minimum of 250,000 inhabitants. Management would be divided into three levels: guidance, coordination and operations. Nationally, guidance would be the responsibility of the Ministry of Transport and Communications in cooperation with the Ministry of the Interior, the Ministry of Social Affairs and Health, the Ministry of Education, the Social Insurance Institution and the Association of Finnish Local and Regional Authorities. At the provincial level, coordination would be the responsibility of the State Provincial Offices in cooperation with the municipal authorities, the Social Insurance Institution's regional offices, the hospital districts and other possible parties. The travel dispatch steering group and the travel dispatch operator would be responsible for operations. The steering group would be led by the relevant State Provincial Office. The other group members would be the municipal authorities of the travel dispatch districts, the Social Insurance Institution, the hospital districts and other possible stakeholders that have a partnership agreement with the State Provincial Office concerning involvement in travel dispatch schemes.</p> <p>In planning the financing of travel dispatch schemes, the aim has been to create a model that can be used nationally but which also has regional flexibility, allowing the differences between regions to be taken into account where necessary. In this report, financing refers to way in which the travel dispatch costs would be divided between the different purchasing parties. Financing should give due consideration to the 'beneficiary pays' principle. The proposed model first defines the various travel dispatch product groups. The proportionate cost allocation for these product groups is also determined, taking into account the amount of work required to organize the travel dispatch operations and, in part, the cost benefit arising from it. The actual costs are then divided by multiplying the unit cost for the product group by the number of service events in question. The proportions can be further adjusted in the model agreements to be drawn up and in the agreement negotiations conducted between the different parties in connection with setting up the travel dispatch centres, either before the competitive tendering process or afterwards, as necessary. A primary advantage of the proposed model is its flexibility in ensuring that the interests of the different financing parties can be reconciled with each other.</p>			
Keywords Travel dispatch management and financing, travel dispatch centres, competitive tendering, trips paid by society, public transport			
Miscellaneous Contact/Merja Nikkinen (Ministry of Transport and Communications)			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 25/2004		ISSN 1457-7488	ISBN 951-723-711-1
Pages, total 50	Language Finnish	Price 11 €	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 25.11.2003 työryhmän (Matkojenyhdistelytyöryhmä) tekemään ehdotuksen yhteiskunnan korvaamien matkojen järjestämisen organisoimisesta ja rahoittamisesta. Hallinnointimallia ratkaistaessa työryhmän tuli valita vastuutaho ts. mikä organisaatio kantaa vastuun matkojenyhdistelyn organisoinnista. Tällaisia tahoja voivat olla ainakin kunta, kuntayhtymä, maakuntaliitto, sairaanhoitokuntaliitto, lääninhallitus. Työryhmän tuli selvittää eri hallintomallien vahvuudet ja niihin liittyvät mahdolliset ongelmat.

Yhteiskunnan korvaamien matkojen yhdistelyä on kehitetty kokeiluina jo useita vuosia. Kokeilujen tarkoituksena on ollut hakea kokemuksia eri tavoin toteutettujen matkojenyhdistelykeskusten toimivuudesta ja tehokkuudesta sekä matkojen yhdistelyn yhteiskunnalle tuomista hyödyistä.

Yhteiskunnan korvaamat kuljetuskustannukset ovat jatkuvassa kasvussa. Kokeilujen kautta on löydetty käytännön tapa toimia ja matkojen yhdistelyllä on saatu säästöjä kuljetuskustannuksissa sekä muita yhteiskuntataloudellisia hyötyjä. Mittakaavaetujen saavuttamiseksi tarvitaan riittävä väestöpohja sekä laaja-alaista yhteistyötä erilaisia matkoja korvaavien organisaatioiden välillä.

Matkojen yhdistelytoiminnan aikaansaaminen ja yhdistelykeskusten perustaminen on kuitenkin ollut melko hidasta. Yhdistelytoiminnan laajentamisen suurin este on yhteistyön puute eri organisaatioiden välillä. Eri sektoreiden välinen yhteistyön toimintamalli on vielä selkiytymätön.

Matkakustannuskorvausten nousun hillitsemiseksi Kansaneläkelaitos on tehnyt esityksen sosiaali- ja terveysministeriölle sairausvakuutuslain muuttamiseksi. Esitys myötäilee kokeiluissa saavutettuja tuloksia suosimalla kaikille avoimen joukkoliikenteen hyödyntämistä yhteiskunnan korvaamilla matkoilla. Kahdessa työryhmässä on lisäksi pohdittu matkojen yhdistelyyn liittyviä rahoitusrakennevaihtoehtoja.

Työryhmän tehtävänä oli tehdä ehdotus hallinnointi- ja rahoitusmalliksi yhteiskunnan korvaamien matkojen yhdistelyn toteuttamista varten. Lähtökohtana oli, että palvelut ovat kaikille avoimia. Rahoitusmallin valinnassa tuli ottaa huomioon hyötyjä maksaa – periaate. Rahoitusmallin valinnan yhteydessä tuli selvittää, kuinka matkojen yhdistelystä aiheutuvien kustannusten korvaaminen ja kustannusten kohdentaminen tämän periaatteen mukaisesti otetaan huomioon valtion talousarviossa. Ehdotuksen tuli tähdätä pysyvään matkojen yhdistelyn rahoitukseen ja organisointiin.

Työryhmän tuli tehdä ehdotuksensa 15.4.2004 mennessä siten, että työryhmän ehdotukset on mahdollista ottaa huomioon asianomaisissa ministeriöissä niiden valmistellessa ehdotuksiaan vuoden 2005 talousarvioehdotuksiksi.

Työryhmän määräajaksi asetettiin 1.1.2004 – 15.4.2004.

Työryhmän puheenjohtajaksi liikenne- ja viestintäministeriö määräsi kansliapäällikkö Juhani Korpelan ja jäseniksi talousjohtaja Marja Heikkinen-Jarnolan, liikenneneuvos Petri Jalaston ja ylitarkastaja Merja Nikkisen liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmän jäseniksi kutsuttiin kansliapäällikkö Markku Lehto ja hallitusneuvos Anja Kairisalo sosiaali- ja terveysministeriöstä, kansliapäällikkö Markku Linna ja neuvotteleva virkamies Leena Koskinen opetusministeriöstä, kansliapäällikkö Ritva Viljanen ja ylitarkastaja Vesa Lappalainen sisäasiainministeriöstä, johtaja Pekka Morri ja kehittämispäällikkö Yrjö Mattila Kansaneläkelaitoksesta, varatoimitusjohtaja Timo Kietäväinen ja liikenneinsinööri Silja Siltala Suomen Kuntaliitosta, budjettineuvos Esko Tainio valtiovarainministeriöstä ja liikennehallintopäällikkö Auli Korhonen Oulun lääninhallituksesta. Työryhmän sihteereinä toimivat Merja Nikkinen ja Silja Siltala.

Työryhmä asetti avukseen työvaliokunnan, jonka puheenjohtajaksi määrättiin Petri Jalasto. Työvaliokunnan kokoonpano muodostettiin työryhmän jäsenistä ja sen jäseninä toimivat Silja Siltala, Yrjö Mattila, Leena Koskinen, Anja Kairisalo ja Merja Nikkinen. Lisäksi työvaliokuntaan kutsuttiin asiantuntijoiksi vammaispalveluyksikön johtaja Kauko Pursiainen Kuopion kaupungista, liikennesuunnittelija Rauno Matintupa Länsi-Suomen lääninhallituksesta, lakimies Teuvo Kurki Kansaneläkelaitoksesta, ylitarkastaja Aini Kimpimäki ja hallitusneuvos Lauri Pelkonen sosiaali- ja terveysministeriöstä. Työvaliokunta on kuullut asiantuntijoina hallitusneuvos Arto Sulosta sisäasiainministeriöstä ja lakimies Salme Sauvonsaarta Suomen Kuntaliitosta. Konsulttina työvaliokunnan apuna on toiminut BearingPoint Finland Oy.

Poiketen työryhmän enemmistön ehdotuksesta Kansaneläkelaitoksen johtaja Pekka Morri katsoo, että matkojen yhdistelystä aiheutuvat kustannukset on jaettava eri osapuolten välillä suoriteperusteisen mallin mukaisesti. Hän katsoo, että suoriteperusteisessa mallissa kustannusten jako toteutuu oikeudenmukaisesti ja läpinäkyvästi eikä malli ole ristiriidassa sairausvakuutuslain kanssa.

Valtiovarainministeriötä työryhmässä edustanut jäsen katsoo, että kun valtio osallistuu kuntien koulutoimen, sosiaalihuollon ja terveydenhuollon piirissä tapahtuvien matkojen rahoittamiseen lakisääteisillä valtionosuuksilla, liikenne- ja viestintäministeriön joukko liikenteen rahoitusta ei tulisi kohdistaa samoihin matkoihin. Lisäksi valtion ja kuntien

välisen kustannustenjaon säilyttämiseksi kuntien koulutoimen, sosiaalihuollon ja terveydenhuollon laskennallisten valtionosuuksien yksikkökustannuksia tulisi tarkistaa syntyviä säästöjä vastaavasti.

Työryhmä on kokoontunut kahdeksan kertaa. Työvaliokunta on kokoontunut kaksitoista kertaa. Saatuaan työnsä valmiiksi Matkojenyhdistelytyöryhmä luovuttaa kunnioittavasti mietintönsä liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä 27 päivänä huhtikuuta 2004

Juhani Korpela

Markku Lehto

Markku Linna

Ritva Viljanen

Pekka Morri

Timo Kietäväinen

Petri Jalasto

Marja Heikkinen-Jarnola

Anja Kairisalo

Vesa Lappalainen

Leena Koskinen

Esko Tainio

Yrjö Mattila

Auli Korhonen

Silja Siltala

Merja Nikkinen

## SISÄLLYSLUETTELO

1. MATKOJEN YHDISTELYN NYKYTILA .....	3
1.1. HANKKEEN KUVAUS JA TAVOITTEET .....	3
1.2. NYKYTILAN KUVAUS .....	4
1.2.1. Nykyisten kokeilujen hallinnointi .....	4
1.2.2. Nykyisten kokeilujen rahoitus .....	4
1.3. SÄÄSTÖT NYKYKOKKEILUISTA .....	5
1.3.1. Kelan kokeilujen laskentaperiaate ja säästöt .....	5
1.3.2. Kuntien kokeilujen laskentaperiaate ja säästöt .....	7
1.4. KUSTANNUKSET MATKOJEN YHDISTELYSTÄ .....	7
2. MATKOJEN YHDISTELYN TAVOITETILA .....	9
2.1. JOHDANTO .....	9
2.1.1. Operatiivisen toiminnan yleispiirteet .....	9
2.1.2. Alueelliset seikat .....	10
2.2. HALLINNOINNIN KUVAUS .....	11
2.2.1. Ohjaus valtakunnallisella tasolla .....	12
2.2.1.1. Vastuutahot ja yhteistyöosapuolet .....	12
2.2.1.2. Ohjaavan tason tehtävät toiminnan perustamisvaiheessa .....	12
2.2.1.3. Ohjaavan tason tehtävät toiminnan jatkuessa .....	13
2.2.2. Koordinointi läänitasolla .....	13
2.2.2.1. Vastuutahot ja yhteistyöosapuolet .....	13
2.2.2.2. Koordinoivan tason tehtävät toiminnan perustamisvaiheessa .....	14
2.2.2.3. Koordinoivan tason tehtävät toiminnan jatkuessa .....	14
2.2.3. Operatiivinen toiminta MYK-tasolla .....	15
2.2.3.1. Vastuutahot ja yhteistyöosapuolet .....	15
2.2.3.2. MYK-johtoryhmän tehtävät toiminnan perustamisvaiheessa ..	15
2.2.3.3. MYK-johtoryhmän tehtävät toiminnan jatkuessa .....	16
2.2.3.4. MYK-operaattorin tehtävät toiminnan jatkuessa .....	16
2.2.4. Yhteenvedo tehtävistä, vastuutahoista ja yhteistyöryhmistä .....	17
2.2.4.1. Tehtävät .....	17
2.2.4.2. Vastuutahot ja yhteistyöryhmät .....	18
2.2.5. Sopimusprosessi .....	18
2.2.6. Hallinnoinnin arvioitu resurssitarve .....	19
2.2.6.1. Arvioitu resurssitarve valtakunnallisella tasolla .....	20
2.2.6.2. Arvioitu resurssitarve läänitasolla .....	20
2.2.6.3. Arvioitu resurssitarve MYK-johtoryhmätasolla .....	21
2.3 RAHOITUKSEN KUVAUS .....	21
2.3.1. Laskennallinen nettosäästö ja maksuperuste .....	21
2.3.2. Tavoite ja laajuus/soveltamisala .....	22
2.3.3. Kustannuksiin osallistuminen MYK-toiminnan aloitusvaiheessa .....	22
2.3.4. Kustannusten jakaminen osapuolten välillä .....	23
2.3.4.1. Asukaslukuperusteinen malli .....	24
2.3.4.2. Matkakustannusperusteinen malli .....	24



2.3.4.3. Suoriteperusteinen malli .....	25
2.3.4.4. Yhdistelmämalli.....	26
2.3.4.5. Matkojen yhdistelyn kustannusten ja nettosäästöjen jakautuminen osapuolten välillä.....	27
3. JATKOTYÖEHDOTUS.....	29
3.1. ALUSTAVA AIKATAULU .....	29
3.2. LAKIMUUTOSTARPEEN ARVIOINTI.....	31
3.3. TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET.....	32
LIITTEET .....	34
LIITE 1: LUONNOS YHTEISTOIMINTASOPIMUKSEEN SISÄLLYTETTÄVISTÄ ASIOISTA	34
LIITE 2: ESIMERKKILASKELMA KUSTANNUSTEN JAKAMISESTA OSAPUOLILLE .....	37

## 1. MATKOJEN YHDISTELYN NYKYTILA

### 1.1. Hankkeen kuvaus ja tavoitteet

Yhteiskunnan korvaamien matkojen yhdistelyä on kehitetty kokeiluin jo useita vuosia. Kokeilujen tarkoituksena on ollut hakea kokemuksia eri tavoin toteutettujen matkojen yhdistelykeskusten toimivuudesta ja tehokkuudesta sekä matkojen yhdistelyn yhteiskunnalle tuomista hyödyistä.

Yhteiskunnan korvaamat kuljetuskustannukset ovat jatkuvassa kasvussa. Kokeilujen kautta on löydetty käytännön tapa toimia, ja matkoja yhdistelemällä ja ketjuttamalla on saatu säästöjä kuljetuskustannuksissa sekä muita yhteiskuntataloudellisia hyötyjä. Matkojen yhdistelyllä pyritään hillitsemään kuljetuskustannusten kasvua huolimatta siitä, että matkavolyymien ennustetaan nousevan tulevaisuudessa.

Matkojen yhdistelytoiminnan aikaansaaminen ja yhdistelykeskusten perustaminen on kuitenkin ollut melko hidasta. Yhdistelytoiminnan laajentamisen suurin este on ollut yhteistyön puute eri organisaatioiden välillä. Eri sektoreiden välisen yhteistyön toimintamalli on ollut tähän saakka selkiytymätön.

Liikenne- ja viestintäministeriö on perustanut työryhmän, jonka tarkoituksena on tuottaa hallinnointi- ja rahoitusmalli yhteiskunnan korvaamien matkojen järjestämisen organisointiin ja kustannusten korvaamiseen.

Matkojenyhdistelykonseptin tavoitteena on yhdistellä erilaisia kuljetuspalvelutarpeita. Tehtävän annossa tarkoitettuja yhteiskunnan korvaamia matkoja ovat kuntien eri hallinnonalojen piiriin ja maksettavaksi lukeutuvat matkat (mm. opetustoimen maksamat erilliset koulukyydit, sosiaali- ja terveystoimen maksamat vanhusten kotihoitoon liittyvät matkat ja vammaisten kuljetuspalvelumatkat), Kansaneläkelaitoksen sairausvakuutuslain (SVL) mukaan korvaamat terveydenhoitomatkot, ei-kiireelliset ambulanssimatkat jne. Muita yhdistelyn piiriin kuuluvia matkoja ovat itse maksavien matkustajien kuljetukset sekä pientavarakuljetukset.

Järjestelmän tarkoitus on yhdistellä, ketjuttaa ja ohjata matkustajia erilaisiin kuljetusmuotoihin. Järjestelmässä tulee hyödyntää itsekannattavaa joukkoliikennettä, palveluliikennettä ja kutsujoukkoliikennettä ja muuta yhteiskunnan ostoliikennettä sekä yhdistelykuljetuksia. Matkojen yhdistelyn avulla voidaan vaikuttaa myönteisesti itsekannattavan liikenteen toimintaedellytyksiin ja liikennepalvelujen säilymiseen erityisesti haja-asutusalueilla.

Skaalaetujen saavuttamiseksi yhdistelytoimintojen tulee olla laaja-alaisia niin, että järjestelmät toimivat väestöpohjaltaan riittävillä alueilla ja että mukana on kattavasti mm. kuntia, Kansaneläkelaitos ja sairaanhoitopiiri sekä lääninhallitus.

Työryhmän tehtävänä on tehdä ehdotus hallinnointi- ja rahoitusmalliksi yhteiskunnan korvaamien matkojen yhdistelyn toteuttamista varten. Lähtökohtana on, että palvelut ovat kaikille avoimia. Rahoitusmallin valinnassa otetaan huomioon hyötyjä maksaa –periaate. Ehdotus tähtää pysyvään matkojen yhdistelyn rahoitukseen ja organisointiin. Ehdotus ei

aiheuta muutoksia valtion ja kunnan kustannusten jakoperusteisiin, eikä toimintaa ohjauksella sopimuksilla siirretä kunnille kuuluvia palvelun järjestämisvastuita.

## **1.2. Nykytilan kuvaus**

Yhteiskunnan korvaamien matkojen yhdistelyä on toteutettu erilaisin kokeiluin ympäri maata. Kokeilujen kautta on saavutettu säästöjä kuljetuskustannuksissa sekä muita yhteiskuntataloudellisia hyötyjä. Matkoja yhdistelemällä ja kuljetuspalveluja kehittämällä on pystytty usein myös turvaamaan maaseudun joukkoliikennepalveluja. Kokeilujen tulosten pohjalta voidaan todeta, että matkojen yhdistelytoimintaa on tarkoituksenmukaista laajentaa ja tehdä matkojenyhdistelystä pysyvä käytäntö. Tässä raportissa oleva nykytilan kuvaus perustuu pääasiallisesti vuonna 2003 tehtyyn matkojenyhdistelykeskuskokeilujen arviointiin (LVM:n julkaisu 39/2003).

Matkojen yhdistelytoiminta on laajentunut pelkästä yhteiskunnan korvaamien matkojen yhdistelystä monimuotoisempaan palvelukonseptiin. Matkojenyhdistelykeskukset (MYK) hoitavat nykyään matkojen yhdistelyn ja ketjuttamisen lisäksi myös tavarankuljetuksiin ja matkainformaatioon liittyviä palveluja. Matkojenyhdistelykeskuksia voidaankin niiden laajan palvelurakenteen vuoksi kutsua tänä päivänä matkapalvelukeskuksiksi (MPK). Tässä mietinnössä käytetään vielä MYK-muotoa.

### **1.2.1. Nykyisten kokeilujen hallinnointi**

Matkojen yhdistelyä ovat operoineet toimintamalleiltaan erilaiset organisaatiot ja kokeilujen hallinnointi on vaihdellut kokeilusta riippuen. Yhtenäistä valtakunnallista vastuuta ei ole ollut, vaan toiminta on järjestetty paikallisella tasolla ilman yhtenäistä ohjausta tai ohjeistusta. Joissain kokeiluissa toimintaa on koordinoanut Kela, joissain kokeiluissa kunta. Lääninhallitukset ovat avustaneet matkojen yhdistelytoiminnan käynnistämistä ja ovat seuranneet toimintaa yleisellä tasolla.

Matkojenyhdistelykeskusten perustaminen on ollut hidasta ja yhdistelytoiminnan laajentamisen suurin este on nykyisissä kokeiluissa ollut yhteistyön puute eri organisaatioiden välillä. Eri sektoreiden välisen yhteistyön toimintamalli ei ole ollut riittävän selkeä tai yhtenäinen.

### **1.2.2. Nykyisten kokeilujen rahoitus**

Rahoittajatahoina nykyisissä kokeiluissa ovat olleet mukana kunnat, Kela, lääninhallitukset sekä liikenne- ja viestintäministeriö. Olemassa olevissa kokeiluissa ei ole mitään yhtenäistä valtakunnallista rahoitusmallia tai laskukaavaa, jolla kunkin hyötyjän yhdistelyihin liittyvä maksuosuus määräytyisi. MYK toiminta ja yhdistelyistä koituvat hyödyt riippuvat nykyisissä kokeiluissa pitkälti alueellisista olosuhteista ja siitä, millaiseen maksuperusteeseen on kunkin rahoittajatahon kannalta päädytty.

Vuonna 2003 tehdyn matkojenyhdistelykeskuskokeilujen arvioinnin perusteella matkojen yhdistely tuottaa palvelun tilaajille, kunnille ja Kelalle kustannussäästöjä yhteiskunnan maksamissa kuljetuksissa. Suorien kustannussäästöjen lisäksi on saavutettu positiivisia

vaikutuksia joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantuessa. Raportissa arvioitujen tulosten perusteella suositellaan nykyisten kokeilujen vakinaistamista sekä konseptin laajentamista koko maahan.

Tehdyn työn tulokset osoittavat, että volyymien kasvattaminen sekä parantaa kuljetusten keskiuormaa että laskee yhdistelyn yksikkökustannuksia – toisin sanoen se tuottaa enemmän säästöjä. Arviointiraportissa todetaan, että yhdistelyn tarve on yhteinen, mutta tähänastiset käytännön toteutukset räätälöityjä. Matkojen yhdistelyn motiivi ja peruslogiikka voi olla kaikkialla sama, mutta varsinainen toiminta edellyttää kuitenkin tarkkaa paikallisten ominaisuuksien ja tarpeiden huomioon ottamista.

### **1.3. Säästöt nykykokeiluista**

Yhteiskunnan korvaamien matkojen kustannukset ovat olleet jatkuvassa kasvussa. Matkojen yhdistelyn avulla on löydetty nykykokeilujen perusteella tehokas keino hillitä kuljetusten kustannuskehitystä ja saada aikaan säästöjä. Päättävöitteena on ollut kokeilujen avulla selvittää miten kuljetuksia voitaisiin kehittää niin, että matkoista maksettujen korvausten kasvu hidastuisi tai korvausten määrä jopa kääntyisi laskuun siten, että palvelutaso ei kuitenkaan samanaikaisesti heikkenisi.

Matkojen yhdistelytoiminnan kannattavuuden arvioinnissa keskeisenä kysymyksenä on, riittävätkö yhteiskunnan kuljetuksissa saavutetut kustannussäästöt kattamaan yhdistelytoiminnasta aiheutuvat kustannukset. Matkojenyhdistelykeskuskokeilujen arviointiraportissa on tehty laskelmia suorista kustannusvaikutuksista. Luvuissa 1.3.1 ja 1.3.2 on kuvattu tiivistelmänä raportin olennaisimmat lopputulemat sekä laskentaperusteet. Kaiken kaikkiaan voidaan todeta, että kokeiluissa on havaittu yhdistelykustannusten olevan suhteellisesti hyvin pieniä verrattuna kokonaissäästöihin.

Taloudellinen arviointi on tehty erikseen Kelan kokeilujen ja kuntien kokeilujen osalta. Laskelman tarkoituksena on ollut selvittää, mitä suoria kustannusvaikutuksia matkojen yhdistelystä aiheutuu, ottaen huomioon myös yhdistelyn kustannukset. Arviointiraportin laskelmissa on käytetty seuraavia yksikkökustannuksia:

- taksimatkojen kustannukset on laskettu kilometrihinnalla 1,02 euroa/km, lisäksi on huomioitu aloitusmaksu 4 euroa/matka ja osassa kokeiluja myös hidasajon osuus.
- bussimatkojen hinnat on saatu Matkahuollon hinnastosta, joka on vyöhykepohjainen. Taksin ja bussin yhdistelmät on laskettu olettamalla, että 10 km kuljetaan taksilla ja loput bussilla.
- oman auton käytön kustannus on Kelan matkoilla 0,2 euroa/km.

Säästöjä laskettaessa on käytetty kohdissa 1.3.1 ja 1.3.2 kuvattuja laskentaperiaatteita eri maksajatahojen osalta.

#### **1.3.1. Kelan kokeilujen laskentaperiaate ja säästöt**

Kokeilujen osalta Kelan kuljetusten hinnat arvioitiin keskimääräisen hinnan perusteella, joka laskettiin maksetuista korvauksista. Kustannukset on esitetty kokonaishintana, joissa

on mukana myös potilaiden maksamat omavastuut. Matkamääristä on huomioitu ainoastaan potilaiden lukumäärät, saattajat ovat laskelman ulkopuolella.

Vertailutilanteen vaihtoehtoiset kustannukset on laskettu Kelan maksamilla SVL:n matkoilla kahdella tavalla:

1. Olettamalla, että jokainen matka olisi tehty yksittäistaksilla. Oletus on mahdollinen, koska useissa kokeiluissa lähes kaikki matkustajat ovat olleet oikeutettuja erityiskulkuneuvon käyttöön joko heikon terveydentilan tai joukkoliikenneyhteyksien puuttumisen vuoksi. Oletus tuottaa teoreettisen maksimisäästön.
2. Olettamalla, että matkat olisi tehty tietyn kulkumuotojakauman perusteella. Arviointityön aikana laskelmia tehtiin eri tutkimuksissa selvityillä kulkumuotojakaumilla ja lopullisiin tuloksiin valittiin luotettavimmiksi katsotut jakaumat.

#### Taloudellinen arviointi Kelan kuljetuksissa

	Pohjois-Karjala (2002)	Kuopio (2003)	
Matkojen määrä (kpl)	8 573	13 000	
MYK-kustannus (€)	17 547	52 000	
Toteutunut kokonaiskustannus (€)	520 489	877 450	
<b>Vaihtoehtoinen kulkumuoto</b>			
	yksittäistaksi	kyselyotos	
Kokonaissäästö/matka (€)	61,64	46,48	12,90
Kokonaissäästö (€)	510 933	380 957	169 000
MYK kustannus (% säästöistä)	3,4 %	4,6 %	30,8 %

#### Taloudellinen arviointi SHP:n Kelan kuljetuksista

	Vaasa (2002)	Seinäjoki (2002)	
Toteutunut kuljetuskustannus (€)	536 638	571 389	
Omavastuut (€)		130 250	
Matkojen määrä (kpl)	9 603	14 651	
€/matka	55,88	39,00	
Toteutunut ajosuorite	520 267	512 055	
Suorite ilman yhdistelyä (kpl)	676 051	790 502	
MYK-kustannus (€)	107 361	83 045	
Toteutunut kokonaiskustannus (€)	643 999	654 434	
Yhdistelykustannus/matka	11,18	5,67	
Kuljetusten hinta/ajoneuvo km (€)	1,06	1,12	
<b>Vaihtoehtoinen kulkumuoto</b>			
	Yksittäistaksi	Kyselyotos	Yksittäistaksi Kyselyotos
Vaihtoehtoinen kustannus taksilla (€)	774 655	709 299	936 120 857 369
Kuljetuskustannussäästö (€)	238 017	172 661	364 731 285 980
Kuljetuskustannussäästö/matka (€)	24,79	17,98	24,89 19,52
Kokonaissäästö (€)	130 656	65 300	281 686 202 935
Kokonaissäästö/matka (€)	13,61	6,80	19,23 13,85

Kelan kuljetuksissa Pohjois-Karjalassa saatiin arvioituna laskennallisena säästönä 510 933 euroa ja Kuopion kokeiluissa 169 000 euroa. Kokonaissäästö matkaa kohti vaihteli 12,90 ja 61,64 euron välillä. Sairaanhoidopiirien kuljetuksissa laskennallinen kokonaissäästö oli Vaasassa 238 017 euroa ja Seinäjoella 364 731 euroa, kun laskennallisena perusteena käytettiin yksittäistaksia vaihtoehtoisena kulkumuotona.

### 1.3.2. Kuntien kokeilujen laskentaperiaate ja säästöt

Kuntien matkojen osalta selvitettiin palveluliikenteiden tuottamisen kokonaishinnat lääninhallituksilta saatujen valtionavustustietojen perusteella. Hyötykustannuslaskelmissa on käytetty palvelujen tuottamisen bruttohintaa, joka käsittää kuntien maksamat osuudet, asiakkaiden maksamat lipputulot sekä valtionavustuksen. Matkojenyhdistelykeskuksista tilattujen taksimatkojen hinnat selvitettiin kunnista.

Kuntien kokeiluissa osa yhdistelykeskuksista tilatuista matkoista on itse maksavien matkustajien tekemiä ja osa kuntien maksamaa liikennettä (vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset sekä koulukyydit, joiden menoihin kunnat saavat sosiaali- ja terveysministeriöltä sekä opetusministeriöltä lakisääteistä valtionosuutta). Kuntien talouden kannalta näiden molempien matkaryhmien mukanaolo on ratkaisevaa järjestelmän olemassaololle. Laskennallisesti itse maksavien matkustajien matkojen järjestämisen vaikutusten määrittäminen luotettavasti oli kuitenkin epävarmaa käytettävissä olleilla lähtötiedoilla. Tästä johtuen säästölaskelma on tehty ainoastaan kuntien maksamien matkojen osalta. Itse maksavien matkustajien voidaan kuitenkin katsoa tuovan lisähyötyjä esitetyn laskelman lisäksi.

Kuntien matkojen osalta laskelmat on tehty olettamalla, että ilman MYK:iä matkat olisi tehty yksittäistaksilla. Vaihtoehtoisen kokonaissuoritteen laskennassa käytettyä suoran matkan keskipituutta ei ollut kaikista järjestelmistä saatavissa, joten osassa kohteista se jouduttiin arvioimaan erikseen.

#### Kuntien vaihtoehtoiset kuljetuskustannukset

	Pohjois-Karjala (2002)	Kuopio (2002)
Toteutunut kuljetuskustannus (€)	261 769	1 003 059
Matkojen määrä (kpl)	44 516	101 224
MYK-kustannus (€)	21 456	80 700
Yhdistelykustannus/matka (€)	0,48	0,79
<b>Vaihtoehtoinen kulkumuoto: yksittäistaksi</b>		
Vaihtoehtoinen kustannus taksilla (€)	632 120	1 660 744
Kokonaissäästö (€)	348 895	576 985
Kokonaissäästö/matka (€)	7,84	5,70
MYK-kustannus (% säästöä)	6,1 %	14,0 %

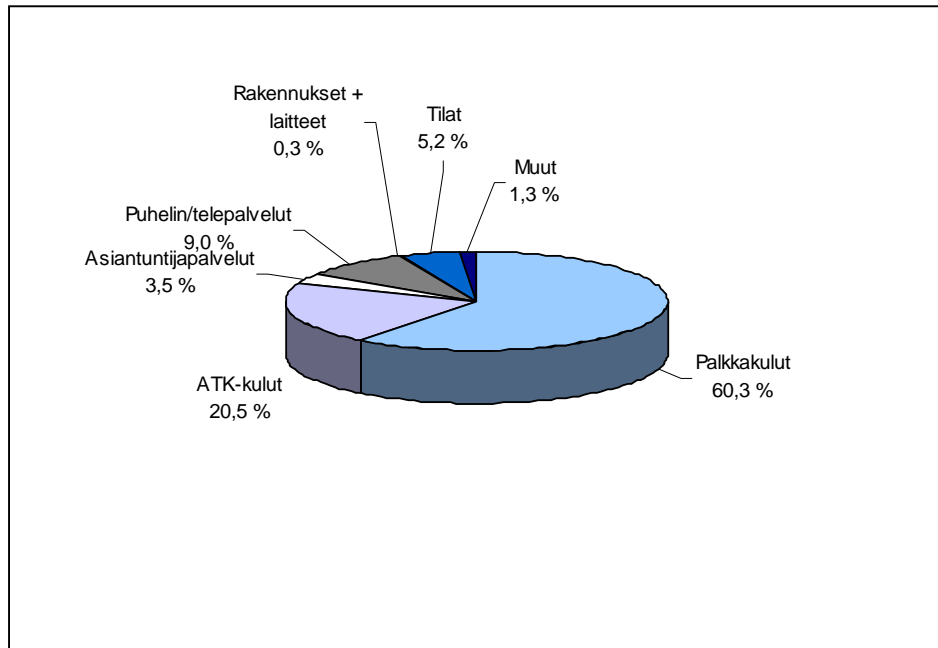
Kuntien osalta Pohjois-Karjalassa säästöt olivat 348 895 euroa ja Kuopiossa 576 985 euroa. Yhdistelykustannuksen keskiarvo matkaa kohti vaihteli 0,48 ja 0,79 euron välillä.

Sekä Kelan että kuntien osalta voidaan todeta, että todellisia kustannushyötyjä on saavutettu nykyisten kokeilujen puitteissa.

### 1.4. Kustannukset matkojen yhdistelystä

Matkojenyhdistelykeskuskokeilujen arviointiraportissa on kuvattu myös yhdistelytoiminnasta koituvia kustannuksia. Ne voidaan jakaa seuraaviin pääryhmiin: henkilötöykustannukset, tilavuokrat, ohjelmiston investointi- ja käyttökustannukset, laitteiston in-

vestointikustannukset, laitteiston käyttö- ja ylläpitokustannukset sekä puhelin ja telepalvelujen kustannukset.



Kuva 1: Kustannusten jakaantuminen, Kuopion esimerkki

Kuvassa 1 oleva Kuopion esimerkki antaa suuntaa sille, missä suhteessa kustannukset jakautuvat MYK:issä, jossa yhdistellään usean eri tahon kuljetuksia. Kuopiossa yhdistelyn kokonaiskustannukset olivat 282 000 euroa vuonna 2003. Suurimman menoerän muodostivat palkkakulut (60,3% kokonaiskustannuksista) sekä ATK-kulut (20,5% kokonaiskustannuksista).

## 2. MATKOJEN YHDISTELYN TAVOITETILA

### 2.1. Johdanto

Matkojen yhdistelytoiminnassa on tärkeä huomioida kuljetuspalvelua käyttävän asiakkaan tarpeet niin, että yhdistely tai ketjuttaminen ei oleellisesti heikennä palvelutasoa ja että kuljetukset ovat tasavertaisesti saatavilla ja tarpeen mukaisia. Kokeiluissa matkojen tilaamiseen ja kuljetuksiin on pääsääntöisesti oltu tyytyväisiä ja näitä kokemuksia on huomioitu myös tavoitetilaa määriteltäessä.

Toinen tavoitetilan määrittelyyn vaikuttava tekijä on kuljetuskustannusten taloudellinen vaikutus yhteiskunnalle. Toiminnan yhtenäistämisen ja kuljetusten yhdistelyn kautta saatavat taloudelliset säästöt ovat välttämättömiä, jotta kustannukset voidaan kattaa myös tulevaisuudessa, kun ikääntyvän väestön määrä ja matkojen kysyntä kasvavat.

Säästöjen lisäksi saavutetaan positiivisia vaikutuksia erityisesti harvaan asutuilla alueilla kun joukkoliikenteen palvelutaso ja itsekannattavan joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat.

#### 2.1.1. Operatiivisen toiminnan yleispiirteet

Operatiivisen toiminnan lähtökohtana on avoin, yhtenäinen malli, joka huomioi alueiden erilaiset olosuhteet, liikennesuoritteet ja tarpeet sekä tukee joukkoliikenteen kehittämistä haja-asutusalueilla. Toiminta ei saa aiheuttaa ristiriitaa tai päällekkäisyyttä muun liikenteen kanssa.

Matkustajia MYK:n kautta eri kuljetusmuotoihin ohjattaessa tulee ensisijaisesti hyödyntää itsekannattavan linjaliikenteen mahdollisuudet. Jos se ei ole mahdollista, ohjataan matkustajat kaikille avoimeen ostoliikenteeseen, esimerkiksi läänien runkoliikenteeseen, kuntien palvelulinjoille ja kutsuohjattuun liikenteeseen. Yhdisteltyä erilliskuljetusta käytetään mikäli edellisiä kuljetusmuotoja ei ole käytettävissä tai riippuen asiakkaan terveydellisestä tilanteesta. Viime kädessä tai mikäli asiakkaan tilanne sitä vaatii, kuljetus suoritetaan yksittäiskuljetuksena.

Operatiivisen toiminnan ulkopuolelle rajataan hälytys- ja hätäkeskusten piiriin kuuluvat ambulanssimatkat ja muut vastaavat kiireelliset kuljetukset.

Tietotekniikkaan ja infrastruktuuriin liittyvät seikat on tarkoituksenmukaisinta jättää MYK:n itse määriteltäväksi selkeyden vuoksi. MYK hankkii itse koneet ja ohjelmiston, mutta ohjelmiston toiminnallisia minimivaatimuksia voidaan esittää valtakunnallisella tasolla. Tällaisia ovat esimerkiksi:

- kyky rekisteröidä tilattu matka niin, että matkamäärät ja kustannukset voidaan jakaa eri osapuolille
- raportointi tukee laskutusta, kustannusten ja säästöjen seurantaa sekä MYK-alueiden keskinäistä vertailua



- yhteensovittavuus Kelan atk-järjestelmien ja taksien maksupäätejärjestelmien kanssa niin, että tieto voidaan siirtää sähköisenä
- kyky käsitellä suuria volyymejä.

### 2.1.2. Alueelliset seikat

Tavoitteena on, että koko maassa on yhtenäinen järjestelmä ja kaikki alueet ovat palvelujen suhteen samassa asemassa. Toiminnan pääpiirteet järjestetään yhdenmukaisella tavalla koko maassa, jolloin kansalaiset ovat mahdollisimman tasavertaisessa asemassa asuinpaikasta riippumatta.

Läänit tuntevat alueensa ja pystyvät hahmottamaan kokonaisuuden, joten aluejaon määrittäminen on lääninhallitusten tehtävä. Tämä tulee kuitenkin tapahtua yhteistyössä kuntien, maakuntaliittojen ja Kelan aluekeskusten kanssa.

Työryhmän käsityksen mukaan suositeltava lähtökohta MYK-alueen suuruusluokkaa arvioitaessa on vähintään 250 000 asukkaan kokoinen alue. Riittävä väestöpohja takaa kustannustehokkuuden toteutumisen paremmin. Aluejaon määrittelyssä tulee kuitenkin ottaa alueelliset seikat huomioon. Tavoitteena on saada mahdollisimman moni kunta ja muut osapuolet mukaan toimintaan, jotta alueista ei muodostu rikkonaisia.

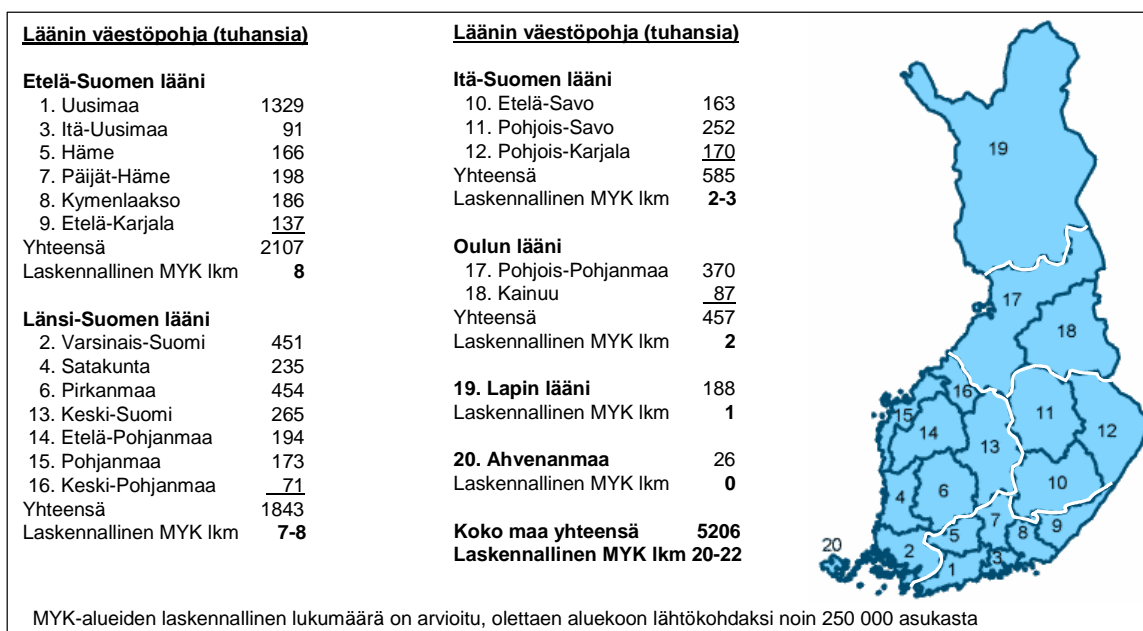
Aluejaossa on huomioitava mm. seuraavia seikkoja:

Hallinnollisista syistä olisi suositeltavaa, että aluerajat eivät ylittäisi lääninrajoja. Sen sijaan maakuntarajojen tai sairaanhoitopiirien ylitykset ovat mahdollisia. Tosin olisi suositeltavaa pyrkiä noudattamaan jotain olemassa olevaa aluejakoa, kuten maakunnan, seutukunnan, sairaanhoitopiirin tai hälytyskeskusalueen jakoa tms. Myös muut hallinnolliset jaot tulisi huomioida (esim. Kainuun hallintokokeilu).

Alueen pinta-ala tulisi huomioida aluejaossa. Hyvin suuri pinta-ala on haasteellinen esimerkiksi MYK-operaattorin aluetuntemuksen kannalta. Myös etäisyydet aluekeskuksiin, sairaaloihin jne. tulee ottaa huomioon.

Alueen asukastiheys luo alueellisia erityispiirteitä. Asukastiheys vaihtelee hyvinkin suuresti, esimerkiksi Helsingin alueen, muiden kaupunkien, taajamien ja haja-asutusalueiden välillä. Pääkaupunkiseudun osalta saattaa olla tarkoituksenmukaista määrittellä MYK-alueen asukasluku huomattavasti suuremmaksi suuren asukastiheyden vuoksi. Vastaavasti harvaan asutut alueet, kuten Lapin lääni, on harkittava erityispiirteidensä mukaisesti.

Muut alueelliset erityispiirteet on myös huomioitava. Tällaisia on esimerkiksi ikäjakauma, kuten ikääntyvän väestön suhteellinen osuus alueella. Myös itsekannattavan taksi- ja linjaliikenteen alueellinen kattavuus vaihtelee suuresti ja joillain alueilla se voi olla hyvinkin rajallinen.



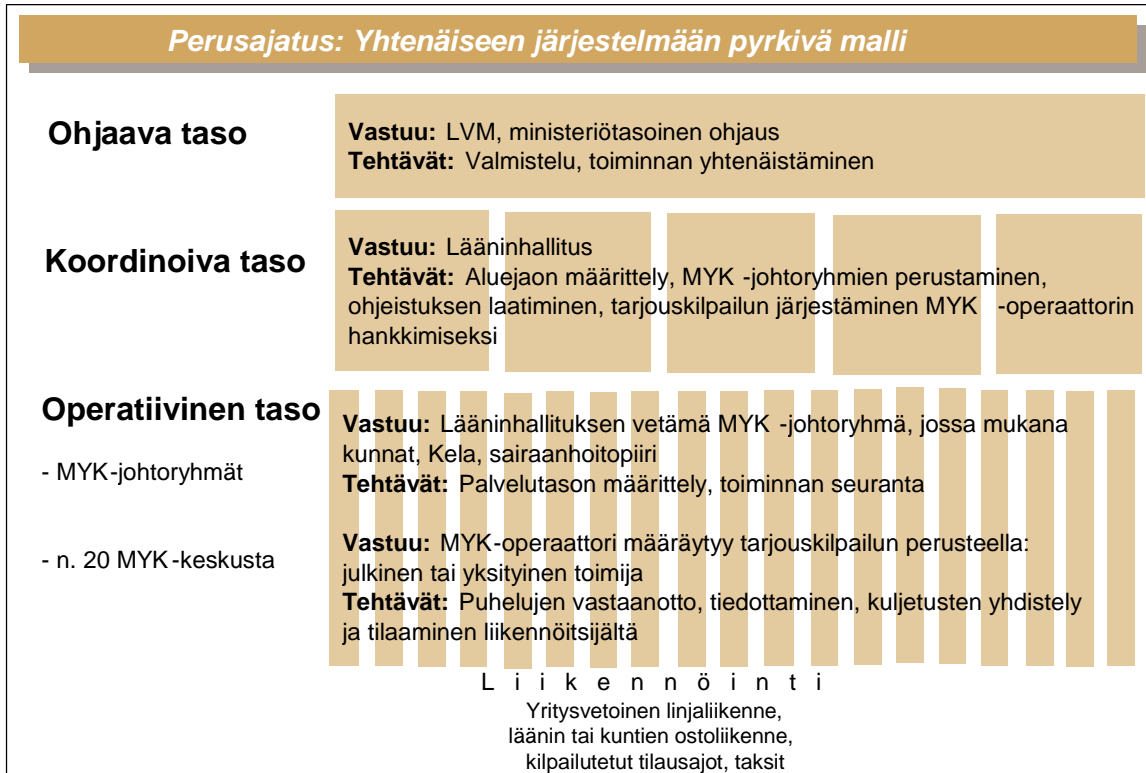
Kuva 2: Lännen väestöpohjat

Kuvassa 2 on taustatietona esitetty väestöpohjat eri lääneissä ja maakunnissa. Kuvassa on esitetty karkeat arviot MYK:ien lukumääristä eri lääneissä, mutta varsinaisiin aluejakoihin siinä ei oteta kantaa.

**Työryhmä esittää, että tavoitteena on synnyttää maahamme riittävän iso- ja, vähintään 250 000 asukkaan kokoisia MYK-alueita. Lääninhallitusten tehtäväksi annetaan MYK-alueiden tarkempi määrittely yhdessä perustettavien yhteistyöryhmien kanssa. Aluejaon määrittelyssä otetaan huomioon paikalliset ja alueelliset olosuhteet. Tavoitteena on, että mahdollisimman moni kunta ja muut osapuolet ovat mukana toiminnassa, jotta alueet eivät muodostu rikkonaisiksi.**

## 2.2. Hallinnoinnin kuvaus

Tässä luvussa kuvataan yhteiskunnan korvaamien matkojen hallinnoinnissa mukana olevat toimijat sekä toimijoiden päätehtävät ja vastuut. Hallinnointimallin avulla pyritään luomaan yhtenäiset toimintatavat valtakunnallisesti. Toiminnan edellytykset ja vastuut sekä tehtäväjako on esitetty eri tasoilla. Malli on hyödynnettävissä eri alueilla, kuitenkin alueellinen näkökulma huomioiden.



Kuva 3: Hallinnollinen rakenne

Kuvassa 3 esitellään hallinnollisen rakenteen tasot, vastuut ja tehtävät pääpiirteissään. Tarkemmat kuvaukset esitellään kuvan alla olevissa luvuissa yksityiskohtaisemmin.

## 2.2.1. Ohjaus valtakunnallisella tasolla

### 2.2.1.1. Vastuutahot ja yhteistyösapuolet

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa toiminnan ohjauksesta valtakunnallisella tasolla. Yhteistyösapuoлина ovat mukana sisäasiainministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, opetusministeriö, Kansaneläkelaitos ja Suomen Kuntaliitto.

### 2.2.1.2. Ohjaavan tason tehtävät toiminnan perustamisvaiheessa

Ohjaava taso vastaa mallin suunnittelusta ja kehittämisestä ja luo näin edellytykset toiminnan järjestämiselle valtakunnallisella tasolla. LVM yhdessä muiden ministeriöiden kanssa vastaa mahdollisista jatkovalmisteluista apunaan yhteistyösapuolet eri hallinnonaloilta. Tällä varmistetaan, että eri ministeriöiden näkökannat tulevat huomioiduksi. Eri ministeriöiden, Kuntaliiton ja Kelan välille solmitaan yhteistoimintasopimus, jolla eri tahot sitoutetaan viemään asiaa eteenpäin. Näin varmistetaan yhtenäisyys valtakunnallisella tasolla.

Ohjaava taso ohjaa ja tukee toimintaa erilaisissa yhteisissä asioissa. Esimerkkinä yhtenäisten malliasiakirjojen luominen, joita voidaan käyttää pohjana tarjouspyyntö- ja hankinta-asiakirjoja sekä yhteistyösopimuksia laadittaessa.

Ohjaava taso muodostaa toiminnan perustamisvaiheen toimijoista (työvaliokunnan ja mahdollisesti työryhmän jäsenistä) pienemmän seurantaryhmän, joka seuraa toimintaa valtakunnallisella tasolla ja ryhtyy tarvittaviin toimenpiteisiin mallin käytäntöön viemiseksi. Tarvittaessa seurantaryhmän toimintaa jatketaan myös perustamisvaiheen jälkeen.

**Työryhmä esittää, että liikenne- ja viestintäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, sisäasiainministeriö, opetusministeriö, Suomen Kuntaliitto ja Kansaneläkelaitos solmivat yhteistoimintasopimuksen, jonka pohjalta osapuolet sitoutuvat viemään matkojen yhdistelyä eteenpäin yhtenäisten periaatteiden mukaisesti.**

### **2.2.1.3. Ohjaavan tason tehtävät toiminnan jatkuessa**

Ohjaavan tason tehtävänä toiminnan jatkuessa on valtakunnallisen tason ohjaus, seuranta ja toiminnan tuki sekä yhteistyön varmistaminen valtakunnallisella tasolla.

Seurantaryhmän tehtävänä on myös seurata hankkeesta syntyviä taloudellisia ja muita vaikutuksia, esimerkiksi miten toiminta vaikuttaa liikennetarjontaan ja palvelun laatuun erityisesti vähäliikenteisillä alueilla.

**Työryhmä esittää, että liikenne- ja viestintäministeriö perustaa valtakunnallisen seurantaryhmän, johon kutsutaan edustajat sosiaali- ja terveysministeriöstä, Kansaneläkelaitoksesta, Suomen Kuntaliitosta sekä yhdestä tai useammasta läänistä. Seurantaryhmän tehtävänä on seurata ja ohjata toimintaa valtakunnallisella tasolla, syventää valittua mallia mm. tekemällä malliasiakirjat yhteistyösopimuksista sekä kilpailuttamisasiakirjoista ja ryhtyä muihin tarvittaviin toimiin yhdistelykeskusten käytännön toteuttamisen varmistamiseksi tai ongelmien ratkaisemiseksi. Seurantaryhmä seuraa myös, miten toiminta vaikuttaa liikennetarjontaan ja palvelun laatuun erityisesti vähäliikenteisillä alueilla ja selvittää mallin toimivuuden ja kustannusvaikutukset.**

## **2.2.2. Koordinointi läänitasolla**

### **2.2.2.1. Vastuutahot ja yhteistyösopuudet**

Lääninhallitukset vastaavat läänitasoisen toiminnan koordinoinnista. Yhteistyösopuolina toimivat kunnat (sosiaalitoimi, opetustoimi, terveystoimi ja liikenteestä vastaava taho), Kelan aluekeskukset, sairaanhoitopiirit ja muut kuntayhtymät sekä mahdollisesti maakuntaliitot ja muut tahot.

### 2.2.2.2. Koordinoivan tason tehtävät toiminnan perustamisvaiheessa

Lääninhallituksilla on koordinoiva rooli MYK:ien perustamisen varmistamiseksi ja toimintatapojen suunnittelemiseksi sekä eri tahojen sitouttamiseksi toimintaan. Lääninhallitus kartoittaa kuntien kiinnostuksen kullakin MYK-alueella ja aktivoi kuntia saadakseen ne mukaan MYK-toimintaan. Tavoitteena on saavuttaa mahdollisimman korkea kattavuus, eli saada kunnat ja muut osapuolet mukaan, vaikka niillä ei olekaan varsinaista velvoitetta osallistua.

Lääninhallitus muodostaa toiminnan perustamisvaiheessa läänin tasolla toimivan yhteistyöryhmän, jossa on edustus eri yhteistyötahoista. Yhteistyötahoja voivat olla kunnat (sosiaalitoimi, opetustoimi, terveystoimi ja liikenteestä vastaava taho), Kelan aluekeskukset, sairaanhoitopiirit ja muut kuntayhtymät sekä mahdollisesti maakuntaliitot ja muut tahot. Läänitasoisen yhteistyöryhmän rooli painottuu toiminnan perustamisvaiheeseen ja vähenee tai lakkaa siinä vaiheessa, kun MYK-tasoiset MYK-johtoryhmät on muodostettu. Yhteistyötä läänitasolla voidaan jatkaa myös myöhemmässä vaiheessa, mutta yliorganisoinnin välttämiseksi se tulisi järjestää esimerkiksi seminaarien tai kohdistetun tiedottamisen kautta tai kuulemalla eri osapuolia tarvittaessa.

Perustamisvaiheessa yhteistyöryhmän tarkoituksena on yhdessä lääninhallituksen kanssa määrittää alueelliset jaot MYK-toiminnalle. Tavoitteena on ryhmitellä läänin alueella olevat kunnat sopivan kokoisiksi MYK-alueiksi, tietyt suositukset huomioiden (tarkemmin luvussa 2.1.2. *Alueelliset seikat*).

Lääninhallitus tekee yhteistyösopimukset niiden kuntien kanssa, jotka lähtevät mukaan MYK-toimintaan. Vastaavasti lääninhallitus tekee yhteistyösopimukset myös Kelan, sairaanhoitopiirien ja muiden mahdollisten sidosryhmien kanssa. Yhteistyösopimuksessa määritellään yhteistyön luonne, toimivaltuudet kilpailuttamisen järjestämisessä sekä yhdistelykustannusten jakamisen yksityiskohdat.

Lääninhallitukset perustavat kullekin MYK-alueelle MYK-johtoryhmän, jossa on alueellinen edustus niistä yhteistyötahoista, joiden kanssa lääninhallitus on tehnyt yhteistyösopimuksen alueella. Lääninhallituksen edustaja toimii MYK-johtoryhmän puheenjohtajana.

### 2.2.2.3. Koordinoivan tason tehtävät toiminnan jatkuessa

Lääninhallitukset vastaavat toiminnan koordinoinnista, kehittämisestä ja ohjeistuksesta läänin tasolla sekä tuovat valtakunnan tasolla päätetyt asiat tiedoksi MYK-johtoryhmille. Seurannan ja laadunvarmistuksen tavoitteena on varmistaa, että matkojenyhdistelykeskukset toimivat keskenään yhtenäisesti, alueelliset erityispiirteet kuitenkin huomioiden.

Operatiivista tasoa ohjeistamalla lääninhallitus varmistaa, että tiedottaminen on järjestetty riittävässä määrin jokaisella MYK-alueella ja että se noudattaa yhtenäistä linjaa.

**Työryhmä esittää, että toiminnan perustamisvaiheessa lääninhallitukset perustavat läänintasoiset yhteistyöryhmät, jotka koordinoivat toimintaa**

**ja määrittävät aluejaot. Lääninhallitukset ovat vastuussa koordinoinnista ja tekevät yhteistyösopimukset osallistujien kanssa.**

### **2.2.3. Operatiivinen toiminta MYK-tasolla**

#### **2.2.3.1. Vastuutahot ja yhteistyösopuudet**

Vastuutahoina MYK-tasolla ovat MYK-johtoryhmä ja MYK-operaattori.

MYK-johtoryhmää johtaa lääninhallitus. MYK-johtoryhmän muita jäseniä ovat MYK-alueen kunnat, Kela, sairaanhoitopiirit ja muut mahdolliset sidosryhmät, jotka ovat tehneet lääninhallituksen kanssa yhteistyösopimuksen MYK-toimintaan liittymisestä. Pienemmät kunnat voivat halutessaan käyttää yhteistä edustajaa esim. seutukunnan alueella. Toiminnan käynnistyttyä myös MYK-operaattorin edustaja on mukana MYK-johtoryhmässä.

Lääninhallituksen edustaja toimii MYK-johtoryhmän puheenjohtajana. Lääninhallitus toimii myös kilpailuttamisen järjestäjänä MYK-johtoryhmän edustamien sidosryhmien kanssa tehtyjen sopimusten mukaisesti.

MYK-operaattori määräytyy tarjouskilpailun perusteella. Se voi olla julkinen tai yksityinen toimija.

#### **2.2.3.2. MYK-johtoryhmän tehtävät toiminnan perustamisvaiheessa**

MYK-johtoryhmän tehtävänä on määritellä alueellinen palvelutaso, jossa on huomioitu alueelliset erityispiirteet. Lähtökohdana on lääninhallituksen antama määrittely, jota tarkennetaan alueellisten tarpeiden mukaiseksi. Lisäksi MYK-johtoryhmän tehtävänä on varmistaa toiminnan perustamisvaiheessa, että MYK-operaattorilla on riittävät tiedot ja informaatio MYK-toiminnasta, siihen liittyvistä säädöksistä (esim. lakisääteisten kuljetusten osalta) ja eri osapuolten tarpeista ja käytännöistä.

Lääninhallitus järjestää tarjouskilpailun MYK-operaattorin valitsemiseksi alueella. Kilpailuttamisen kohteena on matkojenyhdistelytoiminta kokonaisuudessaan pois lukien liikennöinnin kilpailuttaminen, joka järjestetään erikseen ja jonka toteuttajana voi toimia eri tahot riippumatta hallinnointimallista. MYK-johtoryhmä voi osallistua lääninhallituksen järjestämän tarjouskilpailun valmisteluun ja esimerkiksi mahdollisten aluekohtaisten tarkennusten tekemiseen kilpailuttamisasiakirjoihin. Muodollinen toimija tarjouskilpailun järjestäjänä on kuitenkin lääninhallitus. Alueen kunnat, Kela ja muut osapuolet yhteistyösopimuksessaan sopivat, että lääninhallitus järjestää kilpailuttamisen heidän puolestaan.

Lääninhallitus valitsee MYK-operaattorin kilpailutuksen perusteella ja tekee sopimuksen tämän kanssa. Sopimusprosessi on kuvattu tarkemmin luvussa 2.2.5. *Sopimusprosessi.*

### 2.2.3.3. MYK-johtoryhmän tehtävät toiminnan jatkuessa

MYK-johtoryhmä edustaa eri yhteistyötahoja ja seuraa, että MYK-toiminta hoidetaan sovitun mukaisesti. MYK-johtoryhmä antaa tarvittaessa ehdotuksia alueellisen toiminnan kehittämiseksi.

**Työryhmä esittää, että toiminnan käynnistämävaiheessa lääninhallitukset muodostavat MYK-johtoryhmät, joissa lääninhallitus toimii puheenjohtajana. MYK-johtoryhmä määrittelee alueellisen palvelutason ja seuraa, että MYK-toiminta hoidetaan sovitun mukaisesti.**

### 2.2.3.4. MYK-operaattorin tehtävät toiminnan jatkuessa

MYK-operaattorin tehtävänä on tilausten vastaanotto, kuljetusten reititys, ketjuttaminen sekä yhdistely sopimuksessa määriteltyjen kriteerien mukaan. Matkojen tilaajat ohjataan käyttämään ensisijaisesti kaikille avointa itsekannattavaa linjaliikennettä ja kaikille avointa ostoliikennettä, toissijaisesti yhdisteltyä erilliskuljetusta ja viimekädessä yksittäiskuljetusta asiakkaan tilanteesta riippuen. Jos ostoliikenne hoidetaan kutsujoukko liikenteenä tai kuljetus tapahtuu taksia käyttäen, MYK-operaattori välittää tarvittavat tiedot liikenteenharjoittajalle.

MYK-operaattori on omaan toimintaansa liittyen vastuussa riittävien tietojen keräämisestä seuranta- ja raportointia varten vähintään niiden minimivaatimusten mukaisesti, jotka on määritelty hankinta- ja sopimusasiakirjoissa. MYK-operaattorin tehtävänä on myös liikenteen ja matkustamisen osalta seurata toimintaa ja tarvittaessa raportoida havaitsemansa epäkohdat, kehityskohteet tai muut seikat MYK-johtoryhmälle.

MYK-operaattorin tehtävänä on tapahtumien kirjaaminen sillä tarkkuudella, että yhdistelyn ja/tai matkan kustannukset voidaan kohdistaa eri osapuolille käytön mukaan. Tämä tieto tulee tuottaa siinä muodossa, että sitä voidaan käyttää laskutusperusteena. Laskutuksen tueksi tulee olla saatavilla riittävät koonti- ja liitetiedot.

MYK-operaattorin tehtävänä on lisäksi suorittaa ulkoinen ja sisäinen tiedottaminen sopimuksen mukaan. Ulkoinen tiedottaminen käsittää asiakasinformaation eri muodoissaan. Sisäinen tiedottaminen voi sisältää informaation lisäksi myös tarvittavan koulutuksen ja yhteistyön kuntien, liikenteenharjoittajien, sairaaloiden ja muiden tahojen kanssa.

**Työryhmä esittää, että MYK-operaattori valitaan tarjous/hankintakilpailun perusteella. MYK-operaattorin tehtävänä on vastaanottaa kuljetustilauksia, reitittää, ketjuttaa ja yhdistellä kuljetuksia annettujen kriteerien mukaan ja välittää tarvittavat tiedot liikenteenharjoittajalle. Lisäksi MYK-operaattori kerää ja raportoi tarvittavat tiedot kustannusten jakamista ja palvelun ostajan laskuttamista varten. Tehtävät tarkennetaan tarjouspyyntöasiakirjoissa.**

## 2.2.4. Yhteenvedo tehtävistä, vastuutahoista ja yhteistyöryhmistä

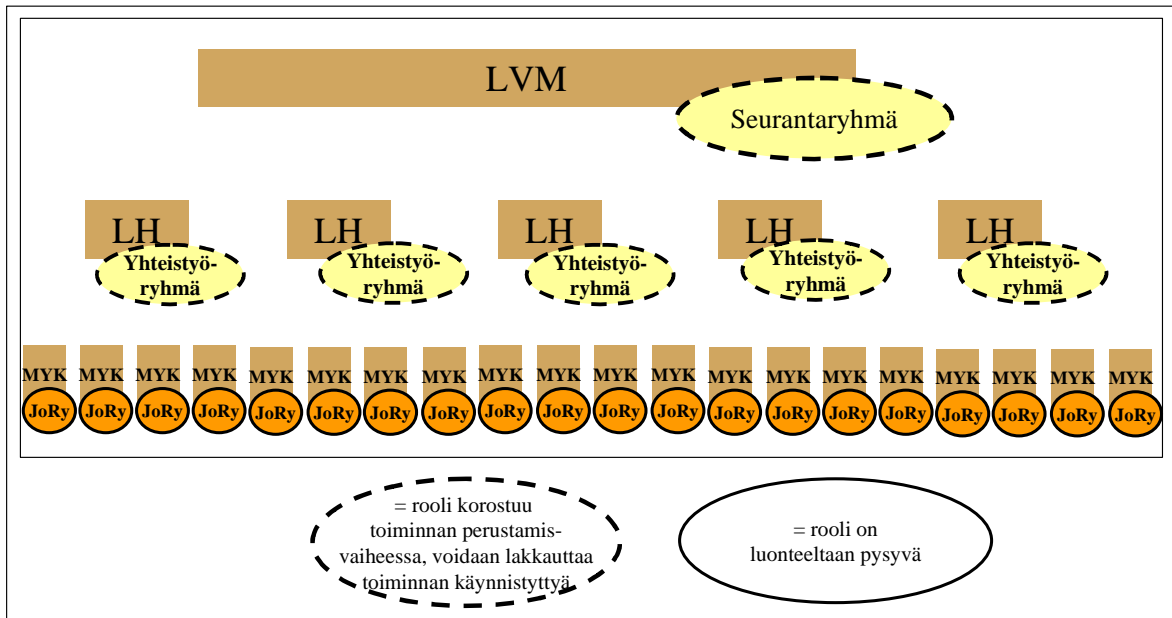
### 2.2.4.1. Tehtävät

Ohjaavan tason tehtävät / LVM	
Toiminnan suunnittelu ja kehittäminen valtakunnallisella tasolla	LVM ja SM/STM/OPM/Kela/Kuntaliitto
<b>Mahdolliset säädösvalmistelut</b> - Säädösvalmistelun yhteydessä myös minimivaatimusten määrittely matkojenyhdistelytoiminnalle	LVM ja SM/STM/OPM/Kela/Kuntaliitto
Seurantaryhmän muodostaminen	LVM ja SM/STM/OPM/Kela/Kuntaliitto
<b>Valtakunnallisen tason ohjaus ja seuranta</b> tulosohjauksen kautta sekä yhteistyön varmistaminen valtakunnallisella tasolla	LVM ja seurantaryhmä
<b>Yhtenäisten malliasiakirjojen laatiminen</b> tarjouspyyntö- ja hankinta-asiakirjoja sekä yhteistoimintasopimusmalleja varten	LVM ja seurantaryhmä
Koordinoivan tason tehtävät / LH	
Alueellisen jaon määrittely perustamisvaiheessa	Lääninhallitus ja yhteistyöosapuolet
Yhteistyön varmistaminen alueellisella tasolla ja kiinnostuksen luominen kuntien liittymiseksi mukaan	Lääninhallitus
Yhteistyösopimusten tekeminen kuntien, Kelan ja muiden osapuolten kanssa	Lääninhallitus
MYK-johtoryhmän perustaminen	Lääninhallitus ja yhteistyöosapuolet
MYK-toiminnan hankinta tarjouskilpailun avulla	Lääninhallitus
Sopimuksen tekeminen MYK:in kanssa	Lääninhallitus
Toiminnan suunnittelu ja kehittäminen alueellisella tasolla	Lääninhallitus ja yhteistyöosapuolet
MYK-toiminnan ohjaus ja seuranta sekä laadunvarmistus	Lääninhallitus ja yhteistyöosapuolet
Ohjausvastuu tiedottamisesta alueellisella tasolla	Lääninhallitus ja yhteistyöosapuolet (Tiedottamiseen osallistuvat LH, kunta, Kela ja MYK sopimusten mukaan)
Operatiivisen tason tehtävät / MYK-johtoryhmä	
Alueellisen palvelutason määrittely tarjouskilpailun avulla hankittavalle MYK-toiminnalle (alueellisista erityispiirteistä johtuvat tarvikkeet)	Kunnat, Kela ja muut osapuolet
Koulutus ja informaatio MYK-operaattoreille alkuvaiheessa	Kunnat, Kela ja muut osapuolet
Toiminnan seuranta ja kehittäminen MYK-tasolla	Kunnat, Kela ja muut osapuolet
Operatiivisen tason tehtävät / MYK-operaattori	
Tilausten vastaanotto, reititys, ketjuttaminen ja yhdistely sekä kommunikointi liikenteenharjoittajalle	Vastuutaho määräytyy tarjouskilpailun perusteella
Seuranta ja raportointi MYK:n osalta, myös liikenteen ja matkustamisen osalta	
Kustannusten kohdistaminen käytön mukaan ja laskutusperusteen tuottaminen laskun pohjaksi	
Ulkoinen tiedottaminen asiakkaille ja muu asiakasinformaatio sopimuksen mukaan (koordinoivan tason ohjauksessa)	
Sisäinen tiedottaminen, koulutus ja yhteistyö sopimuksen mukaan (esimerkiksi kunnille, liikenteenharjoittajille ja sairaaloille)	
Liikennöitsijän tehtävät	
Osto- ja tilausliikenteessä tarvittavien sopimusten tekeminen tilaajaosapuolten kanssa	Yritysvetoinen linjaliikenne, läänin tai kuntien osto-liikenne, kilpailutettu kutsuliikenne, tilausajot ja taksit
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kunta: ostoliikenne kunnan alueella (sis. kutsuliikenteen)</li> <li>• Lääninhallitus: kuntarajojen ylittävä liikennöinti</li> <li>• Kela: valtakirjasopimukset</li> </ul>	
Liikennöintipalvelujen suorittaminen	
Raportointi tilaajaosapuolille (kunnat, Kela, lääninhallitus)	



### 2.2.4.2. Vastuutahot ja yhteistyöryhmät

Kuvassa 4 on esitetty yhteenveto hallinnollisista vastuutahoista ja yhteistyössä mukana toimivista ryhmistä.



Kuva 4: Matkojen yhdistelyn hallinnon vastuutahot

### 2.2.5. Sopimusprosessi

Sopimusprosessi on kaksivaiheinen. Ensin kunnat, Kela, sairaanhoitopiirit ja muut mahdolliset tilaajaosapuolet tekevät yhteistyösopimuksen lääninhallituksen kanssa osallistumisestaan MYK-toimintaan. Tämä voidaan tehdä yhtenä yhteisenä sopimuksena tai erillisinä sopimuksina, jotka perustuvat yhtenäiseen sopimusmalliin. Sopimuksessa osapuolet tarkentavat kustannusten jaon periaatteet ja sopivat muista palvelun tilaamiseen liittyvistä perusteista, kuten esimerkiksi palvelutasosta, kilpailutuksen ehdoista sekä siitä, että tilaajataho valtuuttaa lääninhallituksen puolestaan hoitamaan tarjouskilpailun käytännön työt, valitsemaan MYK-operaattorin ja tekemään sopimuksen MYK-operaattorin kanssa.

Lääninhallitus kilpailuttaa palveluntarjoajia yhteistyösopimuksen pohjalta ja hankintalainsäädännön mukaisesti ja valitsee saapuneiden tarjousten joukosta sen toimijan, joka parhaiten vastaa tarjousasiakirjoissa määritettäviä kriteerejä.

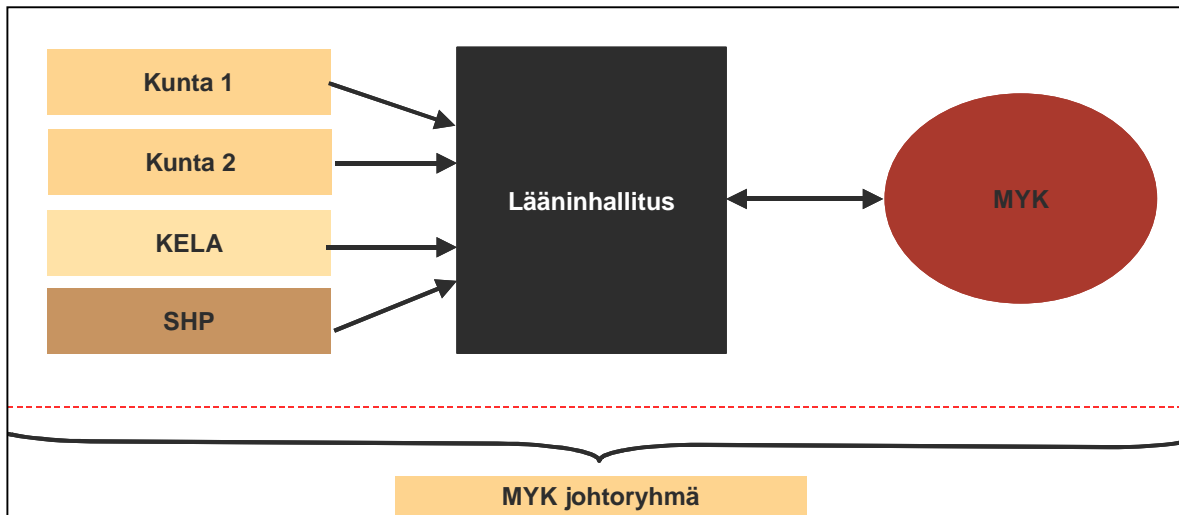
Kun tarjouskilpailu on ratkennut, edetään sopimusprosessin toiseen vaiheeseen, jossa lääninhallitus tekee sopimuksen palvelun toimittajaksi valitun MYK-operaattorin kanssa. Tämä sopimus koskee toimittajan tuottamia matkojenyhdistelypalveluja (matkojen tilaus- vastaanottoa, matkojen yhdistelyä, ketjutusta, reititystä ja välitystä) sekä niistä maksettavia korvauksia.

Suosituksena voidaan esittää, että operaattorin kanssa tehty sopimus olisi kestoltaan melko pitkä, noin viiden vuoden mittainen. Kannattavuus tehostuu toiminnan vakiintuessa ja

kun ajanjakso on riittävän pitkä, ehditään tietotekniset tms. investoinnit kuolettamaan paremmin sopimuskauden aikana.

Tietyt tässä tarkoitetut kuljetuspalvelut ovat kunnan järjestämisvastuun piirissä ns. kunnan yleisinä tai erityislakien mukaisina tehtävinä, jolloin kuntien tulee varmistua siitä, ettei ostettava palvelu ole laadultaan heikompaa kuin mitä kuntien itsensä tulisi tarjota. Sopimuksella ei siirretä kuntien lakisääteisiä velvoitteita ja vastuita.

Kuvassa 5 esitetään sopimusprosessin kaksivaiheisuus, ensin yhteistyösapuolten välillä ja toisessa vaiheessa MYK-operaattorin kanssa.



Kuva 5: Sopimusprosessi

**Työryhmä esittää, että sopimusprosessi on kaksivaiheinen siten, että lääninhallitus ja yhteistyösapuoleet tekevät yhteistyösopimuksen osallistumisestaan MYK-toimintaan. Sopimus valtuuttaa lääninhallituksen hoitamaan kilpailuttamisen MYK-operaattorin valitsemiseksi. Sopimuksella ei muuteta kunnan lakisääteisiä velvoitteita. Sopimusprosessin toisessa vaiheessa lääninhallitus tekee sopimuksen valitsemansa MYK-operaattorin kanssa. Työryhmä suosittelee, että operaattorin kanssa tehty sopimus olisi kestoltaan melko pitkä, noin viiden vuoden mittainen.**

#### 2.2.6. Hallinnoinnin arvioitu resurssitarve

Tässä luvussa käsitellään resurssitarpeita, jotka syntyvät toiminnan hallinnoinnista. Luvussa ei arvioida operatiivisen toiminnan resurssitarvetta.

MYK-toiminnan hallinnoinnista aiheutuvaa lisätyömäärää on vaikea ennakoida, mutta yleisenä arviona voidaan esittää, että se ei edellytä merkittävää resurssilisäystä. Resurssitarpeeseen vaikuttavat monet seikat ja tilanne saattaa myös vaihdella alueittain, joten tarkkoja arvioita on mahdotonta ennustaa. Ohessa on esitetty vain hyvin karkea arvio resurssitarpeesta eri tasoilla. Tarkempi arviointi on mahdollista vasta toiminnan lähdettyä liikkeelle ja tehtäväkuvien täsmentyessä pidemmälle.

### **2.2.6.1. Arvioitu resurssitarve valtakunnallisella tasolla**

Valtakunnallisella tasolla ei ole nähtävissä erityistä lisäresurssitarvetta, vaan hallinnointi voidaan hoitaa normaalina virkатыönä. Myös taloudellisten resurssien tarve on niin vähäistä, rajoittuen lähinnä kokouskuluihin, että niiden voidaan katsoa sisältyvän normaaliin toimintaan eivätkä siten edellytä erillisen rahoituksen järjestämistä.

Karkeana arviona voidaan esittää, että toiminnan kehittäminen ja malliasiakirjojen luominen yhteistyösopimuksia tai kilpailuttamista varten voidaan hoitaa normaalina virkатыönä. Ajallinen painotus on keväällä ja syksyllä 2004, jonka jälkeen ajankäyttötarve on vähäisempää. Toiminnan jatkuessa ajankäyttö rajoittuu lähinnä muutamaankokoukseen vuodessa.

### **2.2.6.2. Arvioitu resurssitarve läänitasolla**

Lääninhallituksen ja yhteistyöryhmän tehtävät voidaan pääsääntöisesti hoitaa normaalina virkатыönä, mutta työmäärä saattaa toiminnan perustamisvaiheessa nousta lyhytaikaisesti suuremmaksi, jolloin määräraikaisten lisäresurssien tarve on arvioitava.

Lääninhallitusten resurssitarve painottuu toisaalta loppuvuoteen 2004, jolloin lääninhallitukset kokoavat eri osapuolet yhteen ja perustavat yhteistyöryhmät alueellisen jaon määrittelemiseksi sekä alkuvuoteen 2005, jolloin lääninhallitukset koordinoivat MYK-toiminnan kilpailuttamisen. Ajankäyttöä tasoittaa se, että jo toiminnassa olevat matkojen-yhdistelykeskukset voivat jatkaa toimintaansa siirtymävaiheen ajan. Näin kilpailuttaminen kohdistuu alussa vain uusiin MYK-alueisiin.

Lääninhallituksissa resurssitarve voidaan mahdollisesti jakaa toimipaikkojen ja alueellisten palveluyksiköiden kesken (kaikkiaan 12 kpl valtakunnallisesti), jolloin liikennehallinnossa yksittäisen liikennesuunnittelijan tai ylitarkastajan resurssitarve ei muodostu liian suureksi ja voidaan näin toteuttaa pääosin virkатыönä.

Hyvin karkeasti voidaan arvioida, että koordinoinnin aiheuttama lisätyö tulee viemään lääninhallitusta kohden yhden henkilön työpanoksen vuoden 2004 lopussa ja 2005 alussa, jonka jälkeen ajankäyttö vähenee asteittain kun toiminta vakiintuu. Tämä ei kuitenkaan johda siihen, että pitäisi palkata lisätyövoimaa, vaan asia hoituu priorisoimalla töitä läänin sisällä muista resursseista. Tosin toiminnan käynnistämisen jälkeenkin aikaa kuluu mm. yhteydenpitoon, informointiin ja kehittämiseen ja siten ajankäyttö riippuu siitä, miten aktiivisen roolin lääninhallitus ottaa esimerkiksi toiminnan kehittämisessä tai lakautetaanko yhteistyöryhmän rooli toiminnan käynnistyttyä.

Taloudelliset resurssit rajoittuvat kokouskulujen ja matkojen lisäksi lähinnä tiedottamisen kustannuksiin, joihin osallistuvat lääninhallitusten lisäksi myös muut osapuolet omalta osaltaan.

### 2.2.6.3. Arvioitu resurssitarve MYK-johtoryhmätasolla

MYK-toiminnan hallinnointiin tarvittavat resurssit koskevat MYK-johtoryhmän toimintaa. Tämän toteuttamiseen ei ole nähtävissä erityistä lisäresurssitarvetta, vaan se voidaan pääsääntöisesti hoitaa normaalina virkatyönä. Myös taloudellisten resurssien tarve on niin vähäistä, rajoittuen lähinnä kokouskuluihin, että niiden voidaan katsoa sisältyvän normaaliin toimintaan eikä siten edellytä erillisen rahoituksen järjestämistä.

Karkeana arviona voidaan esittää, että virkatyönä toteutettava toiminnan seuranta vie osapuolten aikaa muutaman päivän kuukaudessa toiminnan perustamisvaiheessa, jonka jälkeen ajankäyttö on vähäisempää.

**Työryhmän käsityksen mukaan MYK-toiminnan hallinnointi ei tule toiminnan vakiintuessa aiheuttamaan merkittävää tarvetta hallinnollisten resurssien lisäämiseen.**

## 2.3 Rahoituksen kuvaus

MYK toiminnan rahoituksen suunnittelussa on pyritty luomaan valtakunnallisesti käyttöön otettava malli, joka kuitenkin jättää alueellista joustovaraa, jotta alueiden erilaisuus voidaan ottaa huomioon tarvittaessa. Tässä yhteydessä rahoituksella tarkoitetaan matkojen yhdistelytoiminnasta koituvien kustannusten jakoa eri ostajatahojen kesken. Rahoituksen osalta kuvataan se periaate, jonka mukaan esimerkiksi kunta, Kela ja sairaanhoitopiiri jakavat kunkin MYK-alueen yhdistelykustannukset. Rahoittajatahot sopivat kustannusten jaosta alueellisissa sopimuksissa, kuten on kuvattu edellä kohdassa 2.2.5. *Sopimusprosessi*. Ehdotettu rahoitusjärjestely ei aiheuta muutoksia valtion ja kunnan kuljetus- ja korvausvelvoitteiden kustannusten jakoperusteisiin.

Rahoituksen osalta tulisi ottaa huomioon hyötyjä maksaa –periaate. Hyötyjä maksaa –periaatteella tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä, että yhdistelykustannusten jako tapahtuu niiden tahojen kesken, jotka yhdistelystä hyötyvät eli esimerkiksi kunnat, Kela, lääninhallitukset ja sairaanhoitopiirit. MYK-kustannuksia jaettaessa otetaan huomioon aiheutuva yhdistelykustannus eri matkoilla ja osittain myös otetaan huomioon eri osapuolille syntyvä hyöty.

### 2.3.1. Laskennallinen nettosäästö ja maksuperuste

Kuopion mallin perusteella voidaan karkeasti arvioida MYK-toiminnasta koitua valtakunnallinen kokonaissäästö. Kuopio on olemassa olevista kokeiluista luotettavin arvion lähde, koska Kuopion MYK:ssä yhdistellään usean eri maksajatahon matkoja ja toimintaa on harjoitettu niin pitkään, että aloitusvaiheen arviota häiritsevät kustannustekijät on määritelty. Lisäksi Kuopion MYK:n väestöpohja, 252 000 asukasta, on tarpeeksi laaja, jotta hyödyt tulevat esille.

Kuopion MYK säästi alueen kunnille, Kelalle ja sairaanhoitopiirille yhteensä 1 046 000 euroa vuonna 2003. Jos summaa kerrotaan siten, että saadaan mukaan maan koko väestön kattava MYK-verkosto niin laskennalliseksi kokonaisnettosäästökseen saadaan vuositasolla noin 22 miljoonaa euroa. Tämä arvio on linjassa esimerkiksi Kelan tekemien arvioiden

kanssa. Tämä laskennallinen säästö saadaan siten, että MYK säästö on laskettu Kuopion MYK:n 2003 toteutuneiden säästöjen pohjalta ja säästöä on kerrottu koko maan asukasluvulla. Säästöä laskettaessa MYK-kustannuksina on käytetty Kuopion 2003 toteutunutta kustannusta 282 000 euroa, joka on kerrottu arvioidulla 20 maahan perustettavien MYK:ien määrällä.

Rahallisten matkakustannussäästöjen lisäksi on huomioitava myös muut yhteiskuntataloudelliset hyödyt. Järjestelmän kautta voidaan tehostaa haja-asutusalueen joukkoliikennettä. Kutsujoukkoliikenteellä mahdollistetaan kustannustehokkaasti uudenlaisen, paremmin palvelevan joukkoliikenteen syntyminen, etenkin haja-asutusalueella. Kutsujoukkoliikenne mahdollistaa kustannussäästöjä ja parempaa palvelua asiakkaalle, kun ajoneuvo voidaan tilata joustavasti tarpeen mukaan. Kutsuliikenteen kautta voidaan myös mitoittaa kuljetuskaluston määrä ja koko vastaamaan kulloistakin tarvetta. Myös itse-kannattava joukkoliikenne hyötyy kun yhdistelyä hyödyntäen (esim. matkaketjut) uusia matkustajia voidaan ohjata aktiivisesti olemassa olevaan joukkoliikenteeseen.

### **2.3.2. Tavoite ja laajuus/soveltamisala**

Rahoituksen suunnittelussa määritellään matkojen yhdistelytoiminnasta koituvien kustannusten jako eri rahoittajatahojen kesken. Rahoitusmallissa kuvataan se periaate, jonka mukaan esimerkiksi kunta, Kela ja sairaanhoitopiiri jakavat kunkin MYK-alueen yhdistelykustannukset. Rahoitusmallivaihtoehdot eivät tuo muutoksia valtion ja kunnan kustannusten jakoperusteisiin.

Rahoituksen suunnittelussa on lähdetty siitä, että rahoituksen tulisi valtakunnallisesti noudattaa samoja periaatteita, mutta on kuitenkin alueellisista eroista johtuen välttämätöntä, että tietty liikkumavara jätetään alueellisten toimijoiden välisissä sopimuksissa sovittavaksi. Kustannusten jakoperusteiden määrittelyssä tavoitteena on löytää mahdollisimman yhtenäinen ja yksiselitteinen tapa, jolla kustannukset voidaan jakaa eri osapuolille.

### **2.3.3. Kustannuksiin osallistuminen MYK-toiminnan aloitusvaiheessa**

Kuntien sitouttamiseksi ja houkuttelemiseksi mukaan toimintaan lääninhallitus voi palvelun käynnistämisen vaiheessa myöntää kunnille valtionavustusta matkojen yhdistelystä kunnalle aiheutuviin kustannuksiin. Avustusta voidaan myöntää erilaisten käyttäjäryhmien (kuten VPL, SHL, koululaiset) matkojen yhdistelystä aiheutuviin kustannuksiin. Lääninhallitus myöntää kunnalle valtionapua hakemuksen perusteella. Avustusta voi myöntää kahden vuoden ajan enintään 30 prosenttia ja se koskee tässä mietinnössä kuvatun mallin mukaista yhdistelytoimintaa. Käynnistämisen vaiheen jälkeen kunnat rahoittavat em. kustannukset kokonaisuudessaan itse. Tarvittavat varat voidaan ottaa nykyiseen joukkoliikenteen kehittämisrahoitukseen osoitetusta määrärahasta. Valtion rahoitus kohdistuu matkojen yhdistelyyn, ei matkojen tukemiseen, joten tämä ei aiheuta päällekkäisyyttä kuntien yleisten valtionosuuksien kanssa.

Arvioitu laskennallinen vaikutus valtion talousarvioon perustuu Kuopion mallin mukaiseen kustannuspohjaan ja arvioituun vuonna 2005 toimintansa aloittavien MYKien mää-

rään. Kuopiossa valtio avusti toimintaa 30%:lla kokonaiskustannuksista. Mikäli valtakunnallisella tasolla käynnistyy vuoden 2005 aikana kymmenen matkojen yhdistelykeskusta, saadaan laskennalliseksi kokonaiskustannukseksi 650 000 euroa ensimmäisenä vuonna. Jos yhdistelytoimintaa tuetaan koko maassa kahden vuoden ajan, saadaan laskennalliseksi budjettivaikutukseksi 20 yhdistelyalueen osalta noin 2,6 miljoonaa euroa, joka jakautuu arviolta seuraavan neljän vuoden ajalle.

Vuosi	Arvioitu valtion rahoitus kunnille jos 10 uutta MYK:iä 2005	Arvioitu valtion rahoitus kunnille jos 5 uutta MYK:iä 2006	Arvioitu valtion rahoitus kunnille jos 5 uutta MYK:iä 2007	Arvioitu rahoitus yhteensä
2005	10 x 65 000 = 650 000 €			650 000 €
2006	10 x 65 000 = 650 000 €	5 x 65 000 = 325 000 €		975 000 €
2007		5 x 65 000 = 325 000 €	5 x 65 000 = 325 000 €	650 000 €
2008			5 x 65 000 = 325 000 €	325 000 €
				<b>Yhteensä</b> <b>2 600 000 €</b>

Kuva 6: Arvioitu valtion rahoitusosuus yhdistelytoiminnasta kunnille aiheutuviin kustannuksiin.

Kuntien avustamisen lisäksi lääninhallitus maksaa omalta osaltaan linjaliikenteeseen ja läänin ostoliikenteeseen ohjattujen matkojen yhdistelykustannukset. Jotta lääninhallitus voi avustaa käynnistämisympäristössä kuntien matkojen yhdistelyä ja maksaa itse matkojen yhdistelystä osto- ja linjaliikenteisiin aiheutuvat yhdistelykustannukset joukkoliikenteen määrärahoilla, joudutaan valtion talousarvion päätösosaa tältä osin täydentämään. Lääninhallitukset osallistuvat muiden osapuolten ohessa myös tiedottamisen kustannuksiin. Valtion talousarvio ei mahdollista joukkoliikennemäärärahan käyttöä tiedottamiseen. Näin ollen joukkoliikennemomentin päätösosaa tulee myös tältä osin täydentää. Samalla LVM:n joukkoliikenteen valtionavustusasetusta (64/2002) joudutaan tarkistamaan.

**Työryhmä ehdottaa, että lääninhallitus voi palvelun käynnistämisympäristössä myöntää valtionavustusta kunnille matkojen yhdistelystä aiheutuviin kustannuksiin määräajaisesti (2 vuotta) kuntien sitouttamiseksi matkojenyhdistelytoimintaan. Työryhmä ehdottaa, että valtion talousarvion momentin 31.60.63 (Joukkoliikenteen palvelujen osto ja kehittäminen) päätösosaa täydennetään siten, että määrärahaa saa käyttää myös matkojen yhdistelystä aiheutuviin kustannuksiin sekä joukkoliikenteen informaatioon.**

#### 2.3.4. Kustannusten jakaminen osapuolten välillä

Vaihtoehtoja yhdistelyn korvauserusteiksi on useita. Korvauseruste kuvaa sen, kuinka yhdistelykustannukset jaetaan eri maksajatahojen kesken. Alla olevat mallit ovat vaihtoehtoisia ratkaisuja, joiden päätteeksi esitetään työryhmän ehdotus rahoituksen osalta. Tar-

jouskilpailun perusteella määräytyy erikseen, kuinka yhdistelykustannukset korvataan MYK-operaattorille.

MYK:ltä saatava laskutustieto mahdollistaa vapaasti erilaisten rahoitusmallien valitsemisen eri maksajatahojen välillä. Laskutusta varten on olemassa järjestelmiä, jotka pystyvät tuottamaan vaaditun kaltaisen tiedon eli yhdistelykustannus on laskettavissa kullekin maksajalle erikseen.

#### **2.3.4.1. Asukaslukuperusteinen malli**

Asukaslukuperusteisessa mallissa yhdistelykustannukset jaetaan kunkin MYK:n piiriin kuuluvan kunnan kesken kunnan asukasluvun suhteessa. Kelan ja sairaanhoitopiirin maksuosuus määritellään erikseen.

Yhteenlasketut yhdistelykustannukset (vähennettynä Kelan ja sairaanhoitopiirin erikseen arvioitu ja sovittu maksuosuus) jaetaan MYK:n piiriin kuuluvien kuntien asukasluvulla. Näin saadaan laskennallinen yhdistelykustannus asukasta kohden MYK:n alueella. Kunkin kunnan rahoitusosuus on kunnan asukasluku kerrottuna yhdistelykustannuksella asukasta kohden.

Esimerkiksi Kuopion mallissa kunnat osallistuvat MYK:n yhdistelykustannusten maksamiseen asukaslukuun perustuen. Kelan ja sairaanhoitopiirin maksuosuus määritellään Kuopion mallissakin erikseen.

Asukaslukuperusteisen lähtökohdan etuja on sekä sen yksinkertaisuus laskennallisesti, että ennakoitavuus, koska sekä yhdistelykustannus että asukasluku tiedetään jo etukäteen. Tämä vaihtoehto myös kannustaa kuntia yhdistelyyn, koska yhdistelyn lukumäärän noustessa kustannukset kuitenkin pysyvät samoina. Erikoisen motivoivaa tämä on pienten kuntien näkökulmasta. Vaihtoehdon haasteena on Kelan ja sairaanhoitopiirien maksuosuuden haastava määrittely. Hyötyjä maksaa -periaate toteutuu tässä mallissa hyvin rajoitetusti.

#### **2.3.4.2. Matkakustannusperusteinen malli**

Matkakustannusperusteisessa mallissa yhdistelykustannukset kunkin MYK:n alueella jaetaan toteutuneiden matkakustannusten suhteessa kullekin rahoittajataholle. Tällöin se osapuoli, jonka kuljetuskustannukset ovat kaikkein suurimmat maksaa myös suurimman osuuden MYK-kustannuksesta.

Oletetaan esimerkiksi, että matkakustannukset yhteensä ovat 2 528 000 € ja MYK:n yhdistelykustannukset ovat 282 000 €. Oletetaan, että

- Kelan korvaamat matkakustannukset yhteensä ovat 825 000 € eli 32% kaikista matkakustannuksista
- sairaanhoitopiirin korvaamat matkakustannukset yhteensä ovat 700 000 € eli 28% kaikista matkakustannuksista

- kuntien korvaamat matkakustannukset yhteensä ovat 1 003 000 € eli 40% kaikista matkakustannuksista

Tällöin Kela maksaisi 32% yhdistelykustannuksista eli 90 240 € Vastaavasti sairaanhoitopiiri maksaisi 28% yhdistelykustannuksista eli 78 960 € ja kunnat maksaisivat 40% yhdistelykustannuksista eli 112 800 €

Matkakustannusperusteisen mallin etuihin kuuluu, että hyötyjä maksaa –periaate toteutuu yhdistelykustannusten osalta täysin. Tämä vaihtoehto on myös laskennallisesti varsin yksinkertainen sekä ennakoitava, sillä matkakustannusinformaatio on olemassa kunkin tahon osalta erikseen. Kukin osapuoli haluaa myös yhdistellä matkoja mahdollisimman tehokkaasti, koska mitä alhaisemmaksi kokonaismatkakustannus muodostuu, sitä alhaisemman yhdistelymaksuosuuden kyseinen taho saa maksettavakseen. Malli kannustaa yhdistelyyn ja tästä syystä malli myös takaa suuren yhdistelyvolyymin.

Mallin haittoja ovat kaikille avoimen liikenteen yhdistelyosuuden arvioinnin hankaluus sekä vaadittava lisäselvittelytyö matkakustannusten osalta. Myös liikennepalvelujen kehittäminen on ongelmallista, koska matkakustannukset ja yhdistelyn osuus nousevat, mikäli joku osallistujaosapuoli haluaa laajentaa toimintaa liikenteellisesti.

### 2.3.4.3. Suoriteperusteinen malli

Suoriteperusteisessa mallissa MYK:n tuoteryhmät (erilaiset matkatyypit) määritellään yhdistelyyn vaadittavan työmäärän mukaisesti. Työmääräarvioissa otetaan huomioon yhdistelyyn vaadittava aika. Kullekin tuotteelle asetetaan hinta perustuen siihen laskennallisesti käytettävään työmäärään.

Suoriteperusteinen malli perustuu tuotekohtaisiin hintoihin. Maksajatahon yhdistelykustannus on sama kuin yhdistelytuotteen hinta kerrottuna yhdistelytuotteiden määrällä.

Esimerkiksi, mikäli matkatyyppin hinta on 2 € ja rahoittajataho on tilannut tällaisia tuotteita 1000 kpl, kustannukseksi muodostuu 2000 € tämän matkatyyppin osalta.

Esimerkiksi Helsingin mallissa palvelun tuottajalle korvataan ennalta määrätty kiinteä hinta kustakin matkasta, joka määräytyy kunkin matkatyyppin kohdalla erikseen. Helsingin mallissa huomioitavaa on kuitenkin se, että tuotekohtaiset korvaukset sisältävät sekä yhdistelyn että kuljetuksen kustannuksen.

Esimerkki:

Tuote	MYK työmäärä (sekuntia)	Hinta
1	0-25	0.1x
2	26-30	0.5x
3	31-45	1.0x
4	46-60	1.2x
5	60-75	1.5x
6	76-90	1.8x
7	91-115	2.0x
8	116-140	2.5x
9	141-165	3.0x



Suoriteperusteisessa mallissa kustannusten jako toteutuu oikeudenmukaisesti ja läpinäkyvästi yhdistelytyön osalta ja hyötyjä maksaa periaate toteutuu yhdistelytyön osalta. Toisaalta yhdistelyn työn määrää on haastavaa laskea tuotteittain ja työmäärien etukäteen arviointi voi olla varsinkin uudelle operaattorille haasteellista. Kustannusten vaikea ennakoitavuus voi nostaa kynnyistä lähteä MYK-toimintaan mukaan. Hyötyjä maksaa –periaate ei myöskään toteudu matkakustannusten säästöjen näkökulmasta.

#### 2.3.4.4. Yhdistelmämalli

Yhdistelmämallilla tarkoitetaan yhdistelykustannusten rahoitusta, jossa on mukana elementtejä kahdesta tai useammasta edellä mainitusta mallista.

Ehdotetussa mallissa määritellään ensin matkojen yhdistelyn tuoteryhmät. Tuotteille määritetään kustannusten kohdistamisen jakosuhteet, jotka on laadittu siten, että niissä on otettu huomioon yhdistelyn vaatima työmäärä ja osittain myös matkojen yhdistelyn tuottama kustannushyöty. Palveluiden käyttäjien maksusuudet kohdistetaan tuoteryhmien avulla.

Hyötynäkökulma otetaan huomioon tuotteiden kustannusten jakosuhteissa siten, että sellaisille yhdistelypalveluille, joissa matkat ovat pitkiä tai muita erityispiirteitä sisältäviä ja vaativat monimutkaisempaa ja enemmän aikaa vievää yhdistelyä tai ketjuttamista, asetetaan korkeampi osuus yhdistelykustannuksista. Kustannusosuuksia voidaan tarvittaessa tarkentaa paikallisesti, mikäli alueelliset seikat tai aikaisempien vuosien laskelmat tukevat kustannusosuuksien toisenlaista jakoa.

Kustannukset voidaan tulevassa mallissa jakaa tuoteryhmien kesken esimerkiksi seuraavien jakosuhteiden mukaisesti (jossa a kuvaa hintakerrointa ja kpl yhdistelyjen lukumäärää):

<u>Tuoteryhmä</u>	<u>Jakosuhde</u>	
Oppilaskuljetusmatka	0,1 – 0,3	a /kpl
Sosiaalihuoltomatka	1,0	a /kpl
Vammaispalvelumatka	1,5 – 2,0	a /kpl
Tavarakuljetus	0,8 – 1,0	a /kpl
Sairaskuljetusmatka (lyhyt)	1,5 – 2,0	a /kpl
Sairaskuljetusmatka (pitkä)	2,0 – 3,5	a /kpl
Sairaalsiirto	2,0 – 3,5	a /kpl
Kuntoutusmatka	1,5 – 2,0	a /kpl
Itse maksava kuljetus	0,5 – 0,8	a /kpl

Yllä olevat jakosuhteet perustuvat arvioihin nykyisistä kokeiluista. Jakosuhdetta tarkennetaan edelleen laadittavissa sopimusmalleissa sekä matkojenyhdistelykeskuksen perustamisen yhteydessä käytävissä sopimusneuvotteluissa eri osapuolten kesken ennen tarjouskilpailua. Lähtökohtana on, että matkojen lukumäärät pystytään arvioimaan riittävällä tarkkuudella tarjouskilpailuvaiheessa. Jos oleellisia muutoksia ilmenee, voidaan hinnoittelukertoimen tai jakosuhteiden tarkistamista harkita tarjouskilpailun jälkeen tai myöhemmin sopimuskauden aikana.

Kunkin tuoteryhmän arvioidut matkamäärät ilmoitetaan tarjouspyyntöasiakirjoissa. MYK-operaattori antaa ilmoitettuihin matkamääriin perustuvan tarjouksen sopimuskaudelle. Tarjouksen kokonaishinnan perusteella voidaan laskea operaattorin hinnoittelukerros a, jota käytetään laskutettaessa kustannukset eri osapuolille. Jakosuhteet ilmoitetaan operaattorille laskutusta varten toiminnan alettua. Laskutettava yhteissumma muodostuu siten operaattorin antamien hintojen mukaisesti, mutta kustannusjako suoritetaan tuoteryhmien jakosuhteiden kautta. Mahdollinen yli- tai alijäämä jaetaan vastaavalla tavalla osapuolten kesken. Esimerkki operaattorin hinnoittelusta ja kustannusjaosta on esitetty liitteessä 2.

Laskutus tapahtuu siten, että MYK-operaattori erittelee toteutuneet yhdistelytapahtumat eri osapuolten kesken sen mukaan, kenelle kuuluvia matkoja on yhdistelty. MYK-operaattori kertoo kunkin tuoteryhmän toteutuneet tapahtumamäärät hintakertoimella ja jakosuhteella. MYK-operaattori muodostaa laskut ja laskuerittelyt ja lähettää ne sähköisessä muodossa suoraan eri osapuolille. Kunnat voivat hakea lääninhallitukselta avustusta maksamaansa yhdistelykustannukseen (katso luku 2.3.3.). Laskutuskäytännöt ja laskutusajankohdat voidaan sopia tarkemmin osapuolten kesken ennen toiminnan aloittamista.

Esitetyn mallin etuja on ennen kaikkea sen joustavuus, jolla varmistetaan, että eri rahoitajatahujen intressit ovat sovittavissa yhteen. Malli on myös kohtuullisen ennakoitava ja takaa suuren volyymin, koska kukin rahoittajataho voi arvioida etukäteen maksuosuuttaan. Tässä mallissa voidaan hyötyjä maksaa -periaate ottaa osittain huomioon. Valtakunnallista perusmallia voidaan tietyissä rajoissa soveltaa ottamalla huomioon alueelliset erityispiirteet.

**Työryhmä ehdottaa, että matkojen yhdistelytoiminta rahoitetaan mallilla, jossa matkojen yhdistelykeskuksen tarjoamille tuotteille on määritelty kustannusten jakosuhteet, joiden perusteella muodostuu kunkin osapuolen maksettavaksi tuleva yhdistelykustannus. Kustannusosuuksia voidaan tarvittaessa tarkentaa paikallisesti, jos alueelliset seikat tai aikaisempien vuosien laskelmat tukevat kustannusosuuksien toisenlaista jakoa. Jakosuhdetta voidaan tarkentaa edelleen myös siinä vaiheessa kun lääninhallituksen avustus päättyy eli kahden vuoden päästä yhdistelytoiminnan aloittamisesta. Työryhmä toteaa, että rahoituksessa pyritään valtakunnallisesti yhtenäisiin periaatteisiin, jossa hyötyjä maksaa -periaate otetaan huomioon. Rahoitusjärjestelyt eivät aiheuta muutoksia valtion ja kunnan kuljetus- tai korvausvelvoitteiden kustannusten jakoperusteisiin.**

#### **2.3.4.5. Matkojen yhdistelyn kustannusten ja nettosäästöjen jakautuminen osapuolten välillä**

Matkojen yhdistelystä aiheutuvia kokonaiskustannuksia arvioitaessa on laskelmien lähtökohtana käytetty Kuopion MYK:n kokonaiskustannuksia.

Suunnitellun 20:n MYK:n kokonaiskustannukset ovat karkeasti arvioiden vuositasolla noin 5,6 M€ Tästä arvioitu Kelan kustannusosuus on noin 2,8 M€ kuntien ja sairaanhoitopiirien kustannusosuus noin 1,5 M€ ja valtion osuus vuositasolla 1,3 M€

Valtion osuus kattaa ainoastaan lääninhallitusten kautta kunnille myönnettävän valtionavustuksen osuuden kunnan matkojenyhdistelykustannuksiin. Arvioon ei sisälly lääninhallituksille maksettavaksi tulevaa kustannusta, joka aiheutuu linjaliikenteeseen ja runkoliikenteeseen ohjattujen matkustajien yhdistelykustannuksista. Näiden kustannusten osuus tulee olemaan melko vähäinen.

Kunnille tulee syntymään lisäksi hallinnollisia kustannuksia matkojen yhdistelytoiminnan takia. Koska järjestelmä tuottaa kuitenkin säästöjä kuljetuskustannusten kautta, ei kuntien tarvitse panostaa lisäresursseja MYK-hallintaan.

Alla olevaan taulukkoon on eritelty kokonaiskustannusten lisäksi yhteiskunnalle kohdistuvat matkojen yhdistelystä syntyvät karkealla tasolla arvioidut kokonaisnettosäästöt, joita arvioitaessa on laskentapohjana käytetty Kuopion matkojenyhdistelytoiminnalla saavutettuja säästöjä.

Jos matkoja yhdisteltäisiin 20:n matkojenyhdistelykeskuksen kautta, laskennallinen kokonaisnettosäästö olisi vuodessa noin 22 M€ Säästöt jakautuisivat yhdistelypalvelua ostavien tahojen kesken arviolta niin, että Kelan osuus nettosäästöistä olisi noin 11 M€ kuntien ja sairaanhoitopiirien säästö noin 6,5 M€ ja valtion saama nettosäästö noin 4,5 M€ Valtion mahdollinen säästö syntyy kuntien kustannuksissa saatavien säästöjen vaikutuksesta kuntien yleisten valtionosuuksien vähenemiseen.

	MYK-kokonaiskustannukset vuositasolla	Laskennallinen kokonais- nettosäästö/vuosi
Valtio	1 300 000	4 500 000
Kunnat + sairaanhoitopiirit	1 500 000	6 500 000
Kansaneläkelaitos	2 800 000	11 000 000
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>5 600 000</b>	<b>22 000 000</b>

### **3. JATKOTYÖEHDOTUS**

#### **3.1. Alustava aikataulu**

Työryhmän työn valmistuttua huhtikuun lopulla 2004 raportti lähetetään kuukauden mittaiselle lausuntokierrokselle eri ministeriöihin ja toimintaan osallistuville tahoille sekä tietosuojavaltuutetulle. Kommenttien pohjalta työryhmän työtä vielä muokataan ja valmistellaan yhteistoimintasopimus lopulliseen muotoonsa.

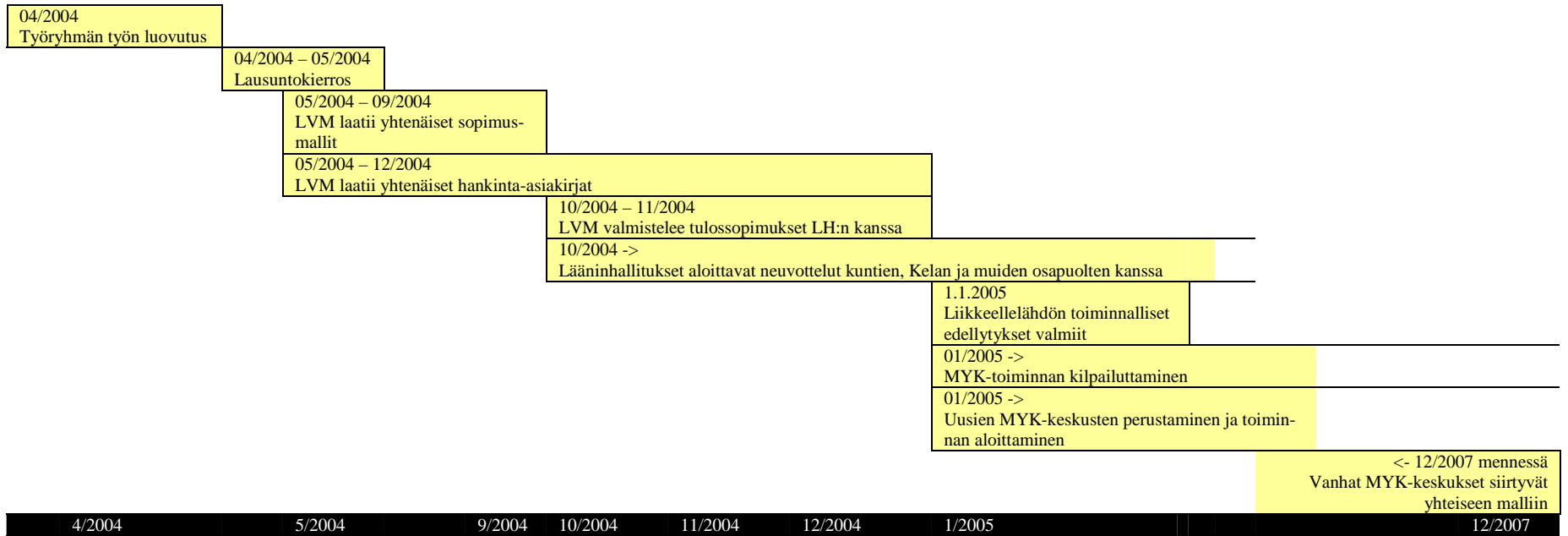
LVM, STM, SM, OPM, Kuntaliitto ja Kela solmivat yhteistoimintasopimuksen, jonka perusteella osapuolet sitoutuvat viemään matkojen yhdistelyä eteenpäin yhtenäisten periaatteiden mukaisesti Yhteistoimintasopimus tulisi allekirjoittaa ennen syksyä, mieluummin kesän aikana, jotta eri osapuolet voisivat mahdollisimman varhaisessa vaiheessa ryhtyä valmisteleviin toimiin matkojen yhdistelyjärjestelmien toteuttamista varten.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama seurantaryhmä jatkaa yhtenäisten sopimusmalliasiakirjojen ja hankinta-asiakirjojen laatimista. Sopimusmalliasiakirjojen tulisi olla valmiina syyskuussa 2004 ja hankinta-asiakirjojen vuoden 2004 loppuun mennessä.

Loka-marraskuussa 2004 LVM valmistelee tulossopimukset lääninhallitusten kanssa ja niissä otetaan huomioon MYK:ien perustaminen. Tämän jälkeen lääninhallitukset voivat aloittaa neuvottelut kuntien, Kelan ja muiden osapuolten kanssa mm. aluejakojen määrittelymiseksi.

Tammikuussa 2005 liikkeellelähdön toiminnalliset edellytykset ovat valmiit ja toteutus voi lähteä liikkeelle vaiheittain. MYK-toimintaa ryhdytään kilpailuttamaan ja sopimusten synnyttä MYK-keskukset perustetaan ja toiminta aloitetaan.

Vuoden 2007 loppuun mennessä tai nykyisen sopimuskauden päättyessä jo olemassa olevat MYK-keskukset siirtyvät (mikäli päättävät siirtyä) yhteiseen toimintamalliin.



### 3.2. Lakimuutostarpeen arviointi

Järjestelmä toteutetaan valtakunnallisesti annettavan suosituksen pohjalta, joten erillisen ”MYK-lain” säätäminen ei ole välttämätöntä toiminnan liikkeelle saattamiseksi. Ainoa asiaan liittyvä lakimuutos on Kelan valmisteleva muutos SVL 11 §:ään. Kelan lakimuutoksen valmistelu on suoritettu erillään, tämän mietinnön ulkopuolella, joten tässä esityksessä kuvataan vain lyhyesti esityksen pääasiallinen sisältö puuttumatta kuitenkaan sen vaikutuksiin tai yksityiskohtiin.

Kelan esityksessä ehdotetaan muutettavaksi sairausvakuutuslain 11 §:ää siten, että ensisijaisesti halvimpana matkustustapana pidetään kaikille avointa, yleistä ja säännöllistä joukkoliikennettä sekä siihen ketjuttamalla yhdistettyä eri liikennevälineestä toiseen vaihtamalla tehtyä matkaa. Halvimpana pidettäisiin myös palveluliikennettä ja kutsujoukkoliikennettä. Jos näitä matkustustapoja ei olisi käytettävissä, mutta käytettävissä olisi erityiskulkuneuvolla suoritettu yhteiskuljetus, vakuutetulla olisi oikeus saada korvausta tällaisesta matkustustavasta aiheutuneista kustannuksista. Jos jokin näistä matkustustavoista olisi käytettävissä, mutta vakuutettu matkustaisi ilman perusteltua syytä yksinään erityiskulkuneuvolla, matka korvattaisiin niiden kustannusten mukaan, jotka aiheutuisivat matkustamisesta yleisesti käytettävissä olevalla joukkoliikenteellä tai omalla autolla. Jos vakuutetun terveydentila tai liikenneolosuhteet kuitenkin edellyttäisivät matkustamista erityiskulkuneuvolla yksin, hänellä olisi oikeus saada korvausta näin tehdyn matkan aiheuttamista kustannuksista. Lisäksi ehdotetaan, että laissa säädettäisiin sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella vahvistettavaksi korvausperuste sellaisella ajoneuvolla tehdyn matkan korvaamisesta, jolle muu viranomainen ei ole vahvistanut taksaa. Esityksessä ehdotetaan, että silloin kun kuljetukset yhdistellään, Kansaneläkelaitoksella tulisi olla mahdollisuus maksaa etuusmenoista vakuutettujen matkoja yhdistelevälle matkojen yhdistelykeskukselle tai muulle kuljetusten yhdistelijälle korvausta yhdistelystä aiheutuneista kustannuksista. Kansaneläkelaitoksen tulisi voida kilpailuttaa matkojen yhdistelyä samoin kuin tilausliikennettä suorittavat palvelujen tuottajat. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1. 2005.

**Työryhmä toteaa, että erillisen lain säätäminen ei ole välttämätöntä, vaan kattava järjestelmä on mahdollista toteuttaa valtakunnallisesti annettavan suosituksen pohjalta. Yhteistoiminnan kautta sovitaan, että suositusta noudatetaan. Kansaneläkelaitoksen osallistuminen yhteistoimintaan edellyttää kuitenkin ehdotetun mukaista muutosta sairausvakuutuslain 11 §:ään. Työryhmä esittää, että SVL:n 11 §:n muutosesitys viedään eteenpäin ja pyritään saamaan voimaan saman aikaisesti (1.1.2005) matkojenyhdistelytoiminnan laajentamisen kanssa.**

### 3.3. Työryhmän ehdotukset

1. Työryhmä esittää, että tavoitteena on synnyttää maahamme riittävän isoja, vähintään 250 000 asukkaan kokoisia MYK-alueita. Lääninhallitusten tehtäväksi annetaan MYK-alueiden tarkempi määrittely yhdessä perustettavien yhteistyöryhmien kanssa. Aluejaon määrittelyssä otetaan huomioon paikalliset ja alueelliset olosuhteet. Tavoitteena on, että mahdollisimman moni kunta ja muut osapuolet ovat mukana toiminnassa, jotta alueet eivät muodostu rikkonaisiksi.
2. Työryhmä esittää, että liikenne- ja viestintäministeriö, sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö, sisäasiainministeriö, opetusministeriö, Suomen Kuntaliitto ja Kansaneläkelaitos solmivat yhteistoimintasopimuksen, jonka pohjalta osapuolet sitoutuvat viemään matkojen yhdistelyä eteenpäin yhtenäisten periaatteiden mukaisesti.
3. Työryhmä esittää, että liikenne- ja viestintäministeriö perustaa kansallisen tason seurantaryhmän, johon kutsutaan edustajat sosiaali- ja terveystieteiden ministeriöstä, Kansaneläkelaitoksesta, Suomen Kuntaliitosta sekä yhdestä tai useammasta läänistä. Seurantaryhmän tehtävänä on seurata ja ohjata toimintaa valtakunnallisella tasolla, syventää valittua mallia mm. tekemällä malliasiakirjat yhteistyösopimuksista sekä kilpailuttamisasiakirjoista ja ryhtyä muihin tarvittaviin toimiin yhdistelykeskusten käytännön toteuttamisen varmistamiseksi tai ongelmien ratkaisemiseksi. Seurantaryhmä seuraa myös, miten toiminta vaikuttaa liikennetarjontaan ja palvelun laatuun erityisesti vähäliikenteisillä alueilla ja selvittää mallin toimivuuden ja kustannusvaikutukset.
4. Työryhmä esittää, että toiminnan perustamisvaiheessa lääninhallitukset perustavat läänintasoiset yhteistyöryhmät, jotka koordinoivat toimintaa ja määrittävät aluejaot. Lääninhallitukset ovat vastuussa koordinoinnista ja tekevät yhteistyösopimukset osallistujien kanssa.
5. Työryhmä esittää, että toiminnan käynnistämisen vaiheessa lääninhallitukset muodostavat MYK-johtoryhmät, joissa lääninhallitus toimii puheenjohtajana. MYK-johtoryhmä määrittelee alueellisen palvelutason ja seuraa, että MYK-toiminta hoidetaan sovitun mukaisesti.
6. Työryhmä esittää, että MYK-operaattori valitaan tarjous/hankintakilpailun perusteella. MYK-operaattorin tehtävänä on vastaanottaa kuljetustilauksia, reitittää, ketjuttaa ja yhdistellä kuljetuksia annettujen kriteerien mukaan ja välittää tarvittavat tiedot liikenteenharjoittajalle. Lisäksi MYK-operaattori kerää ja raportoi tarvittavat tiedot kustannusten jakamista ja palvelun ostajan laskuttamista varten. Tehtävät tarkennetaan tarjouspyyntöasiakirjoissa.
7. Työryhmä esittää, että sopimusprosessi on kaksivaiheinen siten, että lääninhallitus ja yhteistyösopimukseen osallistumisestaan MYK-toimintaan. Sopimus valtuuttaa lääninhallituksen hoitamaan kilpailuttamisen MYK-operaattorin valitsemiseksi. Sopimuksella ei muuteta kunnan lakisääteisiä velvoitteita. Sopimusprosessin toisessa vaiheessa lääninhallitus tekee sopimuksen valitsemansa MYK-operaattorin kanssa. Työryhmä suosittelee, että operaattorin kanssa tehty sopimus olisi kestoltaan melko pitkä, noin viiden vuoden mittainen.

8. Työryhmän käsityksen mukaan MYK-toiminnan hallinnointi ei tule toiminnan vaikiutuessa aiheuttamaan merkittävää tarvetta hallinnollisten resurssien lisäämiseen.
9. Työryhmä ehdottaa, että lääninhallitus voi palvelun käynnistämisvaiheessa myöntää valtionavustusta kunnille matkojen yhdistelystä aiheutuviin kustannuksiin määräaikaaisesti (2 vuotta) kuntien sitouttamiseksi matkojenyhdistelytoimintaan. Työryhmä ehdottaa, että valtion talousarvion momentin 31.60.63 (Joukkoliikenteen palvelujen osto ja kehittäminen) päätösosaa täydennetään siten, että määrärahaa saa käyttää myös matkojen yhdistelystä aiheutuviin kustannuksiin sekä joukkoliikenteen informaatioon.
10. Työryhmä ehdottaa, että matkojen yhdistelytoiminta rahoitetaan mallilla, jossa matkojen yhdistelykeskuksen tarjoamille tuotteille on määritelty kustannusten jakosuhteet, joiden perusteella muodostuu kunkin osapuolen maksettavaksi tuleva yhdistelykustannus. Kustannusosuuksia voidaan tarvittaessa tarkentaa paikallisesti, jos alueelliset seikat tai aikaisempien vuosien laskelmat tukevat kustannusosuuksien toisenlaista jakoa. Jakosuhdetta voidaan tarkentaa edelleen myös siinä vaiheessa kun lääninhallituksen avustus päättyy eli kahden vuoden päästä yhdistelytoiminnan aloittamisesta. Työryhmä toteaa, että rahoituksessa pyritään valtakunnallisesti yhtenäisiin periaatteisiin, jossa hyötyjä maksaa –periaate otetaan huomioon. Rahoitusjärjestelyt eivät aiheuta muutoksia valtion ja kunnan kuljetus- tai korvausvelvoitteiden kustannusten jakoperusteisiin.
11. Työryhmä toteaa, että erillisen lain säätäminen ei ole välttämätöntä, vaan kattava järjestelmä on mahdollista toteuttaa valtakunnallisesti annettavan suosituksen pohjalta. Yhteistoiminnan kautta sovitaan, että suositusta noudatetaan. Kansaneläkelaitoksen osallistuminen yhteistoimintaan edellyttää kuitenkin ehdotetun mukaista muutosta sairausvakuutuslain 11 §:ään. Työryhmä esittää, että SVL:n 11 §:n muutosesitys viedään eteenpäin ja pyritään saamaan voimaan saman aikaisesti (1.1.2005) matkojenyhdistelytoiminnan laajentamisen kanssa.



## **LIITTEET**

### **Liite 1: Luonnos yhteistoimintasopimukseen sisällytettävistä asioista**

## **KUMPPANUUSSOPIMUS MATKOJENYHDISTELYKESKUSTEN PERUSTAMISEKSI**

### **1. Sopijapuolet**

Liikenne- ja viestintäministeriö, sisäasiainministeriö, opetusministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Kansaneläkelaitos ja Suomen Kuntaliitto.

### **2. Sopimuksen tarkoitus ja tavoite**

Yhteiskunnan korvaamat kuljetuskustannukset ovat jatkuvassa kasvussa. Kokeilujen kautta on löydetty käytännön tapa toimia ja matkojen yhdistelyllä on saatu säästöjä kuljetuskustannuksissa sekä muita yhteiskuntataloudellisia hyötyjä. Matkojen yhdistelyllä pyritään hillitsemään kuljetuskustannusten kasvua huolimatta siitä, että matkavolyymien ennustetaan nousevan tulevaisuudessa väestön ikääntymisen myötä.

Sopimuksen tarkoituksena on sopimusosapuolten yhteistyönä käynnistää valmistelu ja luoda sellaiset puitteet, että maahan voitaisiin perustaa noin 20 matkojenyhdistelykeskusta. Näin turvataan toimivat liikenneyhteydet maanlaajuisesti ja käytetään mahdollisimman tehokkaasti hyväksi kaikille avointa joukkoliikennettä, edistetään matkojen yhdistelyä ja hyödynnetään matkaketjuja.

### **3. Sopimuksen sisältö**

Sopimuksessa sovitaan seuraavista asioista:

- edellä 1. kohdassa mainittujen sopijapuolten yhteistyöstä
- matkojenyhdistelykeskusten perustamisesta
- matkojenyhdistelykeskusten hallinnoinnista ja rahoitusperiaatteista
- kuntien, sairaanhoitopiirien, Kansaneläkelaitoksen ja lääninhallitusten maksettavaksi tai korvattavaksi kuuluvien matkojen välityksestä.

### **4. Matkojen yhdistelytoiminnan valtakunnallinen ohjaus**

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa tässä sopimuksessa tarkoitetun matkojen yhdistelytoiminnan valtakunnallisesta suunnittelusta ja ohjaamisesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö asettaa seurantaryhmän, jonka tehtävänä on seurata ja yhteen sovittaa alueellista matkojen yhdistelytoimintaa.

Seurantaryhmä valmistelee yhtenäiset tarjouspyyntö- ja hankinta-asiakirjat sekä yhteistyösopimukset alueellisten toimijoiden käyttöön.

## **5. Lääninhallituksen toiminta**

Lääninhallitukset johtavat läänitasoista toimintaa yhteistyökumppaneinaan kunnat, sairaanhoitopiirit ja Kansaneläkelaitos.

Lääninhallitus tekee yhteistyösopimukset kuntien, Kansaneläkelaitoksen ja sairaanhoitopiirien kanssa. Sopimuksessa osapuolet sopivat kustannusten jaosta, palvelutasosta ja kilpailutuksen ehdoista. Lääninhallitus järjestää matkojenyhdistelypalvelujen kilpailuttamisen.

Lääninhallitus asettaa edellä mainituista osapuolista muodostuvan läänitasoisen yhteistyöryhmän edistämään matkojenyhdistelykeskusten perustamista ja toimintaa alueellaan.

## **6. Maan jakaminen MYK-alueisiin**

Matkojen yhdistelytoimintaa varten maa jaetaan MYK-alueisiin jotka lääninhallitus muodostaa alueelleen neuvoteltuaan yhteistyöryhmän ja maakuntaliiton kanssa.

## **7. Matkojenyhdistelykeskus ja sen tehtävät**

Matkojenyhdistelykeskuksen tehtävänä on toteuttaa yhteiskunnan korvaamien matkojen yhdistelyä sekä muita kaikille avoimeen liikenteeseen sekä tavarankuljetuksiin liittyviä palveluja. Matkojenyhdistelykeskus perustetaan hankintamenettelyllä siten kuin jäljempänä tarkemmin sanotaan.

Yhdistelykeskus vastaa tässä sopimuksessa tarkoitettujen matkojen yhdistelytoiminnasta. Matkojen yhdistelyllä tarkoitetaan tilausten vastaanottoa, matkojen yhdistelyä, ketjutusta, reititystä, asiakkaan ohjausta hänelle sopivaan ajoneuvoon sekä matkaan liittyviä muita asiakaspalveluita.

## **8. Matkojenyhdistelykeskuksen johtoryhmä**

Lääninhallitus asettaa kullekin MYK-alueelle johtoryhmän, jonka tehtävänä on ohjata ja kehittää alueensa matkojen yhdistelytoimintaa. Johtoryhmässä on edustus alueen kunnista, sairaanhoitopiiristä ja Kansaneläkelaitoksesta. Johtoryhmän puheenjohtajana toimii lääninhallituksen edustaja.

## **9. Tarjouskilpailu MYK-operaattorin valitsemiseksi**

Johtoryhmä valmistelee alueen matkojen yhdistelykeskuspalvelujen hankinnan tarjouskilpailun ja määrittelee alueellisen palvelutason. Lääninhallitus kilpailuttaa matkojen yhdistelyn palvelun tarjoajia julkisista hankinnoista annetun lain (1505/1992) mukaisesti.

Lääninhallitus valitsee MYK-operaattorin ja tekee sen kanssa sopimuksen matkojenyhdistelykeskuspalveluista vähintään viideksi vuodeksi. Johtoryhmä valvoo ja ohjaa valitun MYK-operaattorin toimintaa.

## **10. MYK-operaattorin tehtävät**

MYK-operaattorin tehtävänä on:

- asiakkailta tulevien kuljetuspalvelutilausten vastaanotto,
- matkojen reititys, yhdistely ja ketjuttaminen sovittujen perusteiden mukaisesti,
- yhteistyö kuljetuspalvelujen tuottajien ja kuljetusten maksajien kanssa,
- riittävien tietojen kerääminen seuranta- ja raportointia varten niin että yhdistelyn ja matkan kustannukset voidaan kohdistaa eri osapuolille käytön mukaan,
- seurata toimintaa ja tarvittaessa raportoida havaituista epäkohdista matkojenyhdistelykeskuksen johtoryhmälle,
- toteuttaa ulkoista ja sisäistä tiedottamista palveluistaan.

## **11. Matkojenyhdistelykeskusten rahoitusperiaatteet**

Lääninhallituksen johdolla laaditussa yhteistyösopimuksessa sovitaan matkojen yhdistelystä aiheutuvien kustannusten rahoittamisesta sopijapuolten kesken. Kustannusten rahoittamisessa noudatetaan valtakunnallisesti hyväksyttyä mallia kuitenkin siten, että paikalliset olosuhteet voidaan ottaa huomioon kussakin läänitasoisessa sopimuksessa. Sopimusta voidaan tarkistaa, kun kustannusten jaosta on saatu käytännön kokemusta.

Matkojen yhdistelykeskuksen kustannuksiin osallistuvat kaikki osapuolet käytön mukaan. Matkojenyhdistelykeskus laskuttaa jokaista osapuolta välitettyjen matkojen tai muun sovitun perusteen mukaisesti.

## **12. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjausoikeus**

Liikenne- ja viestintäministeriö voi tarvittaessa antaa ohjeita tämän sopimuksen soveltamisesta kuultuaan sitä ennen sopimuskumppaneita sekä laatia mallisopimuksia ja tarjousasiakirjoja läänitason käyttöön.

## **13. Sopimuksen voimaantulo**

Tämä sopimus tulee voimaan 1. päivänä tammikuuta 2005.

Tämän sopimuksen voimaan tullessa käytössä oleva matkojenyhdistelytoiminta pyritään siirtämään tässä sopimuksessa tarkoitettuun järjestelmään viimeistään 1. päivänä tammikuuta 2007 mennessä.

## **14. Allekirjoitukset**

Tämän sopimuksen allekirjoittavat liikenne- ja viestintäministeriö, sisäasiainministeriö, opetusministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Kansaneläkelaitos ja Suomen Kuntaliitto.

**Liite 2: Esimerkkilaskelma kustannusten jakamisesta osapuolille**

Tarjouspyyntöasiakirjoissa ilmoitetaan seuraavat arviot vuotuisista tapahtumamääristä:

Sosiaalihuoltomatkoja	100 kpl
Tavarakuljetuksia	200 kpl
Sairaskuljetusmatkoja (pitkä)	300 kpl

MYK-operaattori antaa seuraavan tarjouksen:

Sosiaalihuoltomatkat	100 kpl	<b>1,30 €/kpl</b>	yht. 130 €
Tavarakuljetukset	200 kpl	<b>1,10 €/kpl</b>	yht. 220 €
Sairaskuljetusmatkat (pitkä)	300 kpl	<b>1,80 €/kpl</b>	yht. 540 €
			yht. 890 €

Tuoteryhmien jakosuhteet ovat:

Sosiaalihuoltomatkat	1,0
Tavarakuljetukset	0,8
Sairaskuljetusmatkat (pitkä)	2,0

Tarjouksen kokonaishinnan ja jakosuhteiden kautta lasketaan hintakerroin a:

$$(100 * 1,0 a) + (200 * 0,8 a) + (300 * 2,0 a) = 890$$

$$a = 890 / 860 = 1,0349$$

Oletetaan, että seuraavat tapahtumamäärät toteutuvat laskutuskauden aikana:

Sosiaalihuoltomatkat (kunta)	10 kpl
Tavarakuljetukset (kunta)	15 kpl
Sairaskuljetusmatkat pitkä (Kela)	40 kpl

MYK-operaattori laskee laskutettavan loppusumman:

Sosiaalihuoltomatkat	10 kpl * 1,30 €/kpl = 13,00 €
Tavarakuljetukset	15 kpl * 1,10 €/kpl = 16,50 €
Sairaskuljetukset	40 kpl * 1,80 €/kpl = 72,00 €

**Laskutettava summa yhteensä: 101,50 €**

Lasku jaetaan osapuolten välille jakosuhteiden ja hintakertoimen avulla seuraavasti:

Sosiaalihuoltomatkat (kunta)	10 kpl * 1,0 * 1,0349 = 10,35 €
Tavarakuljetukset (kunta)	15 kpl * 0,8 * 1,0349 = 12,42 €
Sairaskuljetukset (Kela)	40 kpl * 2,0 * 1,0349 = 82,79 €
Osapuolten välisumma yhteensä:	105,56 €

Välisumman ja laskutettavan summan erotus jaetaan osapuolille samassa suhteessa:

Ylijäämä laskutettavan ja jakomallin välillä on	105,56 – 101,50 = 4,06
Sosiaalihuoltomatkojen osuus edellisestä on	9,8 % eli 0,40 €
Tavarakuljetusten osuus edellisestä on	11,8 % eli 0,48 €
Sairaskuljetusten osuus edellisestä on	78,4 % eli 3,18 €

Näin lopullinen laskutus osapuolille on seuraava:

Kunnat / sosiaalihuolto	10,35 € - 0,40 € = 9,95 €
Kunnat / tavarakuljetukset	12,42 € - 0,48 € = 11,94 €
Kela / sairaskuljetukset	82,79 € - 3,18 € = 79,61 €
<b>Laskujen loppusumma yhteensä:</b>	<b>101,50 €</b>