



# JYVÄSKYLÄN KAUPUNKISEUDUN TIELIIKENTTEEN VIRANOMAISALUEEN LAAJENTAMISTA KOSKEVA SELVITYS

---

Loppuraportti 14.11.2022

# Esipuhe

Työn tavoitteena on ollut selvittää, miten joukkoliikenteen järjestäminen kokonaisuutena muuttuisi, mikäli Jyväskylän seudun tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen (joukkoliikenneviranomaisen) toimivalta-alue laajenisi Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-kuntien alueelle. Selvityksessä asiaa on tarkasteltu toimivalta-alueeseen kuuluvien kuntien, liittymistä pohtivien kuntien sekä ELY-keskuksen näkökulmasta.

Selvitys on yksi Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-sopimuksen 2021–2031 toimenpiteistä. Selvitystä on tehty tiiviissä vuorovaikutuksessa MAL-alueen kuntien ja ELY-keskuksen kanssa. Työ käynnistyi vuoden 2022 alussa ja valmistui lokakuussa 2022.

Työn projektiryhmään kuului kaikkien MAL-alueen kuntien ja ELY-keskuksen edustus. Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-ohjausryhmä on toiminut työn ohjausryhmänä. Lisäksi työtä on esitelty myös MAL-seurantaryhmässä.

Projektiryhmään kuuluivat

- Kari Ström, Jyväskylän seudullinen joukkoliikenne, pj.
- Ari Tuovinen, Jyväskylän seudullinen joukkoliikenne
- Minna Immonen, Keski-Suomen ELY-keskus
- Satu Pekkanen, Keski-Suomen ELY-keskus
- Hannu Onkila, Jyväskylän kaupunki
- Virpi Lampinen, Hankasalmen kunta
- Janne Laiho, Laukaan kunta
- Ilkka Lautamäki, Muuramen kunta
- Mikko Latvala, Petäjäveden kunta
- Helena Vuopionperä-Kovanen, Toivakan kunta
- Jouko Nykänen, Uuraisten kunta
- Ville Lipasti, Äänekosken kunta.

Työn konsulttina toimivat Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy:stä (projektipäällikkö) sekä Atte Mantila ja Hanna Aalto Linea Konsultit Oy:stä.

# Raportin sisältö

Esipuhe	sivu 2
1.Selvityksen valmistelutapa,	sivut 5-8
2.Tavoitteet ja lähtökohdat	diat 9-16
3. Vaikutukset	sivut 17-23
4. Rahoitus	sivut 24-36
5. Eteneminen	sivut 37-40
6. Johtopäätökset	sivut 41-43
Liitemateriaali on raportoitu erikseen	



# 1. Selvityksen valmistelutapa



# Tiivis vuorovaikutus valmisteluvaiheessa

Toimivalta-alue selvitystä on valmisteltu tiiviissä vuorovaikutuksessa MAL-seudun kuntien ja ELY-keskuksen kanssa. Lisäksi Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-ohjausryhmä on toiminut hankkeen ohjausryhmänä.

Kussakin liittymistä pohtivassa kunnassa järjestettiin työn alussa keskustelutilaisuus, jossa jaettiin tietoa toimivaltauudistuksesta ja kartoitettiin kuntien odotuksia. Kaikkiin tilaisuuksiin osallistui kuntajohtoa.

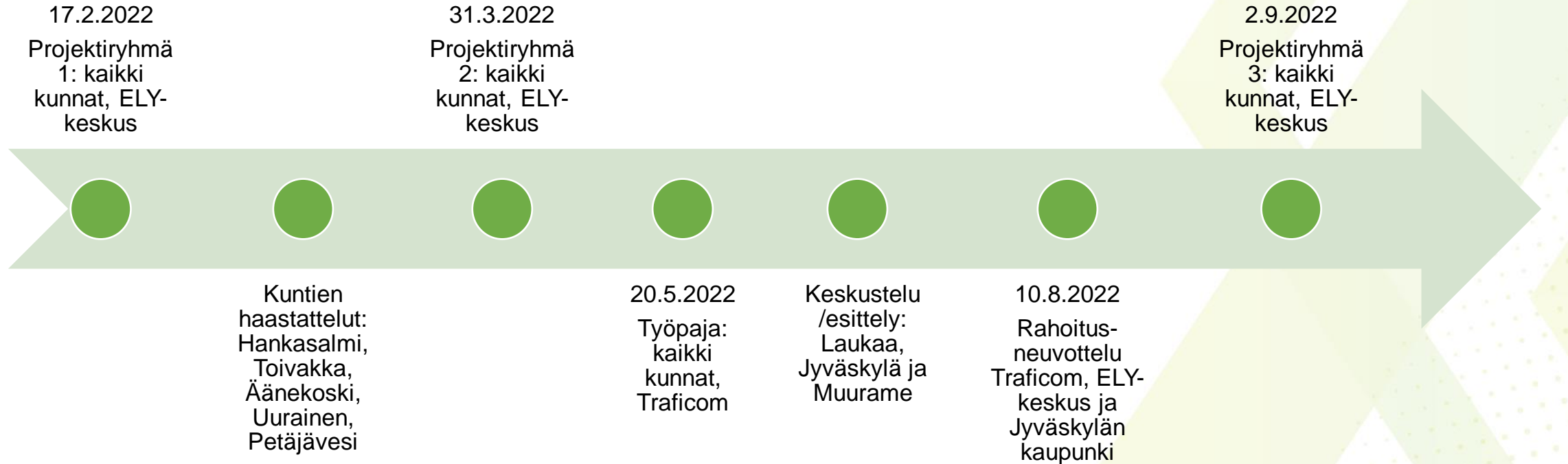
Loppukeväästä järjestettiin kuntien yhteinen työpaja, jossa pohdittiin toimivaltauudistuksen hyötyjä kunnille sekä mahdollisia haasteita. Työpajassa myös Traficom edustaja kertoi valtionrahoituksesta eri toimivaltavaihtoehdoissa. Tilaisuudessa myös Oulun ja Turun kaupunkiseutujen tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten edustajat kertoivat joukkoliikenneyhteistyöstä Oulun ja Turun kaupunkiseuduilla.

Kesällä selvitystä esiteltiin Jyväskylän kaupungin johdolle sekä Laukaan ja Muuramen kunnanjohtajille.

Elokuussa Jyväskylän kaupunki, Traficom ja ELY-keskus kävivät rahoitusneuvottelun, jossa keskusteltiin siirtymäajan valtionavustuksista.

Selvityksen tuloksia esiteltiin jokaisessa liittymistä pohtivassa kunnassa syksyllä 2022. ELY-keskus järjesti myös keskustelutilaisuuden muiden toimivalta-alueensa kunnille.

# Vuorovaikutteinen valmisteluprosessi



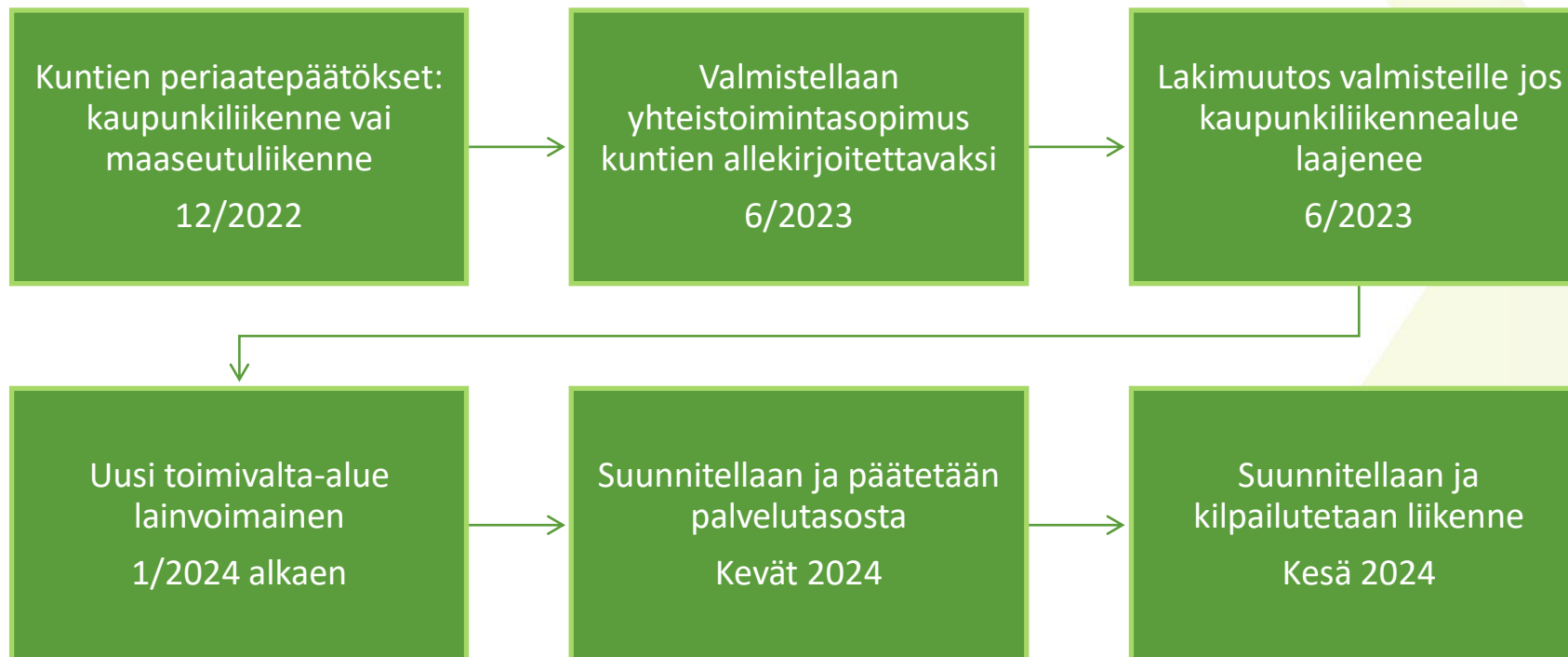
Joukkoliikennelautakuntaa on informoitu asiasta kokouksissa 24.2., 28.4. ja 25.5.2022  
MAL-ohjausryhmä on toiminut hankkeen ohjausryhmänä

Selvityksen valmistumisen jälkeen sitä  
esitellään kaikissa liittymistä pohtivissa  
kunnissa

# Toimivaltauudistuksen eteneminen

Ensimmäisessä vaiheessa Jyväskylän seudun tieliikenteen toimivaltaiseen viranomaiseen liittymistä pohtivien kuntien tulee tehdä päätös siitä, haluavatko ne jatkaa maaseutuliikennekuntina vai liittyä mukaan Linkki-kaupunkiliikenteen järjestelmään. Myös Linkki-kaupunkiliikenteeseen jo kuuluvien kuntien tulee hyväksyä uudet kunnat mukaan. Tässä selvityksessä on arvioitu vaikutuksia, kustannuksia ja etenemispolkua. Kun Linkki-kaupunkiliikenteessä jatkossa mukana olevat kunnat ovat tiedossa, aloitetaan

yhteistoimintasopimuksen valmistelu. Yhteistoimintasopimuksessa sovitaan mm. siitä, miten kustannukset ja tulot jaetaan kuntien kesken oikeudenmukaisesti ja niin, että jokainen kunta voi päättää oman alueensa liikenteen palvelutasosta ja siitä, kuinka paljon haluaa joukkoliikenteeseen panostaa. Lisäksi sovitaan päätöksentekokoelimen rakenteesta ja mm. siitä, kuinka yhteistoimintasopimuksesta voi irtautua.



## 2. Tavoitteet ja lähtökohdat





# Tehtävä ja tavoitteet

Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-sopimuksessa 2021–2031 sovitaan joukkoliikenteen toimivalta-alueen laajentamista koskevan selvityksen teettämisestä seuraavaa

- Laaditaan Jyväskylän seudun kuntien ja Keski-Suomen ELY-keskuksen kanssa selvitys tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alueen laajentamisesta koko MAL-sopimusalueelle. Selvityksen koordinoinnista ja tekemisestä vastaa Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-yhteistyöryhmä.
- Selvitystyössä selvitetään, miten joukkoliikenteen järjestäminen kokonaisuutena muuttuisi, mikäli Jyväskylän toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alue laajenisi. Selvityksessä huomioidaan joukkoliikenteen järjestämistavat, niiden vaikutukset ja palvelutarjonta toimivalta-alueen muuttuessa sekä arvioidaan erilaiset toimintamallit kehittämismahdollisuuksineen. Lisäksi huomioidaan joukkoliikenteen valtionavustusten kohdentuminen sekä seudun kuntien osuus joukkoliikenteen järjestämisestä, mikäli viranomaisalueet muuttuvat.

Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-sopimuksessa 2021–2031 määritetään seuraavat julkisen liikenteen kehittämistavoitteet:

1. Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan ydinkaupunkiseudulla (Jyväskylä, Laukaa, Muurame) toteuttamalla Linkki Tulevaisuuteen 2030 -kehittämishojelman toimenpiteitä.
2. Äänekosken ja maaseutumaisten kehyskuntien (Hankasalmi, Petäjävesi, Toivakka, Uurainen) joukkoliikenteen palvelutason kehittämiseksi etsitään kokonaistaloudellisia ratkaisuja.
3. Joukkoliikenteen palvelutarjontaa kehitetään vuorotarjontaa lisäämällä, joukkoliikennettä nopeuttamalla ja reitistöä selkeyttämällä.
4. Tavoitteena on laajentaa parhaan joukkoliikennepalvelutason aluetta. Lisäksi parhaan palvelutason alueilla tavoitellaan aikatauluvapaan matkustamisen mahdollistavaa vuorotarjontaa (alle 15 min).
5. Muualla seudulla joukkoliikenteen kehittämisen painotus on työ- ja koulumatkaliikumisessa ja haja-asutusalueilla henkilökuljetusten yhdistelyssä.

# Tarkasteltavat vaihtoehdot

Kaupunkiliikenteen ja maaseutuliikenteen päätöksentekomalli sekä liikenteen hankinta- ja rahoitustapa eroavat toisistaan seuraavan taulukon mukaisesti.

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

# Toimivaltauudistuksen pääkohdat

Jos koko MAL-seutu kuuluisi Jyväskylän seudun joukkoliikenneviranomaiseen, ELY-keskuksen MAL-alueelle rajautuva sopimusliikenne siirtyisi Jyväskylän kaupunkiseudun järjestettäväksi ja osaksi Linkki-liikennettä. MAL-alueen ulkopuolelle ulottuvan sopimusliikenteen järjestäisi ELY-keskus jatkossakin. Waltilippujärjestelmä ja Linkin informaatiojärjestelmä laajenisi koko MAL-alueelle.

Seudun joukkoliikenneasioista päättäisi kuntien nimeämistä edustajista koostuva Jyväskylän seudun joukkoliikennelautakunta.

ELY-keskus ei maksaisi enää valtionavustusta Jyväskylän seudun toimivalta-alueelle. Sen sijaa Traficom maksaa Jyväskylän kaupunkiseudulle valtionavustusta, joka koostuu perusrahoituksesta, ilmastoperusteisesta rahoituksesta ja hankerahoituksesta.

Traficom rahoittaisi ELY-keskuksen osuuden sopimuskorvauksista vuosina 2023-2027. Tämän jälkeen rahoituksesta vastaisi Jyväskylän kaupunkiseudun toimivaltainen viranomainen, mutta samalla kaupunkiseudun saama valtionavustus kasvaisi. Tavoitteena on kasvattaa matkustajamäärää ja tehostaa liikenteen hankintaa, jolloin alijäämä jää pienemmäksi.

Kuntien välisistä yhteistoimintasopimuksessa sovitaan kuntien velvoitteista ja oikeuksista liikenteen järjestämisessä

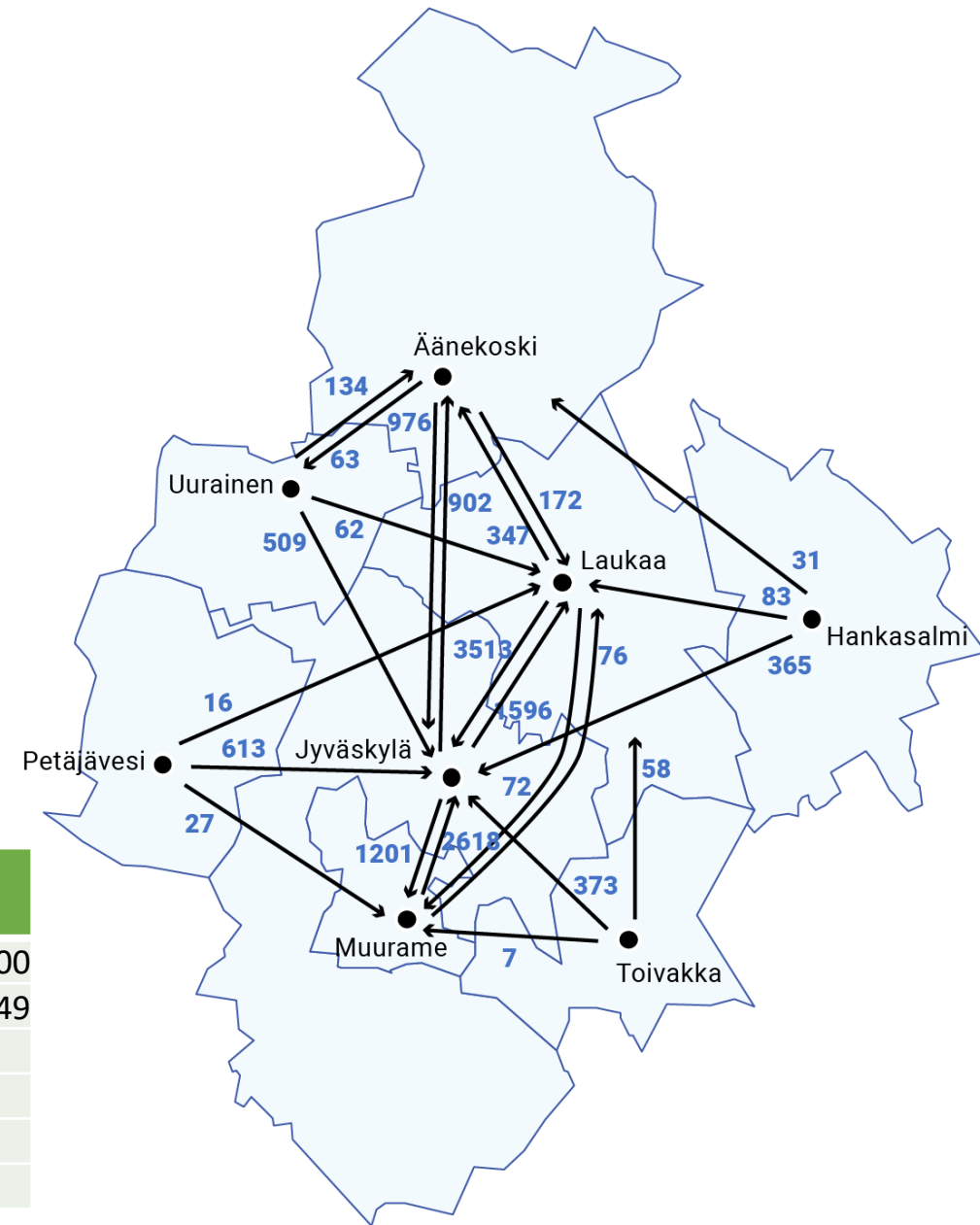


# Toimivaltauudistus numeroina

Jos koko MAL-seutu kuuluisi Jyväskylän seudun toimivaltaiseen viranomaiseen

- Jyväskylän toimivalta-alueen väestömäärä kasvaisi noin 30 000 asukkaalla (17,4 %) → muutoksen jälkeen olisi lähes yhtä suuri kuin Lahti, joka on suurin keskisuuri toimivaltainen viranomaisen.
- Noin 4500 uutta pendelöijää ja yli 700 Kelan koulumatkatukea saavaa opiskelijaa pääsisi Linkki-liikenteen ja lippujärjestelmän piiriin.
- Linkki-liikenteen volyyymi nettokustannuksissa mitattuna kasvaisi noin 10 % (nykyisellä palvelutasolla)
- Jyväskylän seudun toimivaltaisen viranomaisen henkilöresurssitarve kasvaisi noin 1 htv/v (+15 %).

	Hankasalmi	Petäjävesi	Toivakka	Uurainen	Äänekoski	Jskl TVV*
Asukamäärä	4 687	3 679	2 406	3 634	18 304	172 000
Pendelöijät (2019)	479	656	438	705	1211	1249
Etäisyys Jyväskylään	54	32	35	37	46	
Matka-aika henkilöautolla	47	30	31	39	37	
Matka-aika bussilla	65	40	45	45	55	
Matka-aika junalla	24	48				



# Muutoksen keskeiset tunnusluvut

	Nykyinen kaupunkiseudun toimivalta-alue	Koko MAL-seutu	Muutos	Muutos (%)
Asukasluku	172 510 as.	202 304 as.	+ 29 794 as.	+17,3 %
Kuntien välisten pendelöijien määrä (2019)	9 076 pendelöijää	13 814 pendelöijää	+ 4 738 pendelöijää	+52,2 %
KELAn koulumatka-tukea saavien opiskelijoiden lukumäärä	1985 opiskelijaa	2702 opiskelijaa	717 opiskelijaa	+ 36,1 %
Joukkoliikenteen nettobudjetti (kuntien ja valtion rahoitus yhteensä) v. 2021	11 631 502 €	12 799 661 €	+1 168 159 €	+ 10,0 %
Toimivaltaisen viranomaisen henkilö-resurssien tarve	6,5 htv	7,5 htv	+1 htv	+ 15,4 %

# Kuntien odotuksia ja tavoitteita

Kaikki kunnat ovat olleet tyytyväisiä ELY-yhteistyöhön, eikä siltä osin ole kunnissa tunnistettu tarvetta tehdä muutoksia.

MAL-yhteistyö kokonaisuudessaan kiinnostaa seudun kuntia ja joukkoliikenne osana MAL-seudun kehittämistä.

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

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

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

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

*- ote kuntakeskustelusta*

# Keskisuuret tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Keskisuuria kaupunkiseutuja ovat valtioneuvoston asetuksessa liikenteen palvelujen valtionavustuksista (509/2018) määritellyt Lahden, Jyväskylän, Kuopion, Porin, Hämeenlinnan, Kotkan ja Joensuun kaupunkiseudut sekä Kouvolan, Lappeenrannan ja Vaasan kaupungit.

Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen määräraha päätetään valtion talousarviossa. Traficom jakaa perusrahoituksen keskisuurille kaupunkiseuduille asukasluvun ja kaupunkiseutujen oman rahoitusosuuden perusteella. Jyväskylän seudun asukasluku nousisi 17,15 %:iin keskisuurten asukasluvusta, kun se nykytilanteessa on 15,26 %.

Taulukko. Keskisuurten kaupunkiseutujen asukasmäärät v. 2022

Keskisuuret TVV:t	Kunnat	Asukasluku 2022
Lahti	Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Iitin, Kärkölan, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kunnat	205 771
<b>Jyväskylä</b>	<b>Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kunnat</b>	<b>172 510</b>
Kuopio	Kuopion ja Siilinjärven kunnat	141 461
Pori	Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kunnat	115 557
Joensuu	Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kunnat	103 786
Hämeenlinna	Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kunnat	93 474
Kouvola		81 187
Kotka	Kotka, Hamina, Pyhtää	76 670
Lappeenranta		72 662
Vaasa	Mustasaari	87 206

Jyväskylän kaupunkiseudun MAL-alueen asukasluku  
**→202 304**

# 3. Vaikutukset





# Yhteenvedo kokonais- vaikutuksista

Päätös kaupunkiseudun toimivalta-alueeseen liittymisestä on päätös houkuttelevaan ja kehittyvään kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmään liittymisestä.

Päätös tuo erityisiä imago- ja brändihyötyjä kunnalle. Näitä hyötyjä on vaikea hahmottaa kustannuksissa.

## VAHVUUDET

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

## HEIKKOUEDET

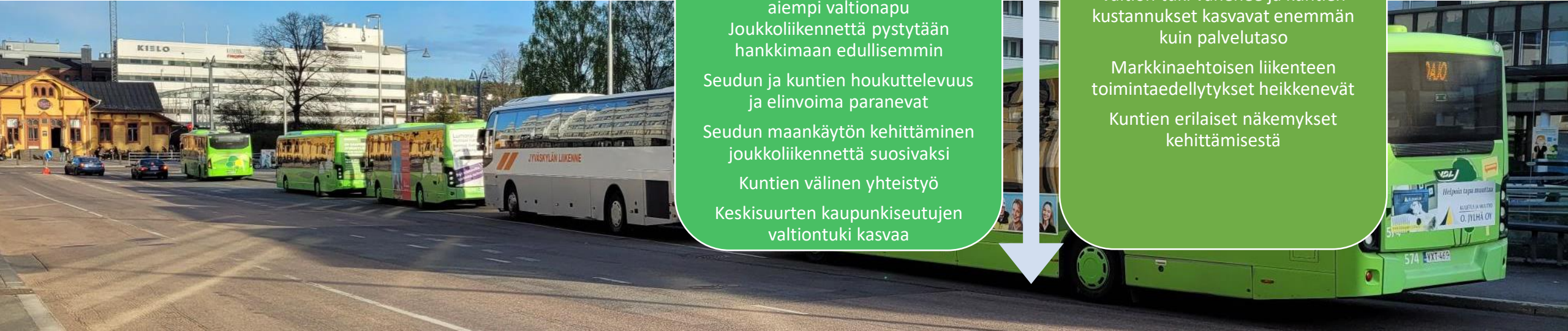
Pääosa siirtyvästä liikenteestä on ollut ELY-keskuksen rahoittamaa tai markkinaehtoista. Traficom sitoutuu korvaamaan vastaavan valtionrahoituksen vain siirtymäajaksi 2024–2027.  
ELY-rahoitus, palvelutason kohentamistarpeet ja markkinaehtoinen liikenne jakautuvat epätasaisesti, joten kustannusvaikutus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

## MAHDOLLISUUDET

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

## UHAT

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



# Vaikutuksia palvelutasoon – liittyvät kunnat

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

# Muutoksia kaupunkiseudun toimivalta-alueelle

	Nykytila	MAL-alueen laajuinen TVV
<b>Henkilöresurssit</b>	TVV:n : <ul style="list-style-type: none"><li>• Palvelupäällikkö (0,5 htv)</li><li>• Joukkoliikennepäällikkö</li><li>• 2 joukkoliikennesuunnittelijaa</li><li>• Markkinointi- ja viestintäkoordinaattori</li><li>• Markkinointisuunnittelija</li><li>• Järjestelmäasiantuntija</li></ul> Yhteensä 6,5 htv.	Lisäresurssitarve +1 htv.  Laajentuminen työllistää kaikkia tehtäväkenttiä. Lisäresurssitarve kohdistuu ensisijaisesti maaseutuliikenteen suunnitteluun sekä avustamiseen muissa tehtävissä.
<b>Päätöksenteko</b>	Jyväskylän joukkoliikennelautakunnassa on seitsemän (7) jäsentä: yksi Muuramesta, kaksi Laukaasta ja 4 Jyväskylästä.	Kaikki kunnat haluavat edustuksen joukkoliikennelautakuntaan. Lautakunnan kokoonpanosta sovitaan yhteistoimintasopimuksen valmistelun yhteydessä.
<b>Joukkoliikenteen palvelutaso Äänekosken suuntaan</b>	Nyt (Peurunka)-Laukaa-Jyväskylä – liikenne on Linkki liikennettä. Linjastosuunnitelman mukaisesti Laukaan linjoja ovat jatkossa T41 Laukaa-Keskusta–(Keskussairaala) ja T44 Laukaa-Kantolantie-Tiituspohja-Seppälänkangas-Keskusta. Laukaan ja Suolahden/Äänekosken väliset yhteydet ovat seutuliikennettä.	Jyväskylä-Laukaa-Suolahti/Äänekoski toimii kokonaisuutena Linkki liikenteenä. Suunnittelussa voidaan ottaa huomioon koko sopimusliikenteen tarjonta.
<b>Joukkoliikenteen palvelutaso Hankasalmen suuntaan</b>	Jyväskylä-Lievestuore-Hankasalmi-liikenne on seutuliikennettä.	Jyväskylä-Lievestuore-Hankasalmi-liikenne on Linkki-liikennettä.
<b>Joukkoliikenteen palvelutaso Petäjävedelle</b>	Keuruu-Jyväskylä –yhteysvälillä markkinaehtoinen liikenne palvelee. Haasteena on epävarmuus liikenteen jatkumisesta ja mahdolliset palvelutasomuutokset.	Yhteysväli olisi ensisijaisesti markkinaehtoista liikennettä jatkossakin. Tarvittaessa koko yhteysväli Keuruu-Petäjävesi-Jyväskylä järjestettäisiin ensisijaisesti ELY-keskuksen KOS-liikenteenä. Lippujärjestelmä Petäjävedelle toteutettaisiin Jyväskylän ja ELY-keskuksen yhteistyöjärjestelyin.

# Vaikutukset ELY-keskuksen toimivalta-alueelle

- Neljä ELY-keskuksen liikennöintisopimusta (KOS730211, KOS665543, KOS733841 ja KOS666203) siirtyisivät ELY-keskukselta Jyväskylän kaupunkiseudulle. Sopimusten mukana niihin kohdistunut rahoitus siirtyisi todennäköisesti ainakin siirtymäajaksi Jyväskylän kaupunkiseudulle.
- Asukasmäärä pienisi noin 30 %. Alueella asuu nykyisin noin 100 000 asukasta, ja mahdollisen muutoksen jälkeen ELY-keskuksen toimivalta-alueella olisi noin 70 000 asukasta.
- Keski-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha vuonna 2022 oli 1,95 milj.€. Siirtymäaikana vuosina 2024-2027 määräraha vähenisi noin 800 000 – 900 000 euroa. Sopimuskorvausten (775 000 euroa) mukainen summa siirtyisi suoraan Jyväskylän seudulle, Lisäksi osa valtionavustuksista (n. 130 000 euroa) Jyväskylän MAL-alueen kunnille siirtyisi Jyväskylän seudulle. Mahdollisen muutoksen jälkeen ELY-keskuksen määräraha olisi mahdollisesti n. 1,1 milj. € vuosina 2024-2027.
- Muutosten jälkeen Keski-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha olisi samassa suuruusluokassa Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen kanssa.
- ELY-keskus ei myöntäisi enää valtionavustusta MAL-alueen kunnille
- Vaikka liikenteen volyyymi vähenisi, liikenteen järjestämisessä ei tulisi oleellisia muutoksia muita osin. Neuvottelukumppanina olisi Jyväskylän seudun TVV yksittäisten kuntien sijaan.
- Haasteeksi voi tulla se, että Äänekosken suunnan liikenteen kehittäminen voi heikentää joidenkin pohjoisesta tulevien ELY-liikenteen linjojen kysyntää. Toisaalta lippuyhteistyön avulla kysyntä myös ELY-liikenteessä voi kasvaa.



# Toimivaltauudistuksen vaikutukset MAL-sopimuksen tavoitteisiin (1/2)

Toimivaltauudistuksella olisi toteutuessaan lähes kaikkia MAL-sopimuksen joukkoliikennetavoitteita edistävä vaikutus. Seuraavassa on arvioitu vaikutuksia tavoitteisiin. Tarkempi vaikutustenarviointi on erillisessä liitetiedostossa.

**Tavoite:** Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan ydinkaupunkiseudulla (Jyväskylä, Laukaa, Muurame) toteuttamalla Linkki Tulevaisuuteen 2030 -kehittämishojelman toimenpiteitä.

**Vaikutus:** +

Toimivalta-alueen laajentaminen koko MAL-alueelle ei ole Linkki Tulevaisuuteen 2030 -kehittämishojelman toimenpide, mutta toimivalta-alueen laajenemisella voidaan arvioida olevan vaikutusta joukkoliikenteen kulkutapaosuuteen. Linkki-liikennetarjonta kasvaisi arviolta lähes 10 % ja uudet linjat palvelevat osaltaan myös ydinkaupunkiseutua. Parantunut tarjonta lisää matkustusta. Lisäksi mahdollisesti liittyvien kuntien asukkaat saisivat maksuttoman vaihto-oikeuden Jyväskylän paikallisliikenteeseen, mikä myös osaltaan lisäisi matkustusta.

Jatkossa kulkutapaosuuden kasvattamista koskevaa tavoitetta voitaisiin mahdollisesti laajentaa koko MAL-seudulle.

**Tavoite:** Äänekosken ja maaseutumaisten kehyskuntien (Hankasalmi, Petäjävesi, Toivakka, Uurainen) joukkoliikenteen palvelutason kehittämiseksi on tavoitteena etsiä kokonaistaloudellisia ratkaisuja.

**Vaikutus:** ++

Toimivalta-alueen laajentaminen koko MAL-alueelle parantaa joukkoliikenteen järjestämisen tehokkuutta:

- Laajemmalla toimivalta-alueella pystytään suunnittelemaan tehokkaampia kilpailutuskokonaisuuksia erityisesti Äänekosken ja Laukaan suunnassa.
- Kaupunkiliikenteen selvästi pidemmät sopimuskaudet ELY-liikenteeseen verrattuna laskevat tarjoushintoja.
- Liikenteen järjestämistavan muuttuminen nettomallista (KOS) bruttomalliin siirtää lipputuloriskin liikenteenharjoittajalta liikenteen järjestäjälle, jolloin liikenteenharjoittajan ei tarvitse hinnoittelussa varautua lipputuloriskiin. Tämä voi lisätä kilpailua ja alentaa hankintakustannuksia.

# Toimivaltauudistuksen vaikutukset MAL-sopimuksen tavoitteisiin (2/2)

**Tavoite:** Joukkoliikenteen palvelutarjontaa kehitetään vuorotarjontaa lisäämällä, joukkoliikennettä nopeuttamalla ja reitistöä selkeyttämällä.

**Vaikutus: ++**

Toimivalta-alueen laajentamisen vaikutuksesta liikenne voidaan suunnitella laajempina kokonaisuuksina, joka mahdollistaa paremmin myös reittien selkeyttämisen ja mahdollisesti myös nopeuttamisen MAL-alueen kunnista. Vuorotarjonta myös kaupunkialueella lisääntyy Linkki-liikenteen määrän kasvaessa.

Tavoite on tärkeä myös jatkossa.

**Tavoite:** Muualla seudulla joukkoliikenteen kehittämisen painotus on työ- ja koulumatkaliikumisessä ja haja-asutusalueilla henkilökuljetusten yhdistelyssä.

**Vaikutus 0**

Toimivalta-alue-uudistuksella ei ole suoraan vaikutusta joukkoliikenteen painotuksiin alueen kunnissa. Linkki-liikenne tuo kuitenkin seudun kuntiin paremmat mahdollisuudet kehittää myös muuta joukkoliikennettä koululaisliikenteen ja henkilökuljetusten ohella.

Tavoite vaatii mahdollisesti uutta muotoilua, koska osassa muuta seutua myös joukkoliikenteen merkitys kasvaa.

**Tavoite:** Parhaan joukkoliikennepalvelutason aluetta laajennetaan. Lisäksi parhaan palvelutason alueilla tavoitellaan aikatauluvapaan matkustamisen mahdollistavaa vuorotarjontaa (alle 15 min).

**Vaikutus: +**

Toimivalta-alueen laajentamisen myötä Linkki-liikenteen määrä lisääntyy. Osa tarjonnasta pystytään mahdollisesti sovittamaan niin, että vuorot osaltaan lisäävät tarjontaa myös parhaan palvelutason alueella.

Palvelutasotavoitteita on tarpeen pohtia uudestaan, mikäli toimivalta-aluetta päätetään laajentaa.

# 4. Rahoitus



# Siirtymäajan valtionavun tarve

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

Traficomien rahoitusneuvotteluissa esittämän näkemyksen mukaan tuki voisi vuosina 2024–2027 kattaa ainakin ELY-keskuksen osuuden sopimuskorvauksista n. 750 000–800 000 euroa. Valtionavustusten korvaamisesta päätetään tarkemmin myöhemmin. Nykyinen 135 000 suuruinen valtionavustus pienenesi, vaikka toimivaltainen viranomaisen olisi ELY-keskus. Valtionavustusta ovat saaneet Äänekoski ja Hankasalmi.

Siirtymäajan jälkeen vuonna 2028 laskennallinen korotus valtionapuun voisi olla noin 200 000–280 000 euroa nykyisellä rahoitustasolla ja selvästi suurempi jos keskisuurten kaupunkiseutujen rahoitus kasvaa suunnitellusti. Arvio perustuu alueen asukaslukuun ja omarahoituksen määrään. Loppuosuus on tarkoitus kattaa liikenteen hankintoja tehostamalla ja lipputuloa kasvattamalla.

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

Kunta	ELY-rahoitus Jyväskylään liikennöiviin vuoroihin (€)	ELY-rahoitus kunnan sisäiseen liikenteeseen (€)
Äänekoski	360 038	110 350 (valtionapu) 20 339 (KOS-liikenne)
Hankasalmi	272 310	25 000
Toivakka	93 616	
Petäjävesi ja Uurainen	23 092	



# Kustannusten kattaminen siirtymäajan jälkeen (v. 2028)

Linkki-matkustajamäärät ovat vuosina 2014-2019 kasvaneet noin 27 %. Absoluuttisesti kasvua on ollut 1,65 milj. matkustajaa. Tavoitteena on Linkki tulevaisuuteen -strategian mukaan matkustajamäärän kaksinkertaistaminen vuoteen 2030 mennessä.

Valtionavun vähentymisen (n. 650 000 €) korvaaminen lipputuloilla edellyttäisi laskennallisesti noin 450 000 uutta matkaa, eli noin 6,5 % kasvua matkustajamäärissä koko MAL-alueella. Jos keskisuurten kaupunkien valtionrahoitus kasvaa valtion rahoitussuunnitelman mukaisesti, pienempikin matkustajamäärän kasvu riittää.

Laskelmissa on käytetty Linkin nykyistä keskimääräistä lipputuloa, joka oli vuonna 2021 noin 1,44 €/matka.

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

Kustannusten kattamisessa auttaa

- Liikenteen hankintahinta on todennäköisesti edullisempi Linkki-alueella mm. pitkien sopimusten ja liikenteen järjestämistavan (brutto) vuoksi.
- Liikenteen kokonaisuus voidaan suunnitella tehokkaammin erityisesti Äänekoski-Laukaa-Jyväskylä -liikenteessä.
- Parempi brändi, imago, markkinointi ja edullinen kattava lippujärjestelmä lisäävät kokemusten mukaan matkustusta selvästi, jolloin lipputulo kasvaa.
- Laajempi toimivalta-alue tuo uutta matkustusta myös Jyväskylän paikallisliikenteeseen.
- Jyväskylän kaupunkiseudun valtioavustus kasvaisi.

# ELYn rahoitus kaupunkiseudun liikenteeseen ajokaudella 21/22

Yksinomaan MAL-alueella ajettava ELY-liikenne siirtyisi Jyväskylän seudun toimivalta-alueen järjestettäväksi, jos toimivalta-alue laajenisi. ELY-keskus rahoitti tällaista liikennettä vuosina 2021-2022 yhteensä noin miljoonalla eurolla. Lisäksi kunnat osallistuivat liikenteen rahoitukseen.

## Kuntien vastuulle siirtyvät sopimukset ja niiden nykyiset maksusuodet

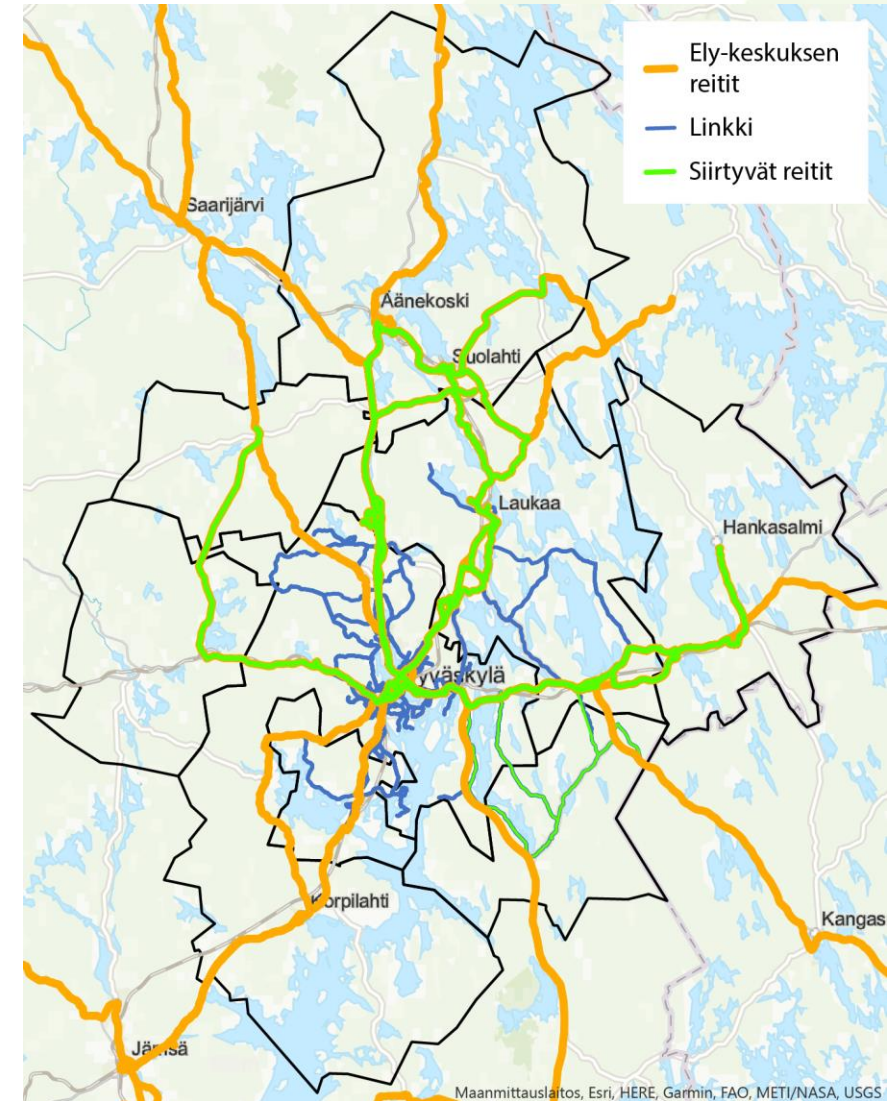
	ELY-keskus	Jyväskylä	Äänekoski	Hankasalmi	Petäjävesi	Uurainen
642145 Suolahti-Äänekoski-Jskl	466323,00		82292,00			
665543 Hankasalmi-Jyväskylä	272310,00	61494,00		19097,00		
648809 Uurainen-Kintaus-Jyväskylä	26998,80				5062,28	1687,40
666203 Sumiainen-Äänekoski	20339,00		3589,20			
	765970,80	61494,00	85881,20	19097,00	5062,28	1687,40

## ELY-keskuksella säilyvät sopimukset

	ELY-keskus	Jyväskylä	Äänekoski	Hankasalmi	Petäjävesi	Uurainen
642208 Saarijärvi-Äänekoski	82725,09		17726,70			
692154 Saarijärvi-Äänekoski (kesä)	6995,12		874,39			
716564 Konnevesi-Sumiainen-Äänekoski	23369,00		5007,60			
Karstula – Saarijärvi-Uurainen- 716565 Jyväskylä	58000,00					
717572 Saarijärvi – Uurainen - Jyväskylä	35200,00					4400,00
723012 Viitasaari – Äänekoski	16254		4966,00			
	199294,09	0,00	27700,30	0,00	0,00	4400,00

Lisäksi ELY-keskus on osallistunut Jyväskylän kaupungin hankkimaan Toivakan ja Jyväskylän väliseen liikenteeseen noin 100 000 eurolla.

ELY-keskus on myöntänyt valtionapua vuodelle 2021 Äänekosken sisäiseen liikenteeseen 110 350 € ja Hankasalmen sisäiseen liikenteeseen 25 000 €.



# ELYn rahoitus kaupunkiseudun liikenteeseen ajokaudella 22/23

ELY-keskus rahoitti MAL-alueella rajautuvaa liikennettä vuosina 2022–2023 yhteensä noin 900 000 eurolla. Lisäksi kunnat osallistuivat liikenteen rahoitukseen.

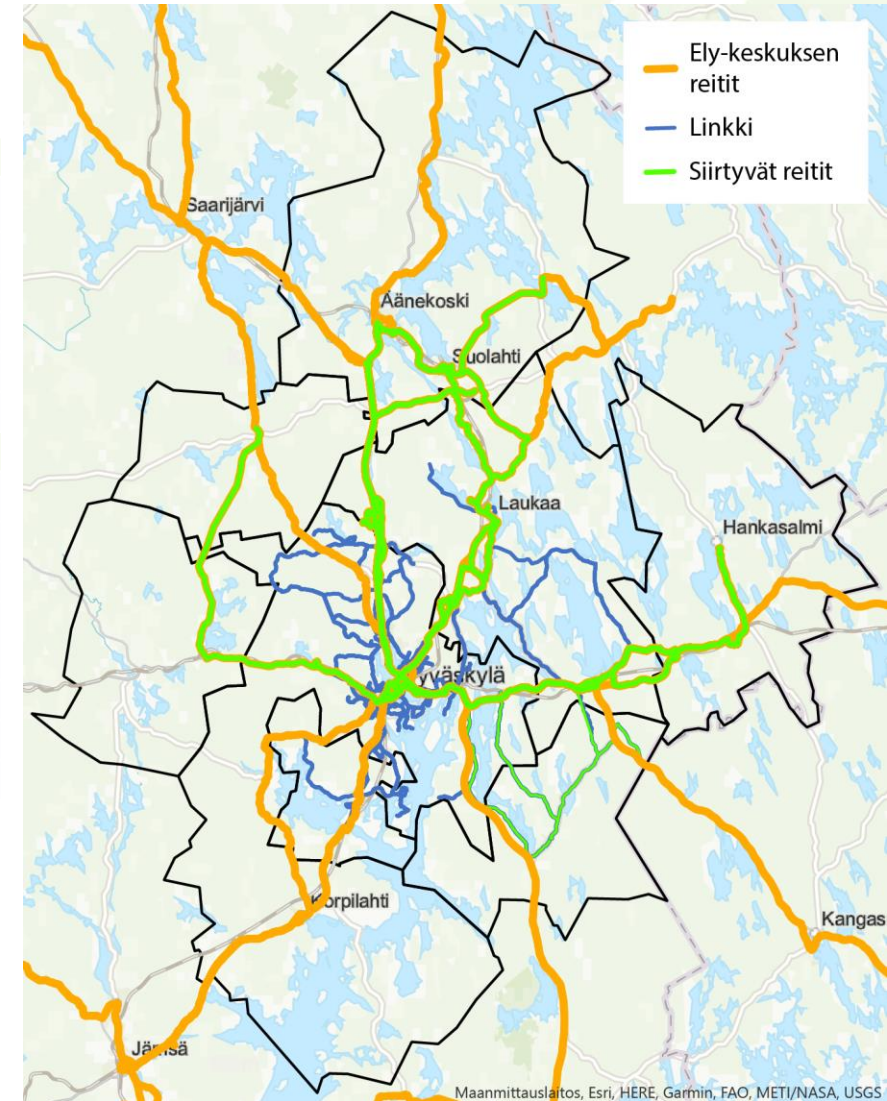
## Kuntien vastuulle siirtyvät sopimukset ja niiden nykyiset maksusuudet

	ELY-keskus	Jyväskylä	Äänekoski	Hankasalmi	Petäjävesi	Uurainen
730211 Suolahti-Äänekoski-Jskl	360038		63536			
665543 Hankasalmi-Jyväskylä	272310	61494		19097		
733841 Uurainen-Kintaus-Jyväskylä	23092				4330	1443
666203 Sumiainen-Äänekoski	20339		3589			
	<b>675779</b>	<b>61494</b>	<b>67125</b>	<b>19097</b>	<b>4330</b>	<b>1443</b>

## ELY-keskuksella säilyvät sopimukset

	ELY-keskus	Jyväskylä	Äänekoski	Hankasalmi	Petäjävesi	Uurainen
692154 Saarijärvi-Äänekoski (kesä)	6995		874			
716564 Konnevesi-Sumiainen-Äänekoski	23369		5008			
Karstula – Saarijärvi-Uurainen- 716565 Jyväskylä	58000					
733844 Saarijärvi – Uurainen - Jyväskylä	32000					4000
733829 Viitasaari – Äänekoski	30793		8798			
	<b>113369</b>		<b>13806</b>			<b>4000</b>

ELY-keskus osallistui Jyväskylän kaupungin hankkimaan Toivakan ja Jyväskylän väliseen liikenteeseen noin 100 000 eurolla. ELY-keskus on myönsi valtionapua vuodelle 2021 Äänekosken sisäiseen liikenteeseen 110 350 € ja Hankasalmen sisäiseen liikenteeseen 25 000 €. Vuoden 2022 valtionavustuspäätöksiä ei ole vielä tehty. ELY-keskuksen alustavan arvion mukaan valtionapu hieman pienenee määrärahatilanteesta johtuen.



# Lähtökohtia vuosittaisten kustannusten muodostumiselle



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

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

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

# Kustannukset tarkentuvat siirtymäaikana

- Ensimmäisessä vaiheessa vasta rakennetaan uutta viranomaista. Kunnat päättävät haluavatko kehittää liikennettä maaseutuliikenteenä (ELY) vai kaupunkiliikenteenä (Linkki). Pelkästä kaupunkiviranomaiseen liittymisestä kunnille aiheutuu hallintokustannuksia. Traficom on luvannut korvata ELY-keskuksen osuudet sopimuskorvauksista kokonaan ja osittain myös valtionavustukset. (Valtionavustuksia ovat saaneet Äänekoski ja Hankasalmi.) Hallintokustannukset pystytään arvioimaan etukäteen.
- Kaupunkiliikenteen palvelutaso ja linjasto sekä kustannustenjakoperiaatteet sovitaan kaupunkiliikenteeseen mukaan tulevien kuntien kesken. On tärkeää, että yhteistoimintasopimuksessa sovitaan, että kukin kunta voi päättää omaa kuntaansa koskevan liikenteen palvelutasosta, ja kukin kunta vastaa omaa kuntaansa palvelevan joukkoliikenteen kustannuksista.
- Liikenteen hankintakustannukset (brutto) riippuvat myöhemmin tehtävästä kuntien palvelutasoa koskevasta päätöksestä, linjastosuunnitelmasta ja kilpailutuksen tuloksista.
- Liikenteen nettokustannukset riippuvat lippujärjestelmää koskevista päätöksistä (vyöhykkeet ja hinnat) sekä toteutuneesta matkustuksesta. ELY-liikenne on nettoliikennettä, jonka matkustajamäärät ovat otantaan perustuvia arvioita. Linkki-liikenne bruttoliikennettä, josta on toteutumaan perustuvat seurantatiedot. Linkki-liikenteen hankintakustannus on ollut keskimäärin hieman ELY-liikennettä edullisempi.
- Valtionavun suuruutta vuodesta 2028 alkaen ei voida arvioida. Valtion rahoitussuunnitelmissa rahoituksen painotusta siirretään kaupunkiseuduille ja sen myötä myös keskisuurten kaupunkiseutujen valtionavustukset kasvavat merkittävästi. Jos valtionavustus kasvaa, nettokustannukset pienenevät.
- Kuntakohtaisiin kustannuksiin vaikuttaa jonkin verran myös kustannusten jakotapa kuntien välillä. Eri kaupunkiseuduilla on käytössä erilaisia esimerkiksi matkustukseen tai ajokilometreihin perustuvia malleja kustannusten jakamiseen. Joukkoliikennelautakunta päättää kustannusten jakoperusteesta myöhemmin.



# Valtionavustukset Jyväskylän seudun toimivalta-alueelle nykyisin

MAL-sopimuksessa mainitut summat valtionavustuksista	Miten tuki muuttuisi?
Perusrahoitus: 3,66 milj. € sopimuskaudella 2021-2023 (1,22 milj.€/vuosi)	Ns. Jovara-kriteerien pohjalta laskennallinen muutos olisi + 200 000 – 280 000 €/v.
Ilmastoperusteinen rahoitus: 1 milj. € vuodessa 2021-2023	Nyt Lahden, Kuopion ja Jyväskylän seudut ovat kukin saaneet 1 milj.€/vuosi.
Keskisuurten kaupunkiseutujen lippujärjestelmien kehittäminen: 1,4 milj € (yhteensä 2022-2023) yhdessä muiden keskisuurten kaupunkien kanssa	Hankerahoitusta, joka jaetaan hakemusten perusteella keskisuurille kaupunkiseuduille.
Lisäksi koronatuki vuonna 2020 oli 2 134 700 €.	Koronatuki ei jatku.

- MAL-sopimuksessa todetaan, että mikäli Jyväskylän seudun tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen alue laajenee, korjataan julkisen henkilöliikenteen palveluiden avustukset vastaamaan uutta tilannetta.
- Siirtymäaikana (4 vuotta) Jyväskylän TVV saisi valtionapuna ELY-keskuksen nyt alueen sopimusliikenteeseen käyttävän summan.





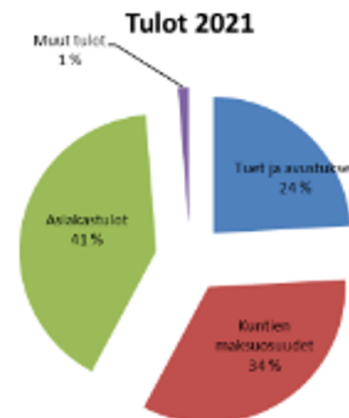
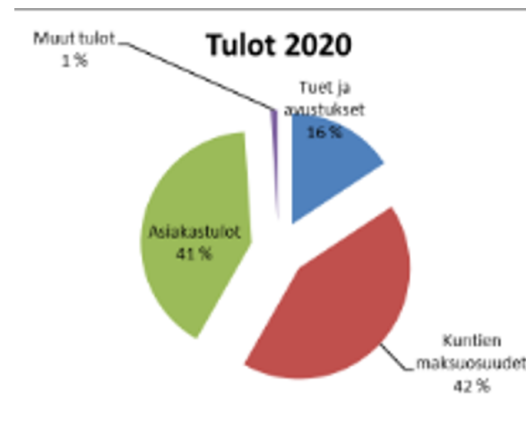
# Joukkoliikenteen tilinpäätös 2021

## Seudullisen toiminnan tulot

	2020	2021	
- Valtionavustukset	2 933 235	4 859 147	+ 66 %
- Kuntaosuudet	7 957 168	6 772 355	- 15 %
- Asiakastulot	7 600 671	8 243 316	+ 8 %
- Muut tulot	193 648	245 915	+ 27 %
<b>yhteensä</b>	<b>18 684 723</b>	<b>20 120 734</b>	<b>+ 7 %</b>

## Seudullisen joukkoliikenteen kuntaosuudet

Kunta	maksuosuus €/asukas
Jyväskylä	5 944 035 € 41,20 €
Laukaa	516 169 € 27,46 €
Muurame	312 151 € 29,94 €
Yht.	6 772 355 € 39,04€



Linkki-liikenne järjestetään bruttoliikenteenä, jossa kunnat rahoittavat lippu- ja muiden tulojen sekä valtionavustusten jälkeen jäävän alijäämän. Nykyisin alijäämä on ajettu kunnille kuntalaisten matkustuksen suhteessa. Yhteistoimintasopimuksen laatimisen yhteydessä voidaan selvittää myös muita tapoja kustannusten jakamiseksi. Eri kaupunkiseuduilla on käytössä erilaisia malleja kustannusten jakamiseksi.

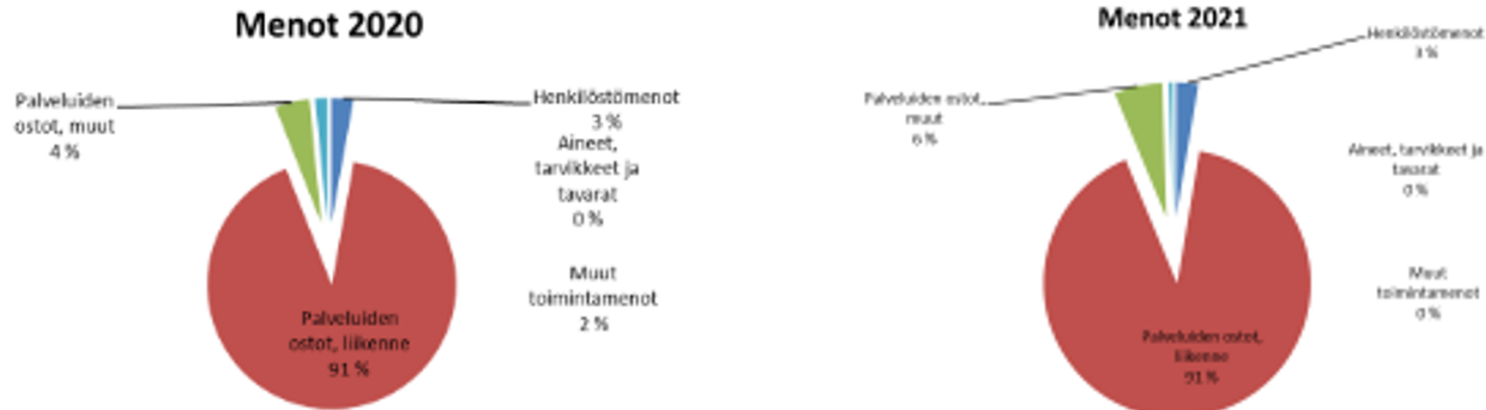
Liikenteen hankkimiseen liittyvien kulujen lisäksi kunnille tulee kustannuksia henkilöstökuluista ja muista toimintamenoista. Nämä on nykyisin jaettu kunnille asukaslukujen suhteessa.



# Joukkoliikenteen tilinpäätös 2021

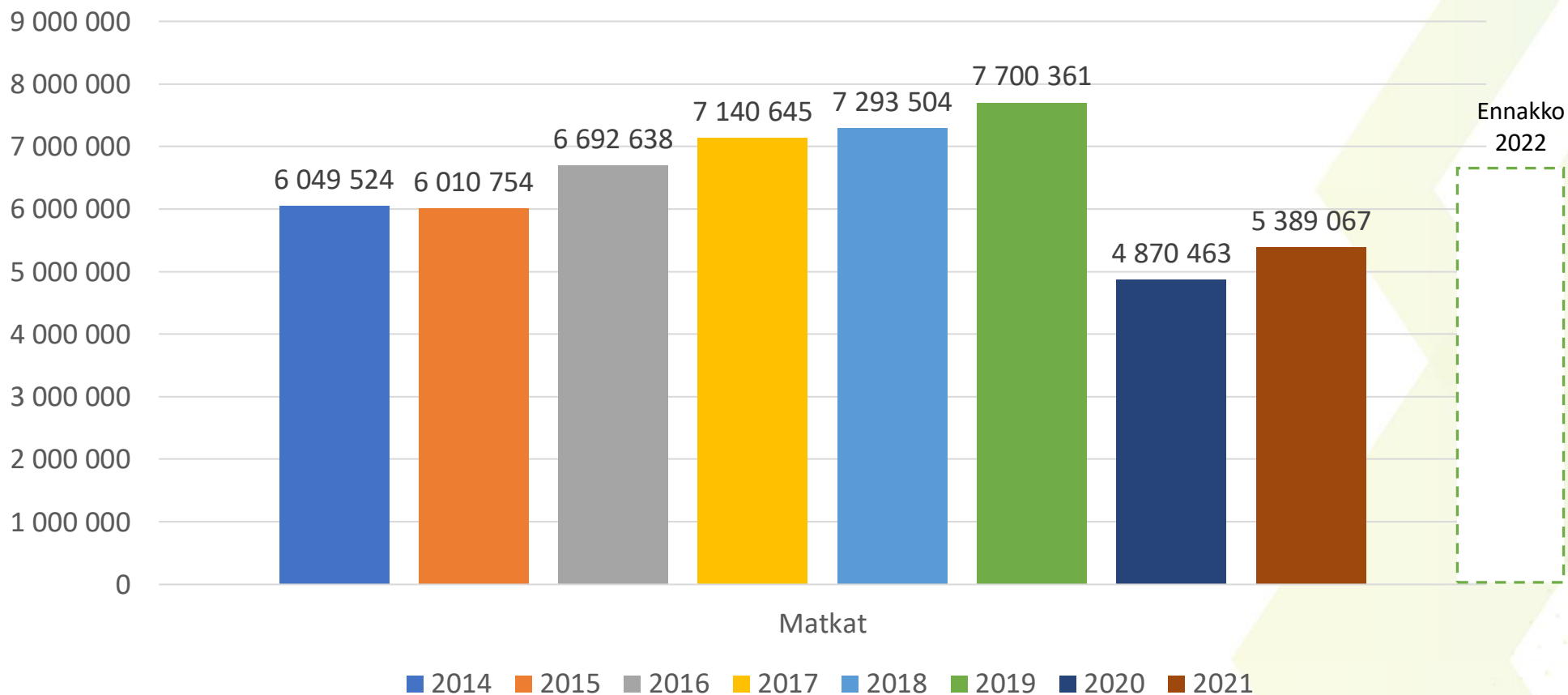
## Seudullisen toiminnan menot

	2020	2021	
- Henkilöstömenot	530 273	537 529	+ 1,4 %
- Palveluiden ostot, liikenne	17 032 488	18 314 207	+ 7,5 %
- Palveluiden ostot, muut	833 614	1 171 265	+ 40 %
- Aineet, tarvikkeet ja tavarat	2 810	1 368	- 51 %
- Muut toimintamenot	285 538	94 363	- 67 %
<b>Menot yhteensä</b>	<b>18 684 723</b>	<b>20 120 734</b>	<b>+ 7,7 %</b>



# Linkki- matkamäärien kehitys

Paikallisliikenteessä tehdyt matkat 2014 - 2021



# 5. Eteneminen



# Etenemisen aikataulu

## Toimivalta-alueen laajentaminen

- Rahoitusneuvottelut Traficom, Jyväskylän kaupungin ja ELY-keskuksen välillä käytiin 10.8.2022. Traficom kirjaus siirtymäajan rahoituksesta on luvattu toimittaa alkusyksystä.
- MAL-ohjausryhmä tilannekatsaus pidettiin 16.9.2022 (MAL-ohjausryhmässä on kuntajohtajat ja kuntien hallitusten puheenjohtajat).
- MAL-ohjausryhmän kokouksessa marraskuussa esiteltiin selvitystä ja päätettiin asian lähettämistä kuntien päätettäväksi.
- Kuntakohtainen käsittely ja kaikkien MAL-kuntien päätökset Jyväskylän toimivalta-alueen laajentamisesta viimeistään joulukuussa 2022.
- Joukkoliikennelautakunta valmistelee ja hyväksyy yhteistoimintasopimuksen omalta osaltaan sekä lähettää sen joukkoliikenteen TVV-alueeseen kuuluvien tai siihen liittyvien kuntien hyväksyttäväksi.
- Ehdotus lakimuutoksesta liikenne- ja viestintäministeriölle viimeistään kesällä 2023. Käsittelyaika noin 6 kuukautta.
- Uusi toimivalta-alue aloittaa 1/2024-
- Siirtymäaika ELY-rahoitukselle 2024–2027.

## Yhteistoimintasopimus

- Jyväskylän joukkoliikennelautakunta vastaa yhteistoimintasopimuksen valmistelusta kuntien periaatepäätösten jälkeen yhdessä mahdollisesti mukaan liittyvien kuntien kanssa. Kunnat nimeävät valmistelusta vastaavan ohjausryhmään edustajansa.
- Joukkoliikennelautakunta hyväksyy yhteistoimintasopimuksen omalta osaltaan ja lähettää sen kuntien hyväksyttäväksi.

# Joukkoliikenteen yhteistoimintasopimus

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

# Liikenteen järjestäminen ja sopimuskaudet

Kaikki mahdolliselle uudelle toimivalta-alueelle rajatuvat ELY-keskuksen sopimukset siirtyvät Jyväskylälle sellaisenaan vuoden 2024 alusta. Sopimukset pysyvät ennallaan sopimuskauden loppuun, mutta eri viranomaisen vastaa niistä.

Tavoitteena on, että markkinaehtoinen liikenne jatkaisi markkinaehtoisena. Pyrkimyksenä on, että Linkin lipputuotteille saataisiin kelpoisuus markkinaehtoiseen liikenteeseen, mutta nousukorvausten hyväksymisestä markkinaehtoisessa liikenteessä päättää liikenteenharjoittaja. Jos palvelutasoa esimerkiksi Keuruun suuntaan on tarpeen täydentää, hankitaan liikenne ensisijaisesti ELY-keskuksen sopimusliikenteenä, mutta Petäjävedelle saakka pyritään saamaan Linkki-lipputuotteiden kelpoisuus.

## Linkki:

- Uusi linjasto käyttöön kesän 2024 alusta.
- Laukaan suunnassa perussopimuskausi loppuu keväällä 25, tämän jälkeen mahdollista käyttää kolmen vuoden optio.
- Uusi liikenne Äänekosken ja Laukaan suunnassa olisi mahdollista käynnistää aikaisintaan kesällä 2025.
- Toivakan suunta kilpailutetaan syksyllä 2022. Sopimuskausi 8+2 vuotta. Liikennettä voidaan kehittää sopimusrajojen rajoissa.

## ELY-liikenne:

- 730211 Suolahti-Äänekoski-Jskl ja 733841 Uurainen-Kintaus-Jyväskylä on kilpailutettu sopimuksilla 1+1+1+1 vuotta. Peruskausi päättyy kesällä 2023. Uusi kilpailutus viimeistään kesästä 2026, mutta kannattaisi suunnitella yhdessä Linkki-liikenteen kanssa vuodesta 2025 alkaen.
- 665543 Hankasalmi-Jyväskylä ja 666203 Sumiainen-Äänekoski viimeinen optiokausi päättyy kesällä 2023. Sumiainen-Äänekoski kannattaisi kilpailuttaa 2 vuodeksi ja sen jälkeen suunnitella samassa kokonaisuudessa muun Äänekosken liikenteen kanssa vuodesta 2025.

# 6. Johtopäätökset





# Johtopäätökset

Tehdyn selvityksen perusteella toimivalta-alueen laajentamista koko MAL-alueelle voidaan pitää tavoiteltavana. Kaupunkiseudun joukkoliikenteen laajentaminen koko MAL-alueelle edistää lähes kaikkia MAL-sopimuksessa joukkoliikenteen kehittämiseksi asetettuja tavoitteita. Joukkoliikenteen houkuttelevuus paranee, mikä lisää joukkoliikenteen käyttöä. Joukkoliikenteen järjestäminen tehostuu ja voidaan järjestää kustannustehokkaammin parempia joukkoliikennepalveluita.

Kaupunkiseudun joukkoliikenteen laajentaminen koko MAL-alueelle tuo mukanaan myös muita suotuisia vaikutuksia, kuten esimerkiksi imago- ja ympäristövaikutukset. Joukkoliikenne järjestetään aiempaa ympäristöystävällisemmin EU:n kaupunkiliikennettä koskevien puhtaiden ajoneuvojen (CVD) direktiivin mukaisesti. Kuntien välinen yhteistyö MAL-alueella lisääntyy. Kunnat saavat imagohyötyjä vihreästä kaupunkiliikenteestä.

Reunaehtona toimivalta-alueen laajentumiselle voidaan pitää Traficomien avustusta siirtymäaikana. ELY-keskus on osallistunut liikenteen hankintaan merkittävällä summalla, ja on tärkeää, että vastaava valtionrahoitus on käytössä vuosina 2024-2027, jolloin kuntien kustannustaakka ei kasva liikaa. Tavoitteena on siirtymäaikana kasvattaa matkustajamäärää niin, että yhä suurempi osa joukkoliikenteen kustannuksista rahoitetaan asiakastuloilla. Lisäksi valtion rahoitussuunnitelmissa keskisuurten kaupunkien valtionavustukset kasvavat.

Toimivalta-alueen laajentaminen edellyttää kuntakohtaisia päätöksiä ja uutta yhteistoimintasopimusta. Yhteistoimintasopimuksella varmistetaan, että kullakin kunnalla säilyy mahdollisuus päättää oman alueensa joukkoliikenteen palvelutasosta, ja että kukin kunta vastaa oman kuntansa asukkaita palvelevan joukkoliikenteen kustannuksista.

# Lopuksi

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

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

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

