

## JOUKKOLIIKENNEPALVELUJEN HANKINNAT

Joukkoliikenteellä tarkoitetaan linjaliikennettä, ostoliikennettä ja muuta säännöllistä henkilöliikennettä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä. Valtio on perinteisesti tukenut joukkoliikennettä ja sen kehittämistä valtion talousarviossa osoitetuin määrärahoihin. Vuoden 2002 talousarviossa määrärahan suuruus on noin 79 miljoonaa euroa.

Tarkastus on kohdistunut yhteen määrärahan käyttötarkoituksista eli alueellisen liikenteen palvelujen ostoon, johon on vuonna 2002 osoitettu noin 18 miljoonaa euroa. Lääninhallitukset ostavat määrärahalla maaseudun peruspalveluluonteista linja-autoilla ja takseilla harjoitettavaa runkoliikennettä, jota ei voida ylläpitää pelkästään asiakastuloin. Liikennepalvelujen ostoilla edesautetaan talousarvioesityksen mukaan liikenteen peruspalvelujen säilymistä sekä alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon toteutumista. Ostoliikenteen liikennöitsijät valitaan tarjouskilpailun perusteella kilpailuttamalla eri hankintakohteita.

Vuonna 2001 lääninhallitukset hankkivat määrärahalla yhteensä 4.165 linja-autoilla ja takseilla ajettua vuoroa. Niillä tehtiin kaikkiaan 8,6 miljoonaa matkaa.

Joukkoliikennepalvelujen hankintojen tarkastuksessa on pyritty hakemaan vastauksia seuraaviin kysymyksiin:

- Onko hankinnat organisoitu ja ohjattu selkeästi ja kattavasti ?
- Noudatetaanko hankintoja koskevia säännöksiä ?
- Miten hankintojen toteutuksen tehokkuutta ja toimivuutta voitaisiin parantaa ?
- Miten hankintasopimusten noudattamista valvotaan ?

Tarkastuksessa on lisäksi selvitetty ostoliikennemäärärahojen budjetointia ja käyttöä sekä yhteistyön toimivuutta ostoliikennetoiminnassa eri osapuolten välillä.

Tarkastus kohdistui joukkoliikennepalvelujen hankintaa ohjaavan liikenne- ja viestintäministeriön toimintaan sekä hankinnoista vastaavien lääninhallitusten liikenneosastojen toimintaan.

Tarkastuksessa havaittiin, että ostettavan liikenteen käsitteet ja ostoperiaatteet olivat yleisluontoisia ja tulkinnanvaraisia. Tämä on mahdollistanut käytännössä melko laajan vaihtelun eri lääninhallitusten ostamassa liikenteessä. Lääninhallitusten ostoliikenteen suunnittelua palvelevat hyväksytyt palvelutasotavoitteet puuttuvat, vaikka asiaa käsitteleviä kehittämisselvityksiä on valmistunut. Tarkastuksessa tuli esiin tapauksia, joissa ostetulla liikenteellä on tyydytetty keskimääräisesti yhden tai kahden matkustajan tarpeet tai jostakin reitistä on todettu, että matkustajia ei ole enää ollut ollenkaan.

Tarkastusviraston mukaan lääninhallitusten ostaman liikenteen käsitteet ja ostoperiaatteet tulisi mahdollisimman pian täsmentää. Ostettavan liikenteen suunnittelun yhdeksi lähtökohdaksi tulisi ottaa käyttöön liikenne- ja viestintäministeriön strategiasuunnitelmassa mainitut alueelliset palvelutasomittarit. Myös hankittavan liikenteen taloudellisuuteen tulisi kiinnittää huomiota esimerkiksi siten, että asetettaisiin minimiraja tuettavan liikenteen matkustajamäärille.

Tarkastuksessa havaittiin että ostoliikenteen hankintoja koskevia säännöksiä oli noudatettu melko hyvin. Tarkastettujen hankintojen menettelytavoissa oli pienehköjä puutteita mm. tarjousten tekijöiden tasapuolisessa kohtelussa ja hankinta-asiakirjojen hallinnoinnissa.

Tarkastuksen perusteella arvioitiin, ettei ostoliikenteen kilpailutilanne ole kovin hyvä. Kilpailutilanteen parantamiseen tulisivat pyrkiä löytämään uusia keinoja esimerkiksi ostoliikenteen sisältöä kehittämällä ja palvelutarjontaa monipuolistamalla.

Tarkastuksen mukaan ostoliikennepalvelujen toteutumisen valvonta on ollut vähäistä ja satunnaista. Eräiden tarkastuksessa esiin tulleiden sopimusrikkomustapausten vuoksi on oletettavaa, että sopimuspoikkeamia esiintyy ainakin jonkin verran kaikessa lääninhallitusten ostoliikenteessä. Lääninhallitusten ja liikenne- ja viestintäministeriön tulisi jatkossa kiinnittää nykyistä suurempaa huomiota ostoliikennesopimuksissa sovitun palvelun toteutumisen valvontaan.

Tarkastettaessa määrärahojen budjetointia ja käyttöä tuli tarkastuksessa esiin, että ostoliikennemäärärahoissa sekä

myös laajemmissa joukkoliikenteen tukimäärärahoissa on esiintynyt jatkuvasti suuria käyttämättömiä siirtomäärärahasummia, jotka ovat kasvaneet noin 12 miljoonasta eurosta vuonna 1995 noin 26 miljoonaan euroon vuonna 2002. Havaituilla suurilla määrärahaserveillä ei ollut kokonaisuudessaan asianmukaisia perusteluja. Liikaa siirretyt määrärahat tulisi peruuttaa. Vuotuinen ostoliikennemääräraha tulisi perustua todelliseen vuotuisen tarpeeseen.