



SELVITYS JOUKKOLIIKENTEEN, ERITYISESTI LINJA-AUTOLIIKENTEEN KEHITTÄMISTARPEISTA

Leila Lehtinen
Excellence Garden Oy
20.10.2023

Dia 1

LL0

Esitykseen 26.10.

Leila Lehtinen; 2023-10-20T12:24:04.881

Sisältö

Sisältö

1. Alkusanat
2. Selvityksen taustaa ja tiedonkeruumenetelmät
3. Miten linja-autoliikenteestä tuli viranomaisvetoista – historiakatsaus
4. Poliittisia tavoitteita
5. Muutosajurien kautta nykytilaan
6. Nykytilan haasteet
7. Erityislakien perusteella järjestettävien henkilökuljetuksien haasteet
VPL, SHL
8. KELA:n korvaama sairausvakuutusasiakkaiden ja toisen asteen opiskelijoiden matkustaminen
9. Kutsuohjattuliikenne uutena joukkoliikennemuotona
10. Kehitysehdotuksia kokonaisuuteen
11. Loppusanat
12. Lähdeluettelo



Dia 3

LL0

26.10.

Leila Lehtinen; 2023-10-20T12:24:20.537

1. Alkusanat

Alkusanat

- ❑ Selvitys lähti oletuksesta, että kutsuohjatun joukkoliikenteen avulla voidaan parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa tehokkaasti erityisesti harvemmin asutuilla alueilla.
- ❑ Toinen oletus oli, että kutsuohjattu joukkoliikenne on kustannustehokas tapa vastata ikääntyvän väestön liikkumistarpeisiin ja sillä voidaan kustannustehokkaasti korvata pieni osa takseilla tehtävistä Sosiaalihuoltolain ja Vammaispalvelulain mukaisista kuljetuspalveluista.
- ❑ Selvityksen keskeisin havainto on, että joukkoliikenteen palveluiden rahoituksessa on iso lovi seuraaville vuosille, mikä tekee erittäin vaikeaksi uusien palveluiden lisäämisen nykyisten rinnalle. Tarvitaan rakenteellista kehittämistä ja uusia toimintatapoja, jos matkustajien palvelutaso on tarkoitus säilyttää, eikä julkisorganisaatioilla ole mahdollisuutta lisätä rahoitusta joukkoliikenteeseen.
- ❑ Parhaimmillaan erinomaisesti palveleva kutsuohjattu joukkoliikenne tarvitsee siis rahoitusta muusta joukkoliikenteeseen käytetystä rahoituksesta. Joukkoliikenteen tarjoamiseen osallistuu iso joukko julkisorganisaatioita, joiden toiminta ja budjetit ovat siiloutuneita. Hajautuneista toiminnoista ja hallinnosta syntyy päällekkäisiä toimintoja ja kustannuksia, joiden lisäksi myös yhteensovittaminen vaatii työtä. Lainsäädäntö estää tai tekee yhteistyöstä tehotonta.
- ❑ Haasteellisinta on, että nykyinen joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestämisen tapa ei tuo matkustajille toivottua joukkoliikenteen palvelutasoa resurssitehokkaasti.

Dia 5

LL0 26.10.

Leila Lehtinen; 2023-10-20T12:25:21.195

2. Selvityksen taustaa ja tiedonkeruumenetelmät

Toimeksianto

Linja-autoliitto ry antoi Excellence Garden Oy:lle toimeksi julkisen, linja-autoilla toteutettavan joukkoliikenteen kehittämistarpeiden selvittämisen Linja-autoliitossa käytävää tulevaisuuskeskustelua varten. Selvityksessä pääpaino on HSL:n ja muiden suurten kaupunkien ulkopuolisessa joukkoliikenteessä.

E erityisen kiinnostuksen kohteena on ollut kutsuohjatun joukkoliikennemuodon mahdollisuudet parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa linja-autoliikenteen ja taksiliikenteen välissä sekä hahmottelu, millä tavalla toteutettuna kutsuohjattu liikenne voisi olla osa joukkoliikenteen lähitulevaisuuden ratkaisuja.

Tavoitteena on ollut **muodostaa eri toimijoilta tilannekuva ja näkemys erityisesti linja-autoilla toteuttavan joukkoliikenteen kehitystarpeista**. Erityisesti on hahmotettu, millaisin edellytyksin kutsuohjattu joukkoliikenne kehittäisi joukkoliikennejärjestelmää Suomessa.

Selvitys ei ota kantaa yksittäisiin yrityksiin, vaan keskittyy toimialasta muodostuvaan kokonaiskuvaan ja uuden joukkoliikennemuodon mahdollisuuksiin markkinassa.

Dia 7

LLO

26.10.

Leila Lehtinen; 2023-10-20T12:24:43.288

Valmistautumista tulevaisuuteen



Tämä selvitys on osa Linja-autoliiton tulevaisuuskeskustelua.

Liikennöintiyrityksillä on 3-5 vuotta aikaa valmistautua muutoksiin.

Toivottavasti selvitys voi olla osaltaan materiaalina yritysten strategiatyössä.

Linja-autoliitto on teettänyt joukon muita toimialaa koskevia selvityksiä, jotka laaventavat kuvaa toimialasta tämän selvityksen lisäksi.

Liikennöitsijöiden toimintaympäristö myllerryksessä

- ❑ Liikennöitsijät tarvitsevat parempaa näkemystä markkinasta ja sen kehityksestä pystyäkseen ennakoimaan oman liiketoimintansa kehittämistarpeita.
- ❑ Liikennöinnissä kyvykkyys tukea varsinaista ajamista digitaalisilla palveluilla kuten matkatiedoilla ja mobiililipuilla sekä valmius integroitua digitaalisiin taustapalveluihin ovat tulleet lakimuutosten vuoksi edellytyksiksi liiketoiminnalle.
- ❑ Iso kysymys on, kuinka liikennöitsijät pystyvät vastaamaan toimintaympäristönsä muutoksiin ja hyödyntämään teknologiaa proaktiivisesti, eikä vain vastaamaan välttämättömiin muutoksiin reaktiivisilla toimenpiteillä.



Haastattelut selvityksen pohjana

- ❑ Tämä selvitys perustuu haastatteluihin. Esitetty tilannekuva ja tulevaisuustekijät perustuvat haastatteluissa esille tuotuihin asioihin. Haastattelut tehtiin 2.5.-10.10.2023. Haastateltavia oli 27.
- ❑ Haastateltavat ovat edustaneet keskeisiä joukkoliikenteen toimijoita: Liikenne- ja viestintäministeriö, Traficom, Fintraffic, Waltti-kaupungit, kunnat, logistiikan in-house-yhtiöt, hyvinvointialueet, ELYt, Puolustusvoimat, Kela, Hansel sekä Linja-autoliiton jäsenryhmä liikennöitsijät.
- ❑ Haastatteluiden kautta tilannekuva ja käsitys haasteista on varsin yhtenäinen eri organisaatioissa. Tulevaisuuden tavoitetilan muodostuminen on kuitenkin selvästi kesken. Asian voisi kuvata myös niin, että **muutostarpeeseen on herätty laajasti, mutta uusi, yhteinen tavoitetila on vielä hahmottumatta.**



Jaetusta tilannekuvasta sumeaan tulevaisuudenkuvaan

- ❑ Selvityksen tilannekuva joukkoliikenteestä, kehittämistarpeet ja näkemykset kutsuohjatusta joukkoliikenteestä perustuvat haastatteluihin. Osaan kysymyksistä kaikki haastateltavat vastasivat; osaan vain osa otti kantaa.
- ❑ Haasteita ja kehitystarpeitakin kaikki haastateltavat tunnustivat varsin samantyyppisesti. Erityisesti viimeisten 15 vuoden aikana linja-autoliikenteen toimintaympäristöön ovat vaikuttaneet regulaation muutokset kilpailuasioissa ja ympäristöystävällisyydessä sekä asiakkaiden digitaalisissa palveluissa. Korona-aikana liikkuminen väheni jyrkästi kun siirtyminen etätöihin ja opiskeluun onnistuikin ennätyksellisen nopeasti.
- ❑ Selvityksessä ei esitellä yhtä ratkaisua, vaan ennemminkin tulevaisuuden tavoitetilassa huomioitavia elementtejä, jotka vaikuttavat systeemiseen kokonaisuuteen. Ei ole yhtä osa-aluetta kuten toimivaltuuksien ja budjetoinnin muutokset tai liikennöintikaluston uusiminen, joilla ongelmia voidaan ratkaista. Laaja, eri intressiryhmien osallistuminen tulevaisuuden tavoitetilan muodostamiseen on tarpeellista, jotta kehittäminen on käytännössä mahdollista ja johtaa toivottuihin tuloksiin.
- ❑ Ratkaisumahdollisuuksia on hahmoteltu yhdistelemällä eri tahojen vastauksia, koska kunkin toimijan erityislaatuisuus ja sen mukainen asema markkinassa esim. säätelijänä, toimittajana tai rahoittajana vaikuttivat haastatteluissa esitettyihin ratkaisuihin.

Dia 11

LL0

26.10.

Leila Lehtinen; 2023-10-20T12:39:27.879

3. Miten linja-autoliikenteestä tuli viranomaisvetoista?

Historiakatsaus

Linja-autoliikenne



1904 Ensimmäinen linja-auto aloittaa liikennöinnin

1923 Yhtiöillä yhteistyötä kuten lipunmyynti Matkahuollon kautta

1992 Matkakortit otetaan käyttöön

2021 Pääomasijoitusyhtiö Capman Oy ostaa Koiviston Auto Oy:n. Tähtäimessä kilpailukyvyyn hankkiminen investoimalla kaluston sähköistämiseen

2023 Flixbus aloittaa ensimmäisen Suomen reittinsä

1920-luvulla linja-autoyrityksiä perustetaan eri puolilla Suomea

1930-luvulla linja-autoyritysten kukoistus alkaa alueellisina perheyrytyksinä

1994 Ensimmäinen ulkomaalaisomisteinen linja-autoyhtiö Nobina Oy aloittaa Suomessa

2012 Onnibus aloittaa ja lähtee kilpailemaan sekä kaukoliikenteessä että kaupunkien PSA-liikenteessä

2022 Yhtään isomman kaupungin sisäistä joukkoliikennettä ei enää tarjota markkinaehtoisena

1904 1920 1922 1923 1930 1992 1994 1995 2009 2010 2012 2013 2015 2017 2019 2021 2021 2022 2023

1922 Ensimmäinen linja-autoalaa koskeva lainsäädäntö astuu voimaan

1995 HSL (YTV) kilpailuttaa ensimmäisenä julkisorganisaationa linja-autoliikenteen

2009 EU:n PSA (palvelusopimus asetus) ja siihen perustuva joukkoliikennela ki astuvat voimaan

2010 ITS-direktiivi

2013 Suuri määrä kaupunkia kilpailuttaa linja-autoliikenteen

2015 EU:n ilmasto-tavoitteet alkavat hahmottua

2019 Henkilöliikennelupa tulee pakolliseksi (ent. joukkoliikennelupa)
PSA:n siirtymä-aika loppuu

2021 Fossiilittoman liikenteen tiekartta tavoitteineen

Laki ajoneuvo- ja liikenne-palveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista osoittaa hyvinkin yksityiskohtaisia vaatimuksia myös linja-autokaluston hankinnalle

2023 EU-komission tiedonanto EU:n liikkumisen data-avaruudesta

EU komission ehdotus multimodaalisten liikkumispalveluiden järjestämisestä

Yhteiskunnan säätely §
Liikennöinnin kilpailu €

2017 Reittiliikenneluvat poistuvat

Laki liikenteen palveluista (157 § (320/2017) edellyttää, että joukkoliikenneviranomaisten hankinnoissa lippu- ja maksujärjestelmien tulee olla tunniste- eli taustajärjestelmäperäisiä.

Joukkoliikenteen olennaiset tiedot tulevat pakollisesti digitaalisesti julkaistaviksi.

Dia 13

LL0 26.10.

Leila Lehtinen; 2023-10-20T12:25:51.259

Linja-autoliikenteen kehitys

1904 Ensimmäinen linja-auto aloittaa liikennöinnin

1920-luvulla linja-autoyhtiöitä perustetaan alueilla

1923 Yhtiöillä yhteistyötä kuten lipunmyynti Matkahuollon kautta

1930-luvulla linja-autoyhtiöiden kukoistus alkaa alueellisina perheyhtiöinä

1994 Ensimmäinen ulkomaalaisomisteinen linja-autoyhtiö Nobina Oy aloittaa Suomessa

1992 Matkakortit otetaan käyttöön

2012 Onnibus aloittaa ja lähtee kilpailemaan sekä kaukoliikenteessä että kaupunkien PSA-liikenteessä.

2021 Pääomasijoitusyhtiä Capman Oy ostaa Koiviston Auto Oy:n. Tähtäimessä kilpailukykyyn hankkiminen investoimalla kaluston sähköistämiseen.

2022 Yhtään isomman kaupungin sisäistä joukkoliikennettä ei tarjota markkinaehtoisena.

2023 Flixbus aloittaa ensimmäisen Suomen reittinsä.



Kuva: pkan.fi

Linja-autoliikenteen yhteiskunnallinen säätely



1922 Ensimmäinen linja-autoalaa koskeva lainsäädäntö astuu voimaan

1995 HSL (YTV) kilpailuttaa ensimmäisenä julkisorganisaationa linja-autoliikenteen

2009 EU:n PSA (palvelusopimusasetus) ja siihen perustuva joukkoliikennelaki astuvat voimaan. Reittiliikennemarkkinat alkavat avautua kilpailulle vaiheittain.
Liikennelupa edellytykseksi
Waltin hankkeistus, 1. tavoite yhteinen lippu- ja maksujärjestelmä
Suuri määrä kaupunkiliikenteen kilpailutuksia 2013 muuttaa kaupunkien ja ympäryskuntien linja-autoliikenteen viranomaisvetoiseksi.

2010 ITS-direktiivi

2013 Suuri määrä kaupunkia kilpailuttaa linja-autoliikenteen

2015 EU ilmasto-tavoitteet alkavat hahmottua

2017 Reittiliikenneluvat poistuvat

2017 Laki liikenteen palveluista (157 § (320/2017) edellyttää, että joukkoliikenneviranomaisten hankinnoissa lippu- ja maksujärjestelmien tulee olla tunnistus- eli taustajärjestelmäpohjaisia.

2017 Joukkoliikenteen olennaiset tiedot tulevat pakollisesti digitaalisesti julkaistaviksi. Näitä ovat yritysten ja palveluiden perustietojen lisäksi muun muassa reitit, aikataulut, pysäkit, palvelualueet, palveluajat, hinnat ja kehittäjärajapinnat

2019 Henkilöliikennelupa tulee pakolliseksi (ent. joukkoliikennelupa)

2019 PSA:n siirtymäaika loppuu

2021 Fossiilittoman liikenteen tiekartta tavoitteineen

2021 Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista osoittaa hyvinkin yksityiskohtaisia vaatimuksia myös linja-autokaluston hankinnalle

2023 EU komission tiedonanto EU:n liikkumisen data-avaruudesta ja EU komission ehdotus multimodaalisten liikkumispalveluiden järjestämisestä

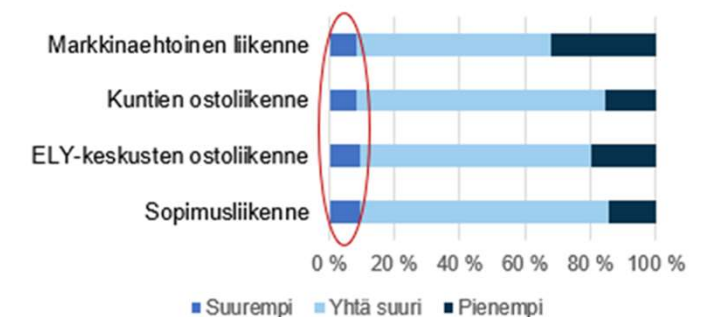
Liikennöitsijöiden lähitulevaisuuden näkymä

Liikennöitsijöiden arvioita kysynnän kasvamisesta on pidettävä varsin vaatimattomina ottaen huomioon, että vuosi 2022 oli edelleen koronavuosi. Kasvuodotukset jäävät kaikilla liiketoiminta-alueilla alle 10 %:iin.

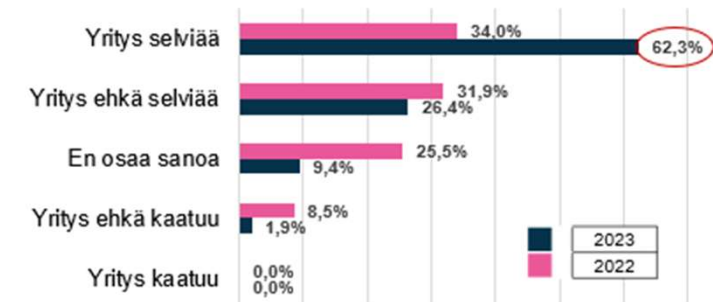
Liikennöitsijät eivät olleet vielä löytäneet menestyksellisiä uusia toimintamalleja, kun korona alkoi kurittamaan liikennealaa kovalla kädellä. Vuonna 2022 vain kolmannes liikennöitsijöistä arvioi yrityksen selviävän. Tänä vuonna luku oli miltei tuplaantunut. Kolmannes yrityksistä kuitenkin kokee tilanteensa erittäin vaikeana, eikä ole varma selviytymisestään. Tämä merkitsi pitkälle yli 100 liikennöitsijän häviämistä markkinasta. Noin viidennes arvioi tekevänsä kalustoinvestointeja.

Lähde: Matkahuolto

Näkemys kysynnän kehityksestä 2022-2023



Liiketoiminnan jatkuvuus



4. Poliittisia tavoitteita

Liikenne- viestintäministeriön julkisen liikenteen tavoitteita

1. Turvata kestävät liikkumispalvelut kaikille sopivilla kulkuvälineillä

2. Tuoda säästöjä lisäämällä tehokkuutta, kilpailua ja innovaatioita

3. Parantaa Suomen kilpailukykyä luomalla alusta uusille palveluille

Lähde: Esitys hallitusneuvotteluihin 8.5.2023



Ajankohtainen aihe

Matkustajaryhmien yhteistarkastelulla hyötyjä matkustajille ja lisää resurssitehokkuutta

Yhteiskunnan kuljetuksia



Versio 30.11.2022 | Alkuperäislähde: Siirilä, Eckhardt & Erkkilä (2021)

Lähde: <https://www.maaseutupolitiikka.fi/paatoksenteontueksi/tietoa/ yhteiskunnan-kuljetukset>

- ❑ Uuden hallituksen myötä syntyy aina mahdollisuus isommillekin muutoksille.
- ❑ Selvitystyö osuu otolliseen aikaan, koska jo kevään hallitusneuvotteluissa oli noussut esille, voisiko yhteiskunnan eri organisaatioiden rahoittamia erilaisia kuljetuksia ja liikennettä (kuvan Henkilökuljetukset) tarkastella yli nykyisten organisaatorajojen.
- ❑ Kutsuohjattu joukkoliikenne on noussut kiinnostuksen kohteeksi. Paikallisliikennepäivillä Lahdessa 14.-15.9.2023 aiheita käsiteltiin laajasti.
- ❑ Kaikki selvitykseen haastattelut pitävät nykyistä hallinnollista siiloutumista uudistumisen esteenä.

5. Muutosajurien kautta nykytilaan

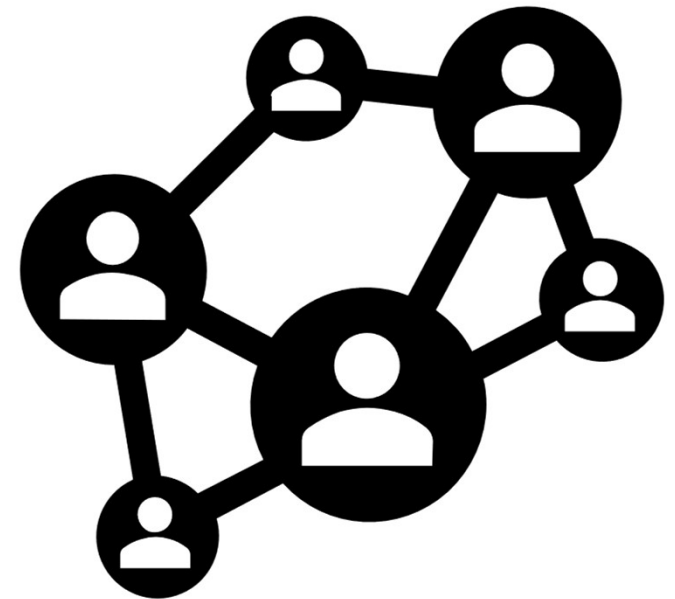
Muutosajurit

- Muutosajureilla yhteisvaikutus
- Kysynnän muutokset
- Väestön keskittyminen
- Tarjonnan muutokset
- Uusi todellisuus

Monien muutosajureiden vahvistuva yhteisvaikutus

Monet muutosajurit ikään kuin vahvistavat toisiaan. Siksi niiden yhteisvaikutus markkinaan on suurempi kuin kunkin ajurin vaikutus erillisenä tai ajureiden pelkkä yhteenlaskettu vaikutus.

Esimerkiksi digitalisaation on läpitunkevana kaikkialla yhteiskunnassa. Ihmiset siirtävät yhdellä yhteiskunnan osa-alueella toteutuneet odotuksensa myös muihin kuten liikenteen ja matkustamisen digitaalisiin palveluihin.



Kysynnän muutokset

Pitkän ajan trendit taustalla

- Väestössä ikääntyvien osuus on kasvanut ja kasvaa edelleen.
- Ikääntymisen myötä liikkumisen apuvälineitä tarvitsevien määrä kasvaa => asettaa ajokalustolle enemmän esteettömyysvaatimuksia.
- Liikkumisen syyt ovat moninaistuneet. Säännöllisen matkustuksen lisäksi liikkumiseen vaikuttaa arjen palapeli, jossa liikutaan vapaa-ajalla paljon mm. harrastusten, asioinnin ja lasten harrastusten vuoksi.
- Muuttoliike kaupunkeihin ja taajamiin jatkuu edelleen => Joukkoliikenteen perustana olevien **säännöllisesti liikkuvien määrä vähenee** erityisesti harvemmin asutuilla alueilla.
- Henkilöautojen määrä kasvanut vuosittain => Henkilöauto voittaa useimmiten joukkoliikenteen mukavuudessa ja myös hinnassa, jos matkustaja vertaa auton käyttökustannuksia lipun hintaan, eikä ota huomioon henkilöauton kokonaiskustannuksia.

2010-luvulta alkaen vahvistuneet trendit

- Muuttuvat työ- ja opiskelutavat etätöineen vähentävät **säännöllisen liikkumisen tarvetta => säännöllinen liikkuminen vähenee.**
- Asiakkaat ovat tottuneet reaaliaikaiseen digipalveluiden käyttöön; erityisesti mobiilisti saatavilla olevaan tietoon ja maksamiseen.
- Joukkoliikenteessä matkustavat edellyttävät tukea digitaaliselle asiakaspolulle aina matkan suunnittelusta matkan mobiilimaksamiseen ja jälkikäteiseen tarkasteluun saakka kuten digimuotoiset kuittitiedot ja omien reittien tarkastelut.
- Hiilitiekartalla nostettu etätöiden lisääminen yhdeksi ilmastopäästöjen vähennyskeinoksi. Tätä tukevat myös harvemmin asuttujen seutujen nopeiden tietoliikenneyhteyksien rakentaminen.

Väestö keskittyy

- ❑ Suomen väestöllinen keskipiste siirtyy vuosittain kohti etelää ja länttä.
 - ❑ Itä-Suomessa väestö vanhenee ja vähenee.
 - ❑ Tilastokeskus on laskenut väestöllistä keskipistettä vuodesta 1985 alkaen. Muutos vuodesta 1985 on 30 kilometriä länteen ja 4 kilometriä etelään.
 - ❑ Alueellisesti piste sijoittuu Hämeeseen.
-
- Suomessa syntyvyys on laskussa ja kuolleisuus nousussa. Tämä näkyy erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomessa, jossa väestö on vanhentunut ja vähentynyt.
 - Tilastokeskuksen tuoreimman väestöennusteen mukaan vuonna 2040 väkiluku kasvaa enää Uudenmaan maakunnassa.
 - Suurin osa nettomaahanmuutosta kohdistuu Uudellemaalle, jossa on eniten työpaikkoja ja palveluita. Muut maakunnat saavat vähemmän tai eivät lainkaan muuttovoittoa ulkomailta.
 - Sisäinen muuttoliike puolestaan suosii kasvukeskuksia, joissa on paremmat mahdollisuudet koulutukseen, työhön ja asumiseen. Itä- ja Pohjois-Suomen kunnat menettävät erityisesti nuoria aikuisia, jotka muuttavat opiskelun tai työn perässä muualle.
-
- ❑ Kartta kuvaa aikataulutetun linja-autoliikenteen keskittymistä Etelä- ja Länsi-Suomeen. Mitä enemmän ja paksumpia viivoja, sitä enemmän linja-autoliikennettä on alueella.



Väestötiedot: Lähde: Tilastokeskus ja Kauppalehti 20.6.2023
Kartta - Lähde: Matkahuolto 2021

Tarjonnan muutoksia

- ❑ Tarjonta muuttunut viranomaisvetoiseksi erityisesti 2010-luvulta lähtien.
- ❑ Aikataulutetusta linja-autoliikenteen tarjonnasta 95% on julkisrahoitteista ja vain 5 % markkinaehtoista.
- ❑ Toimivaltaisten viranomaisten (TVV:t) rooli liikenteen järjestäjinä on vahva.
- ❑ Keskuskaupunkien ympärillä Waltti-järjestelmät ovat laajentuneet kattamaan vyöhykemallilla kokonaisia keskuskaupunkien välisiä alueita kuten Päijät-Hämeessä Hämeenlinnan ja Lahden välisen alueen kuntineen.
- ❑ Bruttomalli on yleistynyt Waltti-alueille. KOS-mallia käytetään vähäisästi.
- ❑ TVV:t laajentavat vastuitaan liikennöinnin taustatietojärjestelmien toiminnasta kuten matkatiedoista ja matkaketjujen suunnittelusta digitaalisesti.
- ❑ Lippujärjestelmien lisäksi liikenteen digitaalisiin palveluihin kuten matkatietoihin tai avoimesti tarjottavaan liikenteen dataan kohdistuu yhä enemmän odotuksia ja sääntelyä.



Muutosajurit: Uusi todellisuus

- Vuonna 2023 linja-autoliikenteeseen eri toimijat ovat havahtuneet uuteen todellisuuteen, vaikka useimmat trendit ovat vaikuttaneet taustalla jo 2000-luvun alkupuolelta.
- Monet muutosajurit ikään kuin vahvistavat toisiaan. Niiden yhteisvaikutus markkinaa on suurempi kuin kunkin ajurin vaikutus erillisenä tai ajureiden pelkkä yhteenlaskettu vaikutus.
- Nyt ajurien yhteisvaikutus näkyy matkustajamäärien ja matkustuskertojen vähenemisenä erityisesti linja-autoliikenteessä ja kaupunkien ja isompien kuntien keskusten ulkopuolella. Matkustajien määrä vähenee ja lisäksi matkustuskerrat vähenevät erityisesti linja-autoliikenteessä varsinkin kaupunkien ja isompien kuntien keskusten ulkopuolella.
- Matkustajien tarpeet ja kysyntä ovat muuttuneet, tarjonta ei niinkään. Kysynnän muutoshaasteisiin julkisorganisaatiot ovat vastanneet ennen kaikkea lisäämällä rahoitusta koronaa edeltävän tilanteen ylläpitämiseen.**
- Resurssitehokkuus on heikentynyt**
- Sekä liikenteen ympäristöystävällisyys- että energiatehokkuusvaatimukset edellyttävät merkittäviä investointeja kalustoon.
- Digitalisaatiohaasteeseen vastaaminen vaatii investointikyvykkyyttä tietojärjestelmäratkaisuihin sekä uudenlaista osaamista.



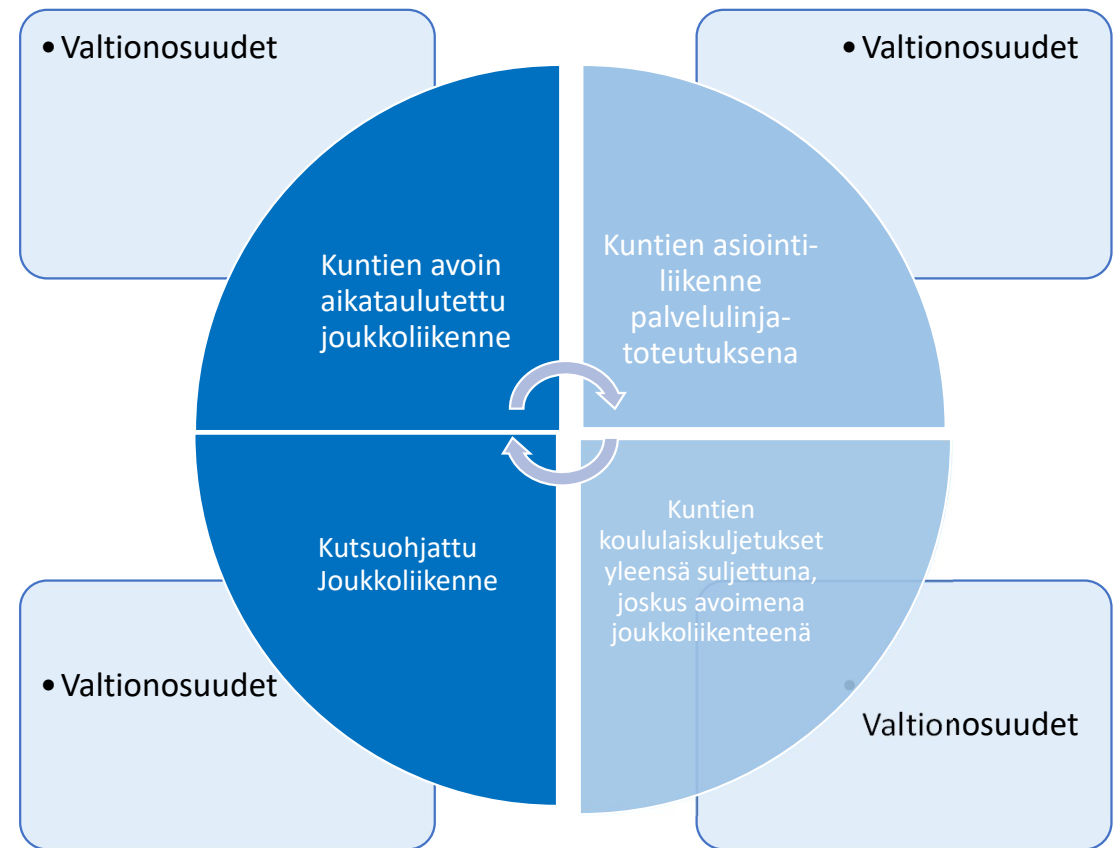
6. Nykytilan haasteet

Nykytilan haasteet aikataulutetussa joukkoliikenteessä

- Kokonaiskuvan puuttuminen
- Suuri toimijoiden määrä
- Johtajuuden puute
- Rahoitusvaje
- Uudistumisen ja uudistamisen vaikeudet
- Joukkoliikennejärjestelmä ei tue matkustamista ja kansalaisten liikkumista
- Liikennöitsijän kasvavat haasteet

Avoin, aikataulutettu joukkoliikenne

- Ei ole lakisääteinen palvelu.
- Palvelun tuottamista säädetään laeilla ja monin muin tavoin.
- Palvelutaso määritellään kunnittain tai alueittain usein yhteistyöfoorumeissa ja konsulttien ehdotusten pohjalta.
- Palvelutaso vaihtelee alueittain ja kunnittain.
- Palvelutason toteutumista ei seurata alueellisesti, eikä kansallisesti.
- Palvelutasosta tinkiminen ei aiheuta seurauksia.



Valtti-yhteenliittymät ja ELYt järjestävät kuntarajat ylittävää aikataulutettua joukkoliikennettä.

Nykytilan haasteet

- Kokonaiskuva joukkoliikenteen kysynnästä, piilokysynnästä ja tarjonnasta alueilla puuttuu kaikilta joukkoliikenteen järjestämiseen liittyviltä organisaatioilta. Tilanteen haasteellisuutta lisää erityislakeihin perustuvat henkilökuljetukset, jotka toimivat täysin omissa hallinnollisissa ja budjetäarisissä siiloissaan.
- Joukkoliikenteen toimijoita on paljon ja sen järjestäminen on pirstaloitunut siiloihin niin toiminnallisesti kuin rahoituksellisesti. Lisäksi liikenteen kilpailutuksissa tarvittavat kyvykkyydet ovat hajallaan.
- Laissa osoitetut joukkoliikenteen alueelliset koordinoimisvastuut (ELY ja maakuntaliitto) toteutuvat yhteistyökokousten muodossa. Realisoituminen joukkoliikenteen järjestämisen muutoksiksi sen sijaan jää toteutumatta, eikä yhteensovitus markkinaehtoisen liikenteen kanssa toteudu.
- Rahoitusvaje kasvaa tulevina vuosina. Linja-autoliikennöinnin kustannukset ovat nousseet 20 %:a viimeisten kahden vuoden aikana ja samaan aikaan korona-ajan lisätuet jäävät pois vuodesta 2024 lähtien.
- Julkisorganisaatioilla kuten ministeriöillä tai kunnilla ja kaupungeilla sekä ELYillä ei ole lisärahoitusta, vaan päinvastoin valtio-organisaatioilla sekä kunta-organisaatioilla on menojen vähentämistarvetta. Tämä on haasteellista tilanteessa, jossa liikenteen järjestämisen tueksi tarvittavien tietojärjestelmien kustannukset kohoavat suhteettomasti pirstaloituneissa organisaatioissa (päällekkäiset investoinnit, kullakin järjestelmällä vähän käyttäjiä).
- Vain muutamilla TVV:llä on riittävästi resursseja kunnolliseen joukkoliikenteen suunnitteluun ja järjestämiseen. Investoinnit tehdään moninkertaisina, jolloin uudistaminen ja uudistuminen tulee suhteettoman kalliiksi toimivallaltaan ja budjeteiltaan pirstoutuneessa organisoitumisessa.
- Matkustajan on vaikea hahmottaa oman säännöllisen liikkumisen ulkopuolista matkustamista, kun matkustamisen tueksi tarjottavat palvelut ovat hajallaan.
- Liikennöintiyritysten on vaikea saada rahoitusta isoihin, ympäristöystävällisyys- ja energiatehokkuusdirektiivit sekä esteettömyysvaatimukset täyttäviin kalustoinvestointeihin, jos niillä ei ole osoittaa tulonlähteeksi pitkiä sopimuksia julkisten liikenteen järjestäjien kanssa.

Kokonaiskuva joukkoliikenteen kysynnästä, piilokysynnästä ja tarjonnasta alueilla puuttuu



Potentiaalisen joukkoliikenteen kysynnän esille saamisen **tavoitteet, työkalut** ja **toimintatavat** sekä **vastuutaho(t)** alueittain puuttuvat.



Kyvykkyys hahmottaa alueellista joukkoliikenteen matkustajien potentiaalia puuttuu kansallisesti paitsi HSL-alueelta.



Kokonaisnäköymlä kaikkien alueiden joukkoliikennetarjontaan puuttuu kansallisesti.



Kaikki julkisetkaan toimijat eivät ilmoita tarjontaansa (olennaisia tietoja) digitaalisiin kanaviin.

Etätyön jakautunut kuva

Etätyön lisääntyminen on ollut näkyvä, pysyväksi luonnehdittu trendi koronan jälkeen.

Vuonna 2022 Tilastokeskuksen aineisto kuitenkin antoi maakunnittain eriytyneen kuvan etätyön merkityksestä.

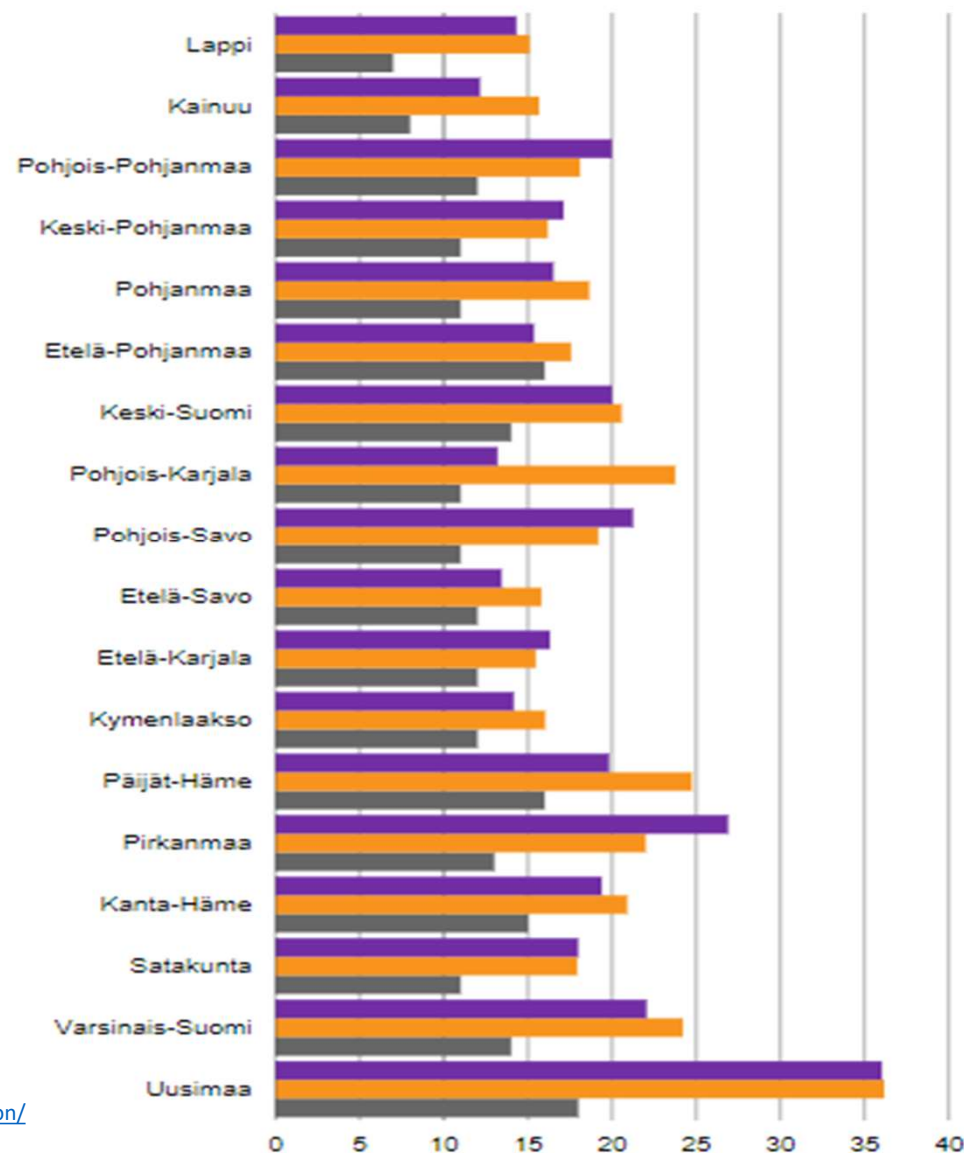
Uusimaa, Varsinais-Suomi, Satakunta ja Pirkanmaa eteläisinä maakuntina korkeissa etätyöluvussa.

Itäisessä ja pohjoisessa Suomessa palattiin työpaikoille.

- Onko syytä tutkia lisää joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia näillä alueilla työ- ja opiskelumatkoihin?

Lähde: <https://stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2022/etatyto-lisaantyi-useimmilla-toimialoilla-maakunnissa-palattiin-lahityohon/>

KUVIO 3. SÄÄNNÖLLISESTI KOTONA TYÖSKENNELLEIDEN OSUUS TYÖLLISISTÄ ASUINMAAKUNNAN MUKAAN 2019 -2021, %



Siiloutuminen kunnan sisällä

Kunnat järjestävät avointa joukkoliikennettä ja sen lisäksi koululaisliikennettä ja ns. palveluliikennettä.

Koululaisliikenne järjestetään useimmiten tilausliikenteenä, jossa kuljetetaan vain koululaisia.

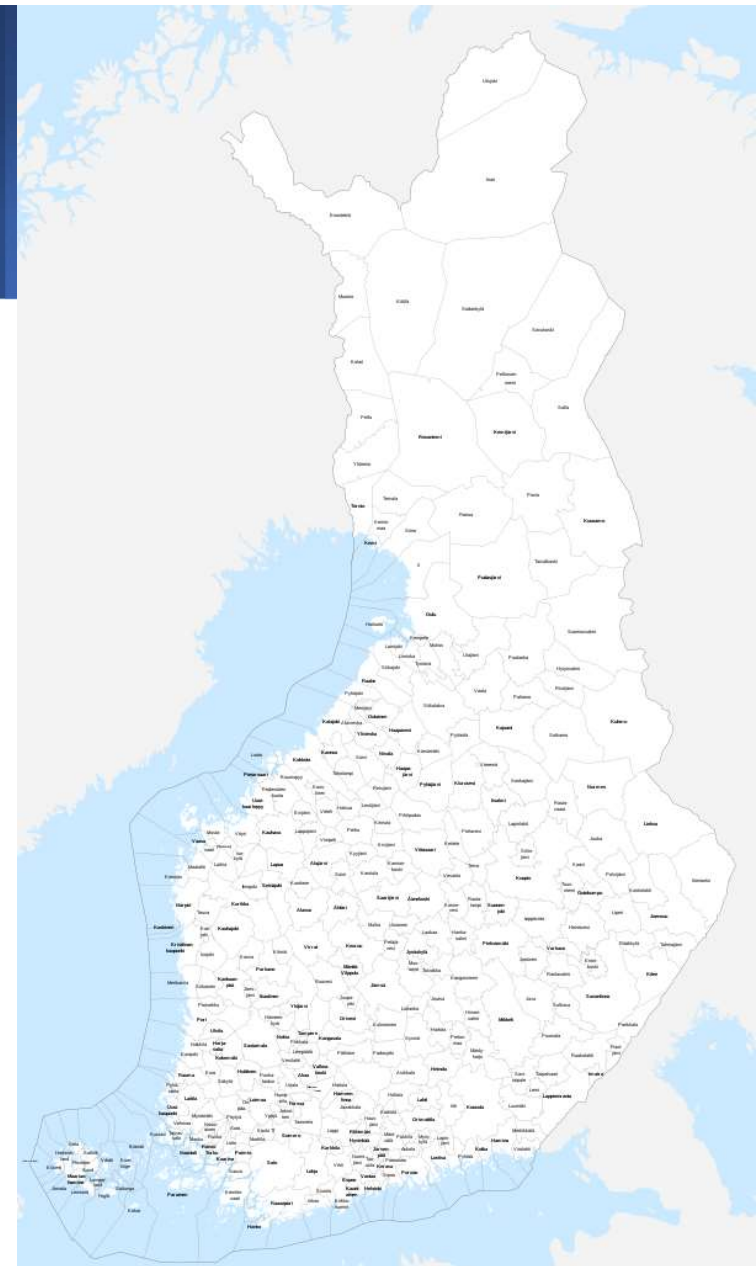
Palveluliikenne on useimmiten lähtökohtaisesti avointa, mutta se ei todellisuudessa palvele avoimena joukkoliikenteenä. Useissa kunnissa sen reittejä ajetaan löyhästi aikataulutettuina. Tietoa niistä on vaikea löytää, koska se ei ole digitoitu ja yhdistetty alueellisiin tai valtakunnallisiin palveluihin.

Monien mielestä palveluliikenteen käytön esteenä on myös imago ts. se mielletään vain ikääntyneiden asiointipalveluksi.

Lippu- ja maksujärjestelmä saattaa poiketa muusta alueella käytössä olevasta järjestelmästä, joten siitä voi tulla este.

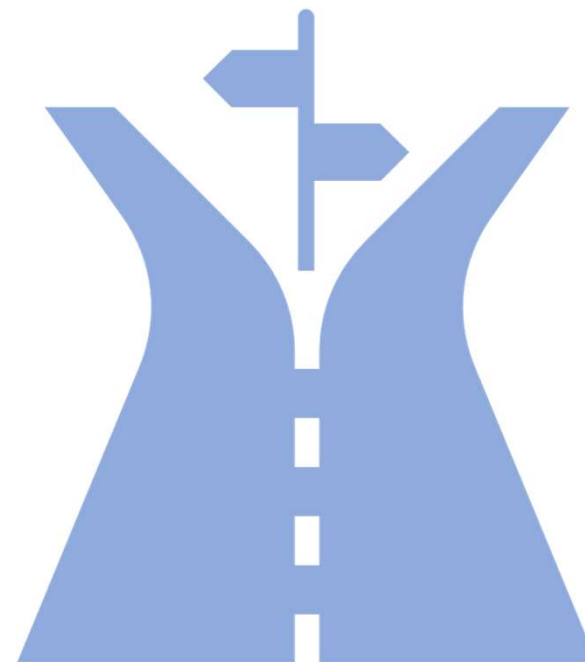
Huomattavaa on, että vaikka kunta järjestää koululaiskuljetukset ja palveluliikenteen, niin nekin saatetaan järjestää kunnan sisällä eri organisaatioyksiköissä. Siiloutuminen koskee siis jopa kunnan sisäistä liikenteen järjestämistä.

Huomattavaa on, että vielä vuonna 2022 kunnan vastuulla olleet Sosiaalihuoltolain ja Vammaispalvelulain mukaiset henkilökuljetukset järjestettiin usein sosiaali- ja terveydentoimen yksikössä. Nyt vastuu on hyvinvointialueilla.

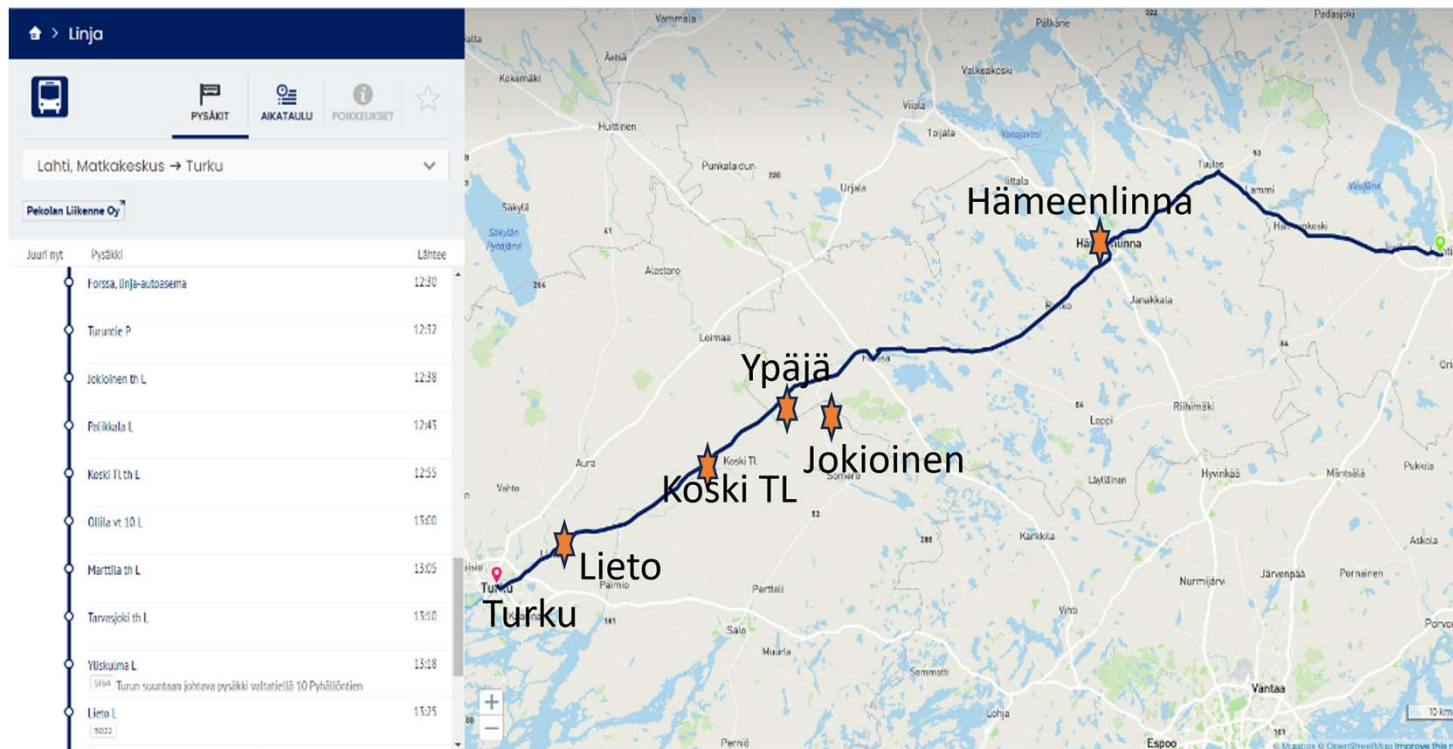


ELYjen kuntarajat ylittävä liikenne

- ❑ Korona vaikutti merkittävästi erityisesti kuntarajat ylittävään linja-autoliikenteeseen. Liikennöitsijät lopettivat markkinaehtoisena toimineita reittejä keväällä 2020 jopa 90 prosenttia, koska lipputulot eivät riittäneet kattamaan kustannuksia.
- ❑ Keväällä 2020 ELYt tulivat valtion rahoituksella nopeasti linja-autoliikenteen ostajiksi. Tässä yhteydessä Suomessa muuttui paljon markkinaehtoista liikennettä KOS-liikenteeksi eli käyttöoikeussopimusmallilla toimivaksi.
- ❑ Samassa sekä ELYjen että liikennöitsijöiden roolit muuttuivat.
 - ❑ Ennen koronaa ELYt hankkivat liikennettä KOS-sopimuksilla täydentämään alueen markkinaehtoista liikennettä.
 - ❑ Korona teki ELYistä liikenteen järjestäjiä, jotka ottivat kokonaisia vuorovälejä järjestettäväkseen hyvin nopealla varoitussajalla.
 - ❑ ELYjen rooli on lähestynyt bruttolikenne-mallilla toimivan liikenteen toimivaltaisen viranomaisen kaupunkiliikenteen kaltaiseksi.
- ❑ Linja-autoliikenteen palautuminen markkinaehtoiseksi kokonaan tai osin ei ole näköpiirissä. Ollaan siis kaukana aiemmasta tilanteesta, jossa ELYjen tehtävänä oli erityisesti kuntarajat ylittävän linja-autoliikenteen **täydentävät** hankinnat.
- ❑ Markkinaehtoisuuden lisääminen vaatii laajemman selvityksen, koska liikennöinnin toimintaympäristö on muuttunut poikkeuksellisen paljon muutaman vuoden aikana. Esimerkiksi liikennöinnin tukena toimivat tietojärjestelmävaatimukset ovat kasvaneet. Haasteita on lisäksi vaikkapa lippu- ja maksujärjestelmät.
- ❑ Nopeasta muutoksesta on syntynyt jännitteitä ELYjen ja liikennöitsijöiden välille.



Esimerkki ELY- ja kuntarajat ylittävästä liikenteestä



Esimerkinä vuoro Hämeenlinna-Turku- Hämeenlinna.

Maakuntakeskusten välillä tarvitaan *vähintään* peruspalvelutasoinen vuoropari eli aamuyhteys ja paluuvuoro myöhäisiltapäivään noin klo 16. Tarvitaan siis vuoropareja, joilla matkustajat pääsevät päivän aikana molempiin suuntiin järkevin väliajoin.

Peruspalvelutasoisessa vuoroparissa toinen vuoroparin vuoroista voi syntyä tai säilyä markkinaehtoisesti jos toinen hoidetaan ostovuorona. Tällöin aamun työmatkalaiset palaavat (markkinaehtoisissa) iltapäivävuoroissa. Yhdenkin aamuvuoron lopettaminen yhdeltä arki-aamulta lopettaa todennäköisesti myös kolmen muun päivän vuoroparit, koska vuorot eivät enää palvele säännöllisesti työssäkäyviä liikkuja. He siirtyvät oman auton käyttäjiksi.

Tässä esimerkissä neuvottelijoiksi tarvitaan 2 ELYä, läpiajosta hyötyvät kunnat sekä liikennöitsijä. Mahdollisesti Walitti-kaupunki vyöhykkeineen haluaa lausua asiasta.

Lukuisa joukko toimijoita mukana aikataulutetun linja- autoliikenteen järjestämisessä, ei johtamisvastuuta

Liikenne- ja viestintäministeriö

Väylä

Traficom

Fintraffic

Digiroad –
pysäkkirekisteri
(kunnat,
kaupungit ja ELYt
vastaa tiedoista)

ELYjen
järjestämä
joukkoliikenne

Kuntien
järjestämä
joukkoliikenne

Kuntien
yhteenliittymi
en (esim
Waltti)
järjestämä
joukkoliikenne

Kuntien
palvelu- ja
kutsuohjattu
joukkoliikenne

Markkina-
ehtoinen
joukkoliikenne

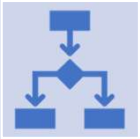
Kela korvaa matkoja
joukkoliikenteessä:
Korvaus suoraan
matkustajille

Maakuntaliittojen ja ELYjen tehtävä liikenteen alueellisina koordinoijina toteutuu koordinoitokouksina. Käytännön muutokset tulisi toteuttaa lukuisissa muissa organisaatioissa kuten kunnissa tai hyvinvointialueilla moniportaisessa päätöksenteossa. Haastatelluista kukaan ei tunnistanut maakunnan roolia alueellisessa liikenteen suunnittelussa tai järjestämisessä.

Siilorajat ylittävä toimivalta puuttuu



Toimivalta ja rahoitus ovat pirstoutuneet lukuisiin organisaatioihin.



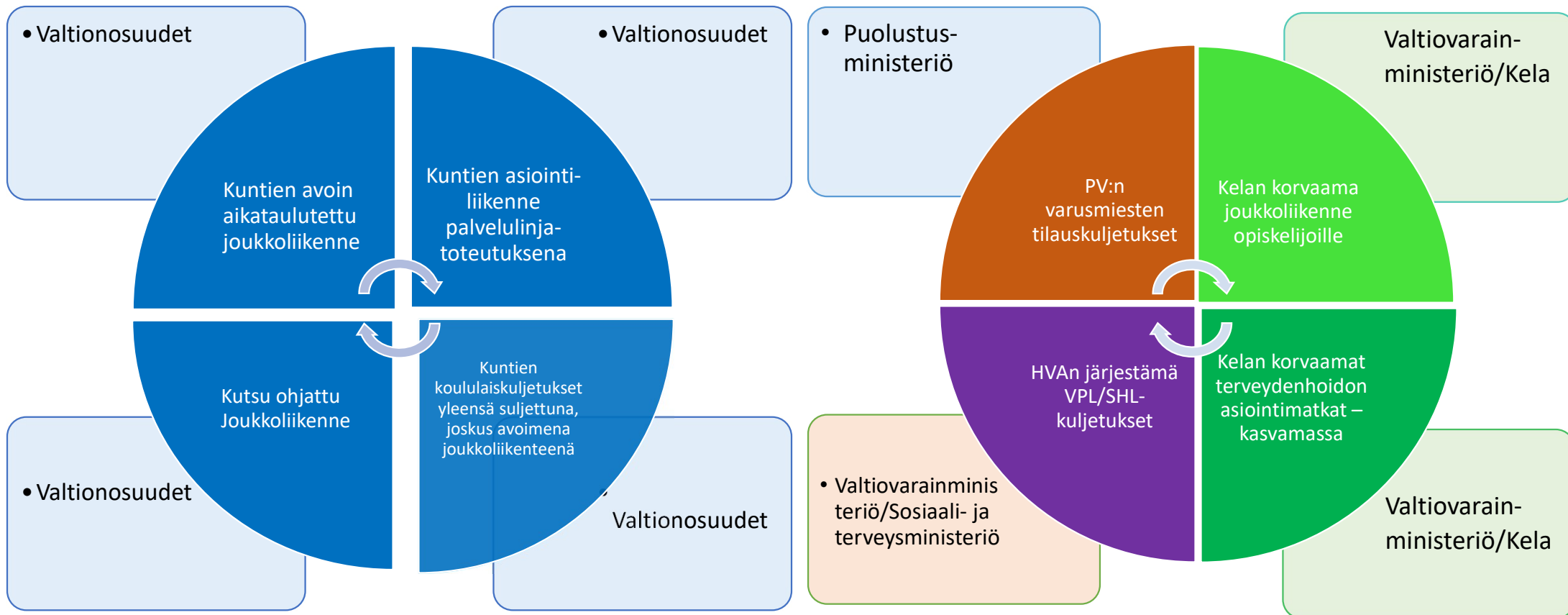
Yhteistyökokouksien sovitut asiat edellyttävät vielä erikseen päätöksentekoa varsinaisissa budjettiorganisaatioissa. Esimerkiksi kunnassa käsittelyyn saattaa osallistua joukkoliikenneasioista vastaava lautakunta, kunnanhallitus ja mahdollisesti valtuustokin. Lisäksi virkamiehet käsittelevät asiaa.



Muutokset joissa rahoittaja ja hyötyjä ovat eri organisaatioita, edellyttävät pitkiä neuvotteluita, eikä millään organisaatiolla ei ole valtuutta johtaa muutosta kokonaisuutena alueellisesti toiminnallisena ja taloudellisena kokonaisuutena tai ratkaista ristiriitatilanteita.



Toiminnallinen ja budjetäärinen pirstoutuminen hidastaa rakenteellisia muutoksia



Valtionosuudet ELYjen kautta, ELYt järjestävät aikataulutettua avointa Joukkoliikennettä, ELYjen osuudet LVM:n budjetista ja ELYt tekevät päätökset rahoitusosuuksista

Erillislakeihin perustuvat henkilökuljetukset haasteena joukkoliikenteelle

Erillislakeihin kuten **Sosiaalihuoltolakiin**, **Vammaispalvelulakiin** ja **Koulumatkatukilakiin** perustuvat henkilökuljetukset ovat kasvaneet volyymiltaan aikataulutetun joukkoliikenteen rinnalle.

Henkilökuljetusten käyttäminen on lisääntynyt myös, koska alueen joukkoliikenteen tarjonnasta ei ole riittävästi tietoa tai joukkoliikenteen kalusto ei täytä esteettömyysvaatimuksia.

Heikkenevä, soveltuva joukkoliikenteen tarjonta ja palvelutaso johtaa myös erityislakeihin perustuvien henkilökuljetusten kasvamiseen sekä Kela-korvausten kasvuun.



Ohjaako voimassaoleva lainsäädäntö?



Vammaispalvelulain uudistus on ollut vireillä vuosia. Jo edellisen hallituksen antamassa hallituksen esityksessä on todettu seuraavasti:

"Lähtökohtana on, kuten aikaisemminkin, että myös vammaisten henkilöiden liikkuminen tapahtuu **ensisijaisesti osana esteetöntä ja toimivaa julkista joukkoliikennettä (ml. myös kutsu- ja palveluliikenne)**... Liikkumisen tuen myöntämisen edellytyksenä on, että vammaisella henkilöllä on erityisiä vaikeuksia liikkumisessa eikä hän pysty itsenäisesti käyttämään julkista joukkoliikennettä ilman kohtuuttoman suuria vaikeuksia."



Nykyisessä Sosiaalihuoltolaissa on maininta:

"Esteetön ja toimiva julkinen joukkoliikenne mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenne on ensisijainen tapa järjestää kaikille soveltuva liikkuminen."



Haasteena on ollut, että ei ole ollut palveluja, mitä käyttää tai niistä ei ole tietoa nykyisillä hyvinvointialueilla

Parempi joukkoliikenteen palvelutaso mahdollistaisi henkilökuljetuksiin oikeutetuille enemmän ja laadullisesti parempaa liikkumista. Lisäksi pienikin siirtymä Kela-takseista tai hyvinvointialueiden henkilökuljetuksista joukkoliikenteeseen voi parantaa merkittävästi esim. kutsuohjatun joukkoliikenteen rahoittamismahdollisuutta.

Liikenteessä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestäjiä ja KELA kuljetusten korvaajana

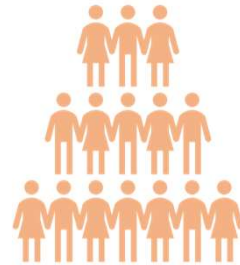
Joukkoliikenteen järjestäjiä

Toimivaltaiset viranomaiset (kunnat, kuntien yhteenliittymät, ELYt) vastaavat pääosasta kaupunkien ja kaupunkien ympäristön liikenteestä sekä kuntien välisestä liikenteestä.

Kunnat järjestävät liikennettä esim. palveluliikenteenä asiointeja varten ja harvat kunnat ovat "avanneet" koulukuljetukset joukkoliikenteeksi.

Joukkoliikennettä järjestävät julkisorganisaatiot ostavat liikennettä.

Liikennöitsijät järjestävät markkinaehtoista liikennettä.



Kuljetusten korvaaja Kela

Kela **korvaa joukkoliikenteessä tehtyjä matkoja** opiskelijoille ja terveydenhuollon palveluita tarvitseville. Kela ei kuitenkaan järjestä liikennettä tai kuljetuspalveluita, vaan nojaa olemassaolevaan joukkoliikenteen ja yksilökuljetusten (taksit) tarjontaan.

Asiakas saa korvauksen matkastaan.

Henkilökuljetusten järjestäjiä

Kunnat järjestävät koulukuljetuksia tilausajoina.

Hyvinvointialueet järjestävät erityislakien perusteella henkilökuljetuksia esim. liikkumisrajoitteisille henkilöille.

Puolustusvoimat järjestää varusmiehille tilusajoliikenteenä mm. viikonloppukuljetukset.

Järjestäjä ostaa tilusliikennettä ja/tai yksittäisiä matkoja.

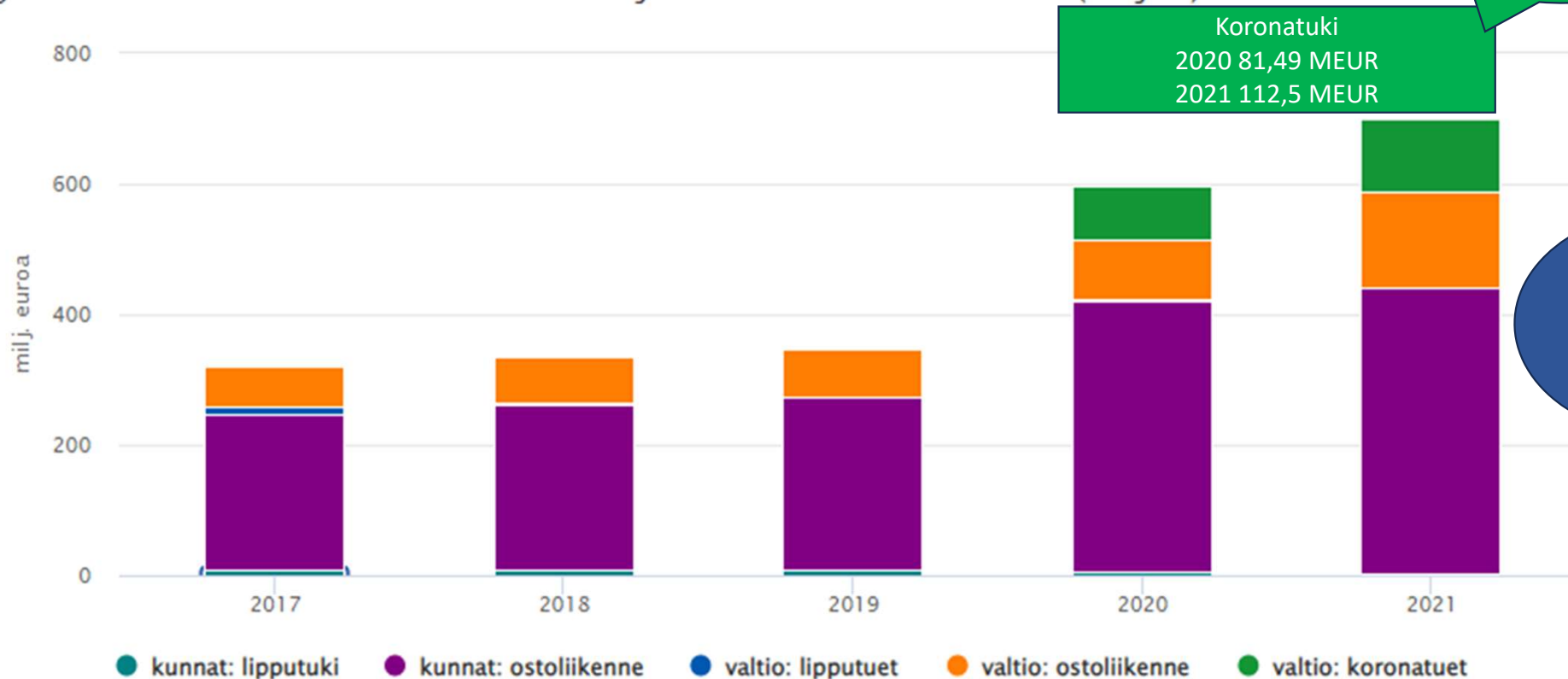
Rahoitusvaje 2024

- ❑ 95 % linja-autojen joukkoliikenteestä on julkisorganisaatioiden rahoittamaa.
- ❑ Nykyisen joukkoliikenteen palvelutason ylläpitäminen edellyttäisi merkittävää lisärahoitusta joko valtiolta tai kunnilta.
 - Vuodesta 2020 joukkoliikenteen kustannustaso on noussut n. 20 %:a.
 - Vuonna 2024 poisjäävät valtion "koronatuet" aiheuttavat joukkoliikenteen rahoitukseen vajeen.
 - Kuntien budjetit kiristyvät koronavuosien korotettuina valtionosuuksina maksetun rahoituksen kasvattamien puskurien purkautuessa viimeistään vuodesta 2025.
- ❑ Joukkoliikenteen järjestämisen lisärahoitustarve kunnissa pelkästään on noin 80 M€ vuodeksi 2024.
- ❑ Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne on ilmoittanut 17.8.2023 ITS Finlandin tilaisuudessa, ettei "Liikenne- ja viestintäministeriö ole se ministeriö, joka hakee budjettikehyksen ylitystä".



Julkisen liikenteen suoran rahoituksen jakautuminen (liikenteen ostot) 2017-2021 M€

Julkisen liikenteen suoran rahoituksen jakautuminen 2017-2021 (milj. €)



Koronatuki poistuu kokonaan 2024 valtion budjetissa.

Koronatuki
2020 81,49 MEUR
2021 112,5 MEUR

Linja-autoliikenteen Kustannusten kokonaisindeksi on 2020-2023 noussut 19,1%!

Joukkoliikennejärjestelmä ei tue matkustamista

Mitä tarvitaan, jotta matkustaja uskaltaa luopua autostaan ja luottaa liikkumisensa joukkoliikenteen varaan?



Kulikutapasiirtymä henkilöautoista joukkoliikenteeseen toteutuu hitaasti.



Joukkoliikenne kilpailee henkilöauton käytön kanssa. Tutkimukset osoittavat, että henkilöauto hankitaan käyttöön useaksi vuodeksi. Korona-aika näytti, että henkilöauton käyttöön siirtyneet eivät siirry nopeasti tai helposti takaisin joukkoliikenteen matkustajiksi.



Siirtymää joukkoliikenteeseen henkilöautoista hidastaa epävarmuus joukkoliikenteen palvelutasosta.



Varsinkin harvemmin asutuilla alueilla joukkoliikennetarjonnan epävarmuus ja vuodenkin aikana mahdollisesti tapahtuvat monet muutokset tuovat epävarmuutta.



Joukkoliikenteen tempoilevuus erityisesti vuorotarjonnassa luo epävarmuutta. Usein taustalla ovat ELYjen lyhyet (jopa vain vuoden mittaiset) joukkoliikenteen sopimukset. Kaupunkiliikenteessä sopimusajat ovat yleisesti 5-8 vuotta.



Linja-autoliikenteen tarjontatieto puutteellista



Matkustajilla erilaisia tarpeita kuten säännöllinen työmatka harrastukset, lasten päivähoito ja lomat.



Aikataulutetun joukkoliikenteen tarjontaan on työkaluja, mutta koottu tarjontatieto ei ole riittävän laadukasta. Matkustajilla ei ole koottua näkymää alueiden liikenteeseen

Satunnaisten matkojen ja matkaketjujen suunnittelu haasteellista.



Kutsuohjattu liikenne ja erityisesti palveluliikenne ovat "näkymättömissä" ja matkustajalle löydettävissä lähinnä sattuman kaupalla.



Kaikki julkisetkaan toimijat eivät ilmoita tarjontaansa (olennaisia tietoja) digitaalisiin kanaviin.

Ikääntyneiden liikkumattomuus kasvaa - tuleeko tästä ongelma hyvinvointialueille?

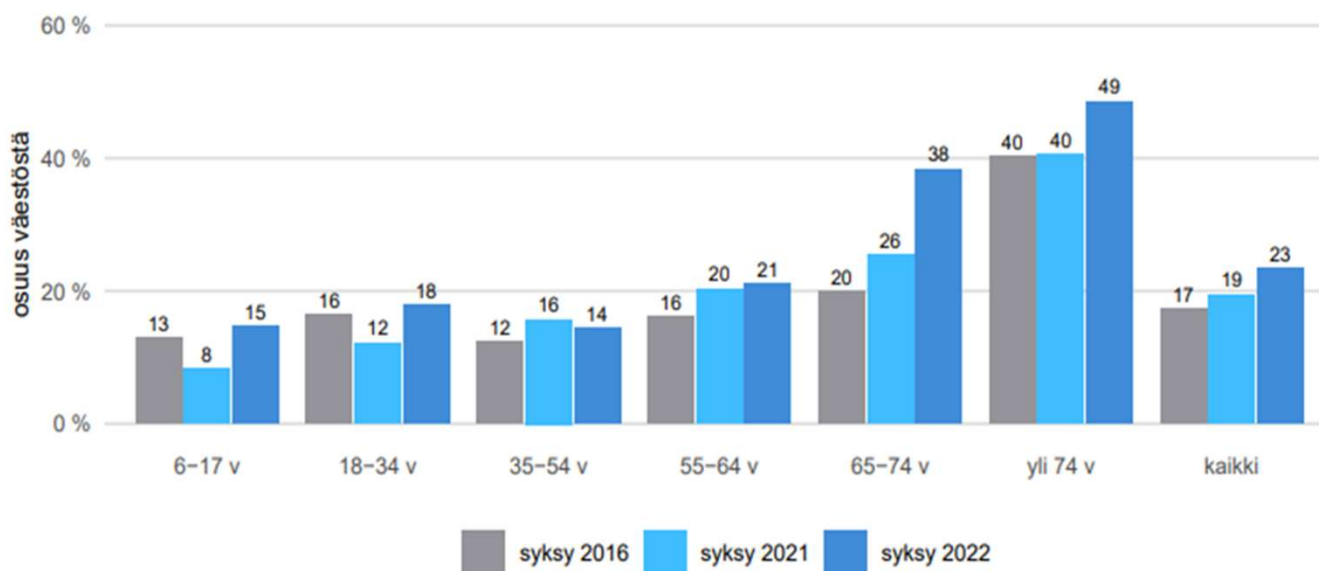
Liikkumattomuus on yhteydessä niin fyysiseen toimintakykyyn kuin kaikkeen toimintakykyyn. Erityisesti ikääntyneiden liikkumattomuus - peräti 23 %:a - nousee esille Henkilöliikennetutkimuksessa.

4.4 Liikkumattomuus

Liikkumattomuudella tarkoitetaan tässä tutkimuksessa tilannetta, jossa henkilö ei tehnyt tutkimuspäivän aikana yhtään matkaa. Liikkumattomuus iän mukaan on esitetty kuvassa 10.

Syksyllä 2022 tutkimusvuorokauden aikana liikkumattomia oli suomalaisista 23 %. Liikkumattomien osuus 6–64-vuotiailla oli 14–38 %. Eläkeiän ylittäneillä osuus oli liki 40 %:iin ja lisääntyy edelleen siten, että 75 vuotta täyttäneiden ikäryhmässä liikkumattomia oli 49 %.

Syksyyn 2022 liikkumattomien osuus kasvoi neljä prosenttiyksikköä syksystä 2021. Eniten liikkumattomuus lisääntyi 65–74-vuotiailla, peräti 12 prosenttiyksikköä.



Kuva 10. Liikkumattomuus iän mukaan vuosien 2016, 2021 ja 2022 syyskuukausina.

Liikennöitsijän haaste: Markkinaehtoinen liikennöinti muuttunut vaativammaksi 2010-luvulta

Markkinaehtoisessa liikenteessä liikennöitsijän vastuulla olevat asiat



Julkisorganisaatioiden kilpailutuksissa liikennöitsijän vastuulla olevat asiat



Erityisesti vuonna 2017 voimaan tullut liikennekaari edellyttää markkinaehtoisen joukkoliikenteen linja-autoilla täyttävän jokseenkin samat velvoitteet kuin julkisorganisaatioiden järjestämän joukkoliikenteen on täytettävä. Tietojärjestelmien osuus kokonaiskustannuksista on edelleen kasvussa.

7. Erityislakien perusteella järjestettävien henkilökuljetuksien haasteet

Erityislakien perusteella järjestettävät henkilökuljetukset

- Henkilöliikenteen SHL- ja VPL-kuljetusten saatavuus heikkenemässä
- Esteettömyys tärkeää
- Henkilökuljetusten keskinäinen yhdistely haasteellista



Erityislakien perusteella järjestettävät henkilökuljetukset

- Lakisääteinen palvelu
- Erityislakeihin kuten Sosiaalihuoltolaki (SHL) Vammaispalvelulaki (VPL) ja perusopetuslaki perustuen järjestetään merkittävä määrä säännöllisiä kuljetuksia joukkoliikennevälineillä erityisesti pikkubusseilla, busseilla, invatakseilla ja takseilla.
- SHL:n ja VPL:n perusteella järjestettävistä henkilökuljetuksista vastaavat hyvinvointialueet, kun vielä viime vuonna 2022 niistä vastasivat kunnat.
- Koululaisten kuljetuksista vastaavat kunnat perusopetuslain perusteella.



Henkilökuljetusten saatavuus heikkenemässä

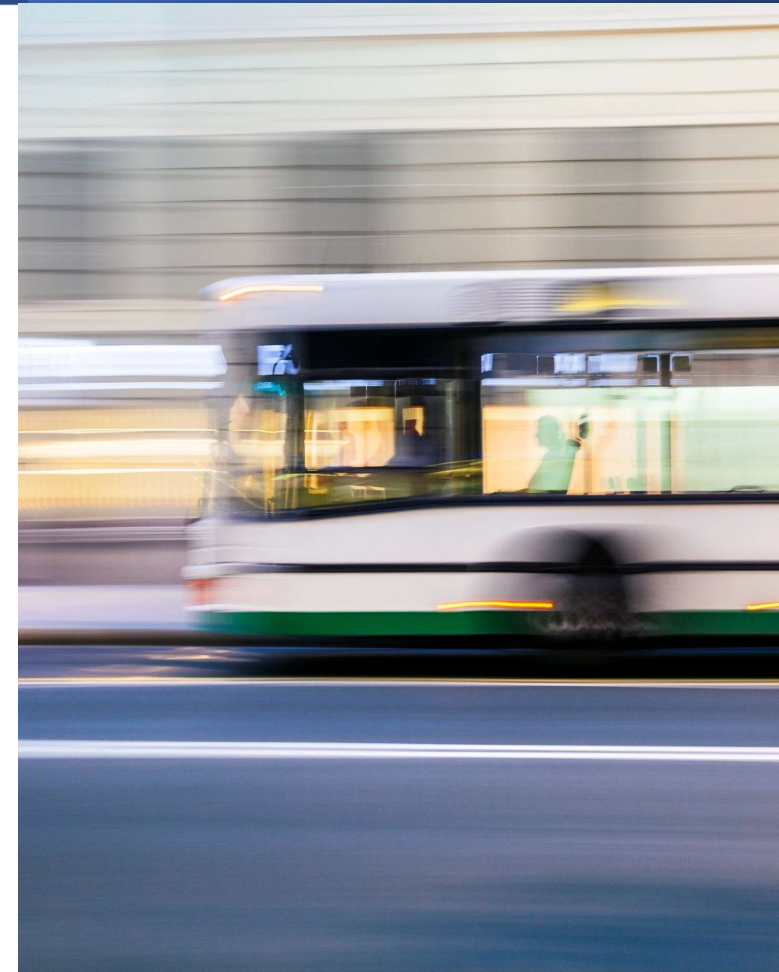
Haastateltavat nostivat esiin tarpeen tarkastella suljettuja henkilökuljetuksia yhdessä joukkoliikenteen kanssa, mikäli tavoitteena on kokonais kuvan muodostaminen joukkoliikenteen kehittämistä varten.

- Haastateltavat nostivat esille huolensa nykyisten, erityisesti vaikeimmassa asemassa olevien henkilöiden kuljetuspalveluiden saatavuudesta. Alueellisesti saattaa olla säännöllisesti tilanteita, joissa tosiasiallinen odotusaika on tunteja.
- Sote-taksin saatavuus on huono**, kun samasta kyydistä voi kilpailla Kela-taksin tilaaja, sote-kyytiläinen ja markkinahinnan maksava henkilö. Kuljettajat itse päättävät, mitä kyytejä ajavat: lyhyet keikat syrjäkylillä eivät ole kannattavia, ennakkoon tilaaminen ei ole tae kyydistä.
- Hyvinvointialueilla saatavuuden seuranta vaihtelee ja siinä on paljon puutteita.
- Henkilökuljetuksissa tarvittavan kaluston ensirekisteröintejä ei ole riittävästi verrattuna palvelutarpeen kasvuennusteisiin.
- Kalusto- ja kuljettajapula vaikeuttavat saatavuutta jo nyt ja tilanne uhkaa kärjistyä jo lähivuosina.
- Sekä hyvinvointialueiden että joukkoliikenneorganisaatioiden edustajat arvioivat, että osa henkilökuljetuksiin oikeutetuista ja niitä käyttävistä henkilöistä voisi käyttää avointa joukkoliikennettä, jos alueen joukkoliikenteen tarjonta olisi helposti löydettävissä. Edellytyksenä on, että mm. liikuntarajoitteisten fyysiset (nostimet, matalalattiat jne.) ja toiminnalliset (avustustarve) erityispiirteet on otettu huomioon.
- Nyt henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen välillä on suorastaan ”muuri”.



Kasvavat henkilökuljetukset vaikuttavat joukkoliikenteeseen

- ❑ Erityislakeihin perustuvat VPL:n ja SHL:n sekä koulumatkalain perusteella tarjottavat henkilökuljetukset ovat lakisääteisiä, joten myös niiden rahoittaminen on ensisijaista verrattuna joukkoliikenteeseen etenkin silloin, kun rahoitus tulee samasta budjetista.
- ❑ Kun julkisorganisaatioissa jaetaan rahoituksellista niukkuutta, riskinä on, että joukkoliikenne näivetty edelleen, mutta kustannuksiltaan kalliimmat henkilökuljetuspalvelut jatkavat kasvuaan.
- ❑ Erityislakeihin perustuvien henkilökuljetusten järjestäminen omissa siiloissaan on syönyt joukkoliikenteen potentiaalia ja matkustajamääriä ja siten myös rahoitusta. Vuosien myötä myös joukkoliikenteen tarjonta supistuu kysynnän puutteen vuoksi.



Alueellinen joukkoliikenteen kysyntä- ja tarjontatieto puutteellista julkisorganisaatioille

Henkilöauton tai yksilöllisen henkilökuljetuksen hyvinvointialueen tarjoamana tai Kelan korvaamana on vaihtoehto, jos joukkoliikenteen käyttö ei ole mahdollista tai sitä ei ole kohtuullisesti käytettävissä.

Hyvinvointialueet eikä Kela pysty ohjaamaan asiakkaitaan avoimen joukkoliikenteen käyttämiseen, koska alueen joukkoliikenteen tarjonnasta ei ole riittävästi tietoa.

Näiden asiakkaiden määrä ei välttämättä ole suuri.

Joukkoliikenteen rahoituksen kannalta merkitys on kuitenkin suurempi, koska yksilölliset henkilökuljetukset takseilla on moninkertaisesti kalliimpia kuin linja-autoilla ja pikkubusseilla. Lisäksi väestön vanhetessa eilaiset liikkumisrajoitukset lisääntyvät, jolloin tähän kohdistuu vuosittain kasvava kulupaine.

Vaikutus:

- Hyvinvointialueet eivät pysty ohjaamaan matkustajia joukkoliikenteen käyttöön silloinkaan, vaikka se olisi matkustajalle mahdollista. Hyvinvointialueet myöntävät oikeuksia henkilökuljetuksiin myös joukkoliikenteen tarjonnan/tarjontatiedon puuttumisen vuoksi.
- Koska henkilöliikenteen tarjontaan ei ole näkyvyyttä, joissain tapauksissa myös KELA joutuu myöntämään terveydenhoidon asiointiin matkakorvauksia sairausvakuutuksen perusteella silloinkin, kun joukkoliikennettä on tarjolla.



SHL-/VPL-kuljetuksien esteettömyys tärkeää

- ❑ Hyvinvointialueiden ja Kelan näkökulmasta perimmäinen haaste on, että alueellisesti joukkoliikennettä suunnittelevat, järjestävät ja rahoittavat monet eri tahot. Myös valtakunnallisella tasolla eri ministeriöt ohjaavat ja rahoittavat näitä kuljetusten ja joukkoliikenteen suunnittelijoita ja järjestäjiä.
- ❑ Joukkoliikenteen tarjontatieto sisältäen esteettömyystiedot on puutteellista Kelalle ja hyvinvointialueille.
 - ❑ Osalla alueista kuljetuksen ja logistiikan in-house -yhtiöt pystyvät keräämään alueellisia kuljetustarpeita; toisaalta niiden olemassaolo tuo uusia organisaatioita jo valmiiksi monimutkaiseen liikenteen järjestämisen kokonaisuuteen.
- ❑ Kutsuohjattu joukkoliikenne toteutettuna esteetöntä liikkumista tukevalla kuljetuskalustolla on toimiva vaihtoehto osalle SHL:n/VPL:n henkilökuljetuksien piiriin oikeutetuista henkilöistä tai osana matkaketjua henkilöillä, jotka saavat sairausvakuutuslain perusteella matkakorvausta. Vaatii kuitenkin lisäselvitystä, jotta tiedetään, kuinka moni ja millä edellytyksillä voi käyttää esim. kutsuohjattu joukkoliikenne on mahdollinen kulkutapa.
- ❑ Haastatteluissa pidettiin asian selvittämistä ja arvioimista tärkeänä esim. pilottien avulla. Esimerkiksi Uudenkaupungin kutsuohjatun joukkoliikenteen pilotissa oli SHL-/VPL-kuljetuksiin oikeutettuja matkustajia.



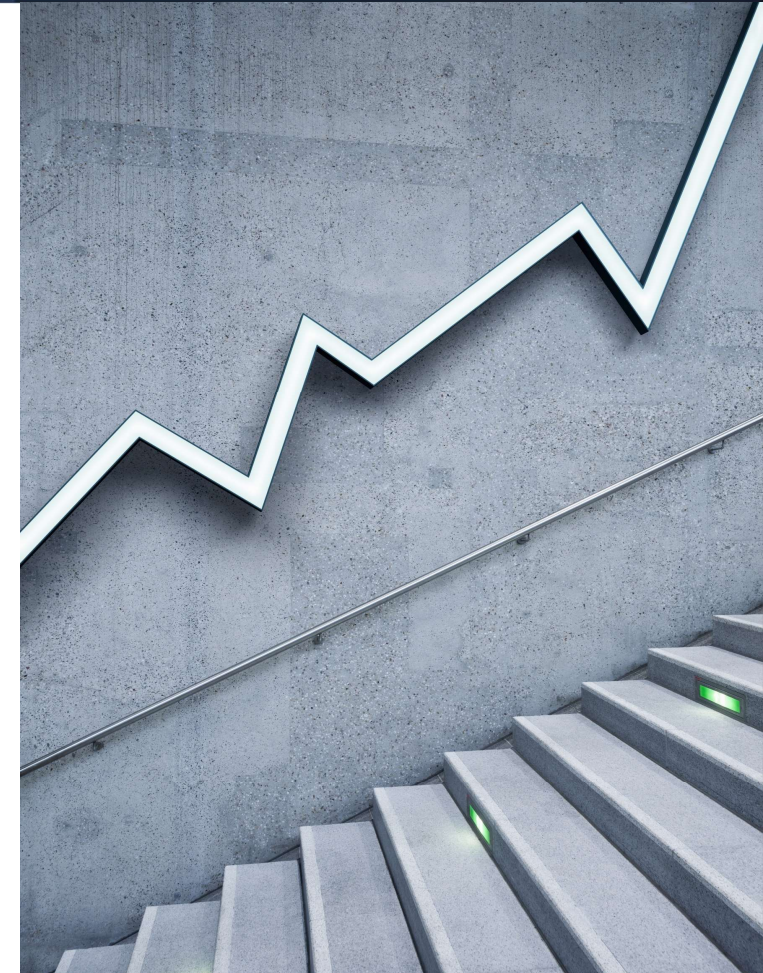
Hallitsematon kasvu nähtävissä

STM ja LVM ovat todenneet, että henkilökuljetuksista on nähtävissä hallitsematon kasvu.

LVM ja STM tavoittelevat yhteistyötä henkilökuljetuksissa.

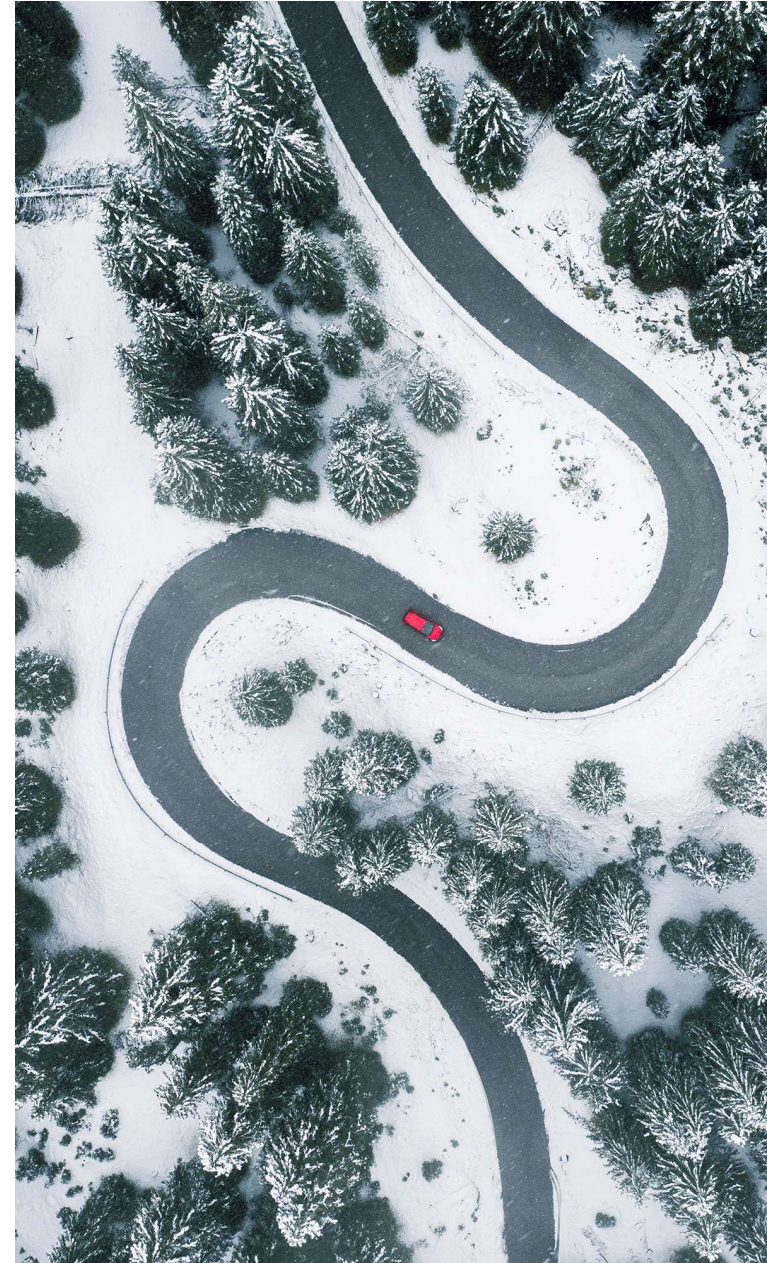
LVM ja STM vastasivat asiaa koskevaan hallitusneuvotteluiden tietopyyntöön yhteisesti 19.5.2023.

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriön ja Sosiaali- ja terveysministeriön yhteinen vastaus hallitusneuvotteluiden tietopyyntöön 19.5.2023



Kyytien tekninen yhdistely - osuvuushaaste

- Kahden satunnaisen tilatun kyydin yhdistely on haasteellisempaa kuin kutsuohjattuun joukkoliikenteeseen kyydin yhdistely.
- Vaihtelevallekin reitille saadaan yhytettyä yksittäinen matka helpommin kuin saada kaksi satunnaispistettä kohtaamaan.



Hyvinvointialueiden ja Kela-taksien kuljetusten yhdistely on hallinnollisesti haasteellista

HUOM! ”Kokeiluja erityyppisistä matkojen yhdistelyistä on tehty 2000-luvulla useita, mutta aina pilotit ovat kuivuneet kokoon. Suurin syy on eri lainsäädännöt, jotka ohjaavat eri matkustajaryhmien matkustamista sekä siihen liittyviä kustannuksia ja korvauksia, joilla on eri matkustajaryhmille eri perusteet ja käytännöt sekä eri organisaatiot, jotka niitä toteuttavat.”



Matkojen yhdistämisen esteenä on merkittäviä, eri tyyppisiä haasteita:



SHL/VPL-matkojen ja Kelan korvaamien **matkojen korvaaminen on erilaista mm. omavastuuosuuksien sekä kuljetuksen maksamisen osalta**. Kela korvaa suoraan Kela-taksille tai matkustajalle omavastuun ylittävän osan. Hyvinvointialue saattaa suorittaa kuljetusmaksun suoraan taksille.



Kustannuksen tai korvauksen **maksaa eri organisaatio** (hyvinvointialue tai kela) riippuen siitä, kumpi on matkan kustannuksista **vastuussa lainsäädännöllisesti**.



Hyvinvointialueet (21 aluetta) ja Kela ovat **vastuussa omista budjeteistaan**. Kaikki tahot joutuvat toimimaan optimaalisesti omasta näkökulmastaan.



Ei ole hallinnollista menettelyä, jolla kokonaisuuden kannalta (molempien toiminnallisesti tai taloudellisesti) saavuttamat hyödyt ja kustannukset jaetaan. Puuttuu keskinäiset, palkitsevat **insentiivit**.



Potilaan kannalta paras ja Kelalle edullisin matkustamisen järjestely saattaa olla juridisesti mahdoton. Esimerkkinä on Lapin pohjoisen kunnasta Suomen pohjoisimpaan sädehoitoyksikköön päivittäin usean viikon ajan matkustanut henkilö. Majoitus Rovaniemellä olisi ollut sekä inhimillisempi että edullisempi ratkaisu, mutta lainsäädäntö ei mahdollista tällaista harkintaa Kelalle, ei edes osittaista majoittumisen korvaamista.



Hallinnollisten haasteiden ratkaiseminen edellyttää lainsäädännön muutoksia.

8. KELA:n korvaama sairastakuutus- asiakkaiden ja toisen asteen opiskelijoiden matkustaminen

Kelan
sairausvakuutuslain ja
koulumatkatukilain
perusteella
korvaamat matkat

Matkakorvausten (SVL)
saamista jouduttu rajaamaan

Taksin ja henkilöauton käyttö
kasvavat

Kela-taksilla matkustuksen
tarve kasvaa

Matkakorvauksia (SVL) rajattu

- ❑ Matkakorvauksiin tehtiin vuonna 2022 joitain [asetusmuutoksia](#). Kesällä 2022 taksimatkojen enimmäishintaperustetta ja ambulanssimatkojen korvaustaksaa korotettiin polttoaineiden hinnannousun takia. Oman auton käytöstä maksettavaa korvausta korotettiin – vuosikymmenien jälkeen.
- ❑ Korvattuja matkoja oli noin 4,1 miljoonaa niin vuonna 2021 kuin 2022.
- ❑ Vuonna 2022 Kela maksoi sairausvakuutuksen matkakorvauksia yhteensä 307 miljoonaa euroa, mikä oli hieman vähemmän kuin vuonna 2021 maksettu 311 milj. euroa. Matkakorvauksien kokonaismäärää on saatu alennettua mm. rajaamalla matkakorvaukseen oikeutettuja ja nostamalla omavastuuosuuksia.

Lähde:

<https://valtioneuvosto.fi/-/1271139/hallitus-esittaa-sairausvakuutuksesta-korvattaviin-matkakustannuksiin-korotuksia>

Tietotarjotin, Kela

Kelalla on ollut kesästä 2023 alkaen oma reittiopas jonka avulla matkustajia voidaan ohjata paremmin joukkoliikenteen käyttämiseen.



Kela-taksilla matkustamisen tarve kasvaa 1/2

Väestön vanhentuessa paine Kela-korvattavaan matkustamiseen lisääntyy

- Väestö vanhenee, yhä useampi ikäihminen asuu kotonaan entistä pidempään.
- Väestö vanhenee, ajokortittomien ja huonosti liikkuvien ikäihmisten määrä lisääntyy.
- Taksin saamisessa on useilla hyvinvointialueilla – myös kaupungeissa – haasteita. Kyytiä tarvitseva saattaa joutua odottamaan kuljetusta jopa tunteja useita kertoja kuukaudessa.

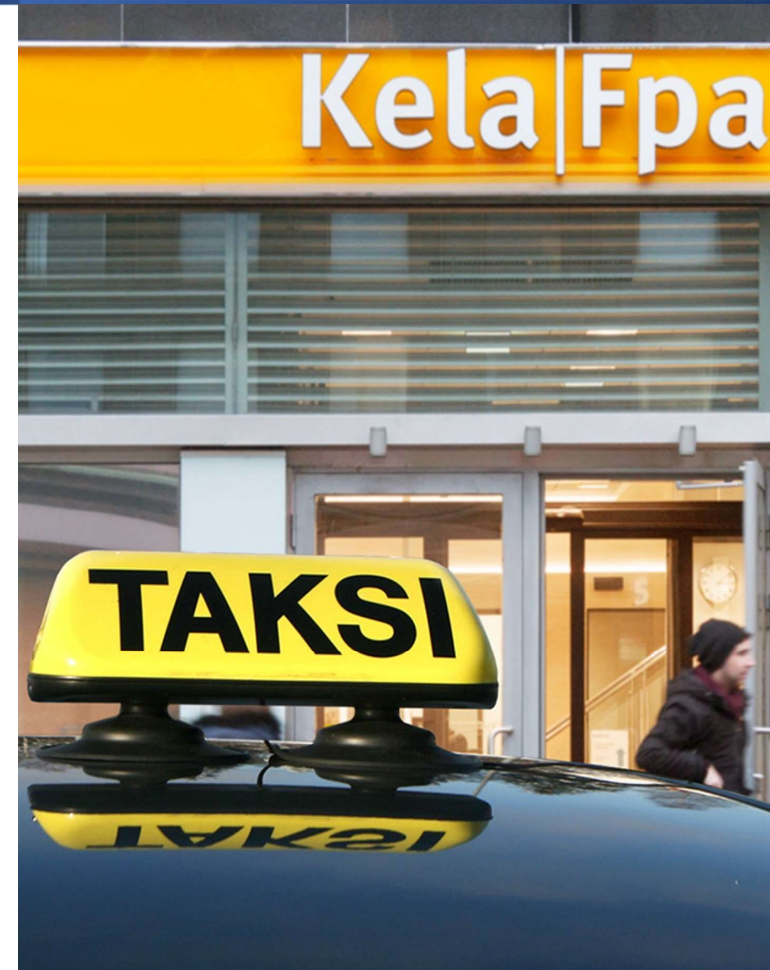
Oikeanlaisen kaluston riittävyys Kelan matkoihin

- Joukkoliikenne on useilla alueilla, varsinkin harvemmin asutuilla alueilla heikentynyt. Joukkoliikenteen vuoroja on vähän, ne saattavat muuttua hyvin usein.
- Vertailtaessa Kelan korvaamia asiakkaiden kulkumuotoja linja-autoliikenteen käyttö oli laskenut 25 %:a vuodesta 2021 vuoteen 2022.
- Takseja on haja-asutusalueilla vähän. Jos taksia ei ole saatavilla, asiakas voi joutua jopa ambulanssin käyttöön terveydenhoidon asiointimatalla.
- Ambulanssikyydit, kallein matkustamismuoto, lisääntyvät. Syynä myös se, että Kela-taksi ei ole ollut saatavilla.

Kela-taksilla matkustamisen tarve kasvaa 2/2

Hyvinvointialueiden palveluverkoston supistuminen lisää Kela-korvauksia matkoista

- Kela-taksilla ajaminen tulee lisääntymään, kun sosiaali- ja terveyspalvelut keskittyvät isompiin keskuksiin. Monissa kunnissa sosiaali- ja terveydenhuollon palvelupisteitä lakkautetaan seuraavina vuosina.
- Hyvinvointialueet käsittelevät palvelupisteverkostojaan syksyn 2023 kokouksissa, joissa talousarvioon haetaan säästöjä.
 - Kesällä 2023 tehtyjen haastatteluiden perusteella Kela ja hyvinvointialueet eivät keskustele keskenään asiointimatkojen tarpeen todennäköisestä lisääntymisestä ja pidentymisestä sekä niiden vaikutuksesta kustannuksiin.
- Kun hyvinvointialueet säästävät supistamalla palveluverkostoaan, niiden budjettiin ei tule kustannuksia pidentyneistä ja lisääntyneistä asiakkaiden terveydenhuollon asiointimatkoista. Ne rahoitetaan Kelan budjetista.



Mitä opiskelijoiden matkustamista Kela korvaa?

- Kela korvaa toisen (2.) asteen opiskelijoille kodin ja opiskelupaikan tai opiskeluun liittyvän työpaikan väliset matkat, mikäli yhdensuuntaisen koulumatkan pituus on eri opintoasteilla vähintään 7 tai 10 km, matkasta aiheutuvat kulut ylittävät 54 e/kk ja matkustustapa on joukkoliikenne. Kustannusrajavaatimus 54 e/kk on vain ei-oppivelvollisilla opiskelijoilla.
- Opiskelijan omavastuu osuus on 43 e/kk, paitsi maksuttomaan koulutukseen oikeutetuilla. Maksuttomaan opetukseen oikeutetuilla omavastuu on 0 euroa.
- Opiskelijoiden matkat kaupunkiseutualueilla ovat yleensä lyhyitä, ja niiden ulkopuolella pidempiä. Muuttoa opiskelupaikkakunnalle tapahtuu erityisesti silloin, kun joukkoliikennettä ei ole käytettävissä koulumatkoihin.
- Trendinä 10 vuoden aikana:
 - a) Joukkoliikennettä on valtakunnallisesti vähemmän tarjolla kuin aikaisemmin
 - b) Ammatilliseen koulutukseen liittyy yhä useammin työpaikalla oppimisjaksoja, jolloin samalle opiskelijalle tehdään lukuvuoden aikana useita matkatukipäätöksiä.
 - c) Korona-pandemian aikana etäopiskelu ja hybridi-opiskelu lisääntyivät, mutta vuonna 2023 ollaan takaisin pandemiaa edeltäneissä läsnäolovaatimuksissa.
 - d) Oppivelvollisuuslaki 1.8.2021 lisäsi maksuttomaan koulumatkaan oikeutettavia opiskelijoita merkittävästi, mutta siitä tehtyjä selvityksiä on vielä vähän.



Huomioitavaa Kelan koulumatkatuen maksamisessa

- ❑ Opiskelijoiden koulumatkatukea on maksettu lukuvuonna 2022-23 yhteensä 67 miljoonaa euroa.
- ❑ Kutsuohjatun joukkoliikenteen käyttö on mahdollista, kunhan siihen on soveltuva lipputuote.
- ❑ Huomattavaa! Koronavuosien aikana lisääntyi opintojen monimuotoisuus esim. etäopiskelupäivät. Myös opiskelun fyysinen paikka voi vaihdella lukukauden aikana säännöllisestikin esimerkiksi eri kampusten välillä. Lisäksi opiskeluun kuuluva harjoittelu suoritetaan työpaikalla, joka voi olla hyvinkin kaukana kampuksesta.
- ❑ Samalle opiskelijalle saatetaan tehdä useita koulumatkatukipäätöksiä.



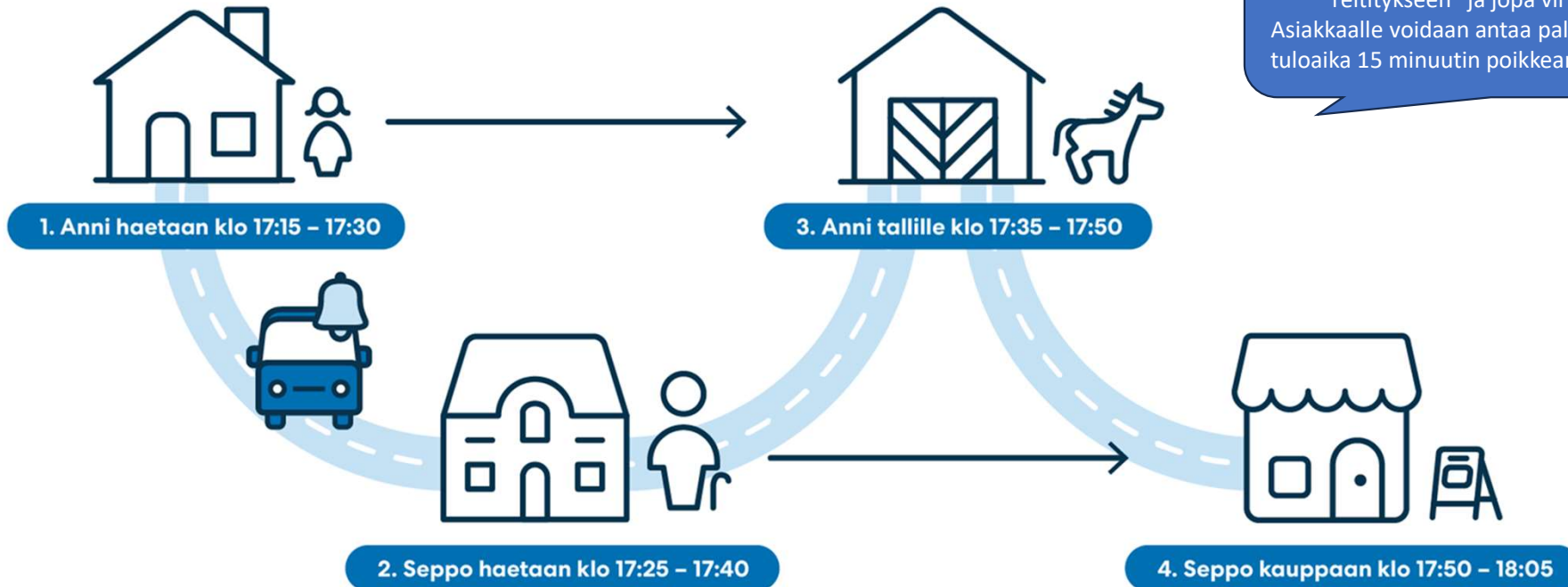
9. Kutsuohjattu joukkoliikenne uutena joukkoliikennemuotona

Kutsuliikenne

- Mikä se on?
- Mitä ratkaisee?
- Miten siirtymä?
- Millainen on onnistunut kutsukyytikokonaisuus?

Kutsukyyti: Joukkoliikennettä asiakkaiden reittien ja aikataulujen mukaan

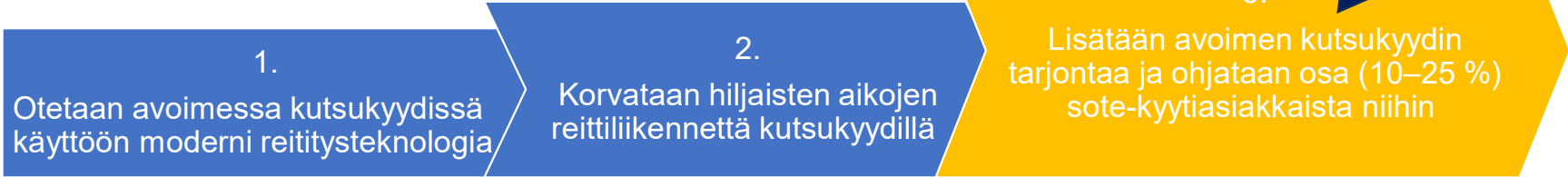
Kutsukyyti mahdollistaa sujuvat, yhdenvertaiset, esteettömät ja houkuttelevat joukkoliikennepalvelut myös pienissä kaupungeissa ja harvemmin asutuilla seuduilla.



Kutsuohjattu joukkoliikenne voi olla joko vapaasti osoitteesta osoitteeseen tai perustua "löyhään reititykseen" ja jopa virtuaalipysäkkeihin. Asiakkaalle voidaan antaa palvelulupaus esim. Kyydin tuloaika 15 minuutin poikkeamalla arvioidusta ajasta.

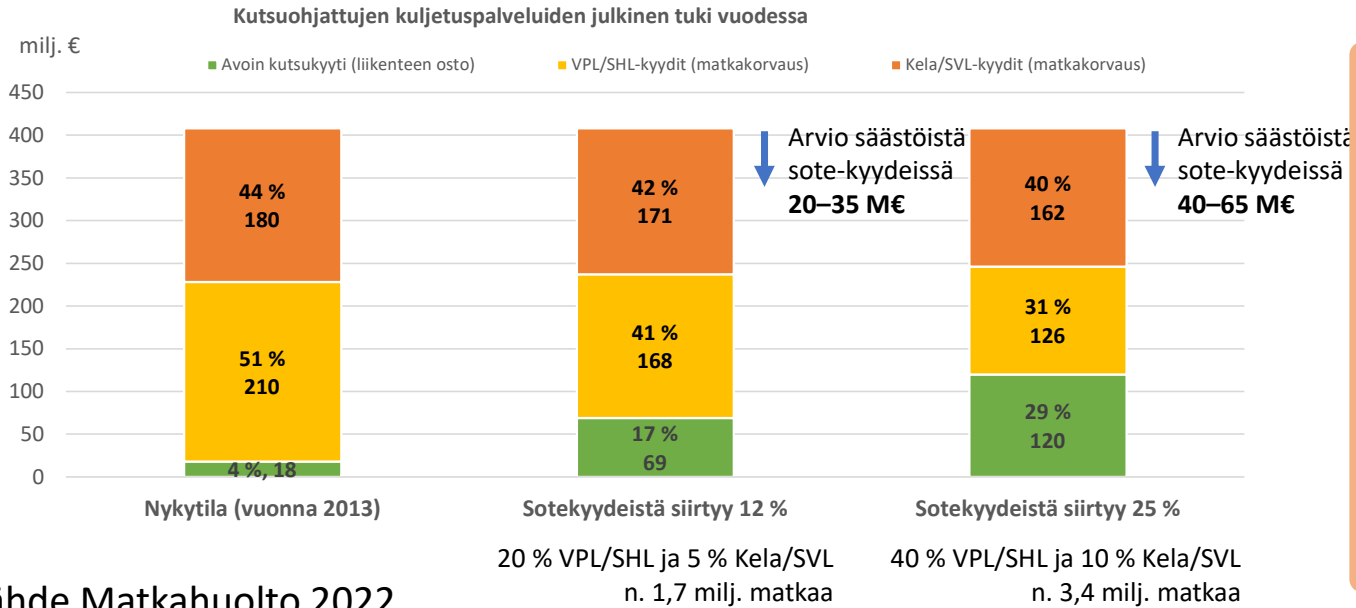
Siirtymä kaikille toimivaan kutsuohjattuun joukkoliikenteen?

Laskelma perustuu kutsuohjatun joukkoliikenteen simulointeihin ja toteutuneisiin kutsuohjattuihin kyyteihin kuten Uudenkaupungin pilotista saatuun kokemukseen



Kutsukyyti: 18 m€/v nyt

Kutsukyyti: 70-120m€/v tavoitetilassa



Julkisesti tuetut kutsuohjatut palvelut (joukkoliikenne + taksi) on suunniteltava kokonaisuutena ja joukkoliikenteestä tutuilla tavoilla:

Tilaaja optimoi ja ottaa kysyntärisikin, ei yksittäinen kuljettaja → ostetaan enemmän kapasiteettia ja vähemmän yksittäisiä matkoja, voidaan suunnitella simuloinnin avulla.

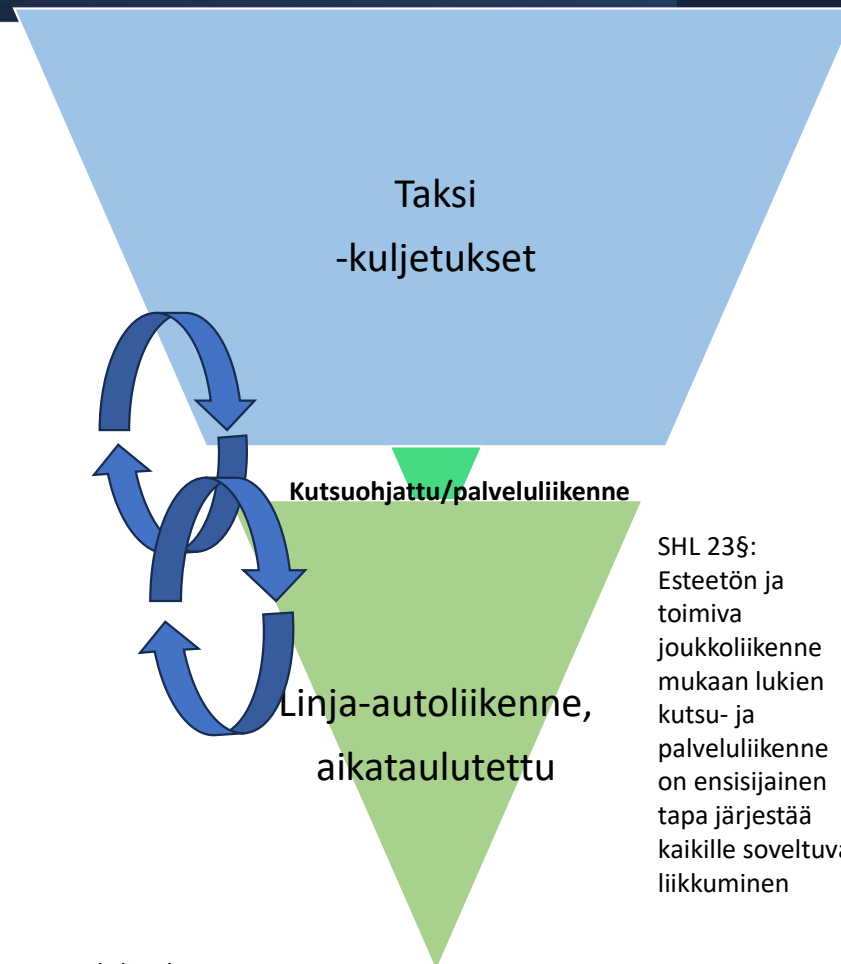
Lähde Matkahuolto 2022

Resurssitehokkuuden perusteella valitaan parhaiten matkustajia palveleva joukkoliikennemuoto

2015...2021	Yksikkö
531...745	Milj. ajoneuvokilometriä
715...1000	Milj. henkilökilometriä
1...2	€ / henkilökilometri
<i>Palvelee satoja tuhansia suomalaisia</i>	
5...15*	Milj. ajoneuvokilometriä
15...60*	Milj. henkilökilometriä
0,4**...1,5	€ / henkilökilometri
<i>Palvelee kymmeniä tuhansia suomalaisia</i>	
313...474	Milj. ajoneuvokilometriä
2200...5000	Milj. Henkilökilometriä
0,1...0,3	€ / henkilökilometri
<i>Palvelee miljoonia suomalaisia</i>	

Lähde: Julkisen liikenteen suoritetilasto, 2015-2021. Traficom.

*Arvioita perustuen kerättyyn aineistoon ja **tehokkaasti toteutuneeseen yhdistelyyn



Yksilöllisin, kallein €/matkakm
Lainsäädännölliset edellytykset

Alle 8 henkilöä samanaikaisesti
kuljetusvälineessä
Kustannuksiltaan
joukkoliikenteen ja taksin välissä
€/matkakm

SHL 23§:
Esteetön ja toimiva joukkoliikenne mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenne on ensisijainen tapa järjestää kaikille soveltuva liikkuminen

Nimensä mukaisesti joukoille tarkoitettu.
Pienin yhteiskunnan rahoitus €/matkakm

Mitä edellyttäisi?

- Uudentyyppisen joukkoliikennemuodon – kutsuohjatun joukkoliikenteen tuomista palveluksi
- Tarkastelua simuloimalla, mikä osa taksilla tehtävistä matkoista ja toisaalta linja-autoliikenteestä kannattaisi resurssitehokkaammin toteuttaa kutsuohjattuna
- Kalusto, esteettömyys, siirtimet jne.
- Pois nykyisestä kalustojen (taksi/linja-auto) tiukasta määrittelystä
- Enemmän monikäyttöisempää esteetöntä kalustoa, joka sopii laajemmin taksikuljetuksiin, palvelulinjoille, hv-alueiden kuljetuksiin
- Matkustajien taloudelliset insentiivit
- Liikenneyrittäjien investointi uuteen palveluun ja kalustoon
- Henkilöstön koulutus
- Uudet tietojärjestelmät
- Lippu- ja maksujärjestelmien selkeys matkustajalle



Kokonaisuuden kaikkien osien toimittava

Matkustaminen

Matkustajan sovellus

- Matkojen tilaus, seuranta ja peruminen
- Mukaan lukien matkaketjut
- Liittymä valtakunnalliseen reittiopastukseen

Kutsuohjatun liikenteen alusta

- Automaattinen reititys, yhdistely ja välitys
- Tilauskeskuksen käyttöliittymä
- Kuljettajasovellus
- Palvelun määrittely, ylläpito ja raportointi

Asiakaspalvelu

- Online asiakaspalvelu Reitit ja Liput -sovelluksen kautta
- Tilauskeskuspalvelu

Liikennöinti

Liikennesuunnittelu

Simulointi

- Kustannukset ja hyödyt
- Eri kuljetuspalveluiden yhdistäminen yli sektorirajojen

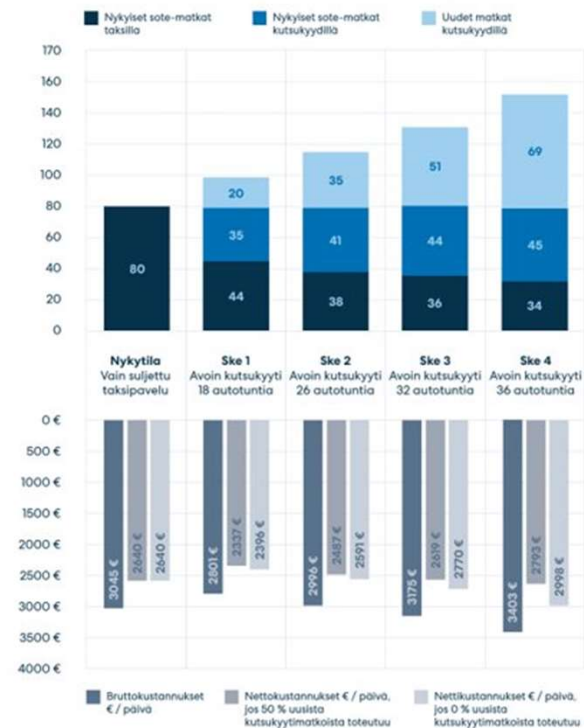
Pilotointi

- Palvelun suunnittelu
- Markkinoinnin ja viestinnän suunnittelu ja materiaalit
- Digneuvonta sovelluksen käyttämiseen erityisesti iäkkäille
- Palautteen keräys kyselyllä ja haastatteluilla
- Tulosten analyysi ja raportointi

Kutsuohjatus joukkoliikenteen hyötyjen simulointi

Kaustisen simulointi

Matkojen määrä ja kustannukset arkipäivänä keskimäärin



Kaustisten tilanteesta tehtiin neljä simulointia, kukin erilaisilla oletuksilla. Kaikki antavat joukkoliikenteelle toiminnallisesti ja sote-kydeille taloudellisesti positiivisen tuloksen.

Mikäli vajaat puolet takseilla tehdyistä kuljetuksista siirtyisi kutsuohjattuun joukkoliikenteeseen, parhaassa tapauksessa

- kutsuohjattu liikenne toteuttaa kahdelle alueelle, joilla ei ole lainkaan joukkoliikennettä
- Sote-kytlien yksikkökustannus putoaa 34 eurosta 30 euroon per matka eli
- Sote-kytlien yksikkökustannus pienenee yli 10%:lla.

Lopputulos siis:

- ✓ - Täysin uusille alueille saadaan joukkoliikennettä
- ✓ - Sote-kytlien kustannus laskee yli 10 %:lla, vaikka matkoista edelleen tehtäisiin yli puolet takseilla.

10. Kehitysehdotuksia kokonaisuuteen

Haastateltujen näkemys tiivistettynä

Joukkoliikenteestä ja osana sitä linja-autoliikenteestä tarvitaan helpommin ymmärrettävä ja johdettava kokonaisuus, jossa

- Matkustajan matkustaminen helpottuu
- Tarjonta lisääntyy
- Resurssitehokkuus paranee
- Hallinnollisia ja rahoituksia siloja on purettu kokonaisuuden optimoimiseksi



Kehitysnäkemyksiä joukkoliikenteeseen

- Joukkoliikenteen houkuttelevuuden avulla lisää matkustajia
- Hallinnon ja rahoituksen yksinkertaistaminen
- Vieläkin toimivampi kilpailullinen markkina
- Insenttiivit ja kohtaanto
- Kutsuohjattu joukkoliikenne osana alueellista joukkoliikennettä



Kriteerejä kehitysehdotuksille

Haastatteluista muotoutui joukko **kehitysehdotuksia**. Niiden tulee täyttää **keskeiset toimintaympäristöön perustuvat kriteerit**.

Esimerkiksi resurssitehokkuuden parantumisen kriteeri perustuu laajasti esitettyyn näkemykseen, ettei lisärahoitusta joukkoliikenteeseen ole nähtävissä kiristyvän julkisorganisaatioiden rahoitustilanteen vuoksi.



Kriteeri ratkaisulle	Tausta
Parantuva resurssitehokkuus Vähemmällä rahalla enemmän	Sekä valtion että kuntien palveluiden rahoitusvaje kasvaa vuoden 2024 budjeteista lähtien
Parantuva palvelutaso matkustajille	Joukkoliikenteeseen siirtymisen houkuttelevuuden parantuminen
Kilpailun toimivuuden parantaminen tai markkinaehtoisuuden parantuminen	Kilpailuihin osallistumisen houkuttelevuus mm. kilpailuehdot ja kilpailutusprosessin läpinäkyvyys ja/markkinaehtoisen liikennöinnin lisääntyminen
Neutraali nykyiselle liikennöinnin markkinan rakenteelle, ts markkinaneutraalisuus .	Nykyisessä markkinassa on satoja liikennöitsijöitä. Ratkaisu ei ota kantaa esim. liikennöintiyriyten keskimääräisen koon muutokseen.



JOUKKOLIIKENTEEN HOUKUTTELEVUUDEN AVULLA LISÄÄ MATKUSTAJIA

Matkustajalle toimiva joukkoliikenne

Joukkoliikenteen on oltava matkustajalle helppo löytää, suunnitella, ostaa, maksaa ja käyttää.

- ❑ Toimiva runkoliikenne luo alueellisen saavutettavuuden ja on keskeinen osa joukkoliikenteen palvelutasoa. Se mahdollistaa **matkaketjut**.
- ❑ **Toimiva first/last mile** tukee ja mahdollistaa joukkoliikenteen **kysyntävetoista** kasvua kaupunkien ja seutujen väliseen matkustamiseen. Kysyntävetoinen matkustaminen on 5-10% kokonaismarkkinasta.
- ❑ Liityntäpisteisiin tarvitaan matkustamisen mukavuutta lisääviä ratkaisuja mm. säältä suojautumiseen.
- ❑ Asiointimatkoihin tarvitaan toimiva joukkoliikenne. Niihin liittyvät kuljetustarpeet kasvavat, kun yhteiskunnan sosiaali- ja hyvinvointipalvelut keskittyvät.



Joukkoliikenteen luotettavuuden parantaminen pitkäjänteisesti



Matkustajalle ykköskriteeri on joukkoliikenteen **luotettavuus pitkällä tähtäimellä ja päivittäin** jokaisen vuoron kohdalla.

Matkustaja haluaa tietää, että vuoro kulkee paitsi huomenna myös kahden vuoden päästä.



Matkustaja tarvitsee **luottamuksen**, että hänen tarvitsemansa vuoro kulkee ilmoitetusti. Muuten vaihtoa **joukkoliikennevälineeseen** henkilöautosta ei tapahdu.



Tarjonnan näkyvyyden parantaminen alueilla

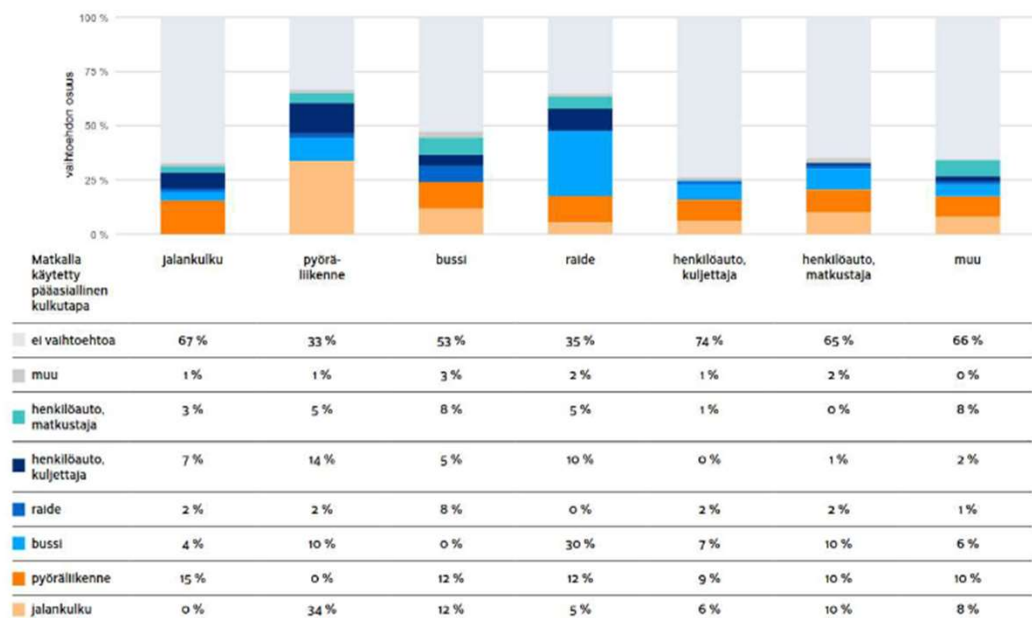
Mitä helpommin asiakas löytää tiedon koko joukkoliikenteen tarjonnasta alueellaan ja kansallisesti, sitä helpompi on löytää omaan aikatauluun sopiva vuoro määränpään.

Kuntien asiointiliikenne näkyväksi **digitoimalla olennaiset tiedot.**

Mitä helpommin Hyvinvointialueet ja Kela löytävät esteettömän joukkoliikenteen tiedot asiakkailleen, sitä pienempi on henkilökuljetusten tarve erillis- ja/tai taksikuljetuksina.



Palvelu- ja koululaisliikenne avoimeksi tarjonnaksi kaikille



Linja-autoliikenteen kehittäminen on mielekäs kehittämiskohde kulkumuotojen joukossa.

Yli kolmannes matkustajista vaihtaa ensisijaisesti linja-autoon, jos alun perin ajateltu kulkumuoto ei ole käytössä.

Palvelu- ja koululaisliikenne avoimeksi tarjonnaksi kaikille



Erityisesti kunnat järjestävät jo nykyään liikennettä ja kuljetuksia, jotka osin on mahdollista saada paremmin palvelemaan matkustajia etenkin harvemmin asutuilla seuduilla.



Koululaisliikenteen ja palveluliikenteen aikataulut, reitit ja palvelualueet ilmoitetaan kaikille avoimeksi joukkoliikenteeksi.



Lippu- ja maksujärjestelmänä voi toimia alueen lippujärjestelmä.



Kysynnän ja erityisesti piilokysynnän kartoittaminen uuden tarjonnan pohjaksi

Joukkoliikenteessä tarjonta luo kysyntää!



Reitti- ja vuorotarjonta tulee suunnitella isommille alueille, erityisesti työssäkäynti- ja asointialueet huomioiden.



Liikennesuunnittelussa tulee kokeilla uusia tapoja piilokysynnän kartoittamiseen. Esimerkiksi isojen työpaikkakeskittymien kuten teollisuuspuistojen yritysten kanssa yhteistyössä. Suunnitteluun tulisi ottaa mukaan matkustajat, hyvinvointialueet ja liikennöitsijät.



Eri datalähteitä (esim. verottajan ja digiviraston väestön asumis- ja työpaikkatiedot, mobiilioperaattorin liikkumisdata, Kelan matkakorvausdata) hyödyntämällä voidaan luoda uutta joukkoliikenteen tarjontaa alueille joilla on potentiaalista piilokysyntää.



Markkinoinnilla ja viestinnällä tehdään uusi tarjonta tunnetuksi.

Liikennöitsijöiden asiantuntemuksen käyttö

- ❑ Liikennöitsijät voivat tuoda linja-autoliikenteen järjestämisen suunnitteluun merkittävästi asiantuntemusta vuosikymmenten ajalta.
- ❑ Liikennöitsijöiden paikallistuntemuksesta on erityisesti hyötyä mm.
 - Usean ELY-alueen rajat ylittävän reittiliikenteen suunnittelussa
 - Matkustajapotentiaalin
 - Yhteysväli liikenteeseen
 - Kaluston ja kalustokierron optimoinnissa työ- ja lepoaikarajoitteineen
 - Linja-autojen käytössä markkinointiviestintään



HALLINNON JA RAHOITUKSEN YKSINKERTAISTAMINEN

Joukkoliikenteen alueellinen suunnittelu ja sen johtamisen toimivalta nousi kärkiehdotukseksi

☐ Joukkoliikenteen suunnittelu **alueellisina kokonaisuuksina** nousi kehittämissuunnitelmien kärkeen.

☐ Joukkoliikenteen järjestämiselle tarvitaan **vastuuviranomainen**, jolla on toimivalta johtaa alueellista kokonaisuutta ml. vaikuttaminen budjetoointeihin.



HUOM! Hyvinvointialueiden palveluverkkomuutokset tulee myös saada alueellisen joukkoliikenteen suunnittelun piiriin.

Syyskuussa 2023 on tullut julki useiden hyvinvointialueiden selvityksiä palvelupisteverkostoistaan. Kaikissa julkaistuissa suunnitelmissa on tavoitteena supistaa palveluverkkoa, mikä käytännössä tarkoittaa terveys- ja sosiaalipalveluiden käyttäjien asiointimatkojen muuttumista. Kunnissa palvelupisteitä lakkautetaan ja keskimääräinen matka lähimpään hyvinvointialueen pisteeseen tulee kasvamaan. Näiden asiointimatkojen huomioiminen liikennesuunnittelussa tuo parhaimmillaan lisää matkustajia hyvin palvelemaan joukkoliikenteeseen. Mikäli hyvinvointialueiden palvelupisteverkoston muutosten aiheuttaman matkustamisen muutostarpeen ennakoinnissa epäonnistutaan, se näkyy kasvavina Kelan matkakorvauksina ja hyvinvointialueiden henkilökuljetusten kustannusten kasvuna.

* https://tilastokeskus.fi/fi/luokitukset/tyossakayntial/tyossakayntial_1_20230101/0/

☐ Alueellinen ja valtakunnallinen palvelutaso ovat merkittäviä, kun halutaan parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa. Perustarve matkustamiselle syntyy työssä käymisestä ja opiskelusta, joiden vuoksi matkustaminen tapahtuu alueella ja ylittää usein kuntarajat.*

☐ Alueellisesti luontevia kokonaisuuksia voidaan tarkastella usealla tavalla*

- esim. työssäkäynti- / asiointialueittain,
- keskuskaupungin ympärille syntyneen Waltti-vyöhykkeistön tai/ja
- oppilaitosten opiskelijoiden liikkumisen ja
- hyvinvointialueiden asiointialueisiin kautta.

Mielenkiintoisia toteutuksia – Case Kokkola – Mitä tehtiin?

- Kunnan eri organisaatioosastoissa budjetoidut eri kohderyhmien joukkoliikenne ja kuljetukset budjetoitiin yhteen budjettiin.
- Eri kohderyhmiä tarkasteltiin kokonaisuutena, jossa suurimmat volyymit muodostavat kuljettavat matkat muodostivat joukkoliikenteen suunnittelun perustan.
- Aiemman yhden ympyrälinjan päätettiin tehdä ”terälehti-malli”, jossa kaupungin matkakeskus oli kaikki terälehti-mallin linja-autojen lähtö- ja saapumiskohta. Vaihtaminen reitiltä toiselle matkaketjuksi ajastettiin niin, että vaihtoajat suunniteltiin mahdollisimman lyhyiksi.
- Kokkolan kaupunkiliikenne suunniteltiin yhteistyössä alueella vaikuttavien muiden joukkoliikenteen järjestämiseen vaikuttavien organisaatioiden kanssa, jotta matkaketjut saatiin toteutumaan sujuvasti,
- Koko liikenne kilpailutettiin yhtenä kokonaisuutena ml markkinointi.

Kilpailun voitti liikennöitsijä Pohjolan Matka



Mielenkiintoisia toteutuksia – Case Kokkola – yhteenveto

Kokkolan kaupunki uudisti joukkoliikenteensä vuonna 2018. Lähtökohtana oli, että joukkoliikenteen suunnittelun tulee perustua työssä käymiseen ja opiskeluun sekä mahdollisesti koululaisten säännölliseen liikkumiseen.

Mitä saavutettiin:

- Eri alueiden saavutettavuus parani merkittävästi.
- Matka-ajat lyhenivät.
- Rahaa käytettiin sama määrä kuin aiemmin.
- Matkustajien palvelutaso parani merkittävästi, erityisesti saavutettavuus ja matka-aika paranivat aikaisemman yhden ympyrälinjan tilanteeseen verrattuna.

Haasteellisinta oli saada kerättyä rahoitus ”yhteen pottiin”, koska kunkin organisaatioyksikön on ollut vaikea luopua omasta päätösvalloistaan budjettiosuuteensa.



Rahoitusvaje joka organisaatiossa – avaimet julkisorganisaatioilla

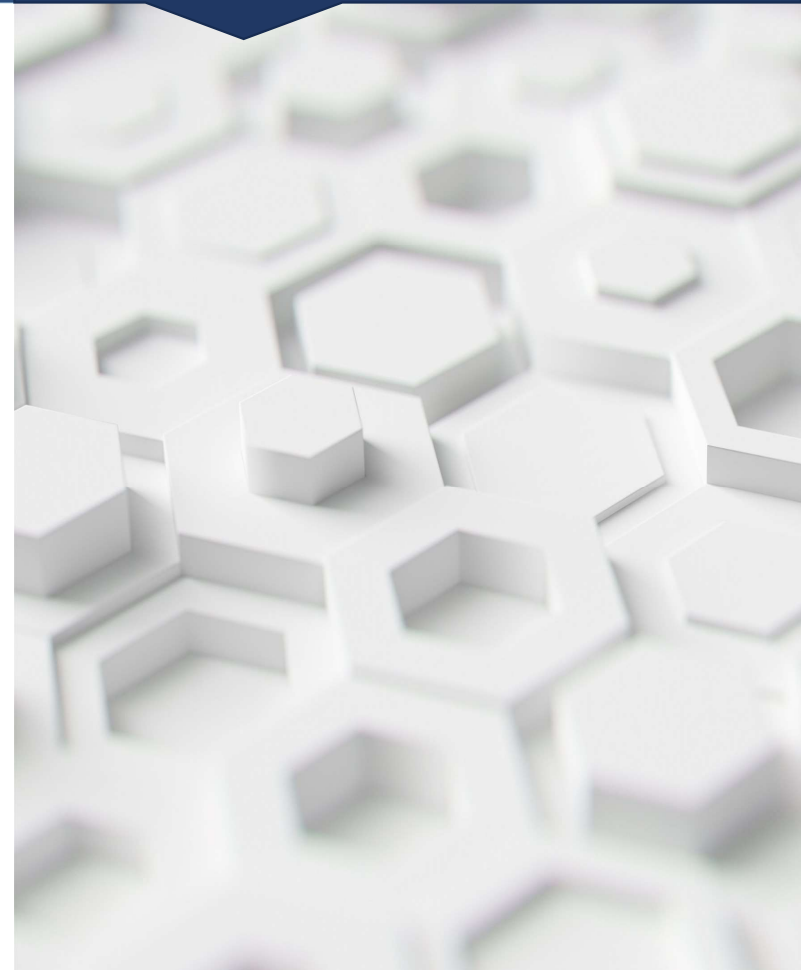
- Kun kustannustaso on noussut 20 %:a muutaman viime vuoden aikana, julkisorganisaatioille vaihtoehtoina on rahoituksen lisääminen tai menojen vähentäminen:
 - TVV:iden lipun hintojen nostaminen
 - Joukkoliikenteen lisärahoittaminen valtion ja/tai kuntien budjeteista.
 - Palvelutason alentaminen ts. reittien ja/tai vuorojen vähentäminen
 - Resurssitehokkuuden kehittäminen
 - Organisoinnin muutokset
- Lisämatkustajien ja siten lisälipputulosten saaminen uusilla reiteillä tai vuoroilla, kun parempi palvelu houkuttelee lisää matkustajia.
- Liikennöinnin uudelleenjärjestely linja-autoliikenteen tehostamiseksi
 - reittien uudelleensuunnittelulla,
 - vuorojen liikennöintikustannusten optimointi esim. optimaalisella kalustolla kullekin reitille sekä kustannussäästöt mahdollistamalla optimaalinen kalusto- ja kuljettajakierto liikennöitsijälle.
- Usein taloudellisesti haasteellisessa tilanteessa viranomaiset joutuvat käyttämään useita keinoja.



Tarvitaan joukkoliikennesuunnittelun rahoituksesta johtamista

- Vaikka suunnittelu voidaan tehdä yhteistyöllä, **rahoituksen kerääminen eri silloista on erittäin haasteellista** haastateltavien mukaan.
- Organisaatioille allokoidaan taloudellisia resursseja, jotta ne voivat toteuttaa tehtävänsä. Joukkoliikenteen järjestämisen rahat ovat toimivaltaisilla viranomaisilla ja kunnilla. Toisaalta hyvinvointialueet hyötyisivät joukkoliikenteestä, mutta niillä ei ole toimivaltaa joukkoliikenteen järjestämiseen. Hyvinvointialueilla on tehtävänä henkilökuljetusten järjestäminen.
- Jos halutaan alueellisesti suunniteltua ja optimoitua joukkoliikennettä, rahoituksen tulee tukea sitä. Ajatusleikkinä voisi miettiä, kuinka helppoa olisi suunnitella pääkaupunkiseudun joukkoliikenne yhtenä kokonaisuutena ja sitten sopia, mikä kaupunki rahoittaa minkäkin vuoron ja niiden kulkemiseen tulevat muutokset vuoden aikana.
- Esimerkiksi kutsuohjattu joukkoliikenne saattaisi tuoda lisämatkustajia keskuskaupungin joukkoliikenteeseen ja palvella terveydenhuollon asiointimatkoilla resurssitehokkaammin kuin keskuskaupungin näkökulmasta suunniteltu aikataulutettu joukkoliikenne isolla kalustolla. Paras suunnittelu- ja järjestämisorganisaatio saattaisi olla keskuskaupunki, mutta hyödyt eli taloudelliset säästöt näkyvät Kelan matkakorvauksien pienentymisenä tai hyvinvointialueen henkilökuljetuskustannusten pienemisenä.

Toimivaltaisten viranomaisen (TVV) lippuhintojen nosto ei ratkaise tilannetta. Tarvitaan rakenteellisia muutoksia, koska toimijoita on niin paljon.



Hyvinvointialueiden SHL-/VPL-kuljetusten nivominen alueelliseen joukkoliikenteeseen



- Työssäkäyntialueita on Suomessa 29. Ne perustuvat 1.1.2023 kuntajakoon perustuvat työssäkäyntitilaston pendelöintitietoihin. Työssäkäyntialueet nimetään keskuskunnan mukaan.
- Hyvinvointialueita on Suomessa 21.
- Työssäkäyntialueen keskuskunta on usein myös hyvinvointialueen merkittävä keskus.
- Millaista lisäymmärrystä voidaan saada vertaamalla ja analysoimalla sekä työssäkäyntialueilla että hyvinvointialueiden palvelualueilla tapahtuvaa liikkumista?
- Erytisen tärkeää on ymmärrys kulkusuunnista, kun hyvinvointialueiden palveluverkot supistuvat vuoden 2023 tilanteesta (joka kunnassa terveysterveyst) seuraavina vuosina.**
- Haastateltavat toteavat, että joukkoliikenteen, hyvinvointialueiden henkilökuljetusten ja Kelan sairausvakuutuksen perusteella korvaamien matkojen kokonaisuuteen kannattaa paneutua ja etsiä keinoja, jolla esim. 10 %:n nykyisistä SHL-/VPL-kuljetuksia käyttävistä voisi siirtyä avoimen joukkoliikenteen käyttäjiksi.
- Tämä edellyttää esim. kaluston esteettömyysvaatimuksien täyttämistä, mahdollisesti avustamismahdollisuuksien parantamista sekä esimerkiksi kutsuohjatun liikenteen lisäämistä sinne, missä on riittävästi muutoksista hyötyviä uusia potentiaalisia käyttäjiä, ja kutsuohjattu joukkoliikenne täydentää järkevästi nykyistä joukkoliikenteen tarjontaa.
- Hyvinvointialueiden ja Kelan korvaamien taksimatkojen yhdistely nähdään yhtenä ratkaisuna saatavuuden parantamiseen. Tarkastelua voi laajentaa siihen, kuinka henkilökuljetuksia takseilla on mahdollista yhdistellä joukkoliikenteeseen matkaketuiksi. Sekä kutsuohjattuun joukkoliikenteeseen että aikataulutettuun joukkoliikenteeseen yhdistely on teknisesti helpompaa, koska joukkoliikenne on jo tiedossa, eikä tarvitse "laskea kahden satunnaisesti samaan suuntaan samaan aikaan osuvan kuljetustarpeen varaan.
- Näin suuremman joukon SHL:n ja VPL:n edellytykset täyttävistä henkilöistä kulkeminen voi laadullisesti parantua merkittävästi.

Henkilökuljetusten yhtenäistämisen lainsäädäntö

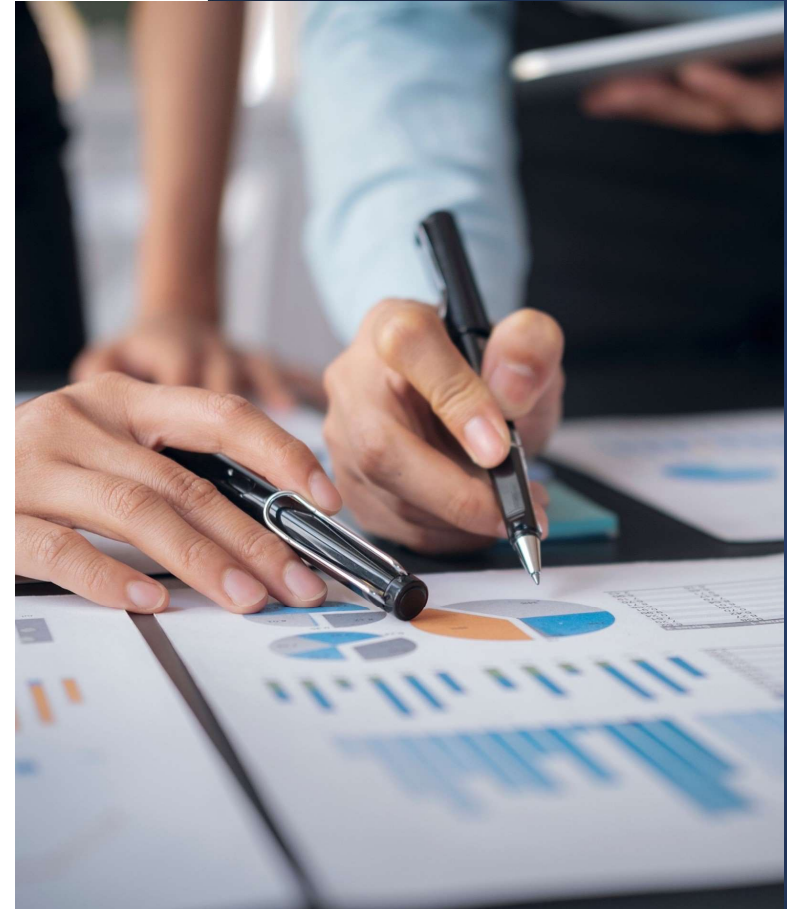
- Nykyistä selkeästi yhtenäisemmät hyvinvointialueiden henkilökuljetukset mahdollistaisivat myös paremmin yhteistyön Kelan ja hyvinvointialueiden välillä.
- Hyvinvointialueiden ja Kelan yhteistyöhönkin vaikuttava haaste alueellisen joukkoliikenteen suunnittelun, järjestämisen ja rahoittamisen pirstoutumisesta moniin organisaatioihin tulee ratkaista. Valtakunnallisella tasolla eri ministeriöistä tulevaa, nykyisin koordinoinnin puutteesta kärsivää ohjausta ja rahoitusta tulee yhtenäistää ja koordinoida.
- Henkilökuljetusten suunnittelu, järjestäminen ja kilpailutus hyvinvointialueiden kesken kaipaavat yhtenäistämistä.
- Nyt Kela on antanut jossain kohdin ”liikkumavaraa” Kela-taksien välitykskeskuksille, jotta kuljetuksia on helpompi yhdistellä.



**VIELÄKIN TOIMIVAMPI
KILPAILULLINEN
MARKKINA**

Liikenteen ostojen kustannustaso päätetään ennen kilpailutusta

- ❑ Suomessa liikennöinti perustuu yritysten tuottamaan palveluun.
- ❑ Liikennöinnin peruskustannustaso määräytyy jo suunnitteluvaiheessa.
- ❑ Liikennöitsijän näkökulmasta:
 - Ajettavat vuorot
 - Kaluston, kalusto- ja henkilöstökierron optimointimahdollisuus
 - Kalustovaatimukset, erityisesti esteettömyys sekä ympäristöystävällisyys ja energiatehokkuus
 - Erityisesti muiden kilpailuttavien julkisorganisaatioiden kalustomääräyksiä kireämmät kalustovaatimukset nostavat kustannuksia ja pienentävät kilpailutuksiin osallistuvien liikennöitsijöiden määrää
 - Liikennöitsijöillä on hyvin pieni määrä tekijöitä, joilla liikennöitsijä itse voi vaikuttaa kustannuksiin esim. liikennöitsijät noudattavat samaa kuljettajien työehtosopimusta.
 - Läpinäkyvyyden ja markkinan tehokkuuden vuoksi liikennöitsijät pitävät perusteltuna nykyisen liikenteen ja henkilökuljetusten kilpailullisen markkinan edistämistä.



Parempaa kilpailua

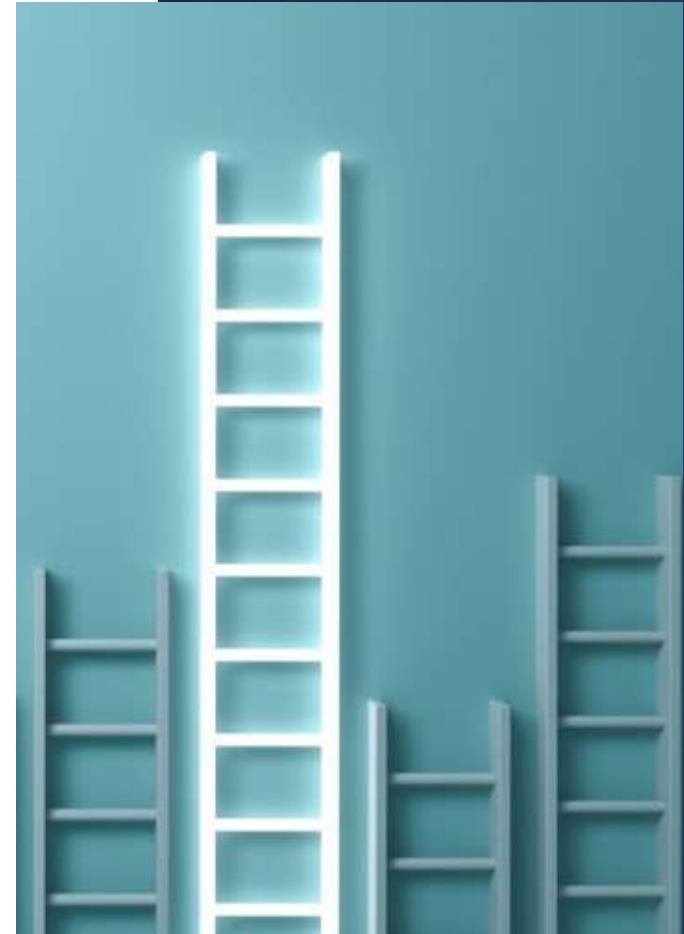
ELYjen kilpailutukset

- ELYjen **kilpailutuskriteerien yhtenäistäminen ja kilpailutusprosessien yksinkertaistaminen** ja läpinäkyvyys mahdollistaisivat liikennöitsijöille nykyistä tasapuolisemman kilpailutukseen osallistumisen.
- **Sopimuskausien** pidentäminen mahdollistaisi lisää ympäristöystävällisemmän kaluston rahoitusmahdollisuuksia, kun pidemmän sopimuksen tulorahoitus auttaisi uuden kaluston hankinnassa.
- Kilpailutuksissa määritelty **kalusto** vaikuttaa siihen, pystyykö osa nykyisin Kela-taksia tai hyvinvointialueen henkilökuljetusta käyttävä henkilö käyttämään joukkoliikennettä.
- **Kilpailutusten kohdekokojen** vaikutus yritysrakenteeseen tulee tiedostaa ELYssä. Esim. suuret kohdekilpailutukset pienten yritysten maantieteellisillä alueilla vaikuttavat kilpailulliseen markkinaan. Suuremmissa kohdekoossa liikennöitsijöiden tulee voida muodostaa yhteenliittymiä, jotka ovat kilpailuissa hyväksyttäviä.



Markkinaehtoisuuden lisääminen

- ❑ Muutama haastatelluista toi esille, että markkinaehtoisen linja-autoliikenteen osuutta tulisi saada kasvatettua.
- ❑ Liikennöitsijöillä viimeiset viisi vuotta ovat olleet uuden, oman markkina-aseman löytämistä taloudellisesti erittäin haastavassa tilanteessa jossa,
 - julkisorganisaatiot ovat siirtyneet vetovastuuseen markkinoilla
 - uudet digi- ja ympäristömääräysten ovat tulleet toteutettaviksi
 - korona kuritti toimialaa
- ❑ Toimialalla yritysten riskinottokyky on heikentynyt.
- ❑ Markkinaehtoisen linja-autoilla toteutettavan liikennöinnin lisääminen edellyttäisi, että eri kokoisille liikennöitsijöille on tarjolla liikennöintiä tukevia palveluita.
 - Erityisesti vuodesta 2017 ovat realisoituneet vaatimukset liikennöinnin reaaliaikaisista digitaalisista palveluista matkustajille sekä erilaisten tietojen tarjontaan, keräämiseen, koontiin, raportointiin, tilastointiin tarvittavista tietojärjestelmistä.



Kuljetuskaluston tehokas käyttö

- ❑ Joukkoliikenteessä kuljetuskaluston tehokas käyttö palvelee kaikkia osapuolia, kun paljon pääomaa vaativa kalusto on mahdollisimman tehokkaassa käytössä. Kustannukset laskevat sekä liikennöitsijöillä että kuljetusten järjestäjillä ja tilaajilla.
- ❑ Liikenteen järjestäjät ja henkilökuljetusten järjestäjät alueella ja ohjeistava, valtakunnallinen viranomais voisivat käydä läpi nykyistä kuljetuskaluston pikku tarkkaa säätelyä ja yhtenäistää kalustovaatimuksia.
 - Joukkoliikenteessä linja-autoilla, hyvinvointialueiden henkilökuljetuksissa ja Kela-takseissa käytetään kuljetuskalustoa, jossa on pikkubussien, hyvinvointialueiden henkilökuljetusten ja Kela-taksienkin osalta myös merkittävästi yhteisiä piirteitä.
- ❑ Koululaiskuljetuksissa kaluston käyttöä tehostaa koulujen työpäivien aloitus- ja lopetusaikojen suunnittelu yhdessä liikennöitsijöiden kanssa, kun tavoitteena on tehokas autokierto. Jo pienillä lukujärjestysmuutoksilla voidaan saada aikaan merkittävä kustannusten väheneminen.



Kuljettajien työ houkuttelevaksi

- ❑ Linja-autojen ja taksien kuljettajien saatavuus on turvaaminen lähivuosina, mikäli joukkoliikenne ja henkilökuljetukset halutaan toteuttaa tavoitteiden mukaan.
- ❑ Kuljettajien työolosuhteet mm. taukotilat on nostettu esiin jo useassa kaupungissa.



INSENTIIVIT JA KOHTAANTO

Hyötyjen ja kustannusten mitattavuus

- ❑ Liikenteen ja henkilökuljetusten järjestämiseen osallistuvilla organisaatioilla tulee olla keskeisenä asiakasnäkökulma.
- ❑ Palvelutason kehittämisessä tulee tehdä toimenpiteitä, joiden hyödyt ovat mitattavissa ja kustannukset todennettavissa sekä asiakkaille että liikenteen järjestäjille.
- ❑ Periaatteiksi haastatteluissa mainitaan:
 - Kustannus-hyötyanalyysit
 - Asiakastyytyväisyyden mittaaminen
 - Kehittämisen tavoitteiden asettaminen, seuraaminen ja korjaavien toimenpiteiden tekeminen
 - Joukkoliikenteen subventioasteet ja kustannukset matkustajakilometriä kohti tulee saada läpinäkyviksi



Insentiivit

- matkustajille ja organisaatioille

- ❑ Joukkoliikenteen käytön tulee olla taloudellisesti palkitsevaa matkustajalle.
 - Kelan matkakorvauksia tai hyvinvointialueiden henkilökuljetuksia käyttäville henkilöille tulisi antaa insentiivi halvimpien joukkoliikenteen kulkumuotojen käyttämiseen, jos se heille mahdollista, mutta ei pakollista”. Esimerkiksi maksuton joukkoliikenne mainittiin insentiivinä – edellyttäen tietysti, että vaikkapa mahdolliset esteettömyysvaatimukset täyttyvät.
 - Matkaoikeuden osoittamisen ja maksamisen haasteet tulee ratkaista esim. SHL-/VPL-kuljetuspalveluiden käyttäjille maksuttomilla matkustusosoikeuksilla.
- ❑ ”Joukkoliikenteen järjestämisen hyödyt ja kulut samalle julkisorganisaatiolle”.
- ❑ Valtakunnallinen matkustajaprofiili voisi vähentää hallinnollista työtä Kelan matkakorvausten ja hyvinvointikuljetusten taustalla.



**KUTSUOHJATTU
JOUKKOLIIKENNE
OSANA ALUEELLISTA
JOUKKOLIIKENNETTÄ**

Kutsuohjattu liikenne toimivana ratkaisuna



Kutsuohjattu joukkoliikenne on kelpo keino parantaa joukkoliikenteen saatavuutta resurssitehokkaasti, kun se toteutetaan siihen parhaiten soveltuvilla alueilla, ja oikein.



Kutsuohjattuun liikenteeseen on mahdollista yhdistää yksittäisiä taksimatkoja eli tehdä matkojen yhdistelyä. Yhdistelyaste saadaan korkeammaksi, kun kutsuohjatun liikenteen saatavuus on tiedossa valmiiksi.

Kutsuohjatussa joukkoliikenteessä saadaan korkeita matkojen yhdistelyasteita.



Myönteistä on, että ikääntyvässä maassa kutsuohjattu liikenne mahdollistaa joukkoliikenteen käytön helpommin myös ikääntyville ja liikuntarajoitteisille.

Uudenkaupungin kutsuohjattu joukkoliikenne todensi, että rollaattorien ja pyörätuolien kanssa voi matkustaa joukkoliikenteessä.



Kutsuohjatun kyydin tilaaminen sovelluksella ja mobiilisti on oltava perustoiminto kustannustehokkuuden vuoksi.

Mistä syntyy kutsuohjatun joukkoliikenteen tehokkuus SHL-/VPL- kuljetuksissa ja Kela-kyydeissä?

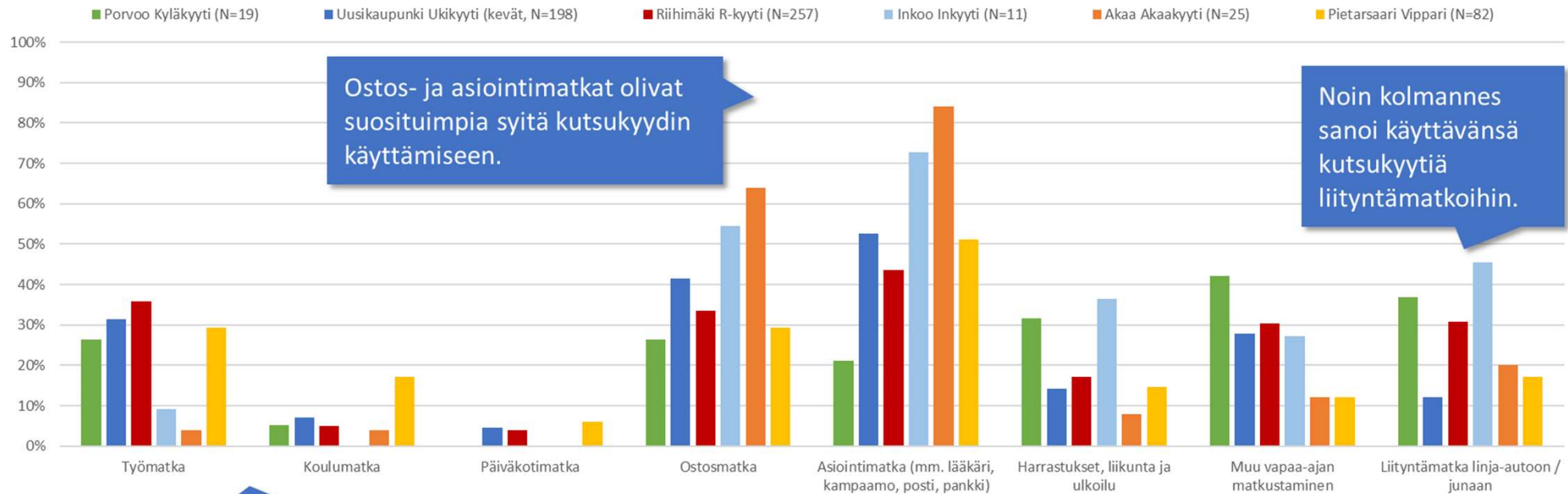
Tekninen tehokkuus: Todennäköisempää on yhyttää (satunnais)kyyti (yksi piste) avoimen joukkoliikenteen/kutsuohjatun liikenteen alueella reitille (monta pistettä) kuin kaksi yksittäismatkaa (ts. kaksi satunnaispistettä). Tärkeää on myös operoida matkoja/ samalla alustalla, jossa ensisijaisena on avoin joukkoliikenne.

Eryteisesti tehokkuus kuitenkin tulee seuraavista tekijöistä:

- Kun avoimen joukkoliikenteen matkat ja yksilömatkojen matkat tarkastellaan samassa kokonaisuudessa, yhdistelyn todennäköisyys kasvaa.
- Kutsuohjattu joukkoliikenne on siten lähtökohtaisesti yhdisteltyä ja yhdistelyn hyväksyttävyyys oletusarvona. Sen sijaan perinteisessä sote-kyydissä, joka mielletään enemmän taksiliikenteeksi, joillakin asiakkailla olla olle oletus/toive, että saisi yksilökyytejä. Eli sote-kyytien yhdistelyssä asiakkaat joutuvat ikään kuin tinkimään saavutetuista eduista, kun taas kutsuohjattu joukkoliikenne on uusi mahdollisuus etenkin, jos joukkoliikenteen käytöstä saa insentiivin esim. maksuttomien joukkoliikennematkojen muodossa. Kyse on siitä, miten asia mielletään.
- Kutsuohjatussa joukkoliikenteessä ostetaan kiinteätä kapasiteettia (eli ns. päiväautoja ja autotunteja tietyillä ajovuoroilla), joille kannattaa ohjata matkat aina, kun se on mahdollista. Sote-kyydeissäkin on käytössä jonkun verran tällaisia kiinteitä autoja, joita pyritään käyttämään ensisijaisesti. Niiden käyttö on tehokkaampaa ts. niiden hinta (€)/matkustajakilometri on edullisempi kuin taksimaisten matkojen.
- Autotunteja hankittaessa voidaan ratkaista myös henkilökuljetusten saatavuusongelmaa, koska kuljetusvälineet ovat käytettävissä juuri henkilökuljetuksiin. Kapasiteetista ei siis silloin kilpaile muut asiakkaat.
- Sopivaa kapasiteettia voidaan simuloida ja suunnitella.

Kutsukyytiä käytetään moneen eri tarkoitukseen, kun palvelutarjonta on riittävä

Mihin tarkoituksiin olet käyttänyt kutsukyytipalvelua? (osuus vastaajista)



Ostos- ja asiointimatkat olivat suosituimpia syitä kutsukyydin käyttämiseen.

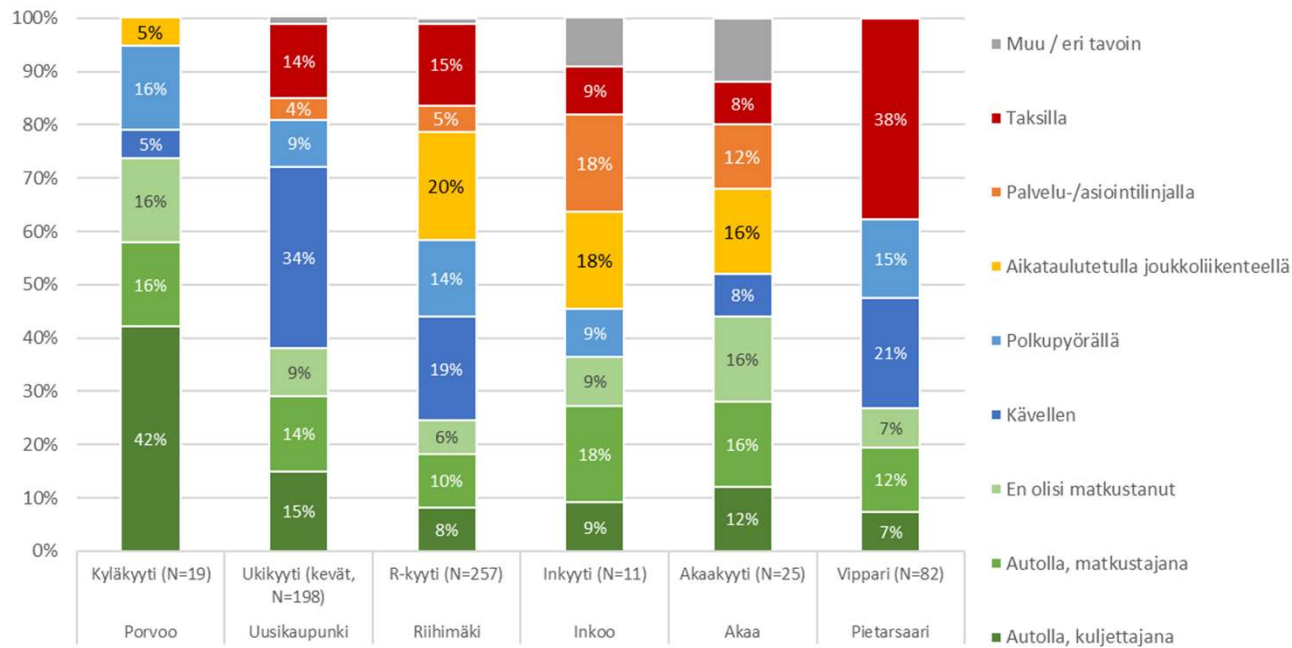
Noin kolmannes sanoi käyttävänsä kutsukyytiä liityntämatkoihin.

Uudessakaupungissa, Riihimäellä ja Pietarsaassa matkustettiin paljon myös töihin. Pietarsaassa myös koulumatkat korostuvat.

Uudessakaupungissa, Riihimäellä ja Porvoossa korostui harrastus- ja vapaa-ajan matkat, koska palvelua oli tarjolla myöhään illalla.

Kutsukyydillä korvattiin merkittävästi autonkäyttöä ja tehtiin matkoja, joita ei olisi muuten tehty

Miten olisit tehnyt matkat, jos kutsukyytipalvelua ei olisi ollut?



Asiakaskyselyihin vastanneista käyttäjistä 20–30 % korvasi kutsukyydillä pääosin autonkäyttöä joko kuljettajana tai matkustajana.

6 – 16 % vastaajista olisi jättänyt matkoja tekemättä ilman kutsukyytiä.

Liukkailla keleillä kutsukyyti voi vähentää ikäihmisten liukastumisonnettomuuksia.

Uudessakaupungissa ja Pietarsaareissa ei ole aikataulutettua joukkoliikennettä lainkaan.

Pietarsaaren taksinkorvaajista 29 % oli VPL/SHL-asiakkaita.

Korvasi autonkäyttöä

58 %

29 %

18 %

27 %

28 %

20 %

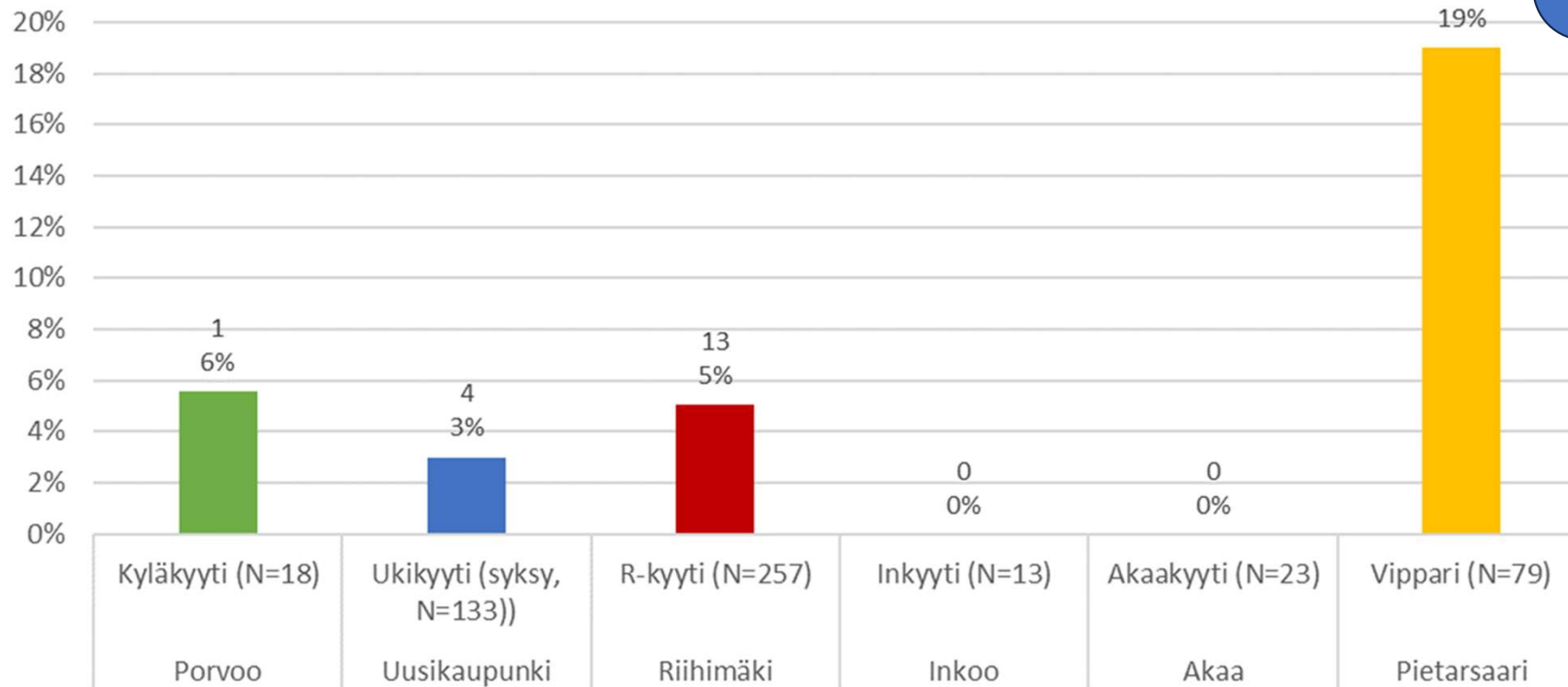
"Myytiin auto pois, joten älkää vain lopettako tätä."



Lähde: Matkahuolto

Kutsukyytipalvelun käyttäjät, joilla oli VPL- tai SHL- matkaoikeus tai muu vammaiskortti

Kutsukyytipalveluiden käyttäjät, joilla on SHL/VPL matkaoikeus tai vammaiskortti (osuus kyselyyn vastanneista käyttäjistä)



Pietarsaaren kutsuohjattu joukkoliikenne Vippari osoittaa, että kutsuohjattu joukkoliikenne voi palvella hyvin myös SHL-/VPL-lainsäädännön palveluiden asiakkaita. Vippari on ollut vakiinnuttanut asemansa jo 2010-luvulta.



Ukikytyi

Klo 6 – 21 ja 23 autotuntia (arki)

Klo 10 – 14 ja 4 autotuntia (la)

Ei korvannut aiempaa palvelua



R-KYYTI

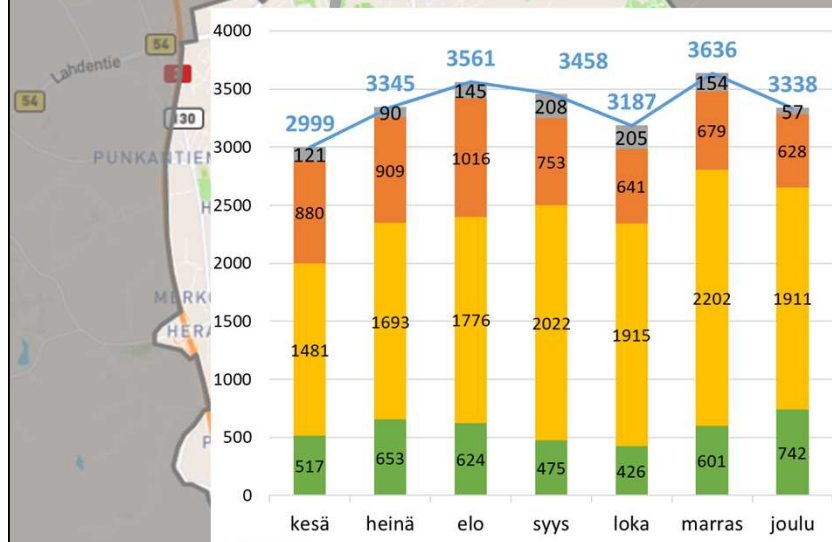
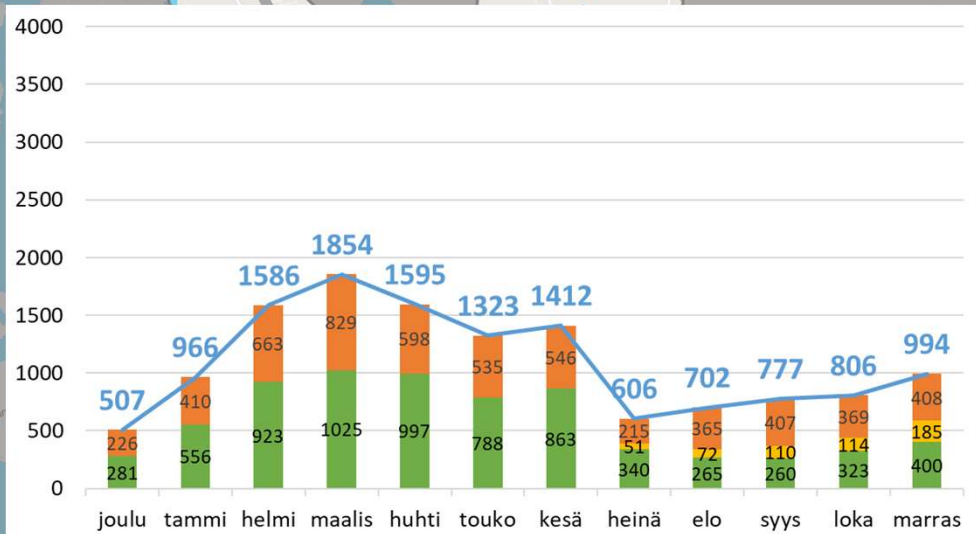
klo 5 – 23 ja 31 autotuntia (arki)

klo 7 – 17 ja 17 autotuntia (la ja su)

Korvasi aikataulutettua liikennettä ja palvelulinjan

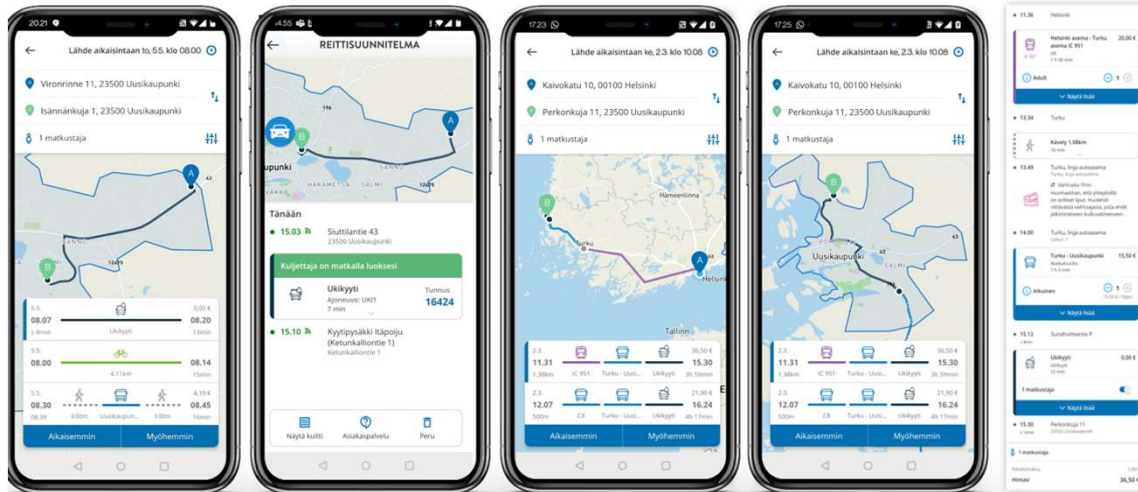


Kutsuohjatussa liikenteessä autotuntien tarjoaminen on mahdollista eri toimijoille, kunhan kalusto on sopivaa.



SOVELLUS - MAKSU HETI SOVELLUS - PAIKANVARAUS PUHELINTILAUS PUHELINTILAUS (toistuva, menopaluu) YHTEENSÄ MATKAT

Kutsuohjatus joukkoliikenteen pilotit tarvitsevat tukea valtiotasolta



Case: Matkustajan näkymä kutsuohjattuun Uudenkaupungin joukkoliikenteeseen osana matkaketjua Suomessa.

Kuvalähde Matkahuolto

- Suunnittelun lähtökohtana oltava alueen matkustajien erilaiset tarpeet.
- Kansalliselta tasolta tarvitaan ohjausta uusien asioiden tekemiseen, jotta toiminnalliset ja rahoitukselliset siilot pystytään ylittämään.
- Kutsuohjatus joukkoliikenteen on toiminnalliseen ja taloudelliseen arviointiin, joka voidaan tehdä simuloimalla alueen tilannetta.
- Onnistuminen edellyttää alueella toimivien joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestäjien yhteistyötä ja sitoutumista.
- Nykyiset taksi- ja linja-autoliikenteen raja-aidat on purettava.
- Kutsuohjattu joukkoliikenne (tarjonta) on tehtävä näkyväksi matkustajille.
- Kutsuohjatus liikenteen olennaisten tietojen digitointi sekä lipunoston selkeys ovat avainasemassa, kun uusi kutsuohjattu joukkoliikenne aloitetaan.

LÄHIVUOSIEN VAHVAT MUUTOSAJURIT LINJA-AUTOLIIKENTEESSÄ

Neljä tulevaisuuden vahvaa ajuria linja- autoliikenteessä

Esteetön
matkustaminen

Liikenteen
päästöttömyys

Digitaalisuus

Autonomiset
ajoneuvot

Matkustamisen esteettömyys

Esteettömyys koko
matkan ajan
suunnittelusta
matkustamiseen

Suunnittelu –
digitaalinen
esteettömyys

Matkaoikeuden
hankkiminen

Matkustaminen

Matkan
päättäminen

Suomen hiilipäästöjen puolitustavoite 2030 mennessä

Keino	Sektorit	Todettu vaikutus
Päästökauppa Päästöjen leikkaaminen hinnoittelulla	Energiatuotanto ja isot teollisuuslaitokset	Hinnoittelu leikannut päästöjä tehokkaasti
Taakanjakosektori	Suurimmat alueet liikenne ja maatalous Pienempiä työkoneet ja teollisuuden prosessit	Sektorin päästöt jäljessä tavoitteista
Päästöhyvitykset, Lucraf-asetus	Maankäyttösektori: metsät ja pellot	Hiilinielut romahtaneet

Suomi on sitoutunut liikenteen päästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä, mutta nykykeinoin siihen on vaikea päästä. Tavoitteesta jääminen voi merkitä jättilaskua tulevaisuudessa, joten liikenteen päästöjen vähentämiskeinot pysyvät päättäjien asialistoilla.

Lähde: Talouselämä-lehti nro 36 13.10.2023 s. 34-41



Keinoja liikenteen päästöjen puolitukseen

Liikenteen päästokiintiöjärjestelmä: jopa 1,55.

Polttoaineveron korotus 200 euroon hiilidioksiditonnilta (150 euroa 2025): 0,9–1.

Biopolttoaineiden jakeluvolvoite 34,4 prosenttiin (biokaasut mukaan): 0,211.

Autonvalmistajien päästöraja 40 prosenttiin: 0,106.

Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen sekä liikennepalveluiden edistäminen kaupunkiseuduilla: 0,065–0,1.

Ruuhkamaksut Helsingin seudulle, Tampereelle ja Turkuun: 0,062–0,095.

Taloyhtiöiden latausinfraan tuki 5,5 Meur: 0,015–0,08.

Täyssähköauton hankintatuen korotus 6 000 euroon vuosina 2021–2025: 0,0003–0,002.

Autoveron poisto täyssähkö-, hybridi- ja kaasuautoilta: 0,0001–0,0063.

Autoveron poisto: päästöt kasvavat hieman.

Huom! Liikenteen päästövähennyksiin kohdistuu lisäpainetta, koska maataloussektorilla päästövähennykset ovat edenneet hitaasti.



Digitaalisuus

- Reaaliaikaiset digitaaliset palvelut ja järjestelmät
- Integroituminen eri palveluihin ja alustoihin
- Ajoneuvosta infrastruktuuriin automaattinen kommunikaatio
 - Esimerkkinä liikenteen etuajo-oikeudet kulkuneuvon mukaan
- 5 G & 6 G – entistä nopeammat tietoliikenneyhteydet
- IoT – Esineiden Internet, joka mahdollistaa erilaiset automaattiset kommunikaatiot vaikkapa kulkuneuvojen kesken



Autonomiset ajoneuvot

- Autonomiset linja-autot
- Kokeiluja jo vuosia
- Pohjoisen haasteelliset sääolosuhteet
- Suomi aktiivisesti mukana eri projekteissa



SELVITYKSEN ULKOPUOLELLA OLEVIEN KEINOJEN RAJAUS

Lisärahoitus julkisorganisaatioiden budjeteista

- ❑ Joukkoliikennepalveluiden lisärahoituksen tarve on ilmeinen. Koska julkisorganisaatioissa toimivat haastatellut eivät nähneet merkittävää budjeteista tulevaa lisärahoitusta nykyiselle joukkoliikenteen toteutustavalle, selvityksessä on keskitytty tuomaan esille kehittämistoimenpiteitä, jotka voivat parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja siten saada lisää maksavia asiakkaita ja rakenteellisia kehittämistoimenpiteitä, joilla nykyään joukkoliikenteen kokonaisuuteen ja sitä lähellä oleviin toimintoihin käytettävä raha voidaan kohdistaa eri tavalla.
- ❑ Joukkoliikennettä järjestävä julkisorganisaatio päättää lippujen hinnan korotuksista. Vallitsevassa liikennöinnin bruttomallissa, järjestäjä kerää lipputulot sekä päättää lippujen hinnoittelusta.
- ❑ Rahoituksen allokointi eri tavalla kuin nykytilanteessa joukkoliikenteen, hyvinvointialueiden henkilökuljetusten ja Kelan maksamiin matkakorvauksiin, edellyttää hallinnollisia ja budjetoinnin muutoksia.
- ❑ Lisäksi osan matkustajista siirtyminen kutsuohjatun tai aikataulutetun joukkoliikenteen käyttäjiksi edellyttää perusteellista systeemistä kartoitusta uusien potentiaalisten asiakkaiden tarpeista liittyen mm. kuljetuskalustoon.



Lisärahoitus julkisorganisaatioiden lipunhintojen nostolla

- ❑ Lippujen (matkaoikeuksien) myynnillä joukkoliikennettä järjestävät julkisorganisaatiot kattavat 40-50 %:a kokonaiskustannuksista.
- ❑ Toimivaltaisten viranomaisten lippuhintojen korotusten tulisi siis olla merkittäviä, mikäli niillä halutaan paikata rahoitusvajetta. Lipunhinnassa 20 %:n korotus saattaisi kuroa umpeen rahoitusvajetta vain kymmeneksellä.
- ❑ Toisaalta UK:ssa tehdyssä tutkimuksessa todettiin, että ei ole juurikaan hintajoustoa, jos joukkoliikenteen lippujen hintoja alennetaan. Ihmiset eivät siirry henkilöauton käyttäjistä joukkoliikenteen käyttäjiksi, jos lipun hintoja alennetaan. Entä toisin päin? Mari Flink –tutkimus?



11. Loppusanat

Pilotteja nopeasti, systeminen muutos vie vuosia

- Selvitys toiminee parhaiten keskustelun herättäjänä ja pohjana jatkotyöstämiselle.
- Ongelmiin on herätty. Tulevaisuuden tavoitetilan selkeä muodostuminen ja sen vieminen poliittisiksi päätöksiksi voinee viedä useita vuosia. Liikennöinnissä ensimmäiset muutokset voinevat näkyä pilotteina lähivuosina. Merkittävä systeminen muutos vaatinee jopa vaalikauden valmisteluajan. Niinpä liikennöitsijöillä on useita vuosia aikaa valmistautua etenkin, mikäli eri toimijat osallistuvat muutosmatkaan ja politiikkalinjauksista suunnitellaan tiekartta käytännön muutoksiin.
- Jatkotyöstämisen lähtökohtana tulisi olla laaja yhteinen tilannekuva linja-autoilla toteutettavan joukkoliikenteen kehitystarpeista hyvin konkreettisine kehittämistoimenpiteineen, joista esimerkkinä on alueellisen joukkoliikenteen tarjontatiedon kokoaminen matkustajille sekä muille tietoa tarvitseville organisaatioille kuten hyvinvointialueille.
- Suomessa on satoja linja-autoyrittystä, joista yli 90 %:a on alle 10 henkilön yrityksiä. Niinpä alan tulevaisuuden ratkaisuilla on merkittävä vaikutus yrittäjiin ja liikennöitsijöihin, joilla kullakin on yksilöllinen tarve tunnistaa omat kehitystarpeensa ja valmistua tulevaisuuden joukkoliikenteen toimintaympäristöön tekemällä tilanteeseensa sopivia strategisia päätöksiä.
- Jatkoselvitysaiheita tarjottiin paljon. Jatkoselvitysten tulisi valaista systeemisiä kokonaisuuksia ja riippuvuussuhteita sekä tarkentaa numeerisia indikaattoreita.
- Jatkoselvityksiä tärkeämpää on kuitenkin tarttua konkreettisiin toimenpiteisiin, joilla voidaan parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja toimivuutta matkustajalle.
- Toivon selvityksen pohjalta rakentavaa tulevaisuuskeskustelua!

12. Lähdeluettelo

HAASTATTELUT 6/23-10/23

Juha-Matti	Alanen	Polkka Oy, Logistiikka
Antero	Alenius	Hämeenkyrön kunta
Laura	Eiro	Liikenne- ja viestintäministeriö
Pipsa	Eklund	Traficom
Vesa	Haapamäki	Tuomi Logistiikka Oy
Jouni	Haasianlehto	Päijät-Hämeen hyvinvointialue
Anne	Hauta	Kansaneläkelaitos
Tapio	Heinonen	Uudenmaan ELY-keskus
Lauri	Helke	Fenniarail Oy
Marko	Hentilä	Hansel Oy
Mika	Järvinen	Järvisen Liikenne Oy
Tuomo	Kinnunen	Matkahuolto Oy
Antti	Korsisaari	Korsisaari Oy
Piia	Kuusisto	Kansaneläkelaitos
Satu	Lehtokangas	Puolustusvoimat
Harri	Leskinen	Savonlinja Oy
Kari-Pekka	Mäki-Lohiluoma	Kansaneläkelaitos
Risto	Pekola	Pekolan Liikenne Oy
Jaakko	Rintamäki	Fintraffic
Jarkko	Saarimäki	Liikenne- ja viestintäministeriö
Mikko	Saavola	Linja-autoliitto ry
Rauno	Särkkäaho	Lahden kaupunki
Johanna	Taskinen	Matkahuolto Oy
Jukka-Pekka	Vallius	Pirkanmaan ELY-keskus
Emma-Stina	Vehmanen	Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue
Kim	Venesjärvi	Kuopion kaupunki
Matti	Viiialainen	Matkahuolto Oy, hallitus
Jukka	Ylitalo	Länsilinjat Oy

Lähdeluettelo

- Esteettömyys linja-autojen kalustovaatimuksissa - <https://www.traficom.fi/fi/traficomin-julkaisut?limit=20&offset=0&query=&sort=created&toggle=Esteett%C3%B6myys%20linja-autojen%20kalustovaatimuksissa>
- Fossiilittoman liikenteen tiekartta –hankkeen materiaalit <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM050:00/2019>
- Hallitusneuvotteluissa jaettu materiaali 8.5.2023, Liikenne- ja viestintäministeriö
- Henkilökuljetusten uudistamisen raportti 2015, Ohjausryhmän loppuraportti s.10 – Luvut tehty arvioina tästä 2015 raportista paitsi palveluliikenne + kutsuohjattu liikenne
- Henkilöliikennetutkimus syksy 2022 - [Henkilöliikennetutkimus syksy 2022: Suomalaisten liikkuminen | Traficom](https://www.traficom.fi/fi/traficomin-julkaisut?limit=20&offset=0&query=&sort=created&toggle=Esteett%C3%B6myys%20linja-autojen%20kalustovaatimuksissa)
- Joukkoliikenteen kysyntä - <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/joukkoliikenteen-kysynta>
- Joukkoliikenteen matkustajamäärät - <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/joukkoliikenteen-matkustajamaarat>
- Kansaneläkelaitos, Tietotarjotin
- Kela.fi
- Koulumatkatukilaki 48/1997 - <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1997/19970048>
- Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (740/21)
- Laki liikenteen palveluista (157 § (320/2017))
- Liikenne ja matkailu, Tilastokeskus
- Linja-autoliitto ry
- Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriön ja Sosiaali- ja terveysministeriön yhteinen vastaus hallitusneuvotteluiden tietopyyntöön 19.5.2023
- Liikenne- ja viestintäministeriön ja Sosiaali- ja terveysministeriön yhteinen vastaus hallitusneuvotteluiden tietopyyntöön 19.5.2023
- Liikenne- ja viestintäministeriön ja Sosiaali- ja terveysministeriön yhteinen vastaus hallitusneuvotteluiden tietopyyntöön 19.5.2023
- Liikennöitsijäkysely, Matkahuolto - <https://stat.fi/til/lii.html>
- Nobina Suomi) - [https://fi.wikipedia.org/wiki/Nobina_\(Suomi\)](https://fi.wikipedia.org/wiki/Nobina_(Suomi))
- Onnibus - <https://fi.wikipedia.org/wiki/Onnibus>
- Palvelusopimusasetus voimaan - <https://lvm.fi/-/palvelusopimusasetus-psa-voimaan-716014>
- Pääkaupunkiseudun bussiliikenteen kilpailutus on johtanut toimijoiden vähenemiseen ja kannattavuuden heikkenemiseen, blogi - <https://www.kvartti.fi/fi/blogit/paakaupunkiseudun-bussiliikenteen-kilpailutus-johtanut-toimijoiden-vaahenemiseen-ja>
- Sosiaalihuoltolaki
- Suomen suurin bussiyhtiö saa uuden omistajan, Capman ostaa Koiviston auton: ”Nämä yhtiöt tarvitsevat nyt investointikykyä” - <https://www.hs.fi/talous/art-2000008465312.html>
- Tietotyön trendit - Lähde: <https://stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2022/etatyo-lisaantyi-useimmilla-toimialoilla-maakunnissa-palattiin-lahityohon/>
- Vammaispalvelulaki
- Väestö siirtyy etelään – Kauppalehti 10.6.2023, Tilastokeskus
- Yleistä joukkoliikenteen järjestämisestä, rahoituksesta ja liikevaihdosta - <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/yleista-joukkoliikenteen-jarjestamisesta-rahoituksesta-ja-liikevaihdosta>