

Traficom ajankohtaiskatsaus

1/2026

Parempaa liikkumispalvelua
samalla rahalla – Kohti
paremmin yhteensovitettuja
julkisesti tuettuja kuljetuksia



Sisällysluettelo

Tiivistelmä.....	3
Kuljetusten järjestämisen nykytilanne.....	4
Kuljetusten kustannukset kasvavat	6
Kuljetusten yhdistelyssä merkittävä säästöpotentiali – Traficomien tietopilotin ensimmäiset havainnot	8
Yhteensovittamalla enemmän hyötyä.....	10
Lähteet	12

Tiivistelmä

Julkisin varoin rahoitettuihin henkilökuljetuksiin käytetään Suomessa vuosittain lähes 2 miljardia euroa ja kustannukset vain kasvavat. Samoilla reiteillä kulkee monen eri tahon järjestämiä ja rahoittamia kuljetuksia, joiden suunnittelussa tehdään vain harvoin yhteistyötä. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien tietopilottien ensimmäisten havaintojen perusteella kuljetuksissa on merkittävää yhdistelypotentiaalia ja paremmalla yhteensovittamisella voitaisiin saavuttaa valtakunnallisesti merkittäviä, useiden kymmenien miljoonien eurojen säästöjä.

Tämä ajankohtaistarkastus keskittyy julkisesti tuettuihin taksikuljetuksiin, erityisesti Kelan ja hyvinvointialueiden järjestämiin kuljetuksiin, joiden kustannukset ovat hieman yli 450 miljoonaa euroa vuodessa. Kun mukaan lasketaan kuntien takseilla järjestämät koulukuljetukset, ovat kokonaiskustannukset vuositasona lähes 550 miljoonaa euroa. Kustannukset ovat kasvaneet 2020-luvulla keskimäärin 6 prosenttia vuodessa ja niiden ennakoidaan kasvavan edelleen muun muassa väestön ikääntymisen ja lisääntyvien palvelutarpeiden, sosiaali- ja terveydenhuollon palveluverkon muutosten sekä yleisen kustannustason nousun myötä. Taksimatkojen kokonaiskustannukset voivat ylittää 2030-luvun alkupuolella jo miljardin euron rajan, jos kehitys jatkuu nykyisellään.

Tuottavuus ei parane merkittävästi yksittäisen kuljetuksen hintaa alentamalla. Ongelma ei ratkea myöskään sillä, että jokainen toimija optimoi vain omalla järjestämisvastuullaan olevia kuljetuksia. Ratkaisu on julkisten kuljetusten parempi yhteen sovittaminen. Kysyntää ja tarjontaa yhteen sovittamalla voidaan hillitä kustannusten kasvua, parantaa palveluita ja niiden saatavuutta, parantaa harvaan asuttujen seutujen saavutettavuutta sekä vahvistaa kuljetusyrittäjätoiminnan elinvoimaisuutta. Tämä edellyttää sitä, että eri tahojen kuljetusten yhdistely kootaan yhdelle toimijalle, jolla on kannustin yhteensovittaa niitä huomioiden asiakastarpeet.

Säästöjen ohella tavoitteena tulee olla parempien liikkumispalveluiden rakentaminen. Kansalaisten perusoikeuksien toteutuminen edellyttää laadukkaiden kuljetuspalveluiden turvaamista myös tulevaisuudessa. Kuljetuspalvelut tulee nähdä erilaisiin asiakastarpeisiin vastaavana kokonaisuutena. Kuljetuksissa tulee sen ollessa mahdollista siirtyä suljetuista kuljetuksista kaikille avoimiin kuljetuksiin, jolloin eri toimijoiden asiakkaat voivat matkustaa samalla kuljetuksella. Avaamalla kuljetukset edelleen myös itse matkansa maksaville asiakkaille voidaan parantaa liikkumisen palveluja erityisesti haja-asutusalueilla, missä joukkoliikennettä ei ole.

Kuljetusten järjestämisen nykytilanne

Henkilökuljetuksia järjestävät monet eri toimijat ja rahoitus jakautuu useille järjestäjille ja maksajille. Kela korvaa sairausvakuutuslain mukaisesti matkoja terveyspalvelujen piiriin. Hyvinvointialueet järjestävät sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulakien perusteella esimerkiksi erilaisia asiointimatkoja ja kunnat vastaavat koulu- ja palvelukuljetuksista.

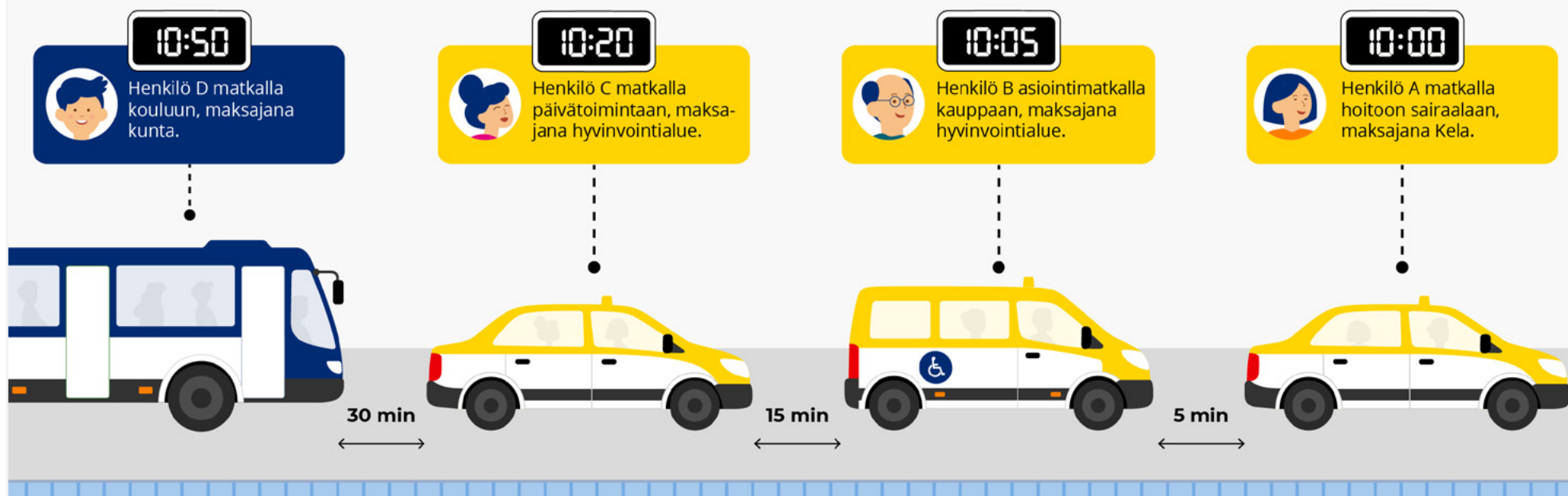
Busseilla ja raiteilla tehtävistä lähijoukkoliikenteen matkojen järjestämisestä vastaavat toimivaltaiset kunnalliset ja seudulliset viranomaiset ja valtakunnallisella tasolla Liikenne- ja viestintävirasto Traficom siellä, missä ei ole riittävää markkinaehtoista liikennettä. Lisäksi Varsinais-Suomen elinvoimakeskus hankkii yhteisalusliikennettä.

Asiakkaiden kuljetustarpeet vaihtelevat. Toisinaan tarvitaan henkilökohtainen kuljetus, mutta useimmiten matkustaminen samalla kuljetuksella muiden kanssa on mahdollista. Koska kuljetuksia järjestää moni toimija ja kukin hankkii palvelunsa pääsääntöisesti itse, on kokonaisuus monimutkainen myös kuljetuspalveluja käyttäville. Arjessa eri toimijoiden eri perustein järjestämät kuljetukset voivat kulkea peräkkäin samoilla reiteillä.



Nykyisen järjestelmän haasteet

- Monia järjestelmiä ja toimijoita
- Samanaikaisia kuljetuksia
- Suuret kustannukset
- Resurssien tehoton käyttö

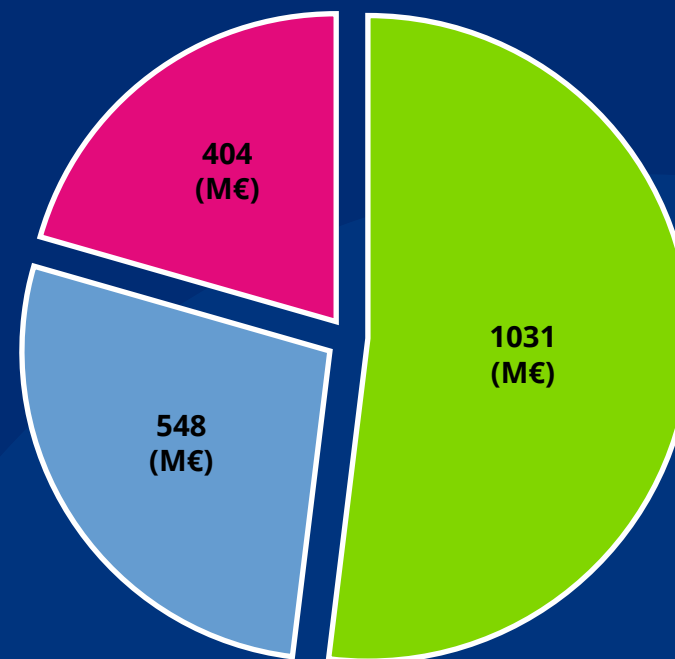


Kuva 1. Esimerkki eri tahojen järjestämistä kuljetuksista, jotka ajoittuvat samoihin aikoihin ja suuntautuvat samaan suuntaan.

Kuljetusten kustannukset kasvavat

Julkisin varoin rahoitettuihin henkilökuljetuksiin ja liikennepalveluihin käytetään Suomessa vuosittain lähes 2 miljardia euroa. Kustannukset jakautuvat vuositason karkeasti seuraavasti:

- **52 %:** kaikille avoin joukkoliikenne, useimmiten bussiliikenne, kunnat merkittävässä roolissa järjestämisessä
- **28 %:** sosiaali- ja terveydenhuollon henkilökuljetukset, joista valtaosa taksimatkoja (Kelan korvaamat matkat hoidon tai terveyspalvelun piiriin, hyvinvointialueiden järjestämät asiointia ja osallisuutta mahdollistavat matkat) ja kuntien taksilla järjestämät koulukuljetukset
- **20 %:** muut matkat, käytännössä kuntien muut koulumatkojen järjestämisestä koituvat kulut (esim. bussilla järjestettävät koulukuljetukset, Kelan koulumatkatuki, puolustusvoimien järjestämät kuljetukset sekä yhteisalusliikenne)



Kaikille avoin joukkoliikenne 1031 M€



Sosiaali- ja terveydenhuollon henkilökuljetukset sekä kuntien taksilla järjestämät koulukuljetukset 548 M€

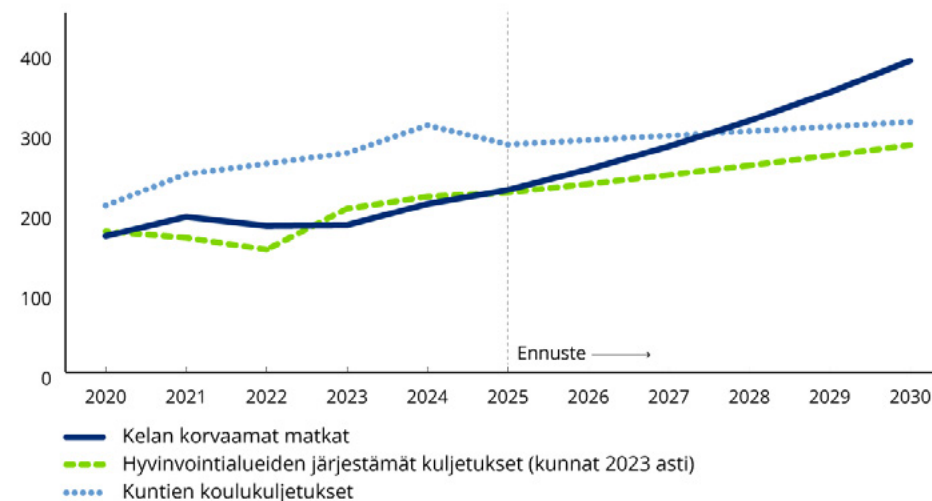


Muut matkat 404 M€

Kuva 2. Henkilökuljetusten kustannusten (M€) jakautuminen vuonna 2025¹.

Julkisesti tuettujen taksikuljetusten osuus kokonaispotista on vuosittain lähes 550 miljoonaa euroa. Kustannukset ovat kasvaneet tällä vuosikymmenellä keskimäärin 6 prosenttia eli hieman yli 36 miljoonaa euroa vuodessa (kuva 3). Kelan mukaan taksimatkojen korvausmenojen nousua selittävät muun muassa taksimatkoja koskevan alennetun arvonlisäverokannan korotus sekä taksakorotus². Laajemmin julkisen sektorin kustannuspaineita kuvastaa esimerkiksi se, että kuntien peruspalvelujen hintaindeksi on noussut vuosina 2022–2025 keskimäärin lähes 3,4 prosenttia. Taksiliikenteen kustannusrakenne on altis palkka-, polttoaine- ja kalusto-kustannuksille, joita seurataan erillisillä kustannusindekseillä³.

Taksimatkojen kokonaiskustannukset voivat ylittää 2030-luvun alkupuolella miljardin euron rajan, jos kustannuskehitys jatkuu nykyisellään. Kustannusten ennakoidaan kasvavan mm. väestön ikääntymisen, kasvavien hoidon ja palvelun tarpeiden, sosiaali- ja terveydenhuollon palveluverkon muutosten sekä yleisen kustannusten nousun vuoksi. Lisäksi kouluverkon harveneminen lisää koululaisten kuljetustarpeita erityisesti harvemmin asutuilla alueilla. Kelan arvion mukaan hyvinvointialueiden palveluverkon muutokset voivat tulevaisuudessa heijastua maksettaviin matkakorvauksiin: jos etäisyydet palveluihin kasvavat, korvattavien matkojen määrä ja euromäärä voivat kasvaa, mutta toisaalta etäpalvelut ja kotiin tuotavat palvelut voivat vähentää kuljetustarpeita.^{4,5}



Kuva 3. Yhteiskunnan tukemien taksikuljetusten kustannusten (M€) kehitys vuosina 2020–2025⁶ ja kustannusten arvioitu kehitys vuoteen 2030 saakka.

Kuljetusten yhdistelyssä merkittävä säästöpotentiaali – Traficomien tietopilotin ensimmäiset havainnot

Traficomissa on vuosina 2026–2027 käynnissä tietopilotti, jossa kerätään tiedot hyvinvointialueiden ja Kelan järjestämistä taksimatkoista Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan alueilla. Pilotissa 1.1.–30.6.2026 kerätyn aineiston perusteella julkisesti tuetuissa henkilökuljetuksissa on merkittävää yhdistelypotentiaalia. Yli 70 prosenttia matkoista olisi aineiston perusteella ollut yhdisteltävissä, jos matkat olisi tilattu saman välityskeskityksen kautta ja asiakkaat olisivat olisivat joustaneet lähtöajassaan noin 15–30 minuuttia.

Kuljetusten yhdistelyllä tarkoitetaan sitä, että samalla kuljetuksella matkustaa vähintään kaksi asiakasta. Hyvinvointialueiden järjestämistä matkoista yhdisteltiin 12,7 prosenttia, kun tarkastelusta poistetaan ryhmämatkat. Kelan korvaamista matkoista yhdisteltiin 4,2 prosenttia. Tulokset viittaavat siihen, että erityisesti Kelan korvaamien matkojen yhdistelyssä on vielä hyödyntämätöntä potentiaalia. Hyvinvointialueiden matkoissa yhdistelyä tehdään jo nykyisin selvästi enemmän.

Traficomien tietopilotti 2026–2027

- kokoaa tiedot Kainuun, Keski-Pohjanmaan, Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan alueilla toteutetuista Kelan ja hyvinvointialueiden sosiaalihuoltolain, vammaispalvelulain, kehitysvammaisten erityishuollosta annetun lain, terveydenhuoltolain sekä sairausvakuutuslain mukaisista kuljetuksista
- arvioi kuljetusten nykytilaa, yhdistely- ja tehostamispotentiaalia sekä mahdollisuuksia kehittää kuljetusten organisoimista ja hyödyntää joukkoliikennettä nykyistä paremmin

Traficomien tietopilotin tunnuslukuja

Taksikuljetusten asiakkaat:
56 596

Taksimatkojen määrä:
623 713

Matkustajien määrä per taksikuljetus:
1,15

Taksikuljetusten ajokilometrit:
24 miljoonaa km



Pilottialueen asukkaista 8 prosenttia käytti joko hyvinvointialueen ja/tai Kelan kuljetuspalveluita. Tietopilotin matkoista 85 prosenttia tehtiin arkisin klo 7–18 välillä. Suurin osa taksimatkoista tehtiin ajankohtana, jolloin myös joukkoliikenteen palvelutaso on parhaimmillaan. Samaan aikaikkunaan ajoittuvat pääosin myös kuntien koulu- ja asiointimatkat, joten matkoissa on merkittävää yhteensovittamispotentiaalia. Taksikuljetuksessa oli keskimäärin 1,15 matkustajaa, joten niissä olisi ollut tilaa myös muille matkustajille. Jos kuljetukset olisivat olleet avoimia myös itse maksaville asiakkaille, olisi pilottialueen kaikille asukkaille voitu tarjota samoilla kustannuksilla nykyistä parempaa palvelua.

Kuljetusten tehokkuutta lisäisi merkittävästi, jos kaikki pilotti-alueen matkatilaukset olisi koottu yhdelle toimijalle ja asiakas voisi joustaa lähtöajassaan 15–30 minuuttia. Tällöin jopa yli 70 prosentille matkoista olisi ollut löydettävissä mahdollinen yhdistelypari. Taksialan, etujärjestöjen ja muiden viranomaisten kanssa käydyn taustoittavan vuoropuhelun perusteella Traficom on tehnyt arvion, että realistinen yhdistelypotentiaali olisi noin puolet tästä eli 35 prosenttia, mikä nostaisi nykyistä yhdistelyastetta jo reilut 20 prosenttia ja toisi selkeitä kustannussäästöjä. Asiakkailta edellytettäisiin maltillista, noin 15–30 minuutin joustoa lähtöajassa. Jos asiakkaan matka pitenis enintään 30 minuuttia, olisi tilanne verrattavissa yleiseen joukkoliikenteen palvelutasoon, sillä vain harvoilla alueilla joukkoliikenteen vuoroväli on tätä tiiviimpi.

Kuljetusten yhdistelymahdollisuudet ovat toistaiseksi rajalliset. Pilottialueella hyvinvointialueiden järjestämisvastuulle kuuluvien matkojen järjestämisestä vastaa hyvinvointialueiden yhdessä omistama yhtiö. Kelan järjestämisvastuulla olevien matkojen järjestelyjä hoitavat Kelan kilpailuttamat taksivälityskeskukset, joita on kaksi jokaisessa maakunnassa. Koska Kelan asiakkaat voivat valita, kumpaa taksivälityskeskuksesta he käyttävät, ei eri välityskeskusta käyttäneiden asiakkaiden matkojen yhdistely ole mahdollista. Asiakkaalla voi myös olla esimerkiksi terveydellisin perustein matkojen yhdistämiskielto, joka huomioidaan matkoja järjestettäessä. Hyvinvointialueiden asukkaista 32 prosentilla oli yhdistelykielto ja tämä asiakasjoukko teki 12 prosenttia hyvinvointialueen järjestämistä matkoista. Kelan asukkaista yhdistelykielto oli 2 prosentilla ja nämä asiakkaat tekivät 6 prosenttia matkoista.

Pilottiaineiston lukuja ei voida suoraan soveltaa valtakunnallisesti. Koska merkittävä osa pilottialueesta on hyvin harvaanasuttua, on todennäköistä, että väkirikkaammilla ja tiheämmin asutuilla alueilla voitaisiin päästä vähintään samaan yhdistelypotentiaaliin. Traficomien tietopilotin väliraportti julkaistaan vuodenvaihteessa, jolloin on saatavilla tarkempia analyyseja matkoista ja niiden yhdistelypotentiaalista. Lisäksi Kilpailu- ja kuluttajavirasto selvittää parhaillaan hyvinvointialueiden ja Kelan järjestämiä kuljetuksia sekä sitä, miten järjestämistapoja ja hankintamalleja tulisi kehittää.

Yhteensovittamalla enemmän hyötyä

Keinoja yhteiskunnan tukemien kuljetusten tehokkaampaan tuottamiseen tarvitaan, sillä niiden tarve todennäköisesti vain kasvaa. Säästöpotentiaali on suuri: 10 prosentin vuotuinen säästö hyvinvointialueiden ja Kelan vastuulla olevien matkojen kustannuksissa tarkoittaisi yli 45 miljoonaa euroa. Kyse ei kuitenkaan ole vain säästöistä: kuljetusten parempi yhteensovittaminen voi vahvistaa palvelujen saatavuutta ja luotettavuutta, julkisen talouden kestävyyttä, liikennepalvelujen toimivuutta ja kuljetusyrittäjien liiketoimintamahdollisuuksia. Kansalaisten perusoikeuksien toteutuminen edellyttää laadukkaiden kuljetuspalveluiden turvaamista myös tulevaisuudessa.

Julkisesti tuettuja kuljetuksia tulee suunnitella ja ohjata jatkossa yhtenä kokonaisuutena. Ihmisten liikkumistarpeisiin tulisi vastata tarkoituksenmukaisella kulkumuodolla riippumatta siitä, kenen asiakas matkustaja on ja kuka kuljetuksen järjestää. Kuljetuksissa tulee aina kun mahdollista siirtyä suljetuista kuljetuksista eri palveluiden asiakkaille avoimiin malleihin. Mitä suurempi osa kuljetuksista toteutetaan avoimina eri palveluiden käyttäjille, sitä parempaa palvelutasoa voidaan ylläpitää ja sitä paremmat ovat myös edellytykset kasvavien kustannusten hillintään. Avaamalla kuljetukset itse matkansa maksaville asiakkaille voidaan lisäksi parantaa liikku-
misen palveluja ja kuljetuselinkeinon houkuttelevuutta erityisesti haja-asutusalueilla.

Kuljetusten yhdistely tulisi koota yhdelle toimijalle, jolla on kannustin matkojen yhdistelyyn asiakkaiden yksilölliset tarpeet huomioiden. Asiakkaiden näkökulmasta kohtuullinen 15–30 minuutin jousto matkan lähtöajassa lisää yhdistely- ja säästöpotentiaalia merkittävästi. Hyvinvointialueiden ja Kelan asiakkaiden yhteinen asiakastietoprofiili parantaisi kuljetuspalvelujen tehokkuutta ja laatua.



Asiakastietoprofiili tukisi myös tekoälyn laajempaa hyödyntämistä: Tekoälyn ja kehittyneen data-analytiikan avulla voidaan parantaa kuljetusten tuottamisen tehokkuutta erityisesti reittioptimoinnissa, tilausten vastaanotossa ja käsittelyssä, kuljetusten yhdistelyssä sekä kysynnän ennakkoinnissa. Esimerkiksi Traficomien pilottihankkeessa mukana olevan Tervian tekoälyavusteinen matkabotti vastaanottaa jo nyt asiakkaiden tilauksia, mikä on vähentänyt merkittävästi asiakkaiden jonotusaikaa matkapalvelukeskukseen soittaessa⁷. Kansainvälisissä esimerkeissä tekoälypohjaisella ajojärjestelyllä on voitu käsitellä enemmän matkoja samalla henkilöstömäärällä.

Muutoksia voidaan toteuttaa ilman rahoitusvastuiden muutoksia. Tarvitaan kuitenkin lisää tietoa siitä, mikä on tehokkain ja toimivin malli järjestää kuljetukset asiakkaiden tarpeita vastaavalla ja kuljetusmarkkinoiden toimivaa kilpailua edistävällä tavalla. Seuraavalla hallituskaudella tulee toteuttaa useampia pilottihankkeita, joissa yhdistellään eri tahojen järjestämiä kuljetuksia erilaisin mallein, todennetaan hyötypotentiaalia sekä kerätään lisää kokemusta ja ymmärrystä siitä, miten yhteiskunnan tukemia kuljetuksia kannattaisi tulevaisuudessa järjestää. Traficomien tietopilotti osoittaa, että jo melko pienillä muutoksilla voidaan saavuttaa merkittäviä kustannussäästöjä samalla, kun asiakkaiden palvelutaso säilyy hyvällä tasolla. Julkisen talouden tasapainottamisessa tätä mahdollisuutta ei kannatta jättää käyttämättä.

Kuljetusten paremman yhteensovittamisen hyötyjä

- Kuljetusten tehostamisesta saatavat säästöt
- Kuljetusten kannattavuuden kasvu täyttöasteen paranemisen myötä
- Kohtuuhintaisten kuljetusten palveluverkoston paraneminen ja liikenneköyhyyden vähentäminen
- Saatavuuden paraneminen, yrittäjille parempi näkyvyys markkinaan
- Uudet tietopohjaiset liiketoimintamahdollisuudet
- Pienempi ympäristökuormitus, vähemmän ajokilometrejä ja päästöjä

Toimenpide-ehdotukset

1. Käynnistetään hankkeita, joissa yhteensovitetään kuljetuksia ja pilotoidaan kuljetuspalvelujen järjestämismalleja sekä arvioidaan hyötypotentiaalia ja säädösmuutostarpeita. Kokeillaan kuljetusten avaamista myös itse maksaville asiakkaille.
2. Kehitetään valtakunnallinen kuljetuspalvelujen asiakastietoprofiili, joka kokoaa tiedot hyvinvointialueiden ja Kelan asiakkaiden kuljetustarpeista ja niihin vaikuttavista tekijöistä.
3. Laaditaan periaatteet julkisesti tuettujen kuljetuspalvelujen järjestämiseksi tulevaisuudessa.

Lähteet

1. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom julkisen liikenteen tilastot 2025, julkaisematon.
2. Kelan tietotarjotin: Sairausvakuutuksen matkakorvaukset. <https://tietotarjotin.fi/tietopaketti/2705642/tietopaketti-sairausvakuutuksen-matkakorvaukset>. Julkaistu 10.4.2025, päivitetty 9.4.2026.
3. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom julkisen liikenteen tilastotietokanta, taksiliikenteen kustannusindeksi. https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Taksiliikenteen_kustannusindeksi/?tablelist=true.
4. Taksikyydit nousivat ambulanssien edelle ensi kertaa vuosiin Kelan matkakorvauksien saajien määrässä mitattuna. Kelan verkkouutinen, <https://www.kela.fi/ajankohtaista/taksikyydit-nousivat-ambulanssien-edelle-ensi-kertaa-vuosiin-kelan-matkakorvauksien-saajien-maarassa-mitattuna>. Verkkouutinen julkaistu 21.3.2024.
5. Kelan tietopaketti matkakorvauksista. Kelan verkkosivut, <https://www.kela.fi/matkat>. Verkkosivu päivitetty 14.9.2026.
6. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom julkisen liikenteen tilastot 2025, julkaisematon.
7. Tekoäly vähentänyt jonotusaikaa Pohteella - jo 2000 tilattua kyytiä. Tervian verkkouutinen, <https://tervia.fi/ajankohtaista/tekoaly-vahentanyt-jonotusaikaa-pohteella-jo-2000-tilattua-kyytia/>. Verkkouutinen julkaistu 7.1.2026.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

Traficomin julkaisuja 20/2026

ISBN 978-952-425-038-2

ISSN 2669-8757 (verkkojulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto