



KUTSUKYYTI SAUMATTOMAKSI OSAKSI JOUKKOLIIKENNETÄ

Vuoden 2022 pilottien tuloksia Matkahuollon kanssa
Riihimäellä, Inkoossa, Akaalla, Porvoossa, Uudessakaupungissa ja Pietarsaareissa

9.3.2023

Sisältö

Johdanto	3
Kutsukyytipalvelut vuonna 2022 Matkahuollon alustalla	10
Kutsukyytimatkojen ja käyttäjien määrä vuonna 2022	18
Palvelutarjonta, käyttöaste ja saatavuus	25
Kustannukset ja lipputulot	35
Tilaustapa ja ajankohta	38
Käyttäjryhmät ja liikuntarajoitteiset	42
Käyttöuseus ja -tarkoitus	47
Kulikutapamuutokset	50
Matkaketjut	54
Palveluiden toimivuus ja merkitys käyttäjille	57
Markkinointi ja koulutus	68
Kutsukyydin tulevaisuus ja vaikuttavuus	72

Matkahuollon Reitit & Liput -alustalla operoitiin kuutta kutsukyytipalvelua vuonna 2022



- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in myöntämällä Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksella tuettiin vuonna 2022 uudenaikaisen kutsukyytipalvelun pilotointia ja markkinointia Inkoossa, Riihimäellä ja Akaalla hyödyntäen Matkahuollon kutsukyytialustaa ja markkinointia. Palvelut käynnistyivät kesällä. Riihimäen ja Akaan palvelut jatkuvat myös vuonna 2023.
- Porvoossa vuonna 2019 käynnistynyt ja vuodesta 2021 Matkahuollon alustalla toiminut kutsukyytipalvelu sai vuonna 2022 liikkumisen ohjauksen valtionapua palvelun markkinointiin Matkahuollon kanssa. Porvoon palvelu jatkuu edelleen vuonna 2023.
- Uusikaupunki pilotoi vuonna 2022 ELY-keskuksen tuella kutsukyytipalvelua Matkahuollon alustalla. Pilotin osana Matkahuolto panosti merkittävästi myös palvelun markkinointiin. Palvelu käynnistyi joulukuussa 2021 ja päättyi joulukuussa 2022.
- Pietarsaaren kutsukyytipalvelun liikennöitsijä otti Matkahuollon kutsukyytijärjestelmän käyttöön kesäkuussa 2022, ja palvelu jatkuu myös vuonna 2023.
- Matkahuollon kutsukyytialustalla kyyti tilataan valtakunnallisella Reitit ja Liput -sovelluksella, jolla voi suunnitella ja maksaa aikataulutetun joukkoliikenteen matkoja ympäri Suomen. Sovellus kertoo tarjolla olevat liikkumisvaihtoehdot paikasta A paikkaan B: aikataulutettu joukkoliikenne, kutsukyyti tai pyöräily. Lisäksi sovellus mahdollistaa kutsukyytipalveluiden tilaamisen osana joukkoliikenteen matkaketjua. Kutsukyydin tilaaminen on mahdollista myös soittamalla.
- Matkahuolto toteutti myös yhdessä HAMKin liikennealan opiskelijoiden kanssa kutsukyytipalveluiden viestintää ja koulutusta mm. ikäihmisille Riihimäellä, Porvoossa, Inkoossa ja Akaalla.

Kutsukyytipalvelut Matkahuollon alustalla vuonna 2022

Riihimäki, Inkoo, Akaa ja Porvoo saivat Traficomilta liikkuksen ohjauksen valtionavustusta pilotointiin ja markkinointiin vuodelle 2022. Uusikaupunki sai tukea ELY-keskukselta.

Vippari

Pietarsaareissa alkoi 6/2022



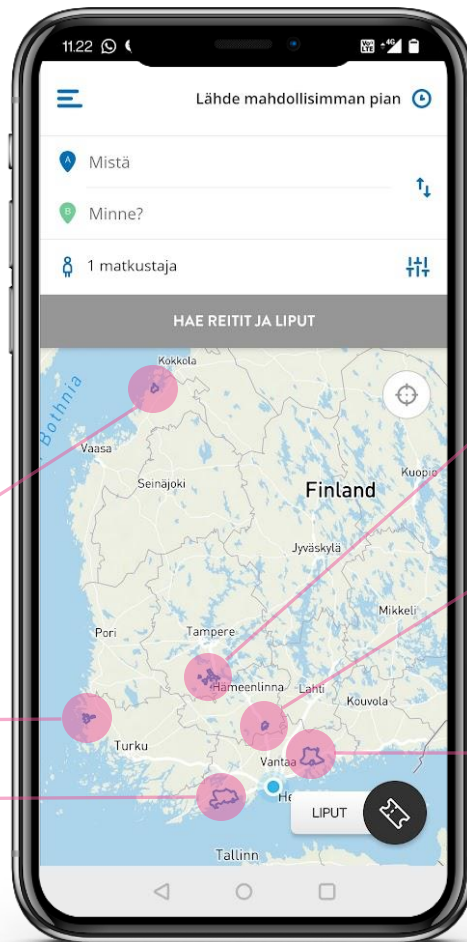
Ukikyty

Uudessakaupungissa alkoi 12/2021



Ingåket Inkyty

Inkoossa alkoi 6/2022



Akaakyyti

Akaalla alkoi 8/2022

R-KYYTI

Riihimäellä alkoi 6/2022

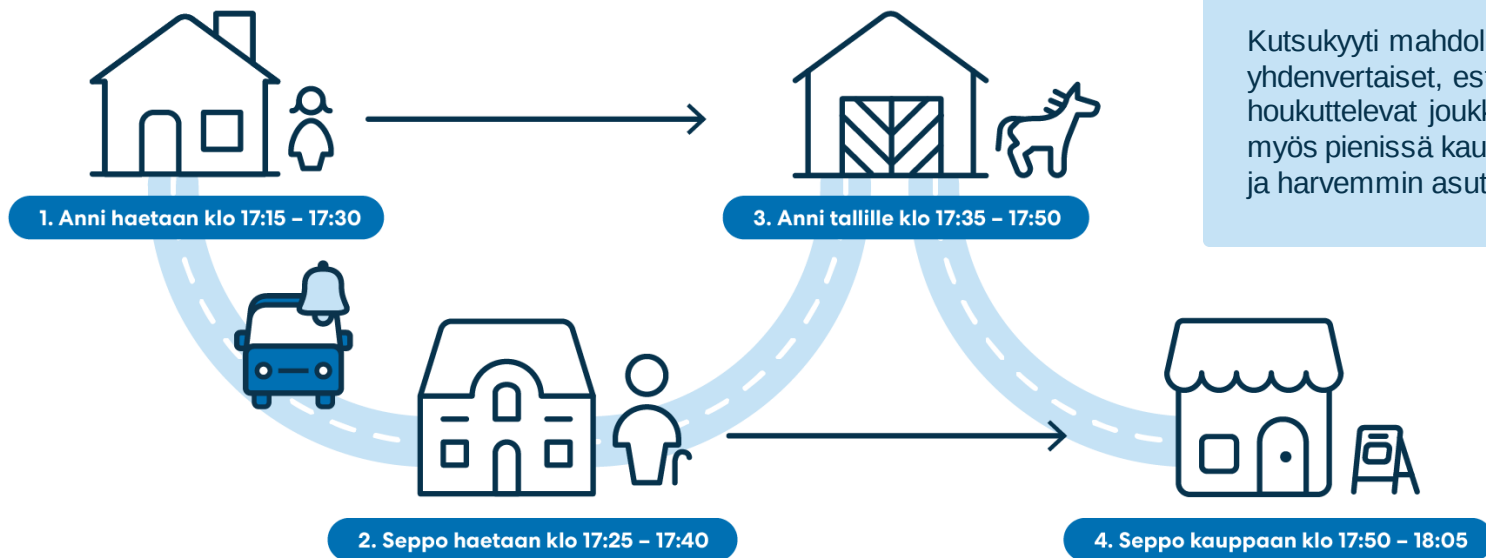


KYLÄKYYTI Byaskjussen

Porvoossa alkoi 2019

Kutsukyyti

Joukkoliikennettä asiakkaiden reittien ja aikataulujen mukaan



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

Matkahuollon palvelut vuonna 2022 kutsukyytipalveluiden tarjoajille



Käyttäjäsovellus - Reitit ja Liput

- Valtakunnallinen reittiopas
- Matkojen tilaus, mukaan lukien matkaketjut

Kutsukyytialusta

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

Asiakaspalvelu

- Online-asiakaspalvelu Reitit ja Liput -sovelluksen kautta
- Tilauskeskuspalvelu

Pilotointi

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

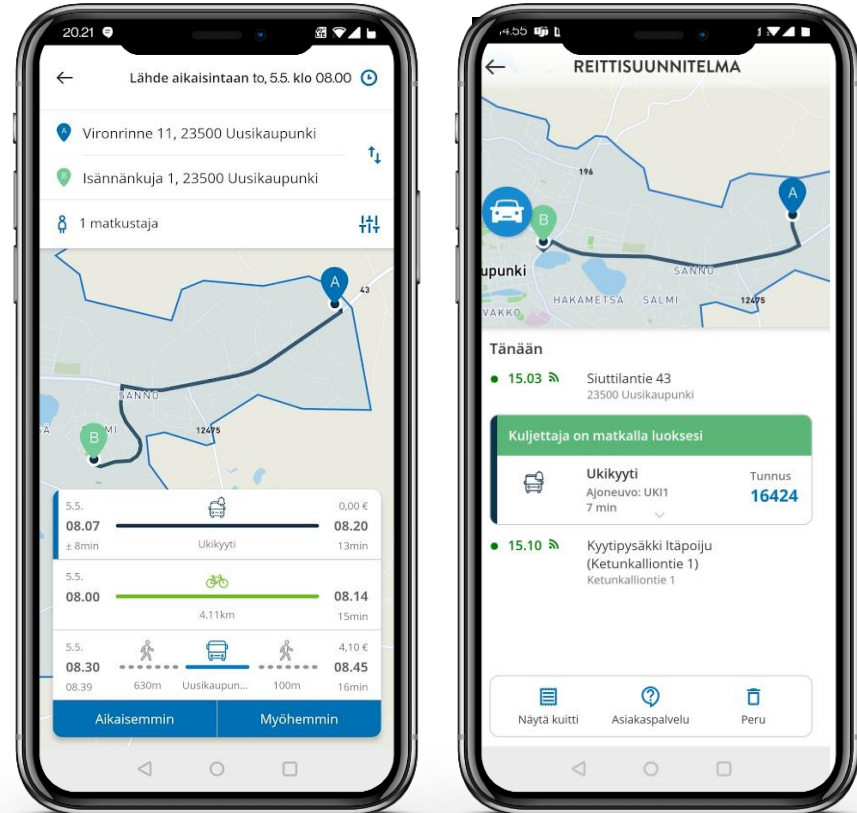
Simulointi

- Kustannukset ja hyödyt
- Eri kuljetuspalveluiden yhdistäminen yli sektorirajojen

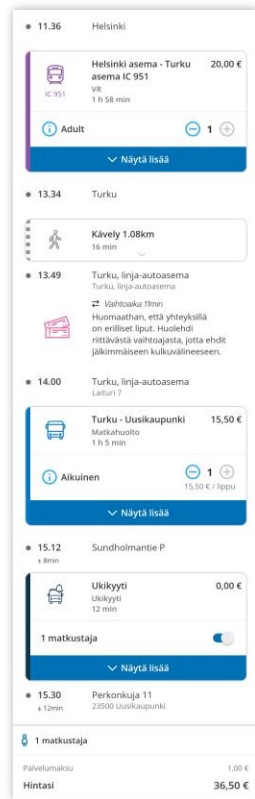
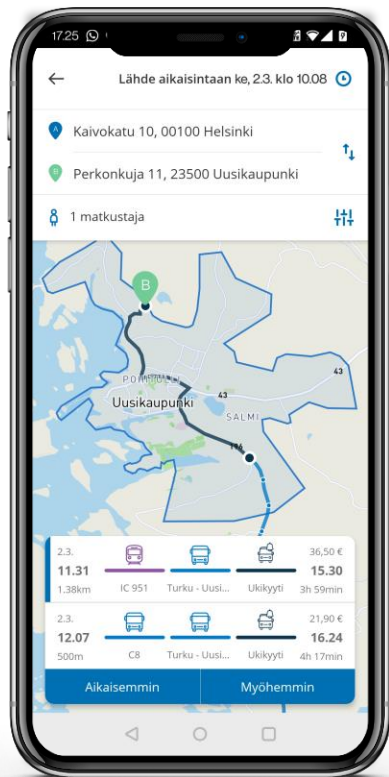
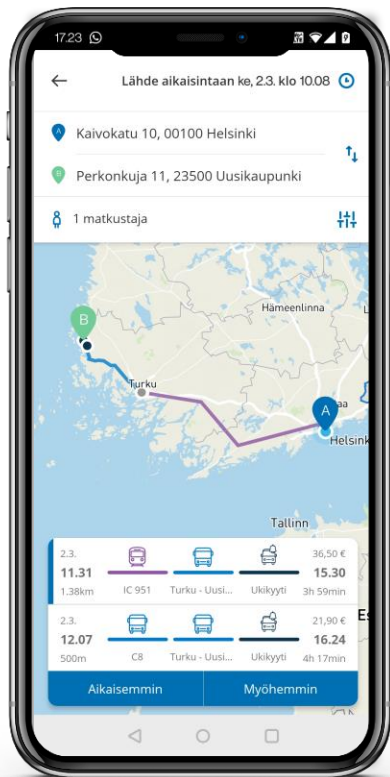
Kutsukyyti on helppoa ja yksilöllistä



- Lataa **Reitit ja Liput** -sovellus
- Aseta lähtö- ja määränpää, aika sekä matkustajamäärä ja apuvälineet
- Saat kyytitarjouksen – jos autoja vapaana
- Tilaa ja maksa – tai maksa vasta autossa tai käytä voimassaolevaa lippuasi
- Aikataulu ilmoitetaan aluksi joustavana, jotta matkasi voidaan yhdistää muiden kanssa
- Voit seurata kyydin saapumista ja tarkkaa noutoaikaa sovelluksessa hyvissä ajoin ennen lähtöä
- Tai: soita ja tilaa kyyti!



Koko matkaketju ovelta ovelle – kutsukyyti ja reittiliikenne samalla kertaa



← Juna

← Bussi

← Kutsukyyti



Kutsukyyti on...



Resurssien tehokasta käyttöä

- Sama palvelu sopii kaikille iästä ja kunnosta riippumatta
- Sote-kyytien (VPL, SHL, SVL) ja joukkoliikenteen resurssit yhdistämällä parempaa ja tehokkaampaa palvelua
- Automatisoitu reititys ja yhdistely parantaa autokapasiteetin käyttöä
- Oman auton käyttö vähentyy, liikkumisen päästöt vähenevät ja kestävä elämäntapa helpottuu

Helppoa liikkumista kaikille

- Oman aikataulun mukaan, ovelta ovelle
- Ei tarvitse omaa autoa
- Luotettava ja esteetön kuljetuspalvelu myös sote-kyyteihin (VPL, SHL, SVL)
- Juna- ja bussiyhteyksien parempi saavutettavuus: ovelta ovelle -matkaketjut paikkakunnalta toiselle
- Sekä iäkkäät ja huonokuntoiset että lapset ja nuoret pääsevät liikkumaan itsenäisesti
- Kunnan houkuttelevuus asuinpaikkana kasvaa

Kutsukyytipalvelut vuonna 2022

Matkahuollon alustalla

AVAINLUVUT	Porvoo Kyläkyyti	Uusikaupunki Ukikyyti (kevät / syksy)		Pietarsaari Vippari	Riihimäki R-kyyti	Inkoo Inkyyti	Akaa Akaakyyti
Matkat vuonna 2022	1022	12621		8392	23524	911	1185
Käyttäjät (tilanneet vähintään kerran)	111	1092		470	1557	59	139
Palveluaika: ma–pe	17 – 20.45	6 – 21		7.30 – 16.30	5 – 23	n. 9 – 14	9.15 – 13
Palveluaika: la	9 – 15	10 – 14		-	7 – 17	-	-
Palveluaika: su	-	-		-	7 – 17	-	-
Autotunnit: ma–pe	7,5 h	23 h		16 h	31 h	10 h (ka.)	7 h
Autotunnit: la / su	5 h	4 h		-	17 h	-	-
Alueen pisin etäisyys	20 km	10 km		10 km	10 km	40 km	35 km
Matkaa per arkipäivä ka. (max.)	4 (14)	69 (115)	35 (61)	56 (113)	133 (177)	7 (97)	11 (29)
Matkaa/autotunti ka. (max.)	0,7 (1,0)	2,8 (4,1)	1,5 (2,3)	3,9 (5,4)	4,1 (5,0)	0,7 (3,4)	1,9 (2,3)
Liikennöintikust. per matka ka. (min.)	73 € (58 €)	15 € (13 €)	29 € (22 €)	ei tiedossa	13 € (11 €)	61 € (20 €)*	31 € (27 €)
Yhdistyneiden tilausten osuus	17 %	33 %	13 %	73 %	64 %	18 %	54 %
Sovellustilausten osuus	91 %	56 %	57 %	8 %	72 %	14 %	13 %

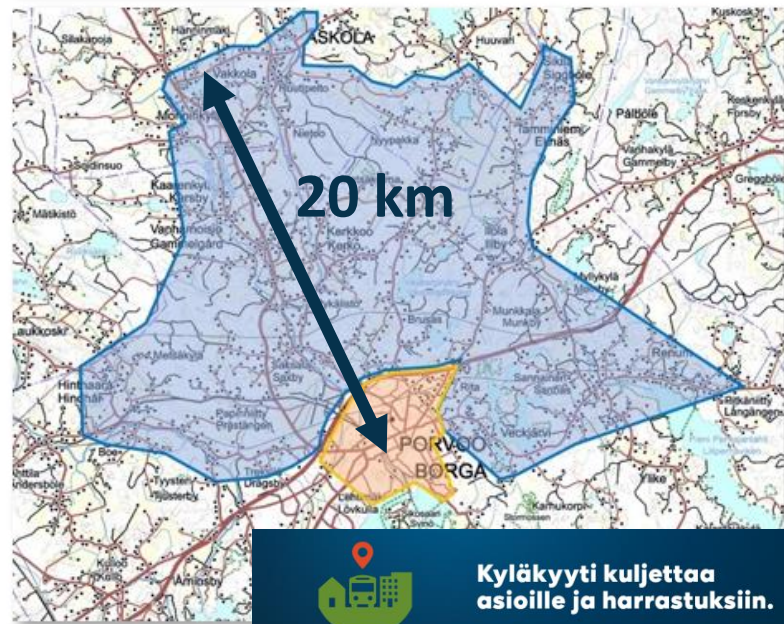


*) Inkoossa hyödynnettiin koulukyytiautojen vapaata kapasiteettia, josta oli jomaksettu, jolloin palvelusta ei koitunut kunnalle lisäkustannuksia.

ASIAKASKYSELY							
Suosittelijoiden osuus	83 %	92 %	71 %	-	52 %	73 %	59 %
Korvasi kutsukyydillä autonkäyttöä	58 %	29 %	29 %	-	18 %	27 %	28 %
Kokee kutsukyydin helpottaneen arkea	79 %	83 %	65 %	-	52 %	73 %	46 %
Ei käyttänyt joukkoliikennettä aiemmin	26 %	-	59 %	-	19 %	36 %	28 %
N (= kyselyyn vastanneet käyttäjät)	19	198	133	-	257	11	25
Kaikki vastaajat	19	263	193	-	271	13	39



- Palvelee Porvoossa ma-pe iltaisin klo 17–20.45 ja la klo 9–15. Ei liikennöi kesällä.
- Palvelu käynnistyi jo tammikuussa 2019 ja jatkuu edelleen vuonna 2023.
- 2 autoa ja 7,5 autotuntia per arkipäivä, lauantaina 1 auto
- Hinta: 3,5–9 €/tilaus matkan pituuden ja matkustajamäärän mukaan
- Palvelualue on laaja: pisin etäisyys noin 20 km. Palvelualue ulottuu myös Askolan eteläisille alueille.
- Palvelu muutoin osoitteesta osoitteeseen, mutta keskusta-alueella on muutamia keräilypysäkkejä.
- Vuoden 2022 aikana panostettiin palvelun markkinointiin liikkumisen ohjauksen valtionavun turvin (lehti-ilmoitukset, some-mainokset, juliste).
- Tavoitteena tarjota erityisesti maaseudun nuorille mahdollisuus liikkua itsenäisesti harrastuksiin silloin, kun ei ole tarjolla aikataulutettua bussiliikennettä.
- Vain maaseudun sisäiset ja maaseudun ja keskusta-alueen väliset matkat ovat sallittuja. Ei palvele keskusta-alueen sisäisiä matkoja (kartassa oranssi alue).
- www.porvoo.fi/kylakyyti



Kyläkytti kuljettaa asioille ja harrastuksiin.

Kyläkytti
Byaskjussen

Kyläkytti on Porvoon haja-asutusalueita palveleva kutsuautoliikenne, joka kuljettaa matkustajia Porvoon keskusta-alueen ja pohjoisten kylien sekä Askolan eteläosien välillä. Kyttien hinta on 3,5 € – 9 € matkan pituudesta riippuen. Kytti tilataan ja maksetaan Matkahuollon kautta ja liput sovelletuilla. Voit tieta kyttien myös soittamalla.

PORVOO • BORGÅ
Askola
Lue lisää



- Palveli Uudessakaupungissa ma–pe klo 6.15–21 ja la klo 10–14 (vaihteli pilotin aikana jonkin verran)
- Pilotti käynnistyi 8.12.2021 vanhusneuvoston aloitteesta ja päättyi 3.12.2022. Kaupunki sai ELY-keskukselta tukea liikenteen hankintaan.
- 1–2 autoa, noin 23 autotuntia per arkipäivä, lauantaisin 1 auto
- Hinta: aluksi 2 € + 1 €/lisämatkustaja per tilaus. Heinäkuusta eteenpäin 5 €/aikuinen ja 2 €/lapsi.
- Palvelualue oli melko kompakti: pisin etäisyys noin 10 km. Asukkaista 82 % asui palvelualueella. Aluetta laajennettiin muutaman kerran vuoden aikana.
- Palveli muutoin osoitteesta osoitteeseen, mutta keskusta-alueelle luotiin runsaasti keräilyalueita ja virtuaalipysäkkejä heinäkuusta alkaen.
- Uudessakaupungissa ei aikaisemmin käytännössä ollut paikallisliikennettä. Kaupunki on ostanut vain muutamia koululaisia palvelevia bussivuoroja maaseudulta kaupunkiin. Ukikyty toi kaupunkiin paikallisliikenteen.
- Matkahuolto suunnitteli Ukikytyin visuaalisen ilmeen ja markkinoinnin (lehti-ilmoitukset, some, esite, julisteet, diginäytöt). Ikäihmisille järjestettiin digineuvontatilaisuuksia, joka oli hyvin suosittu. Ilmettä ja oppeja hyödynnettiin muidenkin kutsukyytipalveluiden markkinoinnissa.
- Ukikytyin suosio ylitti odotukset kaikenikäisten keskuudessa. Matkamäärät kasvoivat nopeasti, ja tehokkuus oli jo kolmen kuukauden kuluttua varsin korkea. Uudessakaupungissa oli kuitenkin haasteita löytää palvelulle jatkorahoitusta kaupungin säästöpainneiden vuoksi.
- www.uki.fi/ukikytyi





Vippari

- Palveli Pietarsaassa vuonna 2022 ma–pe klo 7.30–16.30
- Vippari on ollut toiminnassa Pietarsaaren tarjoamana palveluna jo useita vuosia, mutta 6.6.2022 Vipparin liikennöitsijä otti käyttöön Matkahuollon kutsukyytialustan. Vipparilla oli siis jo valmis käyttäjäkunta.
- 2 autoa, 16 autotuntia per arkipäivä
- Hinta: 4 € aikuiset ja 2 € lapset
- Palvelualue on kompakti: pisin etäisyys noin 10 km
- Palvelee osoitteesta osoitteeseen
- Matkahuollon alustan myötä uutuutena tuli mahdollisuus sovellustilaukseen ja matkan tilaamiseen matkaketjun osana. Toistaiseksi sovellustilausten osuus on ollut vielä pientä, mutta alkoi kuitenkin kasvaa syksyllä. Palvelun käyttöaste on jo entisten asiakkaiden myötä hyvin korkea, mikä voi heikentää palvelun saatavuutta uusille asiakkaille.
- Liikennöitsijä on itse panostanut jonkun verran Vipparin markkinointiin, mutta Matkahuollon koordinoimia markkinointitoimenpiteitä eikä asiakaskyselyä toteutettu vielä vuonna 2022. Markkinointia ja asiakaskysely on suunnitteilla vuodelle 2023.
- www.ingsva.fi/vippari-bussi/?lang=fi





Ingåket

Inkyyti

- Palvelu Inkoossa ma–pe noin klo 9–11 ja 12–14 (vaihteli kuitenkin eri päivinä ja eri aikoina)
- Palvelu käynnistyi 6.6.2022, ja siihen saatiin liikkumisen ohjauksen valtionapua vuonna 2022 suunnitteluun, järjestelmän pilotointiin ja markkinointiin. Pilotointi päättyi 21.12.2022.
- 1–6 autoa, keskimäärin 10 autotuntia per arkipäivä, mutta vaihteli 6–17 autotunnin välillä eri päivinä ja eri aikoina.
- Hinta: 3 €/aikuinen ja 2 €/lapsi
- Palvelualue oli hyvin laaja, käytännössä koko Inkoon kunta. Pisin etäisyys noin 40 km.
- Palvelu osoitteesta osoitteeseen. Tilaaminen oli mahdollista aluksi vähintään 4 tunnin päähän. Myöhemmin raja lyhennettiin 2 tuntiin.
- Autokapasiteetti muodostui niiden autojen ylijäämätunneista, jotka kunta oli hankkinut liikkumisen palveluihin sivistys- ja perusturvatoimialoilta (mm. koulukyydit). Inkoo siis hyödynsi olemassa olevaa autokapasiteettia asiointi- ja palveluliikenteen tarpeisiin. Vaikka muihin kuntiin verrattuna Inkyyti-matkojen määrä oli pieni, niistä ei kuitenkaan tullut kunnalle lisäkustannuksia. Autojen kokonaiskäyttöaste kasvoi siis pienenkin matkamäärän myötä.
- Palvelua markkinoitiin lehti-ilmoituksilla ja julisteilla.
- www.inkoo.fi/inkyyti





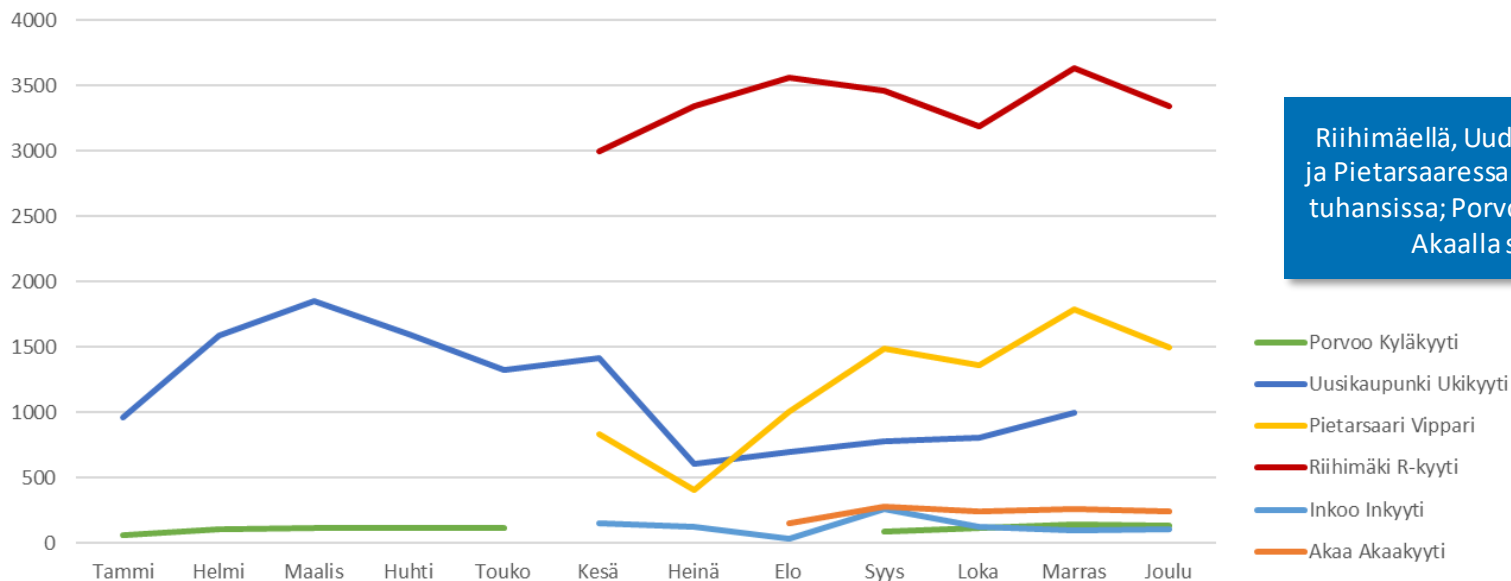
Akaakyyti

- Palveli Akaalla vuonna 2022 arkisin klo 9.15–13
- Kutsupohjaisen joukkoliikenteen kehittämistarve lähti terveyspalvelujen keskittämisestä uuteen hyvinvointikeskukseen. Alun perin pilotoinnin piti alkaa jo kesällä laajemmalla palveluajalla. Lopulta se käynnistyi vasta 10.8.2022. Akaa sai liikkumisen ohjauksen valtionapua vuonna 2022 suunnitteluun, järjestelmän pilotointiin ja markkinointiin. Pilotointi jatkuu vuonna 2023.
- 1–2 autoa, 6,5 autotuntia per arkipäivä
- Hinta: 2 € aikuiset ja 1 € lapset, nuoret ja eläkeläiset
- Palvelualue oli hyvin laaja, pisin etäisyys noin 35 km. Pieni kapasiteetti ja palveluaika suhteessa laajaan palvelualueeseen aiheutti haasteita, joita ratkottiin rajaamalla palvelun saatavuutta.
- Palvelualue oli jaettu neljään osaan, joista auto 1 palveli joka päivä kahta aluetta (Viiala ja Toijalan taajama). Auto 2 palveli joka päivä Toijalan taajaman aluetta ja lisäksi ma, ke ja pe Kylmäkosken suuntaa ja ti ja to Riisikkalan suuntaa.
- Lisäksi autolle 1 tehtiin myöhemmin aikataulutettuja pysähdyksiä ja ohjattiin ihmisiä matkustamaan näihin aikoihin.
- Koska palvelutarjontaa ei pystytty lisäämään entiseen asiointilinjaan verrattuna, uusia asiakkaita ei saatu kovinkaan paljon. Lisäksi moni entisen asiointilinjan käyttäjästä koki palvelun huonompana mm. valtakunnallisen tilauskeskuksen puutteellisen paikallistuntemuksen myötä.
- Palvelua markkinoitiin lehti-ilmoituksella, esitteellä sekä sosiaalisen median kampanjoilla.
- www.aka.fi/kyyti



Kutsukyytimatkojen ja käyttäjien määrä vuonna 2022

Kutsukyytimatkojen määrä kuukausittain

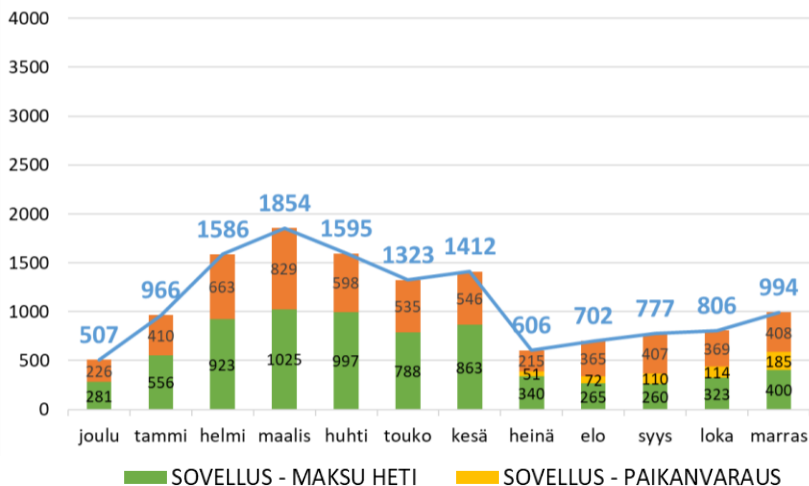


	Porvoo Kyläkyty	Uusikaupunki Ukikyty (kevät)	Uusikaupunki Ukikyty (syksy)	Pietarsaari Vipari	Riihimäki R-kyty	Inkoo Inkyyti	Akaa Akaakyty
Matkat/kk, ka.	114	1456	777	1199	3361	130	237
Matkat/kk, max.	147	1854	994	1792	3636	266	278

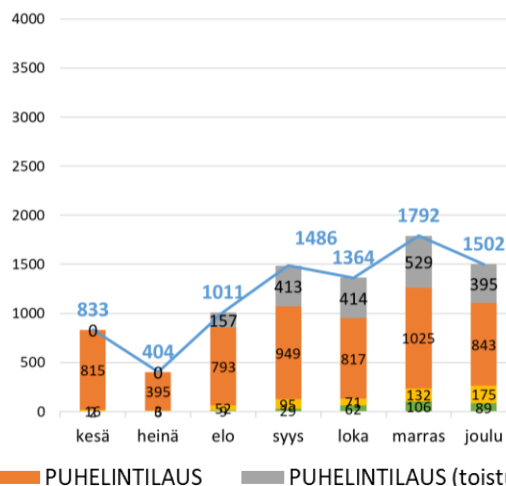
Riihimäen, Uudenkaupungin ja Pietarsaaren kutsukyytimatkat kuukausittain



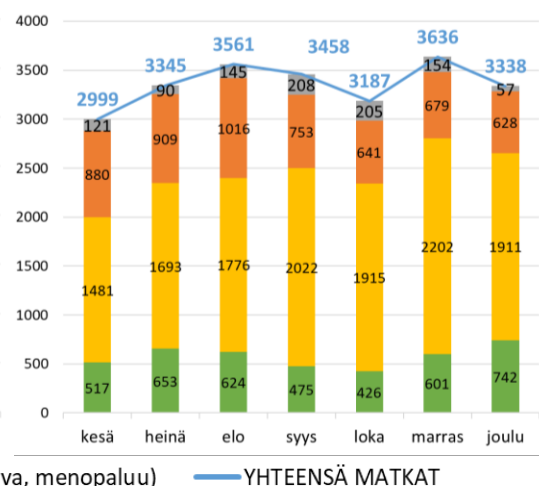
Uusikaupunki: Ukikyty



Pietarsaari: Vippari



Riihimäki: R-kyyti



Ukikytyin notkahdus heinäkuussa johtui merkittävästä hinnankorotuksesta. Ukikyty ei korvannut mitään aiempaa palvelua. Käyttäjissä tasaisesti sekä puhelintilaajia että sovellustilaajia. Paikanvaraus sovelluksella tuli käyttöön heinäkuussa. Ukikyty palveli arkisin pitkään ja vähän myös lauantaisin.

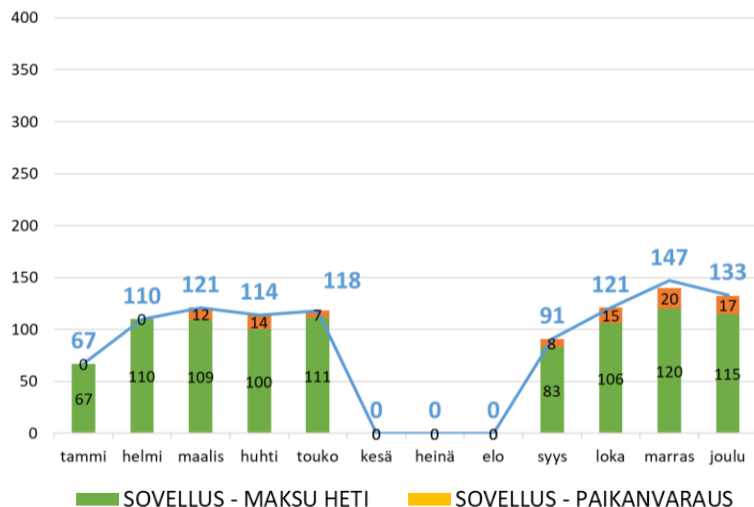
Vippari-palvelua on tarjottu jo pitkään, ja käyttäjät ovat pääosin entisiä Vipparin käyttäjiä, jotka tilaavat mieluiten puhelimella. Sovellustilaajien määrä on kuitenkin kasvussa. Sovelluksen käyttökoulutusta ei vielä ole toteutettu. Vippari palveli vain arkisin.

R-kyyti korvasi sekä entisen palvelulinjan että linjaliikennettä, joten käyttäjiä oli jo valmiina paljon. Kapasiteetti rajoitti kasvua. Sovellustilausten osuus oli hyvin suuri ja kasvoi loppuvuotta kohti. R-kyydin palveluaika oli kaikkein laajin, ja se palveli myös sunnuntaisin.

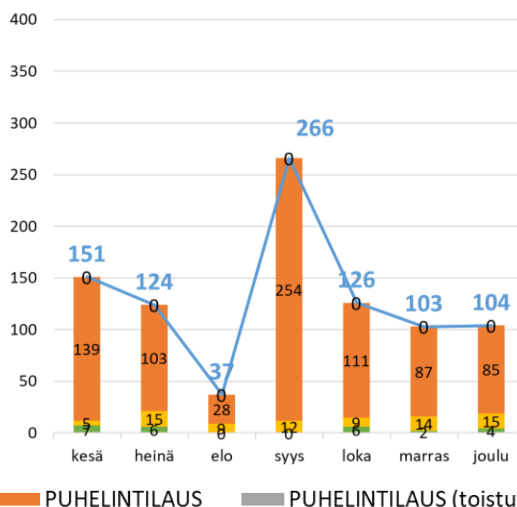
Porvoon, Inkoon ja Akaan kutsukyytimatkat kuukausittain



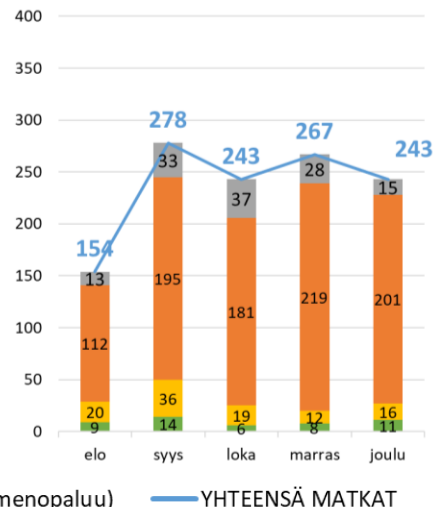
Porvoo: Kyläkyty



Inkoo: Inkyty



Akaa: Akaakyyti

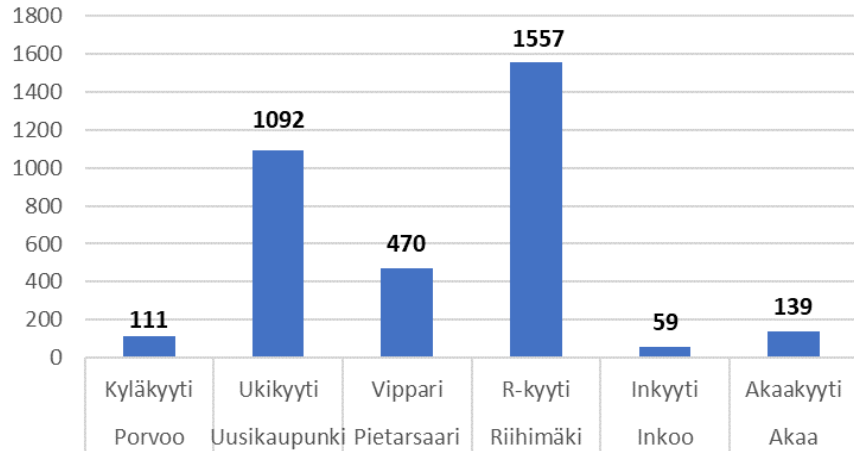


Kyläkyty käynnistyi 2019 sovellustilauksilla. Puhelintilaukset ovat olleet mahdollisia kahden vuoden ajan, mutta tilausaika on vain yhden tunnin ajan arkipäivisin. Kyläkyty ei korvannut mitään aiempaa palvelua. Matkamäärä lähti syksyllä kasvuun. Kyläkyty palveli vain maaseudun asukkaita arki-iltoisin sekä lauantaisin. Palvelu ei ole käytössä kesällä.

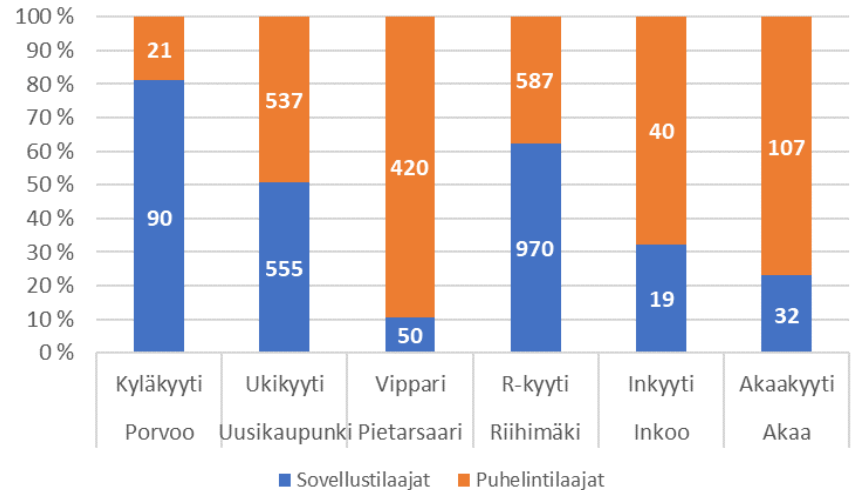
Inkyty ja Akaakyyti korvasivat entisen palvelu- tai asiointilinjan, ja käyttäjät olivat siten pääosin iäkkäitä ja suosivat puhelintilauksia. Sovelluksen käyttökoulutuksiin ei saatu osallistujia, ja sovelluksen käyttäminen jäi vielä vieraaksi näille käyttäjille. Sovellustilausmahdollisuus ei riittänyt houkuttelemaan juurikaan uusia käyttäjiä, kun palveluaika rajoittui vain arkipäivien aamupäivään.

Kutsukyytipalveluiden käyttäjät

Uniikit käyttäjät yhteensä



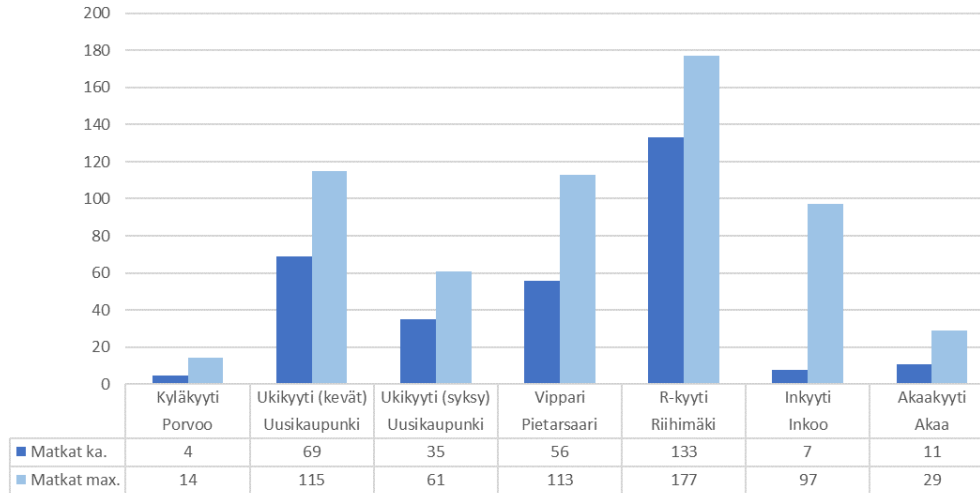
Sovellus- ja puhelintilaajien osuudet



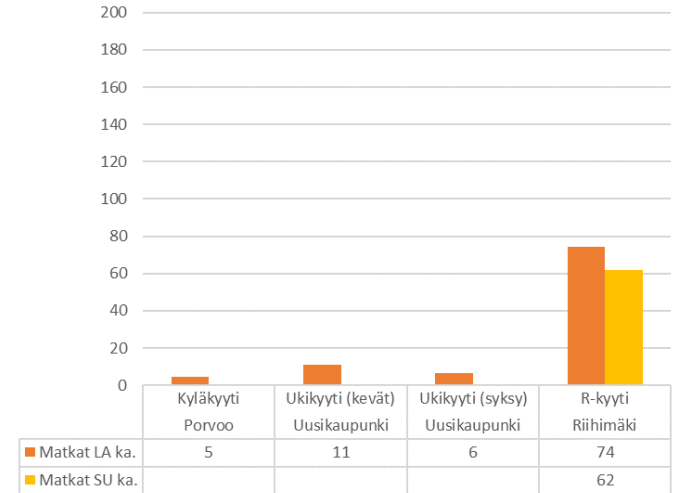
Luvuissa on mukana kaikki vähintään yhden tilauksen tehneet käyttäjät. Sovellustilaajien osuudet olivat suurimmat Porvoossa ja Riihimäellä; alhaisimmat Pietarsaassa. Inkoon osalta on huomioitava, että kaupunki tilasi omalla perusturva-käyttäjätillillä matkoja useiden asiakkaiden puolesta.

Kutsukyytimatkojen määrä per PÄIVÄ

Kutsukyytimatkat keskimäärin per ARKIPÄIVÄ

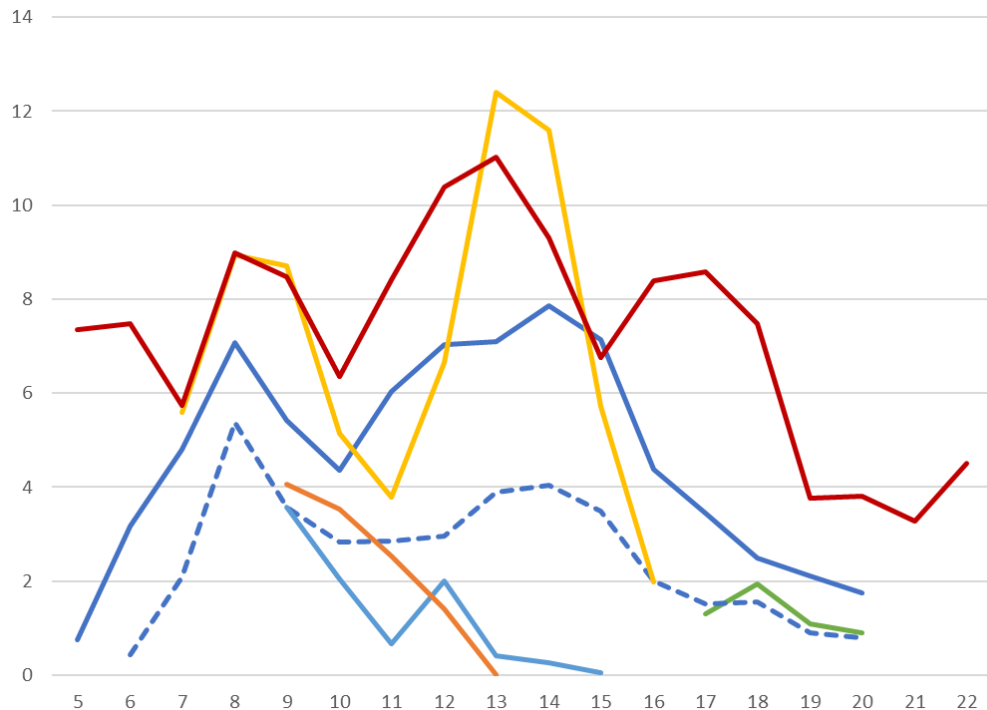


Kutsukyytimatkat keskimäärin per LA / SU



Riihimäellä tehtiin arkipäivisin reilusti yli 100 matkaa, ja Pietarsaassa ja Uudessakaupungissa parhaimmillaan lähes 100 matkaa. Porvoossa, Inkoossa ja Akaalla keskimääräinen matkamäärä oli noin 10 tai sen alle. Riihimäellä kutsukyyti korvasi linjaliikenteen kokonaan viikonloppuisin ja merkittävä kysyntä oli siten jo olemassa. Riihimäen palveluaika oli myös kaikkein laajin.

Kutsukyytimatkojen jakautuminen arkipäivänä (keskimäärin per alkava tunti)



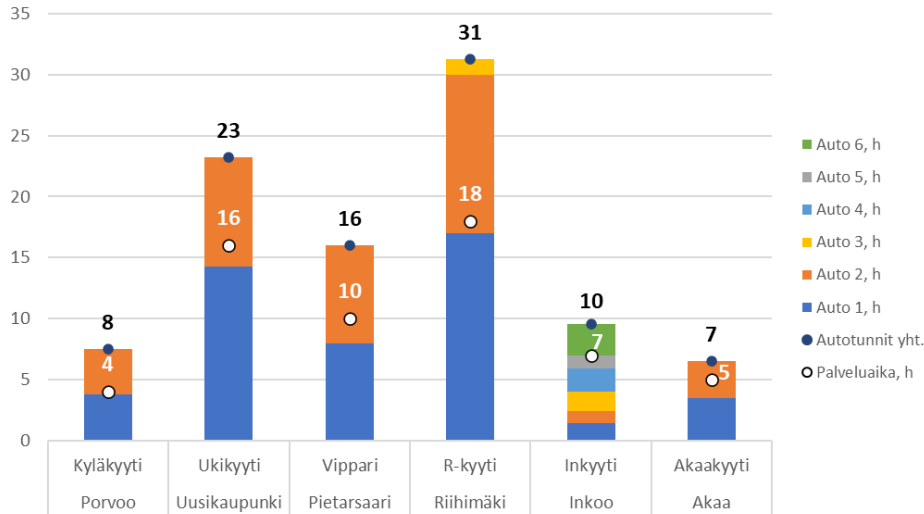
Matkojen määrän vaihtelu seuraa pitkälti autokapasiteetin vaihtelua. Uudessakaupungissa hinnankorotus vähensi matkoja syksyllä melko tasaisesti.

- Porvoo Kyläkyyti
- Uusikaupunki Ukikyyti (kevät)
- Uusikaupunki Ukikyyti (syksy)
- Pietarsaari Vippari
- Riihimäki R-kyyti
- Inkoo Inkyyti
- Akaa Akaakyyti

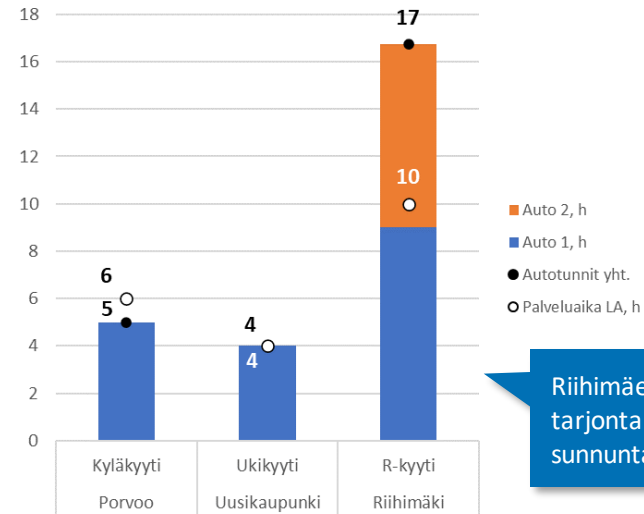
Palvelutarjonta, käyttöaste ja saatavuus

Palveluaika ja autokapasiteetti

Palveluaika ja autotunnit keskimäärin ARKIPÄIVÄNÄ



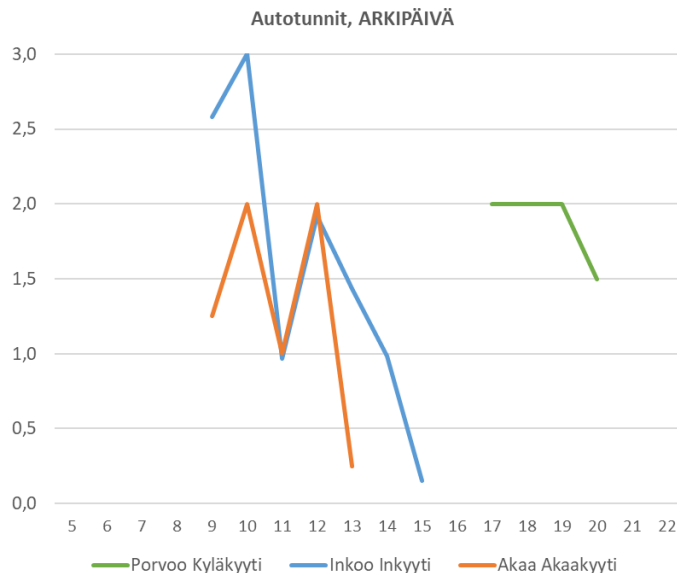
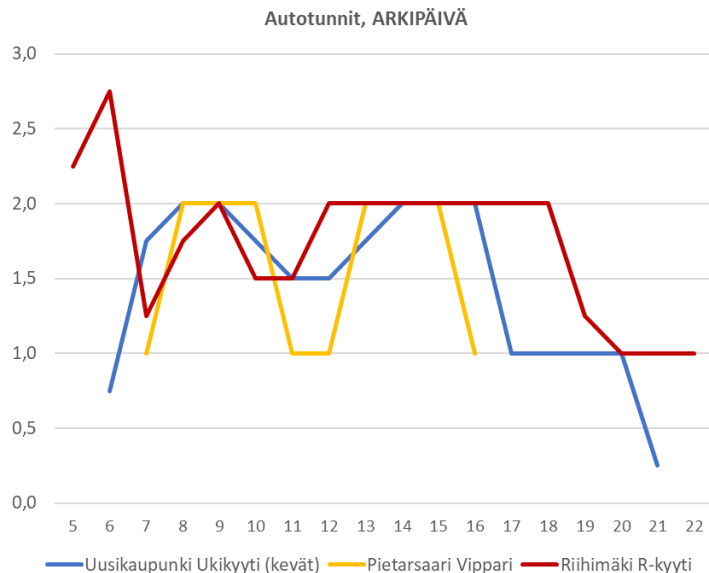
Palveluaika ja autotunnit keskimäärin LAUANTAINA



Riihimäellä oli sama tarjonta myös sunnuntaina.

Kutsukyytipalveluille määritellään kiinteät autot sekä autojen kapasiteetit ja ajovuorot eri päivinä. Ajovuoroista muodostuu palveluaika. Liikennöitsijälle maksetaan sovituista autotunneista, mahdollisesti myös ajetuista kilometreistä. Uudessakaupungissa, Riihimäellä ja Pietarsaarella tarjonta ylitti 15 autotuntia/arkipäivä. Riihimäellä oli merkittävää tarjontaa myös viikonloppuisin. Porvoossa, Inkoossa ja Akaalla oli alle 10 autotuntia/päivä. Inkoossa kapasiteetti jakautui lyhyisiin pätkiin monelle autolle. Ajovuorot myös vaihtelivat eri viikonpäivinä. Tarkoitus oli hyödyntää koulukyytiautojen vapaat tunnit, joista kaupunki maksoi joka tapauksessa. Tämä kuitenkin asetti haasteita järjestelmän hallinnalle ja palveluajan selkeään viestimiseen käyttäjille.

Autokapasiteetin jakautuminen ARKIPÄIVÄNÄ (per alkava tunti)

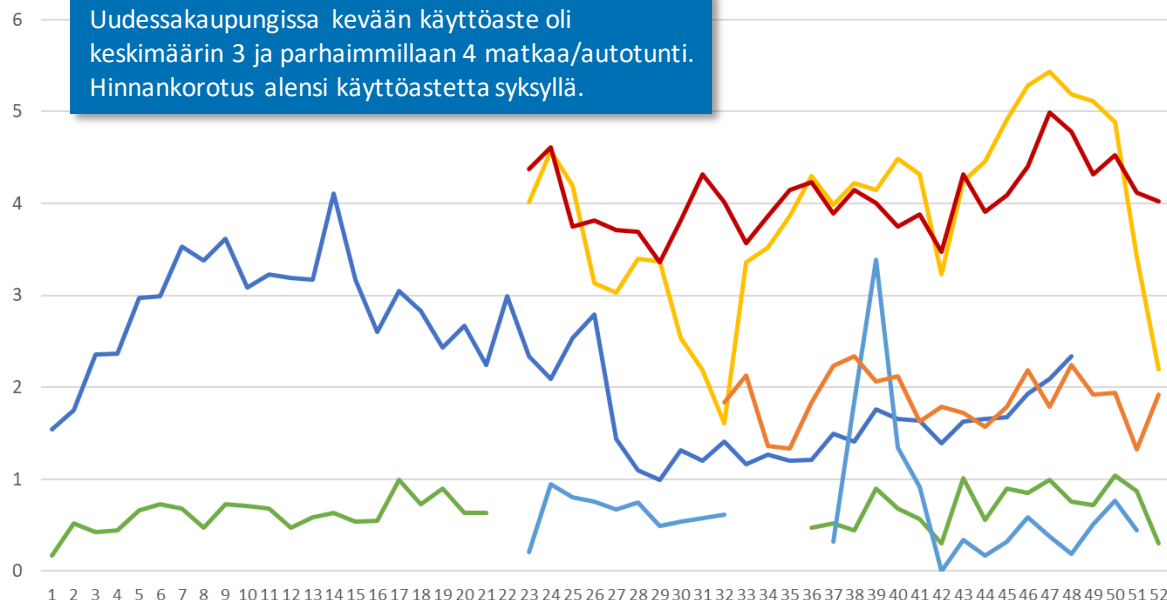


Uuudessakaupungissa ja Riihimäellä oli laajin tarjonta aikaisesta aamusta myöhäiseen iltaan. Inkoossa ja Akaalla kapasiteettia oli tarjolla lähinnä aamupäivällä. Inkoossa on esitetty keskimääräinen jakauma, mutta kapasiteetin tarjonta vaihteli hyvin paljon eri päivinä ja eri aikoina, iltapäivällä tarjontaa oli vain joinakin päivinä. Porvoossa kapasiteettia oli tarjolla arkinen vain illalla.

Käyttöaste eli kutsukyytimatkat per autotunti keskimäärin per VIIKKO



Uudessakaupungissa kevään käyttöaste oli keskimäärin 3 ja parhaimmillaan 4 matkaa/autotunti. Hinnankorotus alensi käyttöastetta syksyllä.



Riihimäellä ja Pietarsaassa viikoittainen käyttöaste oli keskimäärin 4 ja parhaimmillaan 5 matkaa/autotunti, mikä on kutsuliikenteelle erittäin hyvä tulos. Kun käyttöaste lähenee 6–7 matkaa/autotunti, kannattaa harkita kapasiteetin nostoa tai reittiliikenteen järjestämistä, koska kutsuliikenteessä näin korkea käyttöaste heikentää palvelun saatavuutta ja käyttäjät joutuvat tilaamaan matkoja paljon ennakoon.

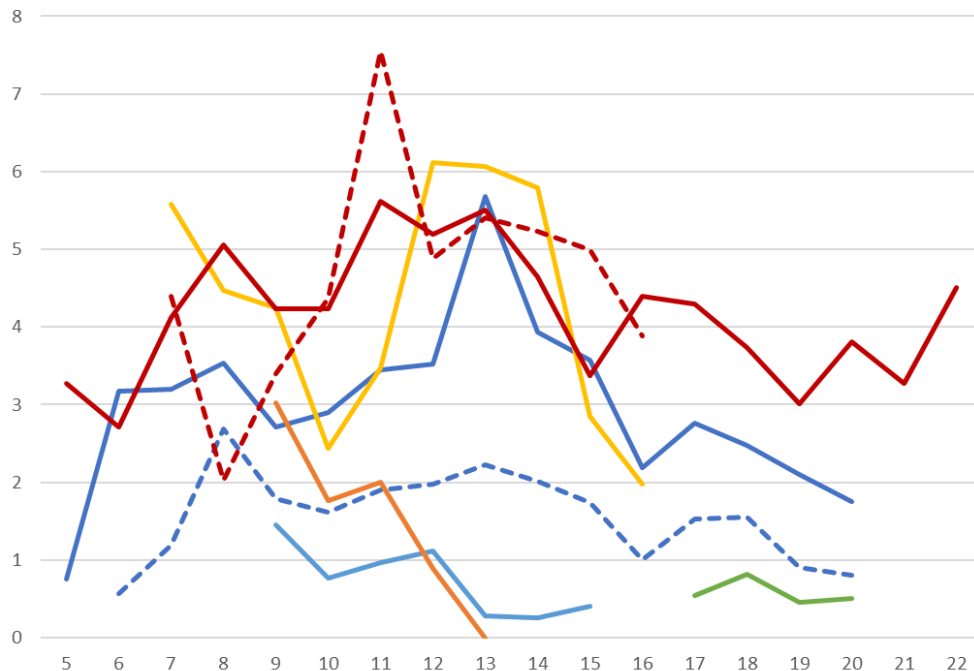
*) Inkoossa kutsukyytiin käytettiin koulukyytiautojen ylijäämätunteja. Autojen kokonaiskäyttöaste ilman Inkyytiä olisi ollut 6,7. Inkyydin kanssa käyttöaste oli 6,9.

	Porvoo Kyläkyty	Uusikaupunki Ukikyty (kevät)	Uusikaupunki Ukikyty (syksy)	Pietarsaari Vippari	Riihimäki R-kyty	Inkoo Inkyyti	Akaa Akaakyyti
Keskimäärin vko	0,7	2,8	1,5	3,9	4,1	0,7*	1,9
Max. vko	1,0	4,1	2,3	5,4	5,0	3,4*	2,3

Käyttöaste eli kutsukyytimatkat per autotunti: keskimäärin per alkava tunti



Keskimääräinen käyttöaste tunnetaan arkipäivisin elo-joulukuussa 2022 (matkaa/autotunti),
(Riihimäen osalta myös lauantaisin)



Käyttöasteen huippu arkipäivisin osui Riihimäellä, Pietarsaarella ja Uudessakaupungissa klo 12–14 välille, jolloin tehtiin 4-6 matkaa per autotunti. Riihimäellä käyttöaste pysyi korkeana myös iltaisin.

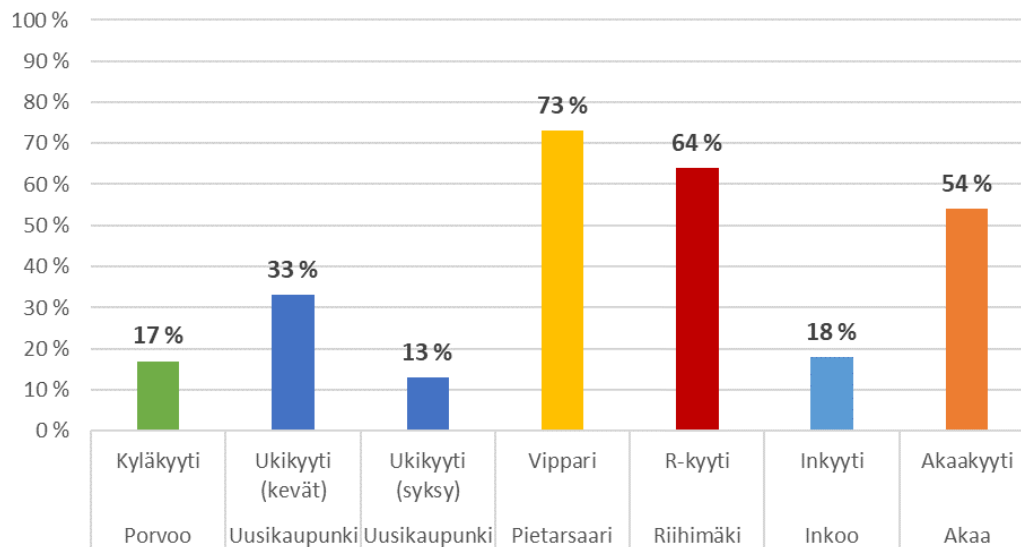
Riihimäellä käyttöaste oli kaikkein korkein lauantaisin: keskimäärin 4,6 ja enimmillään yli 7 matkaa per autotunti. Kutsukyytikapasiteetti ei riittänyt kuljettamaan samaa määrää matkoja kuin aiemmat linjat.

Riihimäellä ja Uudessakaupungissa palvelu alkoi arkisin jo aikaisin aamulla, ja monet vuorotyöläiset hyödynsivät sitä työmatkoihin (mm. Valmet Automotive Uudessakaupungissa ja Würth Riihimäellä).

- Porvoo Kyläkyyti
- Uusikaupunki Ukikyyti (kevät)
- - Uusikaupunki Ukikyyti (syksy)
- Pietarsaari Vippari
- Riihimäki R-kyyti, ARKI
- - Riihimäki R-kyyti, LA
- Inkoo Inkyyti
- Akaa Akaakyyti

Yhdistelyaste eli tilausten osuus, jotka oli jaettu muiden tilausten kanssa

Jaettujen matkojen osuus (yhdistelyaste)



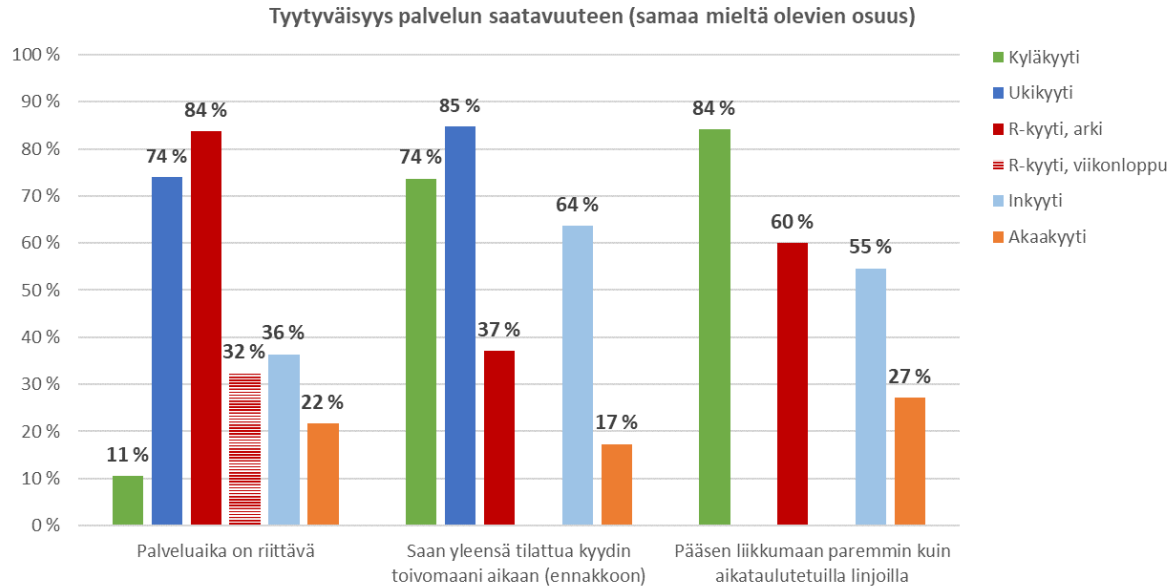
Riihimäen ja Pietarsaaren palveluissa yhdistelyaste oli hyvin korkea (60–70 %).

Uudenkaupungin kevään yhdistelyaste (33 %) oli myös hyvä.

Kyläkyydin ja Inkyydin yhdistelyasteet olivat laajan palvelualueen vuoksi melko alhaiset (alle 20 %).

Akaalla yhdistelyaste oli suhteellisen korkea (50 %) laajasta palvelualueesta huolimatta, koska palvelutarjontaa oli rajattu aikataulutetuilla pisteillä ja eri alueille eri päivinä.

Käyttäjien kokemukset palvelun saatavuudesta



(Näitä ei kysytty erikseen arjen ja viikonlopun osalta Riihimäellä)

Palveluaikaan oltiin tyytyväisiä oikeastaan vain Uudessakaupungissa ja Riihimäellä. Viikonlopun palveluaikaa pidettiin Riihimäelläkin riittämättömänä.

Riihimäellä ja Akaalla oli eniten tyytymättömyyttä kyydin saamiseen toivottuun aikaan. Riihimäellä tämä johtui suuresta käyttöasteesta. Kuitenkin 60 % oli Riihimäelläkin sitä mieltä, että he pääsevät liikkumaan kutsukyydillä paremmin kuin aikataulutetulla liikenteellä.

Teknologiassa havaittiin muutamia ongelmia, joiden korjaamisella saatavuutta ja reitityksen tehokkuutta pitäisi pystyä vielä jonkin verran nostamaan ilman kapasiteetin lisäystä.

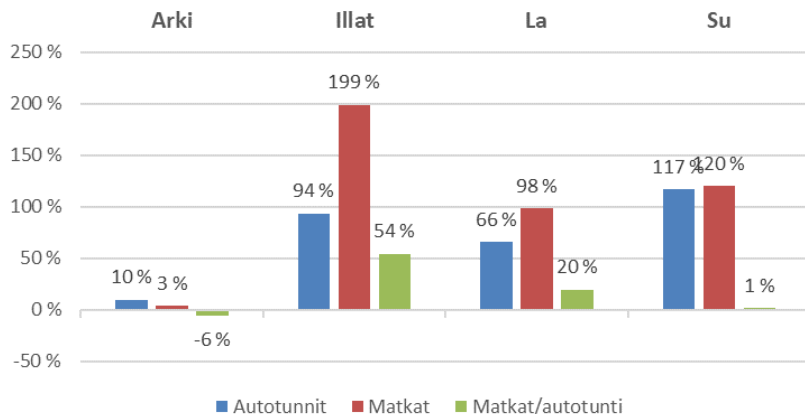
Linjoja vai kutsua?

- Erityisesti Riihimäen kokemusten perusteella **ymmärretään paremmin, milloin kannattaa järjestää aikataulutettua linjaliikennettä ja milloin kutsuohjattua**. Kesällä Riihimäellä kokeiltiin liikenteen järjestämistä kokonaan kutsuohjattuna, mutta nopeasti todettiin, että tarvitaan kuitenkin linja ainakin vilkkaimmille alueille. Myös viikonloppujen osalta voi olla tarve palauttaa linjaliikennettä joiltain osin. Asia vaatii kuitenkin vielä kokeilujen ja selvitysten jatkamista.
- Pilotit osoittavat joka tapauksessa sen, että kutsuohjautuva liikenne kannattaisi ottaa vahvemmin osaksi joukkoliikenteen suunnittelua erityisesti pienissä kaupungeissa ja maaseudulla laajemmin kuin pelkästään perinteisen palveluliikenteen näkökulmasta. Tämä edellyttää, että kutsuohjatun liikenteen suunnittelun **osaamista lisätään kunnissa, ELY-keskuksissa ja konsulttien keskuudessa**. Kutsukyytipalveluiden elinkaaren tässä vaiheessa pilotointi ja kokeileminen on keskeinen suunnittelun ja osaamisen kartuttamisen väline.
- Myös **matkojen hinnoittelulla on vaikutusta kapasiteetin hallintaan ja palvelun saatavuuteen**. Kutsuliikenteessä pitää ottaa huomioon, että jokainen ”turha” tilaus vie kapasiteettia muilta. Riihimäellä kutsukyydin hinta on nyt ollut sama kuin linjaliikenteellä ja hintataso on muutenkin edullisempi kuin paikallisliikenteessä tyypillisesti. Silloin kutsukyytimatkoja tilataan ehkä turhaan silloinkin, kun voisi kävellä, pyöräillä tai kulkea tavallisella bussilla.

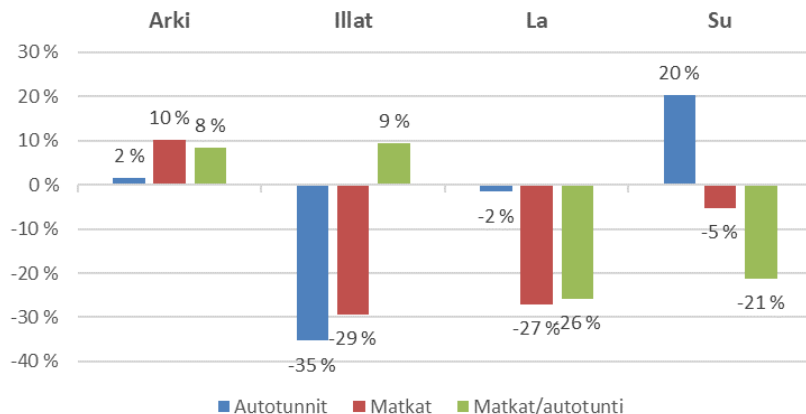
Muutokset Riihimäen paikallisliikenteessä kutsukyydin käyttöönoton myötä



Muutos KESÄ: 2022 vs. 2021



Muutos SYKSY: 2022 vs. 2021



Riihimäellä palvelutarjontaa (autotunteja) lisättiin kesällä runsaasti samalla kun siirryttiin kutsukyytipalvelun tarjoamiseen. Kesällä myös matkojen määrä ja käyttöaste kasvoivat vuoteen 2021 verrattuna. Syksyllä sen sijaan autokapasiteettia vähennettiin merkittävästi arki-iltaisin verrattuna vuoteen 2021, eikä tällä kapasiteetilla kyetty kuljettamaan samaa määrää matkoja kuin syksyllä 2021. Käyttöaste kuitenkin kasvoi arki-iltaisin hieman. Merkilläpantavaa on, että viikonloppuna autokapasiteetti ei juurikaan vähentynyt (sunnuntaina jopa kasvoi merkittävästi), mutta silti matkamäärät olivat vähäisemmät ja käyttöaste heikompi kuin aiemmin linjaliikenteellä. Tämä voi selittyä osittain sillä, että puhelintilauksia oli mahdollista tehdä vain arkisin. On kuitenkin selvää, että erityisesti lauantaina kutsukyyti ei yksinään riitä ja käytettävissä olevalla autokapasiteetilla kannattaisi ajaa linjaliikennettä.

Riihimäen paikallisliikenteen käyttöasteet (matkaa/autotunti)



Käyttöaste 2021	Arki	Ilta	La	Su
KESÄ				
Linjaliikenne	4,64	2,28	4,01	3,86
Palvelulinja	3,17			
Yhteensä	4,44	2,28	4,01	3,86
SYKSY				
Linjaliikenne	10,20	3,22	5,97	4,22
Palvelulinja	4,06			
Yhteensä	9,81	3,22	5,97	4,22

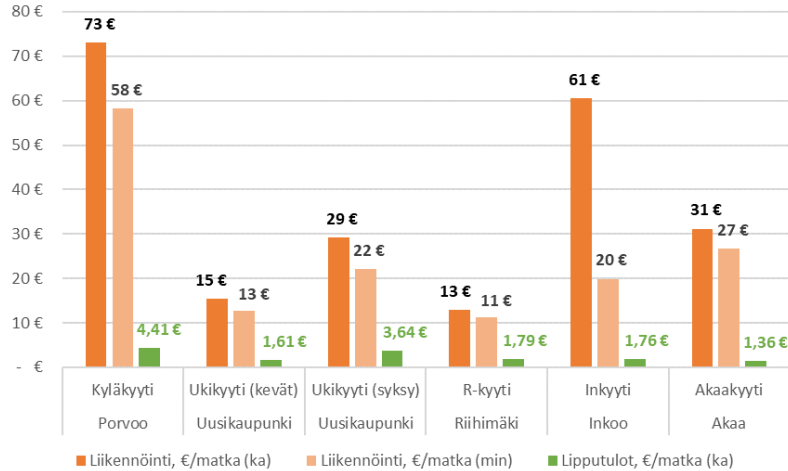
Käyttöaste 2022	Arki	Ilta	La	Su
KESÄ				
Linjaliikenne	5,81			
Kutsu (R-kyyti)	3,73	3,52	4,79	3,91
Yhteensä	4,18	3,52	4,79	3,91
SYKSY				
Linjaliikenne	14,87			
Kutsu (R-kyyti)	4,04	3,52	4,43	3,32
Yhteensä	10,64	3,52	4,43	3,32

Kun kutsukyydin käyttöaste lähenee 6–7 matkaa/autotunti, linjaliikenne on kannattavampi liikenteen järjestämistapa. Taulukosta näkee, että kesällä kutsukyydin avulla pystyttiin parantamaan paikallisliikenteen kokonaiskäyttöastetta, samoin syksyllä arksin ja arki-iltaisinkin. Sen sijaan viikonlopun käyttöasteet jäivät kutsukyydillä alhaisemmiksi kuin linjaliikenteellä järjestettynä.

Kustannukset ja lipputulot

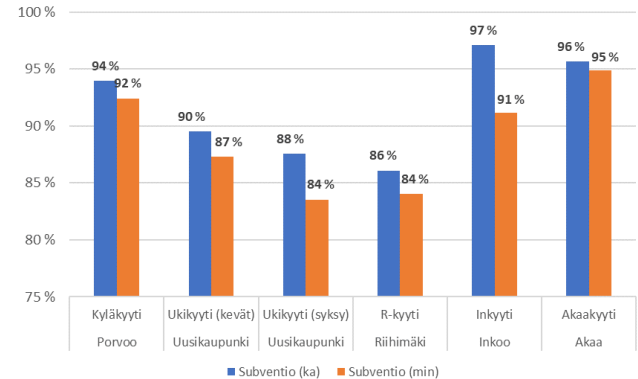
Liikennöinnin yksikkökustannukset ja lipputulot

Liikennöinnin yksikkökustannukset ja lipputulot



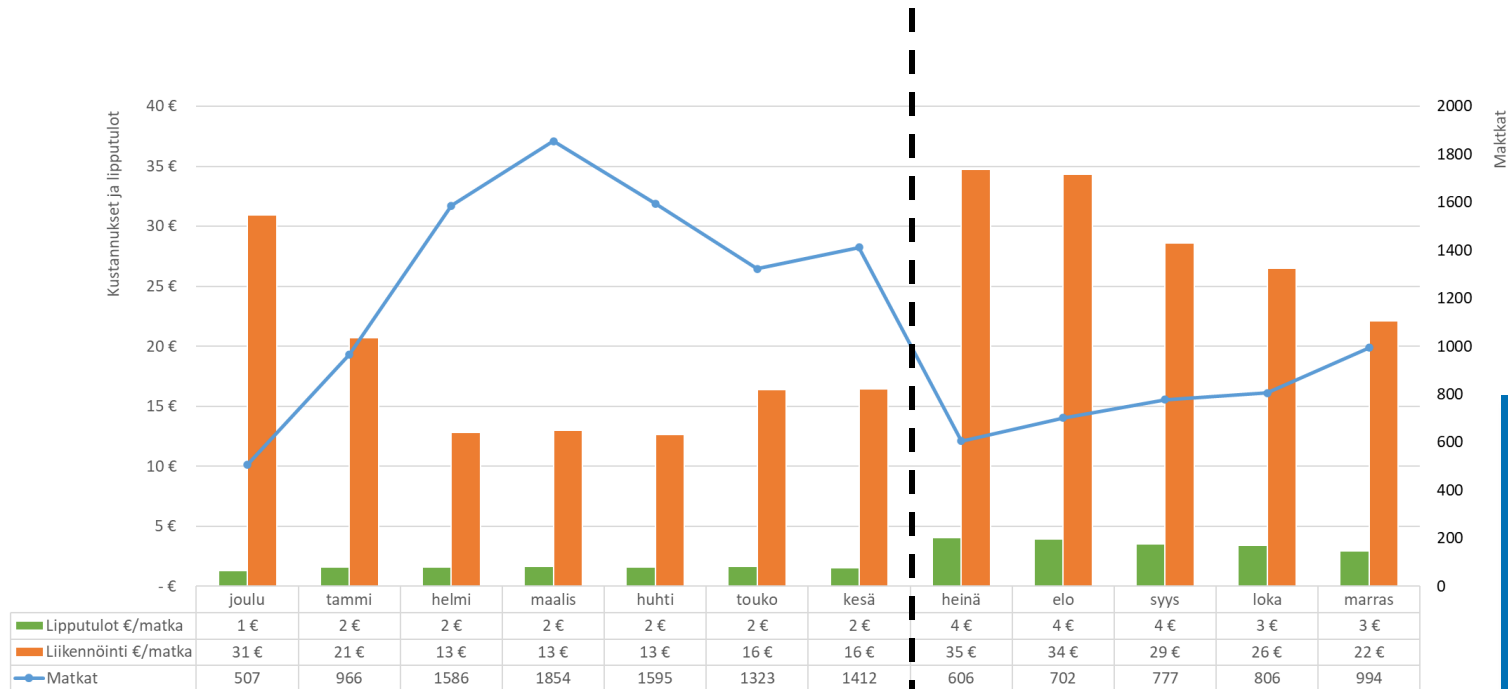
Huom! Inkoossa hyödynnettiin koulukyytiautojen ylijäämätunteja, joista kaupunki maksoi joka tapauksessa. Autoilla ajettujen kaikkien matkojen yksikkökustannus oli ilman Inkyytiä 5,72 € ja Inkyydin kanssa 5,57 €.

Subventioaste



Liikennöinnin yksikkökustannukset olivat alhaisimmat Riihimäellä ja keväällä Uudessakaupungissa. 11–13 €/matka on kutsuliikenteelle hyvä tulos, erityisesti kun palvelua on pystytty tarjoamaan myös aikaisin aamulla ja myöhään illalla. Maaseutumaisemmassa ympäristössä myös suurempi yksikkökustannus voi olla perusteltu, jos palvelua ei pystytä mitenkään muuten tarjoamaan edullisemmin. Yksikkökustannuksia kannattaa verrata sote-kytteihin (VPL/SHL), joiden kustannus on keskimäärin 20–30 €/matka. Sote-kyttien ohjaaminen avoimeen kutsukyytipalveluun lisäisi käyttöastetta ja alentaisi siten kaikkien matkojen yksikkökustannuksia ja toisi kustannussäästöjä.

Ukikyydin yksikkökustannusten, matkamäärien ja lipputulojen kehitys pilotin aikana

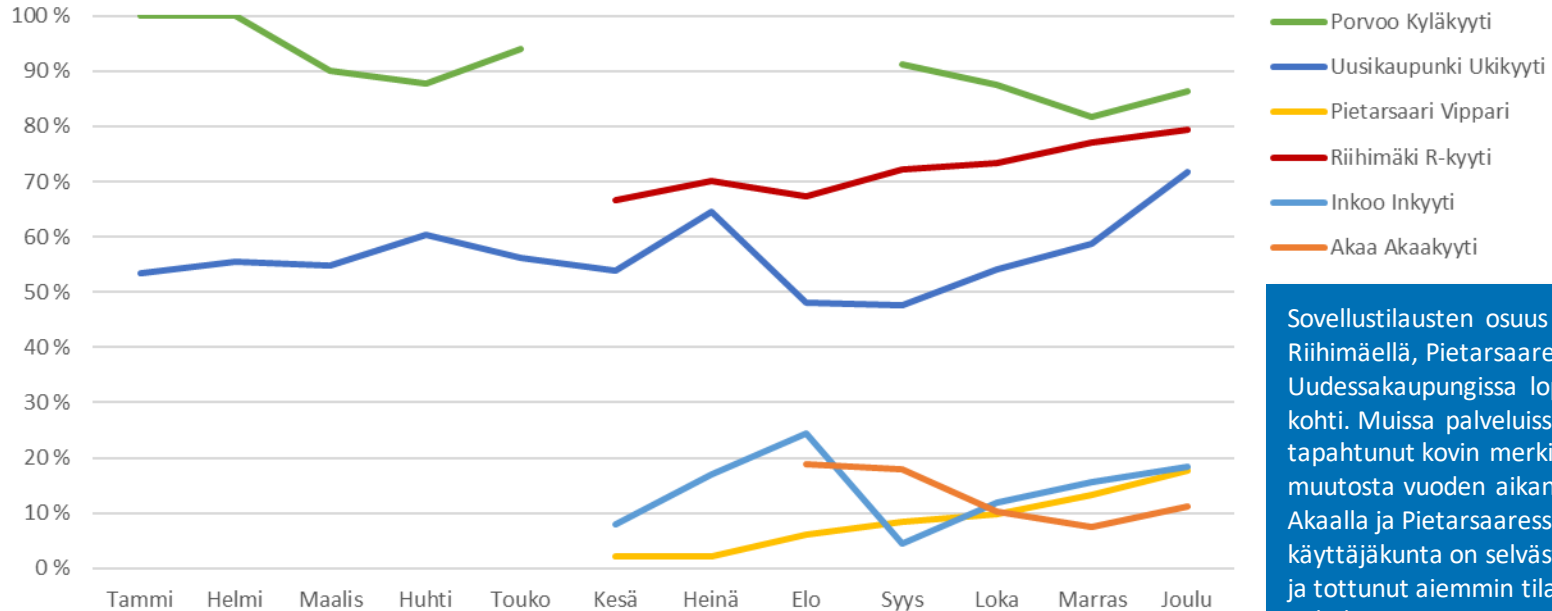


Ukikyydin kustannus laski jo kolmantena kuukautena 13 euroon per matka. Hinnannosto syksyllä kasvatti yksikkökustannusta, koska matkojen määrä väheni.

4.7. hinnankorotus

Tilaustapa ja ajankohta

Sovelluksella tilattujen matkojen osuus

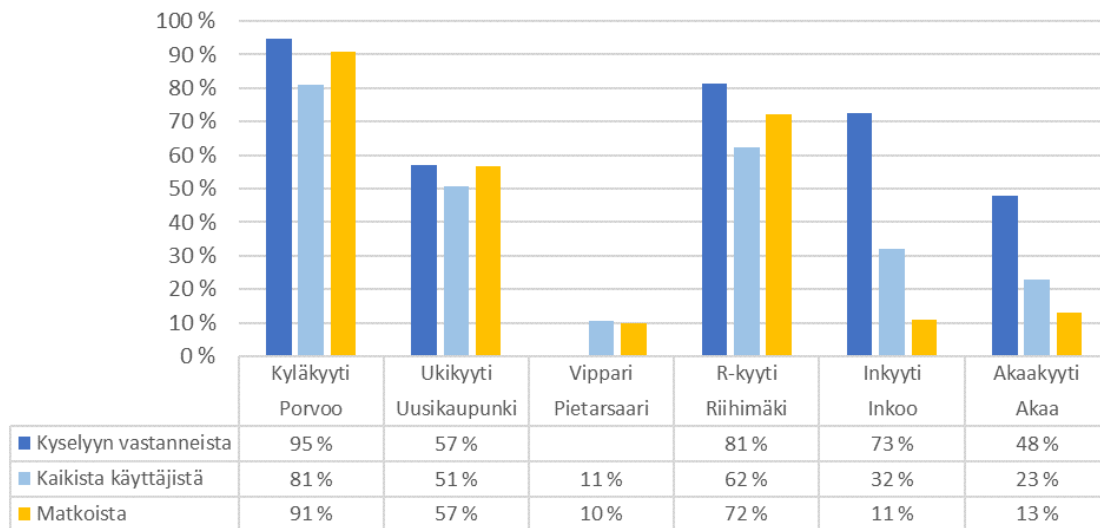


Sovellustilausten osuus kasvoi Riihimäellä, Pietarsaarella ja Uudessakaupungissa loppuvuotta kohti. Muissa palveluissa ei tapahtunut kovin merkittävää muutosta vuoden aikana. Inkoossa, Akaalla ja Pietarsaarella käyttäjäkunta on selvästi iäkkäämpää ja tottunut aiemmin tilaamaan puhelimitse. Porvoon palvelu käynnistyi alun perin pelkästään sovellustilauksilla ja puhelimitse tilaaminen on lisääntynyt hiljalleen.

Sovellustilaajat vastasivat asiakaskyselyyn puhelintilaajia enemmän



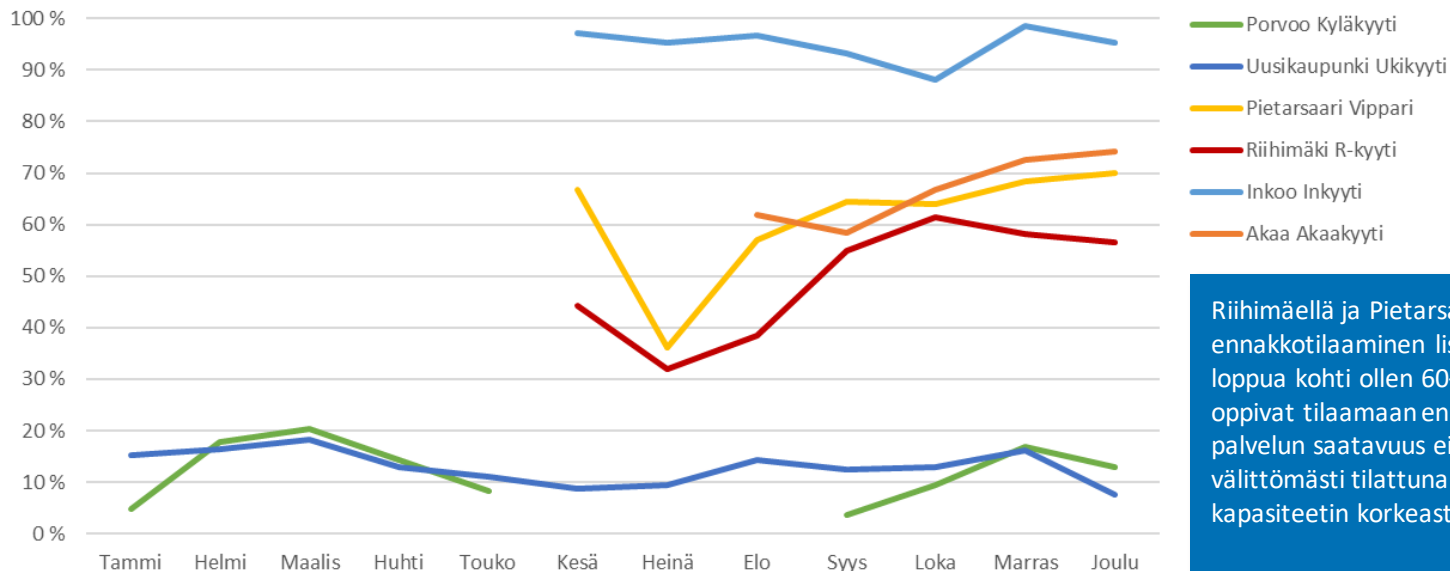
Sovellustilaajien / -tilausten osuus



Erityisesti Inkoossa ja Akaalla sovellustilaajat olivat asiakaskyselyssä ylliedustettuna verrattuna puhelintilaajiin. Inkoon ja Akaan asiakaskyselyjen perusteella voidaan arvioida lähinnä sovellustilaajien kokemuksia. Pääsääntöisesti sovellustilaajat olivat tyytyväisempiä kuin puhelintilaajat.

Ennakkoon tilattujen matkojen osuus

Vähintään edellisenä päivänä ennakkoon tilattujen matkojen osuus



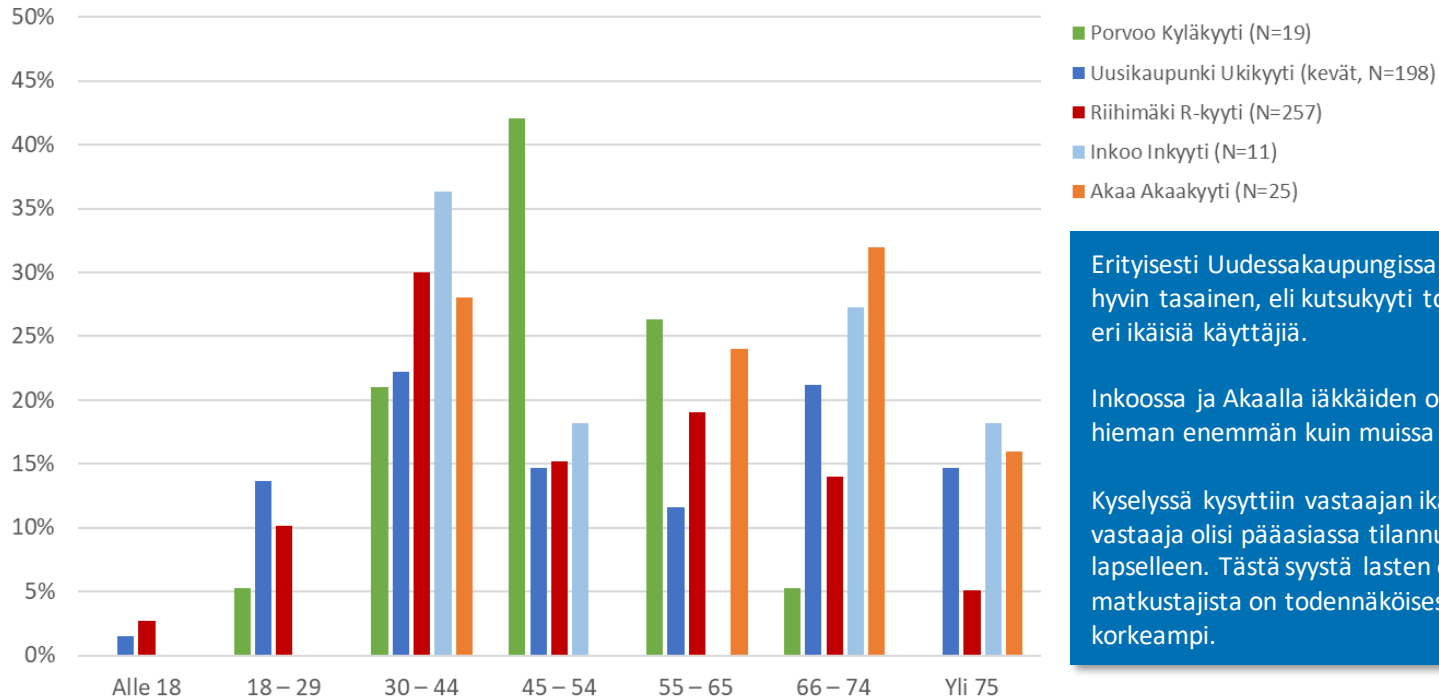
Riihimäellä ja Pietarsaassa ennakkotilaaminen lisääntyi vuoden loppua kohti ollen 60–70 %. Käyttäjät oppivat tilaamaan ennakkoon, koska palvelun saatavuus ei ollut kovin hyvä välittömästi tilattuna johtuen kapasiteetin korkeasta käyttöasteesta.

Uudessakaupungissa sen sijaan ennakkotilausten osuus oli enimmilläänkin vain 20 %, vaikka käyttöaste oli melko korkea keväällä.

Käyttäjärühmät ja liikuntarajoitteiset

Kutsukyydin käyttäjien ikäjakauma

Kutsukyytipalveluiden käyttäjien ikäjakauma (osuus kyselyyn vastanneista)

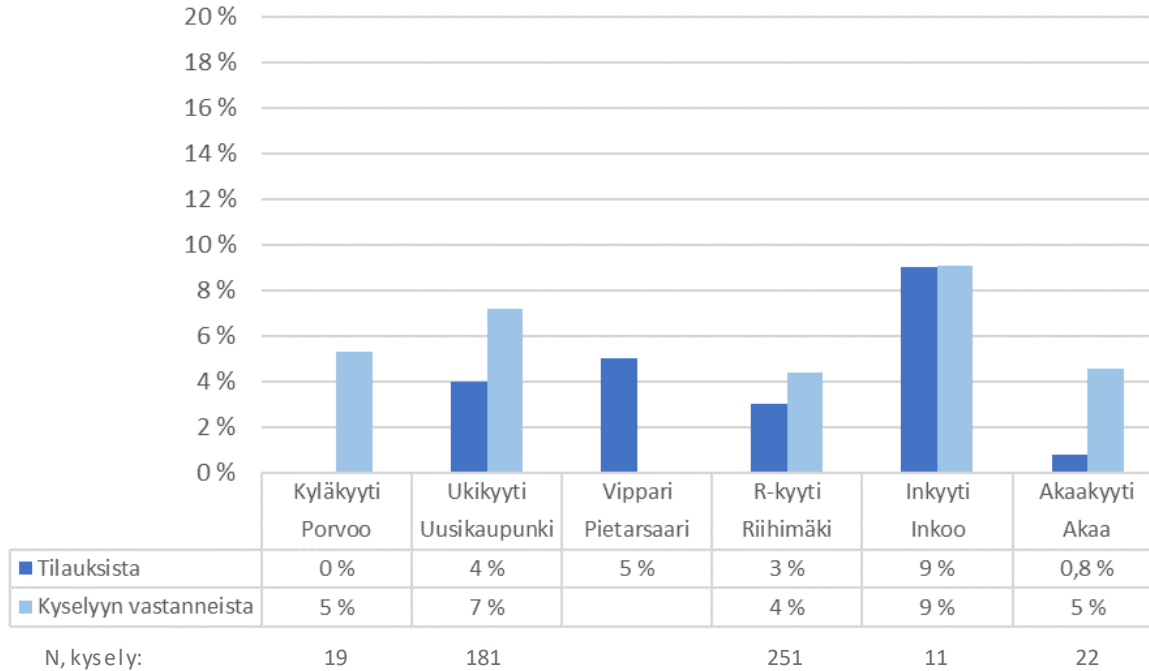


Erityisesti Uudessakaupungissa ikäjakauma oli hyvin tasainen, eli kutsukyyti tosiaan palvelee eri ikäisiä käyttäjiä.

Inkoossa ja Akaalla iäkkäiden osuus korostuu hieman enemmän kuin muissa kunnissa.

Kyselyssä kysyttiin vastaajan ikää, vaikka vastaaja olisi pääasiassa tilannut kyytejä lapselleen. Tästä syystä lasten osuus matkustajista on todennäköisesti hieman tätä korkeampi.

Apuväline – pyörätuoli tai rollaattori – mukana

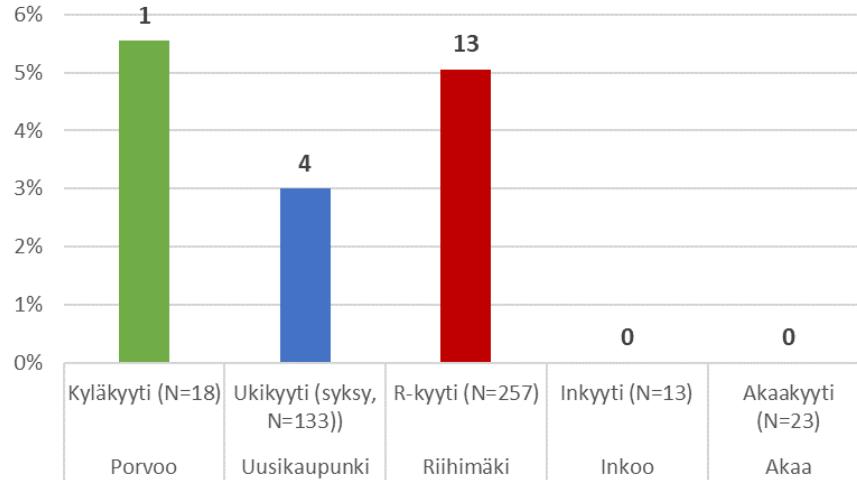


Riihimäellä, Pietarsaarella ja Uudessakaupungissa 3–5 % tilauksista oli sellaisia, joihin oli ilmoitettu joko pyörätuoli tai rollaattori. Inkoossa osuus oli jonkin verran suurempi.

Todellisuudessa apuvälinetilausten osuus on kuitenkin erityisesti Riihimäellä ja Uudessakaupungissa hieman suurempi. Sovelluksella tilanneet asiakkaat nimittäin jättivät usein rollaattorin ilmoittamatta.

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

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



"Pärjätään pitempään kotona ja itsenäisinä."

"Toivottavasti EU-vammaiskortilla kyydit jatkossakin maksuttomat ja että R-kyyti jatkuu koska sotetaksien saanti välillä vaikeaa."

Uudessakaupungissa puolet ja Riihimäellä 60 % näistä käyttäjistä suosittelisi kutsukyytipalvelua tuttavilleen. Riihimäellä vammaiskortin omaavat voivat käyttää R-kyytiä maksutta.

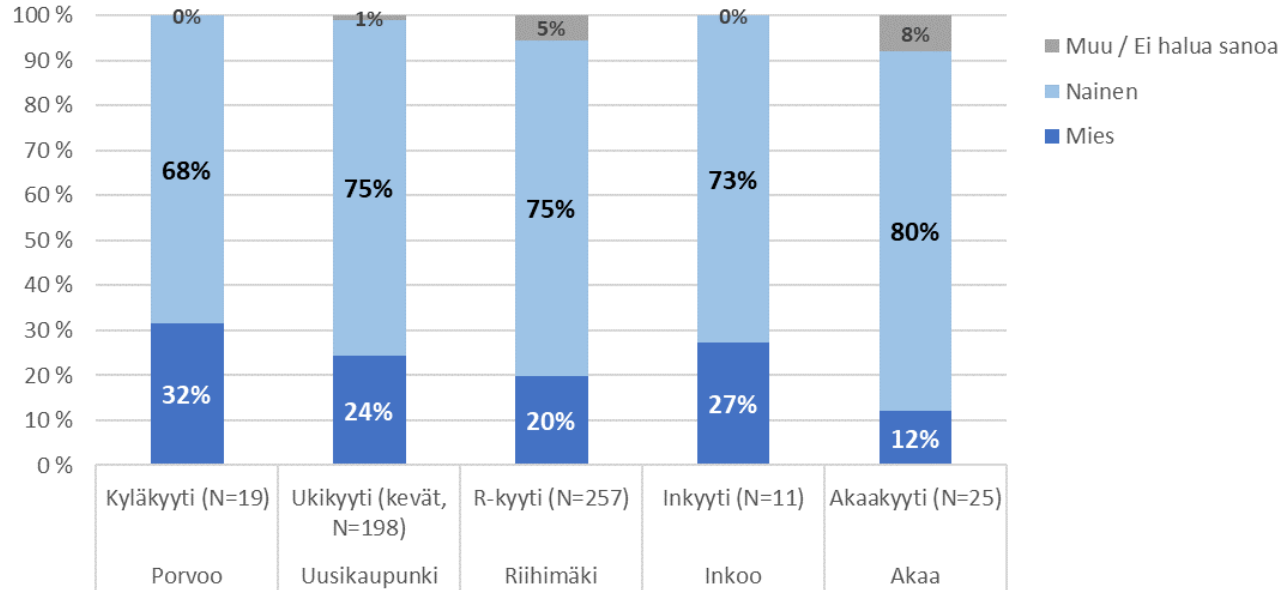
Riihimäellä haastateltiin näkövammaista käyttäjää, joka oli tyytyväinen sovelluksen voice over-toiminnon käyttäjä. Hänen mielestään palvelu sopisi monelle vammaiselle ja on luotettavampi ja helpompi käyttää kuin VPL-taksipalvelu.

Vuonna 2022 ei kuitenkaan vielä kohdennettu tähän käyttäjäryhmään erityistä viestintää tai markkinointia.

Kuitenkin jo nämä tulokset sekä ikäihmisten suuri osuus viittaavat siihen, että SHL-/VPL-/SVL-kyytejä kannattaisi ohjata avoimeen kutsukyytipalveluun aina, *kun se on mahdollista*, koska siten voidaan parantaa kuljetuspalveluiden tehokkuutta ja palvelutasoa.

Kutsukyydin käyttäjistä suurin osa oli naisia

Kutsukyytipalveluiden käyttäjien sukupuoli (osuus kyselyyn vastanneista)

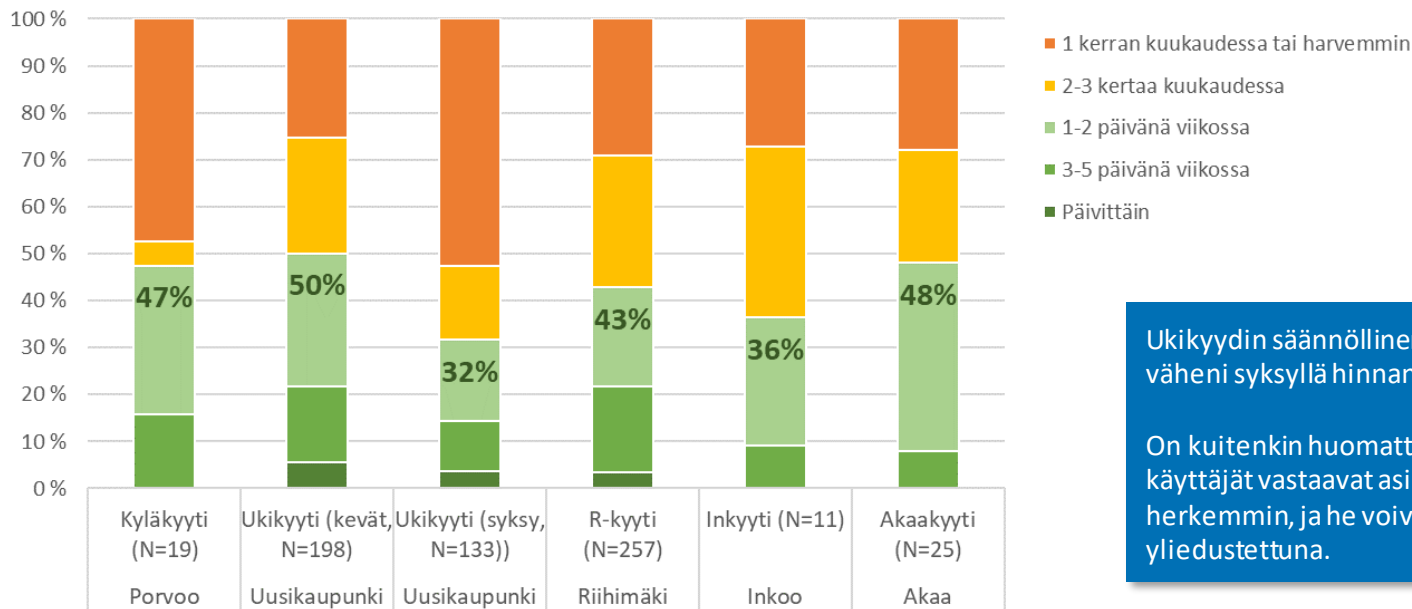


Käyttöuseus ja -tarkoitus

Lähes puolet vastaajista käytti kutsukyytipalvelua viikoittain



Kuinka usein olet keskimäärin käyttänyt kutsukyytipalvelua?

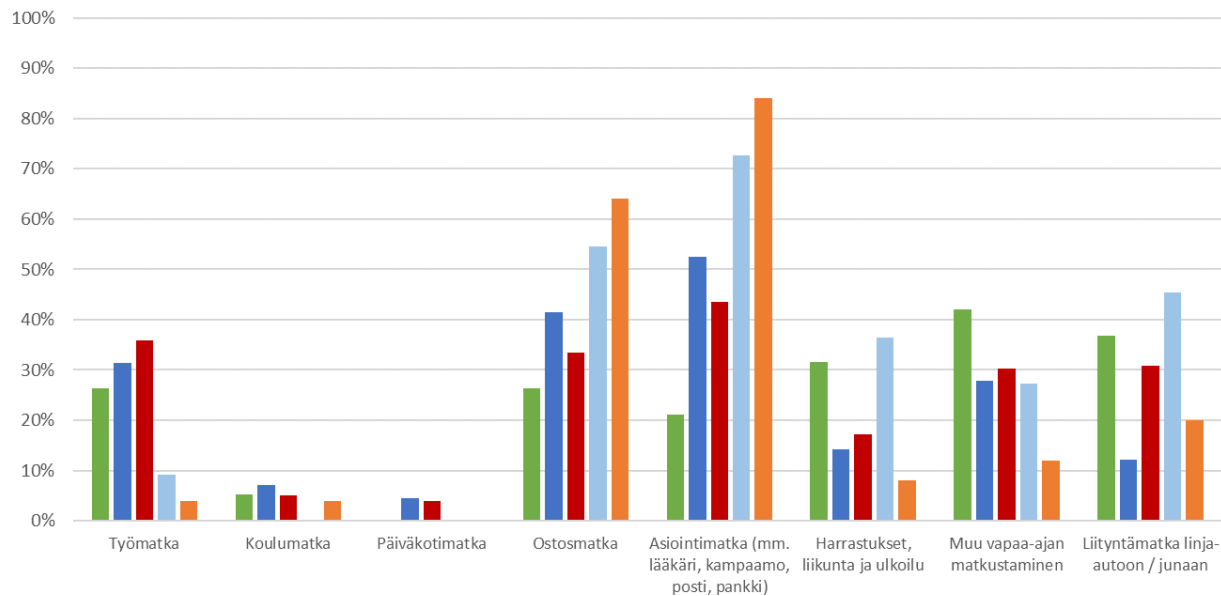


Ukikyydin säännöllinen viikoittainen käyttö väheni syksyllä hinnankorotuksen jälkeen.

On kuitenkin huomattava, että säännölliset käyttäjät vastaavat asiakaskyselyihin herkemmin, ja he voivat siksi olla ylliedustettuna.

Mihin tarkoitukseen kutsukyytipalveluja käytettiin?

Mihin tarkoituksiin olet käyttänyt kutsukyytipalvelua? (osuus vastaajista)



Ostos- ja asiointimatkat olivat suosituimpia syitä kutsukyydin käyttämiseen.

Uudessakaupungissa ja Riihimäellä matkustettiin paljon myös töihin.

Noin kolmannes sanoi käyttävänsä kutsukyytiä liityntämatkoihin.

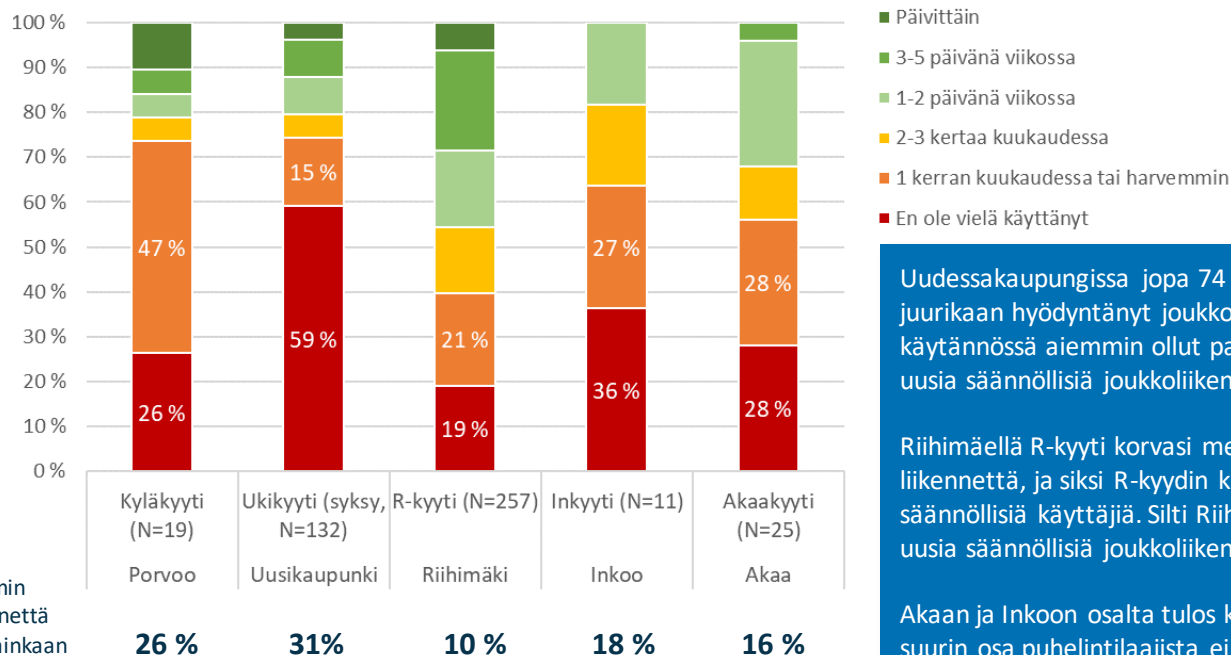
Uudessakaupungissa, Riihimäellä ja Porvoossa korostui harrastus- ja vapaa-ajan matkat, koska palvelua oli tarjolla myöhään illalla.

Kulikutapamuutokset

Kutsukyytipalveluiden käyttäjistä merkittävä osa on uusia joukkoliikenteen käyttäjiä



Kuinka usein käytit joukkoliikennettä (ml. palvelu-/asiointilinjaa) aiemmin?



Käytti aiemmin joukkoliikennettä harvoin/ei lainkaan mutta käytti kutsukyytiä viikoittain

26 %

31 %

10 %

18 %

16 %

Uudessakaupungissa jopa 74 % kutsukyydin käyttäjistä ei aikaisemmin juurikaan hyödyntänyt joukkoliikennettä, koska kaupungissa ei käytännössä aiemmin ollut paikallisliikennettä. Käyttäjistä 31 % oli uusia säännöllisiä joukkoliikenteen käyttäjiä.

Riihimäellä R-kyyti korvasi merkittävän määrän aikataulutettua liikennettä, ja siksi R-kyydin käyttäjissä on enemmän joukkoliikenteen säännöllisiä käyttäjiä. Silti Riihimäelläkin 10 % R-kyydin käyttäjistä oli uusia säännöllisiä joukkoliikenteen käyttäjiä.

Akaan ja Inkoon osalta tulos kertoo lähinnä sovellustilaajista, koska suurin osa puhelintilaajista ei vastannut kyselyyn. Todellisuudessa merkittävä osa Akaakyydin käyttäjistä oli entisiä asiointilinjan käyttäjiä.

(= uudet säännölliset joukkoliikenteen käyttäjät)

Suuntaa antava arvio uusista säännöllisistä joukkoliikenteen käyttäjistä



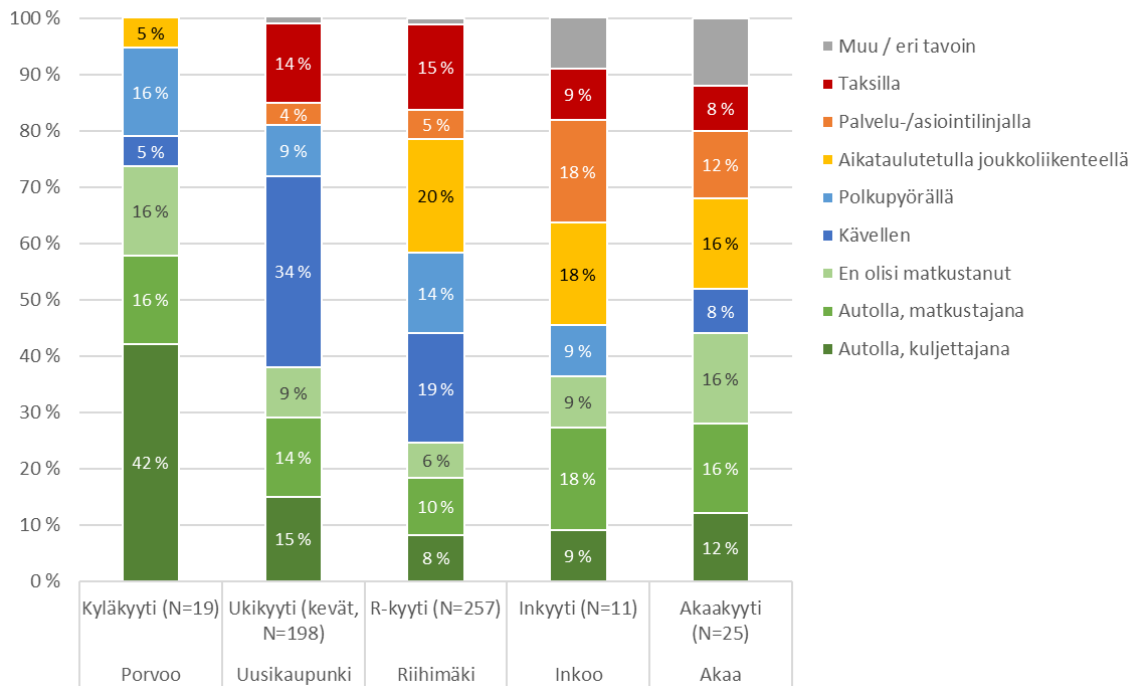
Uusia viikoittaisia joukkoliikenteen käyttäjiä syntyi vuoden 2022 aikana vähintään 78 henkilöä (kyselyyn vastanneet). Jos osuudet laajennetaan kaikkiin sovellustilaajiin ja jätetään puhelintilaajat pois, uusia viikoittaisia joukkoliikenteen käyttäjiä olisi syntynyt noin 300. Tämä on karkea ja suuntaa antava arvio. Lisäksi on otettava huomioon, että Riihimäellä kutsukyyti on myös karkottanut joitakin entisiä joukkoliikenteen käyttäjiä.

KYSELYYN VASTANNEISTA KUTSUKYYDIN KÄYTTÄJISTÄ	Porvoo Kyläkyty	Uusikaupunki Ukikyty	Riihimäki R-kyty	Inkoo Inkyty	Akaa Akaakyty	YHTEENSÄ
Uudet viikoittaiset JKL-käyttäjät (%)	26 %	31 %	10 %	18 %	16 %	
Uudet viikoittaiset JKL-käyttäjät (henkilöä)	5	41	26	2	4	78

LAAJENNUS KAIKKIIN KUTSUKYYDIN SOVELLUSTILAAJIIN	Porvoo Kyläkyty	Uusikaupunki Ukikyty	Riihimäki R-kyty	Inkoo Inkyty	Akaa Akaakyty	YHTEENSÄ
Sovellustilaajat (henkilöä)	90	555	970	19	32	1666
Uudet viikoittaiset JKL-käyttäjät (henkilöä)	24	171	98	3	5	301

Kyselyyn vastanneista 20–30 % korvasi kutsukyydillä pääosin autonkäyttöä

Miten olisit tehnyt matkat, jos kutsukyytipalvelua ei olisi ollut?



Korvasi autonkäyttöä

58 %

29 %

18 %

27 %

28 %

Kutsukyyti korvasi sekä itse ajettuja automattoja että perheenjäsenten tai tuttavien tarjoamia kyytejä. Kutsukyyti tarjoaa mahdollisuuden itsenäiseen liikkumiseen nuorille, iäkkäille ja autottomille.

Erityisesti Uudessakaupungissa ja Riihimäellä kiiteltiin mahdollisuutta liikkua aikaisempaa enemmän esim. ystävien ja sukulaisten luokse. 6–16 % vastaajista sanoi, että matkat olisivat jääneet tekemättä ilman kutsukyytiä.

Uudessakaupungissa, Riihimäellä ja Porvoossa muutamat ilmoittivat luopuneensa autosta joko osittain tai nimenomaan kutsukyytipalvelun ansiosta.

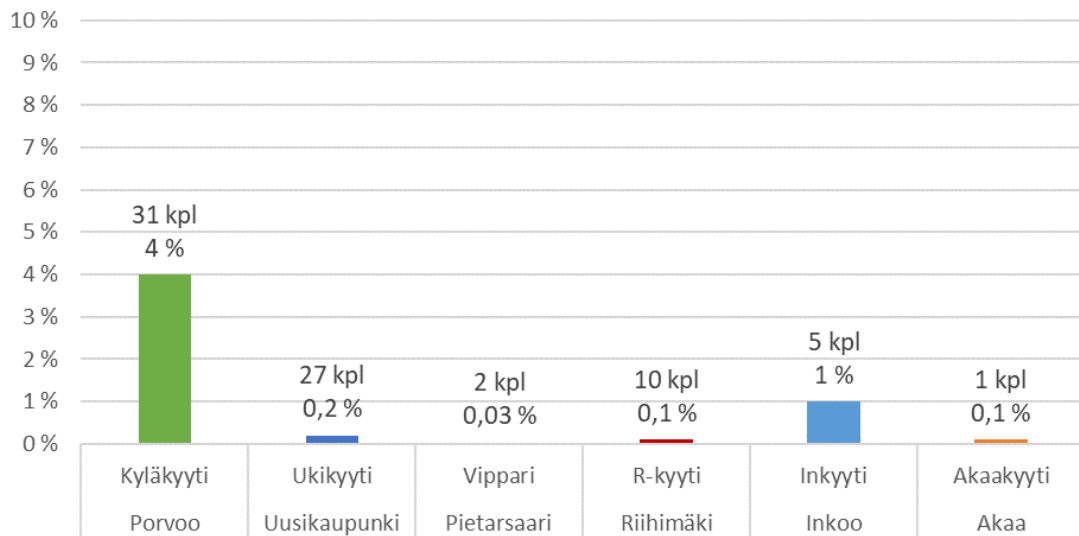
Ukikyydin kysely toteutettiin maaliskuussa liukkaiden kielten aikaan, jolloin kutsukyyti voi ehkäistä liukastumisonnettomuuksia.

Matkaketjut

Sovelluksella tilattiin yhteensä 76 kutsukyytimatkaa osana matkaketjua



Matkaketjutilausten osuus



Reitit ja Liput -sovelluksella voi tilata kutsukyydin ja juna- tai bussimatkan samalla kertaa matkaketjuna. Tällaisten tilausten osuus oli kuitenkin toistaiseksi hyvin pieni, Porvoossa selvästi suurempi kuin muissa kunnissa.

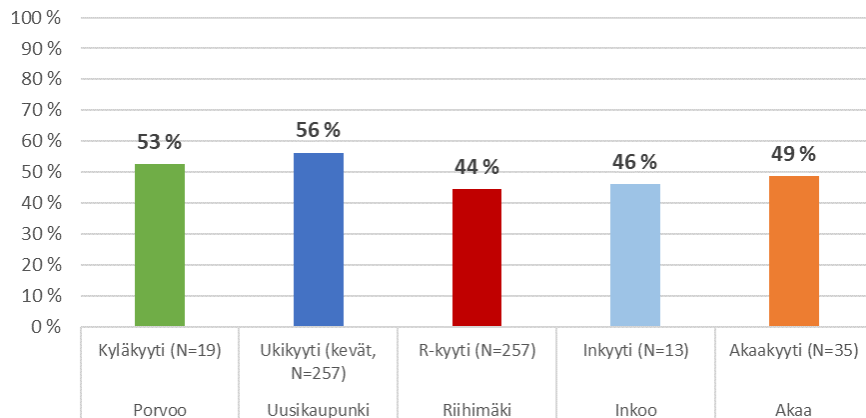
Asiakaskyselyihin vastanneista noin kolmasosa sanoi kuitenkin käyttäneensä kutsukyytiä myös liityntämatkoilla. Kutsukyytipalveluja siis käytettiin paljon liityntämatkoihin, mutta matka tilattiin useimmiten erikseen eikä matkaketjuna yhdessä bussi- tai junalipun kanssa. Tähän saattoi vaikuttaa se, että matkaketjutilausta ei toistaiseksi voi perua, toisin kuin yksittäisen kutsukyytitilauksen.

Säännöllisesti liikkuvat saattavat myös haluta ostaa esim. junalipun VR:n omista kanavista, koska se tulee edullisemmaksi.

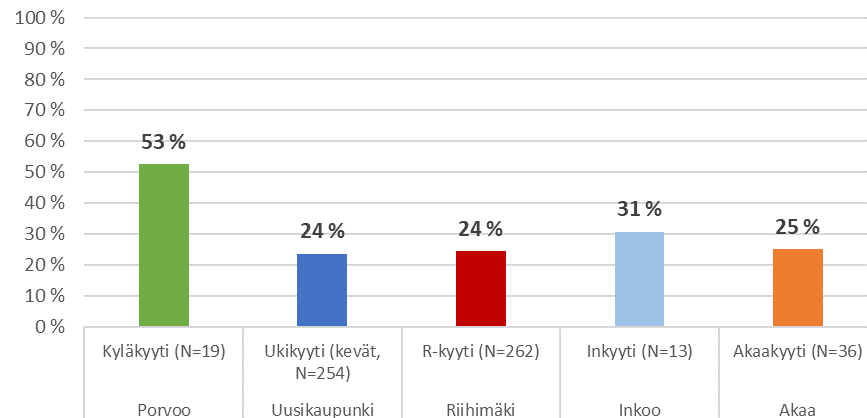
Koko matkaketjun ostamista sovelluksella pidettiin hyödyllisenä, ja moni oli käyttänyt sovellusta myös muuhun kuin kutsukyydin tilaamiseen



Osuus kyselyyn vastanneista, jotka pitivät koko matkaketjun ostomahdollisuutta hyödyllisenä



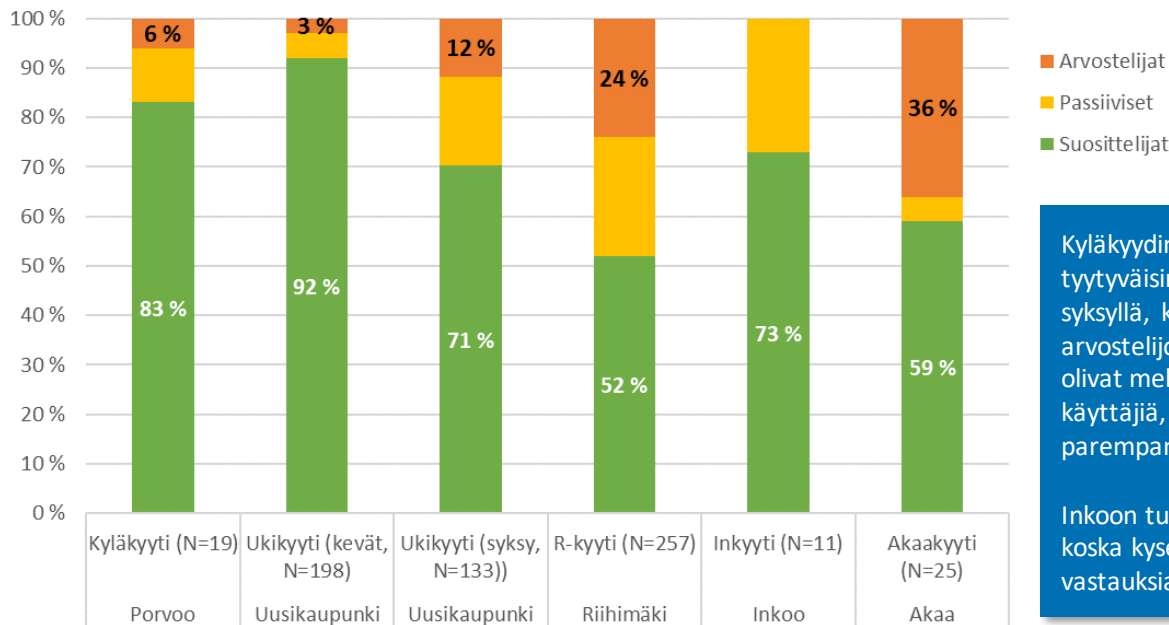
Osuus kyselyyn vastanneista, jotka olivat käyttäneet Reitit ja Liput -sovellusta muuhun kuin kutsukyytipalvelun tilaamiseen



Palveluiden toimivuus ja merkitys käyttäjille

Suurin osa palveluiden käyttäjistä suosittelisi kutsukyytipalvelua tuttavilleen

Kuinka todennäköisesti suosittelisit kutsukyytipalvelua ystävälle tai kollegalle?



Kyläkyydin ja Ukikyydin käyttäjät ovat kaikkein tyytyväisimpiä. Ukikyydin suositteluaste laski syksyllä, kun hintaa korotettiin. Akaalla arvostelijoiden osuus on suurin, koska käyttäjät olivat melkein pelkästään entisiä asiointilinjan käyttäjiä, jota pitivät entistä toimintamallia parempana.

Inkoon tulokseen pitää suhtautua varauksella, koska kyselyyn ei saatu puhelintilaajien vastauksia.

NPS-luku:

78

89

59

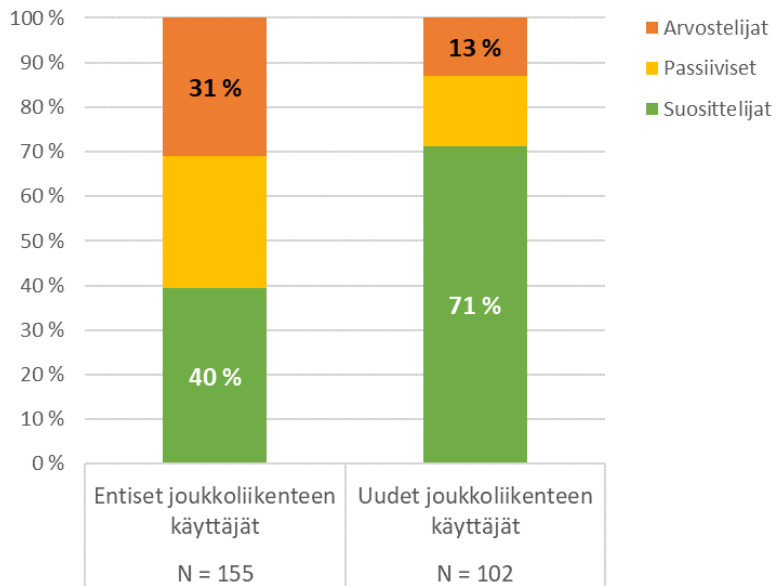
28

73

23

Riihimäellä osa entisistä linjaliikenteen tyytyväisistä käyttäjistä kokee palvelun huonontuneen

RIIHIMÄKI: Kuinka todennäköisesti suosittelisit R-kyytiä ystävälle tai kollegalle?



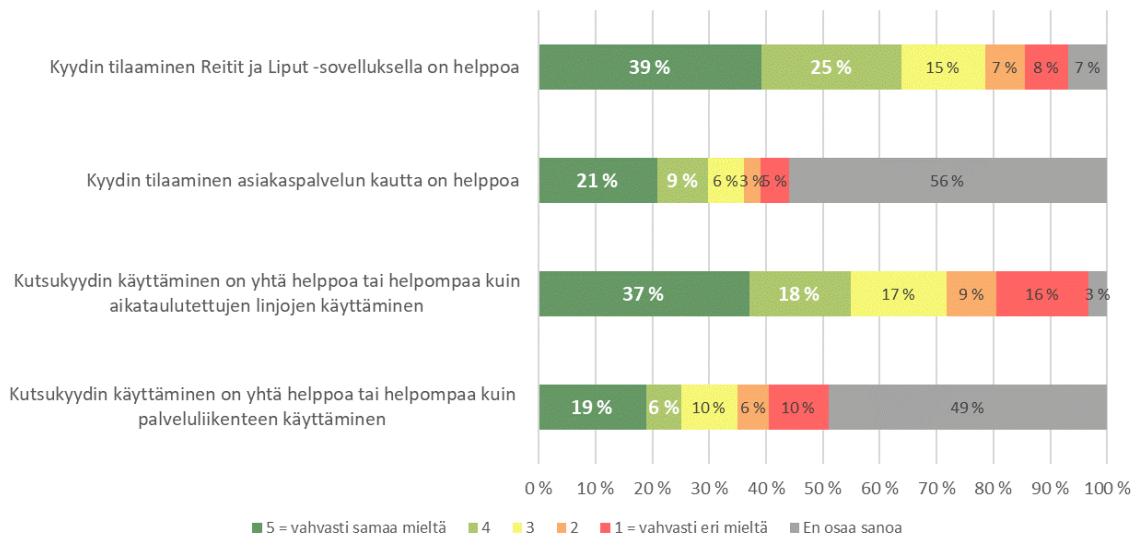
Riihimäellä R-kyyti korvasi aiempaa aikataulutettua liikennettä sekä entisen palvelulinjan. Niille käyttäjille, joita aikataulut ja linjat palvelivat aiemmin hyvin, R-kyyti tuntuu vaivalloisemmalta ja epäluotettavammalta, koska matka pitää tilata ja aina ei voi olla varma, että se onnistuu.

Mutta kutsukyydin avulla on pystytty tarjoamaan liikennettä sellaisille käyttäjille, joita linjat eivät aiemmin palvelleet. Asiakaskyselyn mukaan vaikuttaa siltä, että nettovaikutus on positiivinen.

Sopivan tasapainon löytäminen aikataulutetun ja kutsuohjatun joukkoliikenteen tarjoamiseen vaatii kuitenkin vielä työstämistä. Lisäksi järjestelmässä havaittiin monia asioita, joita voidaan kehittää ja siten vielä parantaa käyttökokemusta.

Palvelun helppous ja käytettävyys

Palvelun helppous ja käytettävyys (osuus vastanneista)



64 % kaikista kyselyyn vastanneista kutsukyytipalveluiden käyttäjistä piti sovellustilaamista helppona. Parannettavaa kuitenkin vielä löytyy.

Myös puhelintilaajat kokivat tilaamisen pääsääntöisesti helpoksi, vaikka myös haasteita on ollut.

55 % koki kutsukyydin käyttämisen yhtä helpoksi tai helpommaksi kuin aikataulutettujen linjojen käyttämisen.

Puolet palvelu- tai asiointiliikenteen käyttäjistäkin arvioi kutsukyydin käyttämisen yhtä helpoksi tai helpommaksi kuin perinteisen palveluliikenteen käyttämisen.

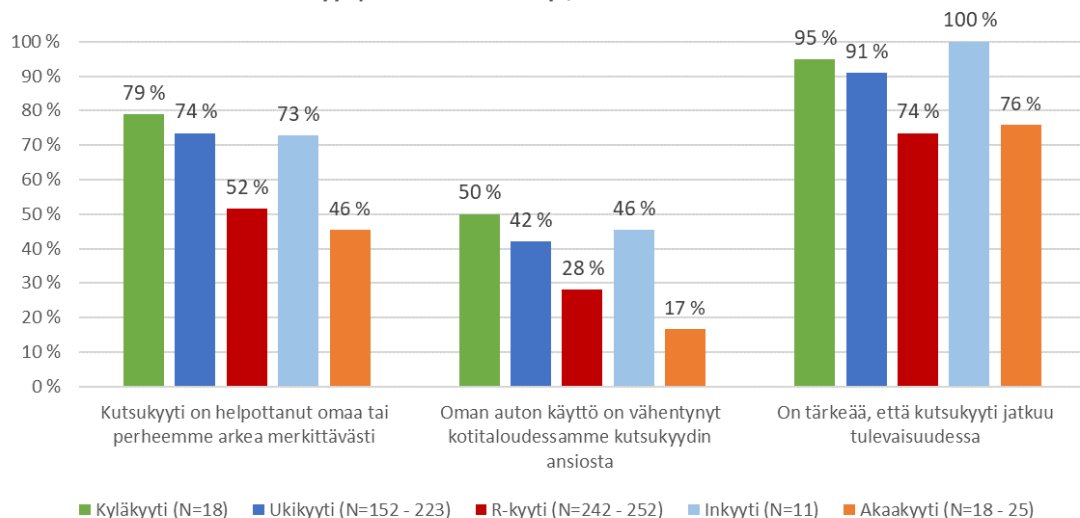
Tärkeimmät syyt käyttää kutsukyytipalvelua

OSUUS KYSELYN VASTANNEISTA KUTSUKYYDIN KÄYTTÄJISTÄ	Porvoo Kyläkyty	Uusikaupunki Ukikyty (syksy)	Riihimäki R-kyty	Inkoo Inkyty	Akaa Akaakyty
Nopeus	5 %	5 %	4 %	0 %	9 %
Vaivattomuus	26 %	28 %	10 %	9 %	9 %
Edullisuus	0 %	24 %	15 %	9 %	4 %
Ympäristöystävällisyys	0 %	4 %	1 %	0 %	4 %
Joustavuus oman aikataulun mukaan	5 %	14 %	26 %	18 %	0 %
Turvallisuus	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %
Ei ole sopivaa joukkoliikennereittiä	63 %		21 %	18 %	30 %
Se on ainoa vaihtoehto	0 %	17 %	15 %	46 %	35 %
Halusin vain kokeilla uutta palvelua	0 %	4 %	2 %	0 %	0 %
Muu, mikä?	0 %	3 %	5 %	0 %	9 %
N	19	132	255	11	23

Kutsukyyti helpotti arkea merkittävästi, ja palveluiden toivottiin jatkuvan



Kutsukyytipalveluiden merkitys, samaa mieltä olevien osuus



Suurin osa kokee palvelun helpottaneen heidän arkeaan monin tavoin. Tämä näkyi myös avovastauksissa, joista suurin osa oli positiivisia.

Riihimäellä ja Akaalla oli eniten negatiivisia kokemuksia, koska kutsukyyti korvasi vanhat palvelut, joita osa käyttäjistä piti parempana. Osalle käyttäjistä tilaaminen tuntuu hankalalta. Hankaluus korostuu erityisesti, kun saatavuus ei ole niin hyvä. Sekä Riihimäellä että Akaalla oli haasteita saatavuudessa kapasiteetin puutteen vuoksi.

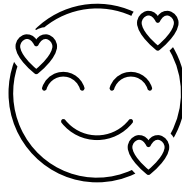
Kuitenkin vanhoistakin joukkoliikenteen käyttäjistä suuri osa koki uuden kutsukyytipalvelun parempana tai vähintäänkin kehityskelpoisena. Palveluiden toivottiin jatkuvan.

Ukikyydin käyttäjien kokemuksia

Vanhemmat kun ovat töissä välillä pitkiäkin päiviä niin on hienoa että tyttären sosiaalinen elämä mahdollistuu Ukikyydin avulla, eikä ole riippuvainen vain vanhempien aikatauluista. Välillä hän tulee myös koulusta kotiin Ukikyydillä, koska joinain päivinä koulutaksilla kuljettu matka kestää lähes 1,5h.

Että pystyy liikkumaan täältä 20neliön asunnosta, mitä en muuten olisi pystynyt. Kuljen rollaattorilla ja en pysty kulkemaan pitkiä matkoja. Olen saanut enemmän itsenäisyyttä takaisin, kun voin käydä apteekissa, kaupassa, sairaalassa jne. Ei tarvitse vaivata sukulaisia kyydeillä.

Ukikytyi on helpottanut suunnattomasti yhden auton perheessä toisen työmatkoja / aikatauluja, sekä liikkumista pienten lasten kanssa.



Olen kortiton, autoton ja liikuntarajoitteinen joten kyyti on ollut erityisen tärkeä.

Lapseni on päässyt nopeasti ja turvallisesti kouluun ja harrastuksiin. Autoa meillä ei ole ja tämän ansiosta ei tarvitse hankkiakaan. Itse olen saanut tuotua kerralla enemmän kauppaostoksia, kuin mitä pyörällä saisin ja kelit on olleet välillä ihan mahdottomia pyöräilyyn.

R-kyydin käyttäjien kokemuksia

Myytiin auto pois,
joten alkää vain
lopettako tätä.

On ollut helppoa
kun ei välttämättä
ole pysäkillä menoa
kun omat jalkani
ovat sairauden
vuoksi huonot.

Olen päässyt kohteeseen
mihin ilman Rkyytiä en
olisi päässyt.

Lapsi käytti ennen bussia iltaisin
jos oli huono keli. R-kyytiä ei
lyhyellä varoitusaajalla saanut, eli
lapsi jäi ilman joukkoliikenteen
palveluja. Eikä lapsi osaa itse
mitään kyytejä tilata

Pääsen liikkumaan ja
"osallistumaan" paikkoihin,
johon vanhana ja huonosti
liikkuvana en pääsisi
kohtuullisin kustannuksin. On
melkoinen rahan säästö.

Ollut erittäin
hyödyllinen
työmatkoissa.

On sekava, vanha
palvelulinja oli hyvä.

" Ihanaa kun tällainen
palvelu tuli Riihimäelle.
Voisiko kokeilla
koulujen kuljetukseen
myös."

Ei pääse harrastuksiin,
koska autoja on liian
vähän!



Kyläkyödin käyttäjien kokemuksia



Olemme luopuneet kokonaan auton käytöstä.

Olen töissä Helsingissä ja asun Askolassa. Askolaan lähtee Porvoosta viimeinen bussi arkisin klo 17.15 enkä useimmiten ehdi siihen tullessani Hkistä joten Kyläkyöti helpottaa aivan merkittävästi edestakaisin autolla ajelua Porvoon ja Askolan välillä lisäksi hinta-laatusuhde on loistava.

Teini pääsee harrastuksista ja muista menoista hyvin kotiin kyläkyöydillä eikä häntä tarvitse hakea kaupungista.

Yhteydenpito läheisiin ja ystäviin on mahdollistunut tilanteessa, missä joukkoliikenne on puutteellista tai sitä ei ole lainkaan.

On huojentavaa kun ei varsinkaan pimeällä ja liukkaalla tarvitse turvautua vanhan isän kyytiin, vaan pääsee ilta-aikaankin turvallisesti Helsingistä Porvoon kautta Kerkkooseen

Akaakyydin käyttäjien kokemuksia

Autottomana
pääsee liikkumaan.
Olen kesäasukkaana
noin puolet
vuodesta Viialassa.

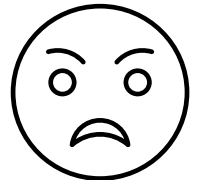


Jos kyyti toimisi myös klo 13
jälkeen ja klo 7 alkaen niin
olisi enemmän käyttöä.
Tilaisin kyydin lapselleni
kodin ja rautatieaseman
välille jos olisi auto liikkeellä
oikeaan aikaan.

Kyyti on ollut taksin lisäksi
ainoa tapa päästä
Hyvinvointikeskukseen,
mutta vain aamupäivällä.
Minulla ei ole autoa

Entinen käytäntö oli
huomattavasti parempi. Tiesi
varmasti minä päivänä ja
mihin aikaan auto kulkee
eikä sitä tarvinnut tilata
etukäteen. Ja välttämättä en
saanut kyytiä siihen aikaan
kun olisin halunnut.

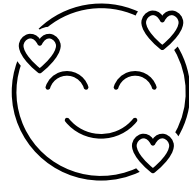
Hankaloittanut
huomattavasti asiointia. En
pidä myöskään siitä että
malli ei kohtele asukkaita
yhtenäisesti. Kaikilla ei
ole mahdollisuutta
puhelimien vaihtamiseen.



Inkyydin käyttäjien kokemuksia

En juurikaan asioinut Inkoossa ennen Inkyytiä, joukkoliikennettä ei ole asuinpaikkani ja Inkoon välillä, taksin saaminen Inkoossa hankalaa.

Inkyyti on mahdollistanut liikkumisen hoitovapaan aikana lapsen kanssa. Taloudessamme on vain yksi auto ja sillä puoliso käy töissä. Lähin joukkoliikenteen pysäkki on 3km päässä, joten tämä on ollut pelastus. :)



Inkyyti ja sitä edeltänyt kutsutaksipalvelu mahdollistivat sen, että pystyin asumaan Inkoon Tähtelässä ilman autoa ja ajokorttia. Olisin joutunut muuttamaan pois ilman sitä.

Markkinointi ja koulutus

Markkinointitoimenpiteet

	Porvoo Kyläkyty	Uusikaupunki Ukikyty	Riihimäki R-kyty	Inkoo Inkyty	Akaa Akaakyty
Some-kampanjat (Facebook, Instagram)	3 kampanjaa 27 904	4 kampanjaa 118 491	-	-	2 kampanjaa 25 424 henkilöä
Ilmoitus, painettu lehti	1 lehti (½ sivua)	2 lehteä (½ sivua)	1 lehti (½ sivua)	2 lehteä (½ sivua)	1 lehti (½ sivua)
Banneri-ilmoitus, digilehti	2 lehteä	-	-	-	-
Juliste	50 kpl (A3)	30 kpl (A3) 40 kpl (A4)	50 kpl (A3) 10 kpl teippauksia pysäkkikatoksiin	20 kpl (A3)	50 kpl (A3)
Esite	200 kpl (A4)	3000 kpl (A5)	5000 kpl (A5; kesä) 4000 kpl (A5; syksy)	-	1000 kpl (A5)
Koulutus- ja esittelytilaisuudet	1 kpl	1 kpl	3 kpl	1 kpl	1 kpl
Some-vaiuttajayhteistyö	-	1 kpl (feed) 4 075 henkilöä 9 kpl (story) 21 383 henkilöä	-	-	-
Nettisivut	www.porvoo.fi/kylakyyti	www.uki.fi/ukikyty	www.riihimaki/r-kyty	www.inkoo.fi/inkyty	www.aka.fi/kyty

Käyttäjät saivat tietää palvelusta erityisesti sosiaalisesta mediasta, lehdistä ja kaupungin nettisivuilta



OSUUS KYSELYN VASTANNEISTA	Porvoo		Uusikaupunki		Riihimäki		Inkoo		Akaa
KUTSUKYYDIN KÄYTTÄJISTÄ	Kyläkyty		Ukikyty (kevät)		R-kyty		Inkyty		Akaakyty
Lehtiartikkelista		21 %		21 %		5 %			4 %
Lehti-ilmoituksesta		11 %		21 %		4 %			12 %
Sosiaalisesta mediasta		32 %		31 %		30 %			32 %
Tutulta		5 %		15 %		20 %			12 %
Kaupungin nettisivuilta		26 %		4 %		14 %			16 %
Digitaalisten näyttöjen mainoksista				2 %					
Esitteestä		5 %		1 %		5 %			12 %
Reitit ja Liput -sovelluksen reittihausta				2 %		4 %			
Julisteesta				0 %		14 %			
Muualta, mistä?				2 %		4 %			12 %
N	19		262		256		11		25

Koulutus- ja esittelytilaisuudet

Matkahuolto toteutti yhteistyössä HAMKin liikennealan opiskelijoiden kanssa Reitit ja liput -sovelluksen digiopastuksia. Tilaisuudet olivat kaikille avoimia, mutta suurin osa osallistujista oli senioreita.

- Akaalla 6.10.2022
- Inkoossa 4.10.2022
- Porvoon seniorimessuilla 8.10.2022
- Riihimäellä 12.9.2022 ja 12.10.2022 yhteistyössä kaupungin kanssa sekä 5.10.2022 seniorimessuilla

Lisäksi:

- Inkooseen markkinointimateriaalia eri kielillä
- Riihimäellä materiaalia R-kyydillä matkustamisesta luontokohteisiin, käyttäjähaastatteluja ja asiakaskyselyn avovastausten analyysi
- Porvoossa Kyläkyödin lisämarkkinointitoimenpiteitä
- Kaikissa kunnissa tutustuminen kutsukyytipalveluun ja kuntaan, mm. R-kyödin ja Akaakyydin käyttäjäkokemukset



Kutsukyydin tulevaisuus ja vaikuttavuus

Kutsukyytipalveluiden jatkuminen

Porvoon Kyläkyty

- Jatkuu vuonna 2023. Porvoossa markkinaehtoinen paikallisliikenne on vähentynyt voimakkaasti, ja Porvoon joutuu jatkossa ostamaan merkittävästi enemmän joukkoliikennettä. Kutsukyydin rooli voi kasvaa. **Yhteyshenkilö:** Liikennesuunnittelupäällikkö Hanna Liinamaa-Varis.

Uudenkaupungin Ukikyty

- Piloti päättyi, mutta kaupunki hankkii koululaisia palvelevat bussilinjat uudella tavalla ja jonkin verran kutsukyytiä palvelua sen rinnalla. **Yhteyshenkilö:** kaupunginarkkitehti Leena Arvola-Hellén.

Pietarsaaren Vippari

- Vippari jatkuu toistaiseksi voimassaolevan sopimuksen pohjalta. Pietarsaarella on viiden vuoden sopimus Vipparin liikennöinnistä Ingves & Svanbäckin kanssa, joka käyttää Matkahuollon kutsukyytialustaa. Vuodelle 2023 on suunnitteilla viestintää ja markkinointia sekä matkaketjujen kehittämistä. **Yhteyshenkilö:** Mika Hakosalo (Pietarsaaren kaupunki) ja Bengt Ekman (Ingves & Svanbäck).

Riihimäen R-kyty

- Kaupunki jatkaa R-kytyä pilotointia vuonna 2023, jotta saadaan kokemuksia myös talviudesta ja parempi ymmärrys siitä, miten tarjonta kannattaa jakaa aikataulutettuun ja kutsuohjattuun liikenteeseen. **Yhteyshenkilö:** liikennetekniikan asiantuntija Kimmo Männistö.

Inkoon Inkyyti

- Kutsuliikenne Inkoossa jatkuu kuntalaisille tarjottuna palveluna ilman Matkahuollon kutsuliikennealustaa, ja kunta etsii mahdollisia vaihtoehtoja, joissa voidaan yhdistää kutsuliikenne ja aikataulutettu joukkoliikenne samalle teknologia-alustalle. **Yhteyshenkilö:** logistikko Juha Heikkinen.

Akaan Akaakyyti

- Kaupunki jatkaa Akaakyytin pilotointia vuonna 2023. Keväällä 2023 lisätään myös toiselle autolle aikataulupisteitä, joiden toivotaan helpottavan kyytin saantia erityisesti syrjäseuduilta. Kesällä 2023 harkitaan Akaakyytin palveluajan pidentämistä. Akaan kaikki kuljetuspalvelut kilpailutetaan keväen 2023 aikana. Tämän yhteydessä pyritään mahdollistamaan Akaakyytin palveluaikojen pidentäminen myös kouluvuoden aikana ja siten esimerkiksi koululaisten harrastuskyydit Akaakyydillä. **Yhteyshenkilö:** joukkoliikennesuunnittelija Sakari Kestinen.

Kutsukyytipilottien opit ja haasteet

On pystytty tarjoamaan kustannustehokasta ovelta ovelle palvelevaa joukkoliikennettä

- Henkilöille, jotka eivät aiemmin ole voineet joukkoliikennettä käyttää: nuorille, iäkkäille ja liikuntarajoitteisille, myös VPL-asiakkaille. Palvelut helpottavat ihmisten arkea, korvaavat auton käyttöä, ehkäisevät syrjäytymistä ja ylläpitävät terveyttä ja ennaltaehkäisevät sosiaalisia ja terveydellisiä ongelmia eliniällä on suuri vaikuttavuus hyvinvointiin ja siten sote-sektorille. Yksikkökustannukset olivat alimmillaan 11–15 €/matka. Reittiliikenteen kustannukset pienissä kaupungeissa ja maaseudulla ovat noin 7–9 €/matka. Sen sijaan sote-kyydit maksavat keskimäärin 20–30 €/matka.

Erityisesti uudet joukkoliikenteen käyttäjät ovat tyytyväisiä, ja 20–30 % käyttäjistä korvasi palvelulla autonkäyttöä

- Aikataulutetun liikenteen korvaaminen kutsuliikenteellä ei sen sijaan miellytä ihan kaikkia. Eri tyisesti säännöllisessä työmatkaliikenteessä on vielä haasteita, ja on etsittävä sopivaa aikataulutetun ja kutsuohjatun liikenteen yhdistelmää.

Teknologia ei ole este

- Käyttöliittymissä (käyttäjä ja kuljettaja) ja toimintamallissa on vielä säätämisen varaa, mutta kehittämistä tulisi jatkaa. Jatkokehittäminen edellyttää, että kutsukyytipalveluiden markkina kasvaa.

Puhelintilaukset vaativat kallista henkilötöitä, ja niiden määrää tulisi aktiivisesti minimoida

- Tarviin ohjausta puhelinpalvelun palveluajoilla, puhelun hinnoittelulla sekä parantamalla itsepalvelukäyttöliittymiä. Sovelluksen rinnalle tarvitaan web-tilauslomake, jotta myös älypuhelimettomat voivat tilata itsepalveluna. Puhelinpalvelu on kuitenkin tärkeä tietyille käyttäjäryhmille. Puhelinpalvelu kannattaa yhdistää sote-kyytiin tilauskeskuksiin toiminnan tehostamiseksi.

Automaattinen reititys- ja välitysteknologia ei auta lisäämään matkoja, jos palvelutarjonta on heikko

- Tarviin vähintään noin 15 autotuntia/arkipäivä per palvelu, jolloin palvelu on tarjolla aamusta iltaan ja ihmiset voivat hoitaa sen avulla useita arkisia tarpeita. Ainoastaan Riihimäen, Uudenkaupungin ja Pietarsaaren palveluissa palvelutarjonta oli vuonna 2022 tällä tasolla. Kuntien nykyinen voimien kutsuliikenteen budjetti ja valtiontuki (yhteensä noin 18 M€/vuosi) ei riitä palvelutason merkittävään parantamiseen ja järjestelmän hankintaan.

Pienten kaupunkien ja maaseudun kuljetuspalveluiden haasteita voidaan ratkoa kehittämällä kutsukyytipalveluja



HAASTEITA

Avoin joukkoliikenne

- **Markkinaehtoinen liikenne vähenee** väestön vähetessä ja autoistuessa
- Ostoliikenteessä painottuvat koulureitit
- Perinteisten palvelu- tai asiointilinjojen **palvelutaso ei riitä** muille kuin eläkeläisille
- Matkaketuista **puuttuu first/last mile**
- LVM:n hallinnonala ja kunnat käyttävät suhteellisen vähän rahaa kutsuohjattuun liikenteeseen: 18 M€/vuosi = **4 % kaikista tuetuista kutsuohjatuista kuljetuspalveluista**

Lakisääteiset sote-kyydit (SHL, VPL, SVL)

- **Sote-taksin saatavuus on huono**, kun kuljettajat saavat itse päättää, mitä kyytejä ajavat: lyhyet keikat syrjäkylillä eivät ole kannattavia, ennakoon tilaaminen ei ole tae kyydistä, markkinaehtoista kysyntää ei ole riittävästi
- **Kustannukset kasvavat** väestön ikääntyessä ja kaikille avoimien joukkoliikennepalveluiden vähetessä
- Hyvinvointialueet (VM:n budjetissa) ja Kela käyttävät paljon rahaa matkakorvauksiin: 390 M€/vuosi = **96 % kaikista tuetuista kutsuohjatuista kuljetuspalveluista**

RATKAISU?

Kaikki yhteiskunnan tukemat kutsupohjaiset kuljetuspalvelut tulisi suunnitella kokonaisuutena

- 1980-luvulta asti on yritetty "avata lakisääteisiä kuljetuksia muille". Tavoitteena mainittu SHL-laissa, eduskunnassa, Liikenne 12 – suunnitelmassa, monikanavarahoituksen purkamisen selvityksessä, henkilökuljetusten uudistamisen ohjausryhmässä 2013–2015.
- Pitäisikö **lakisääteisten kuljetusten avaamisen sijaan tarjota enemmän kutsuohjattua joukkoliikennettä kaikille?**

1. Otetaan avoimessa kutsukyydissä käyttöön moderni reititusteknologia

2. Korvataan hiljaisten aikojen reittiliikennettä kutsukyydillä

3. Lisätään avoimen kutsukyydin tarjontaa ja ohjataan osa sote-kyytiäsiakkaista niihin

- Joukkoliikenne ei ole vain suurten kaupunkien ilmastopolitiikkaa vaan **osa koko Suomen sosiaalipolitiikkaa**: joukkoliikenne vaikuttaa sosiaalipalveluiden tuottavuuteen, terveyden edistämiseen ja syrjäytymisen estämiseen
- Joukkoliikenteen suunnittelusta ja hankinnasta tutut käytännöt myös kutsupohjaisten palveluiden järjestämiseen: **tilaaja optimoi ja ottaa kysyntärisikin, ei yksittäinen kuljettaja** --> siirrytään ostamaan enemmän autotunteja ja vähemmän yksittäisiä matkoja

Kutsukyytipalveluilla voidaan edistää hyvinvointia ja hyvinvointialueiden kuljetusten tehokkuutta



Koska ovelta ovelle kuljettava joukkoliikenne sopii monille iäkkäille ja liikuntarajoitteisille asiakkaille, **merkittävä osa sote-kyydeistä (SHL, VPL, SVL) voitaisiin ohjata kutsukyytipalveluihin, mikäli palvelutasoa nostettaisiin**. Tästä seuraisi monia hyötyjä sote-sektorille:

1. Sote-kyytien kustannukset alenevat

Matkaoikeuksia ei tarvitse myöntää yhtä paljon kuin nykyisin. Koska avoimeen kutsukyytiin ohjattujen matkojen kustannukset ovat sote-taksimatkoja alemmat, hyvinvointialueille syntyy kustannussäästöjä. Myös matkaketjuja voidaan hyödyntää aiempaa paremmin. Muutos edellyttää avoimen liikenteen tarjonnan huomioimista matkaoikeuksia määrittelevässä lainsäädännössä.

2. Sote-kyytien palvelutaso paranee

Kuljetuspalvelun saatavuus ja luotettavuus paranee, koska avointa kutsukyytipalvelua hankitaan kiinteinä autotunteina sopimusyhteyksiltä, eivätkä ajovuorossa olevat kuljettajat voi hylätä kyytitarjouksia, mikä on nykyään merkittävä ongelma hajautettuun taksimalliin perustuvissa sote-kyydeissä. Kutsukyytimallissa vahvistettu ennakkotilaus on oikeasti tae kyydin saamisesta.

3. Asukkaiden hyvinvointi paranee

Joukkoliikennepalvelut ehkäisevät syrjäytymistä sekä muita sosiaalisia ja terveydellisiä ongelmia laajasti ikäihmisten, pienituloisten ja nuorten keskuudessa. Esim. Ukikyyti vilkastutti monen ikäihmisen sosiaalista elämää ja harrastamista sekä vähensi yksinäisyyttä.

Osa sote-kyytien rahoituksesta kannattaisi siis ohjata avoimien kutsukyytipalveluiden palvelutason nostamiseen. Jo 10–25 % sote-kyytirahoista riittäisi moninkertaistamaan kutsukyytipalveluiden rahoituksen nykyisestä 18 miljoonasta eurosta noin 70–120 miljoonaan euroon vuodessa. Silloin kestävän liikkumisen mahdollisuudet paranisivat.

4. Kestävä liikkuminen lisääntyy

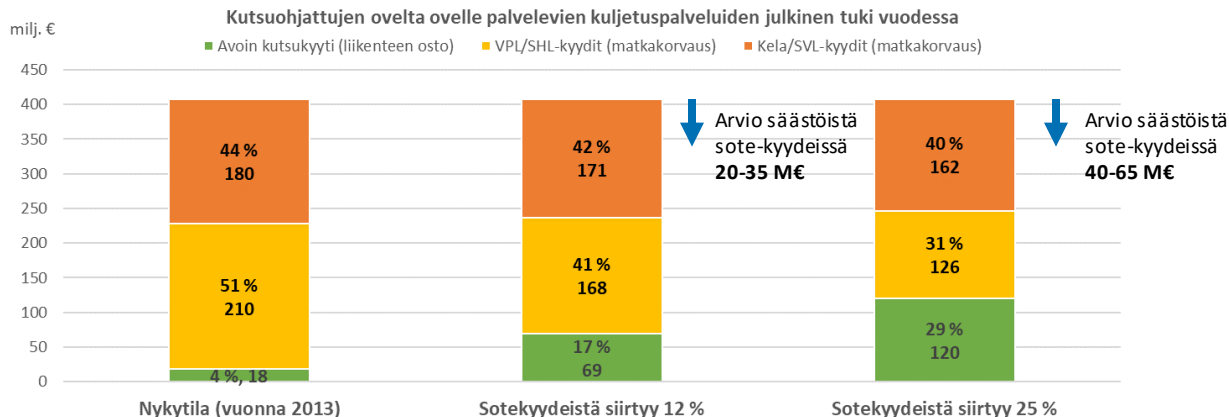
Yhteiskunnan eri sektorien välisellä yhteistyöllä pieniin kaupunkeihin ja maaseuduille saataisiin hyvän palvelutason joukkoliikenne ja paremmat liikkumismahdollisuudet myös muille asukkaille – kasvattamatta valtion kokonaismenoja. Auton omistamisen tarve, liikenneköyhyys, auton käyttö ja sen myötä liikenteen ympäristöhaitat vähentyisivät.

Ovelta ovelle kuljetuspalveluiden julkisen rahoituksen uusjako: kaksi mahdollista skenaariota



	Avoim kutsukyyti nykymarkkina	Sote-kyydeistä 12 % siirtyy avoimeen kutsukyytiin	Sote-kyydeistä 25 % siirtyy avoimeen kutsukyytiin
Siirtymät sote-kyydeistä	Pieni osapalvelu- ja asiointilinjojen käyttäjistä on VPL-/SHL-asiakkaita	20 % VPL/SHL ja 5 % Kela/SVL n. 1,7 milj. matkaa	40 % VPL/SHL ja 10 % Kela/SVL n. 3,4 milj. matkaa
Arvio säästöpotentiaalista sote-kyydeissä	-	20 – 35 M€/vuosi	40 – 64 M€/vuosi
Kutsukyyti kuntia joista yli 15 autotuntia/arkipäivä	170 kuntaa 30 kuntaa	170 kuntaa 100 kuntaa	200 kuntaa 130 kuntaa
Kutsukyydin liikennöinti joista yli 15 autotuntia/arkipäivä	18 M€/vuosi 10 M€/vuosi	69 M€/vuosi 40 M€/vuosi	120 M€/vuosi 70 M€/vuosi

Mikäli 10–25 % sote-kyytien rahoituksesta ohjattaisiin avoimen kutsuohjatun joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen, valtion kokonaismenoja ei tarvitsisi kasvattaa pitkällä aikavälillä. Ne voisivat jopa laskea 20–60 M€/vuosi sote-kyytien tehostumisen myötä. Aluksi tarvitaan kuitenkin erillisrahoitus piloteille, joissa uusi malli testataan ja rakennetaan.



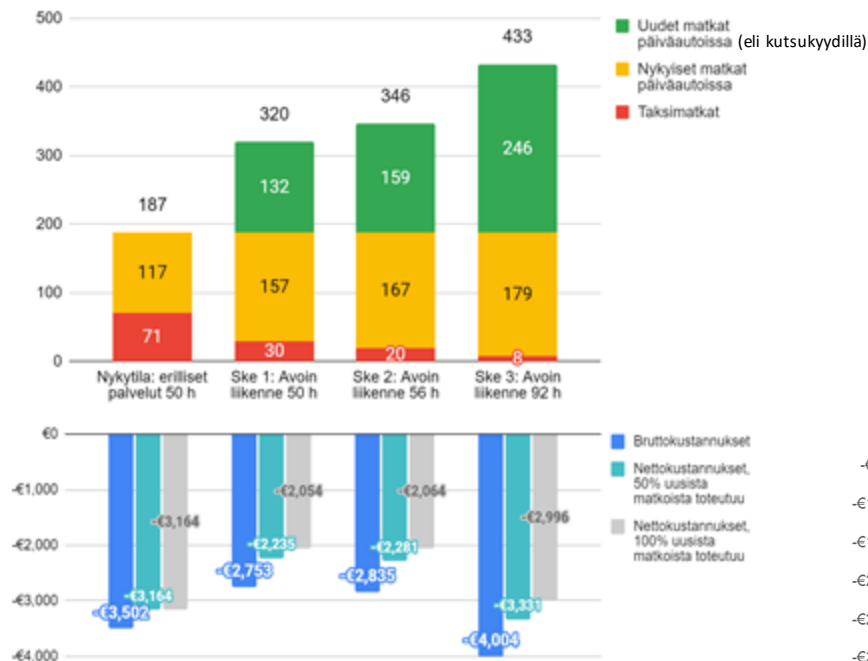
Simuloinnit osoittavat, että kutsukyydin hyödyntäminen sote-kyydeissä kannattaa



Rauman simulointi:

- Nykytila: **17 €/matka** (6 päivääautoa + takseja)
- Kutsukyyti: **9–11 €/matka**, enemmän matkoja!

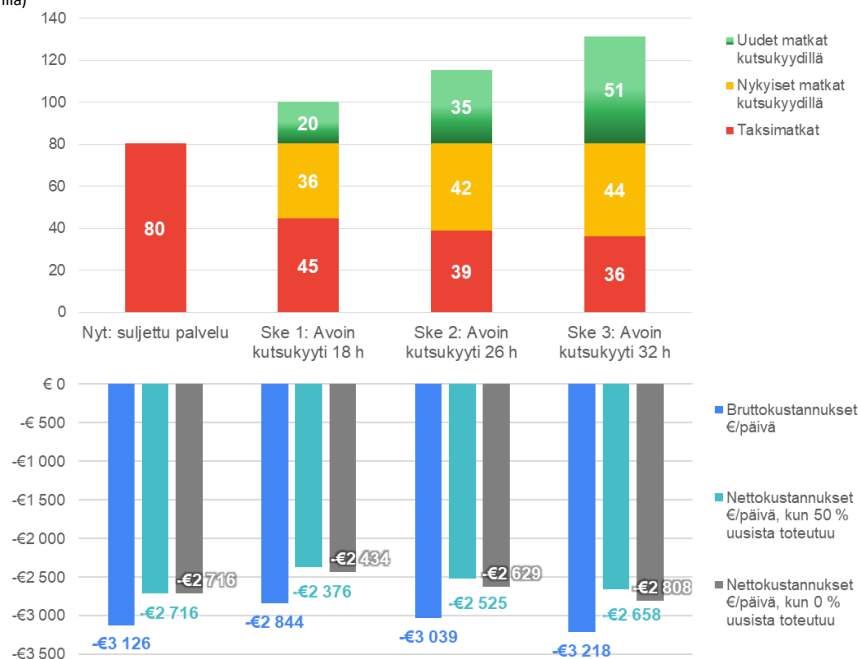
Matkojen määrä ja kustannukset arkipäivänä keskimäärin



Kaustisen simulointi:

- Nykytila: **34 €/matka** (vain takseja)
- Kutsukyyti: **30–34 €/matka**, enemmän matkoja!

Matkojen määrä ja kustannukset arkipäivänä keskimäärin



KIITOS!



Kehityspäällikkö Johanna Taskinen
johanna.taskinen@matkahuolto.fi
0407573284