

Kohti monipuolisempia liikenteen järjestämistapoja ja liikkumisen palveluita

- opas tieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille

Weiste, Henriika & Metsäranta, Heikki

Maaliskuu 2019

Esipuhe

Joukkoliikenteen järjestämisen toimintaympäristö on jo muuttunut ja muuttuu merkittävästi. Laki liikenteen palveluista (320/2017) ja muu julkisen liikenteen murros, tiukentuneet ilmastotavoitteet, maantielain uudistus ja liikennehallinnon virastouudistukset muokkaavat julkisen liikenteen toimintaympäristöä ja -kenttää uudenlaiseksi. Muuttuvassa tilanteessa on syytä tarkastella minkälaisia mahdollisuuksia ja odotuksia murroksesta aiheutuu tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten joukkoliikenteen suunnitteluun ja toimintamalleihin.

Palvelutarjonnan monipuolistumista ja erilaisten kuljetusten yhteensovittamista tehdään alueilla monin eri tavoin. Oppaan tarkoituksena on antaa konkreettisten esimerkkien avulla ideoita joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille ja muille kuntien liikennepalveluista vastaaville.

Työtä on ohjannut työn aikana neljä kertaa kokoontunut projektiryhmä, johon ovat kuuluneet

Laura Langer, Traficom, pj.

Taina Saarinen, Traficom

Asta Tuominen, Traficom

Tytti Viinikainen, Traficom

Janne Kousa, LVM

Konsulttina työssä toimivat DI, KTM Henriika Weiste, WayStep Consulting Oy (projektipääällikkö) sekä DI Heikki Metsäranta, DI Kari Hillo ja ins. amk Sami Suninen Strafica Oy:stä. Taitosta on vastannut Hanna Aalto, Linea Konsultit Oy.

Sisällysluettelo

Esipuhe.....	1
1 Oppaan käyttöohje ja työstämistapa	1
1.1 Oppaan käyttötarkoitus	1
1.2 Oppaan työstämistapa	1
1.3 Lähtökohtakyselyiden tulokset	2
1.4 Terminologia	3
2 Perusteet lainsäädännössä	5
2.1 Laki liikenteen palveluista	5
2.2 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä	6
2.3 Raideliikennelaki	6
2.4 Vammaispalvelulain uudistus	7
3 Käyttäjien kuuleminen	8
3.1 Käyttäjien tarpeiden ymmärtäminen lähtökohtana	8
3.2 Käyttäjäkuulemisen työtapoja	8
3.3 Lisäarvon tuottaminen asiakkaille	10
3.4 Miten joukkoliikenneviranomainen voi edistää käyttäjälähtöisyyttä?	11
3.5 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä	11
4 Liikkumisen ja liikkumispalveluiden käsittely erityyppisessä suunnittelussa	15
4.1 Liikennejärjestelmäsuunnittelu	15
4.2 Maankäytön suunnittelu	18
4.3 Alueelliset strategiat	20
4.4 Joukkoliikenteen strategisen suunnittelun kehittäminen	20
4.5 Palveluverkkosuunnittelu	21
4.6 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä	22
5 Palvelutarjonnan monipuolistaminen – jaetut liikkumispalvelut	24
5.1 Joukkoliikenneviranomainen kyytien jakamispalvelun järjestäjänä	26
5.2 Toimivaltainen viranomainen yhteiskäyttöisiä kulkuvälineitä koskevan palvelun järjestäjänä	27
5.3 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä	28
6 Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten yhteistyö	34
6.1 Kuntien koulukuljetukset	34
6.2 Soten kuljetukset	34
6.3 Kelan kuljetukset	35
6.4 Yhteistyön tavoitteet ja niissä onnistuminen	35
6.5 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä	35
7 Sopimusliikenteen ja markkinaehtoisen joukkoliikenteen yhteensovittelu	39
7.1 Yhteistyö markkinaehtoisen liikenteen kanssa	40
7.2 Joukkoliikenneviranomaisten yhteistyö	42
7.3 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä	42
8 Informaatio, lippu- ja maksujärjestelmät	44
8.1 Informaatiopalvelut	44
8.2 Lippu- ja maksujärjestelmät	45
8.3 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä	46
9 Hankinnat	49
9.1 Hankintojen suunnittelu	50
9.2 Kilpailuttaminen	51
9.3 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä	51
10 Matkaketjujen kehittäminen	53
10.1 Liityntäyhteyksien kehittäminen	54
10.2 Solmupisteiden kehittäminen	54
10.3 Vaihtojen kehittäminen	54
10.4 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä	55
Lähteet	57

1 Oppaan käyttöohje ja työstämistapa

1.1 Oppaan käyttötarkoitus

Tämä opas on tarkoitettu ennen kaikkea joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille, mutta sitä voivat hyödyntää myös muut kuntien liikennepalveluista vastaavat tahot. Opasta voidaan hyödyntää paitsi joukkoliikenteen kehittämisessä, myös liikenejärjestelmätyössä ja kestävä liikenteen työssä alueilla. Oppaassa otetaan kantaa ja annetaan esimerkkejä mm. seuraaviin asioihin

- kuinka julkisesti rahoitettua joukkoliikennettä voitaisiin suunnitella strategisella tasolla siten, että mukaan saadaan kytkettyä liikennepalvelulain tavoitteiden mukaisesti monipuolisemmin erilaiset liikkumisen palvelut
- kuinka liikkumisen markkinaehtoiset palvelut ja joukkoliikenne voidaan yh-teensovittaa
- kuinka joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten yhteensovittamisen näkökulma saadaan paremmin esiin
- millaisia menettelyjä ja näkökulmia eri tyyppisissä liikkumisen palveluiden suunnitelmissa olisi hyvä huomioida.

Oppaan tarkoituksena on tuoda esiin konkreettisia esimerkkejä käytännön toimista, joilla toimivaltainen viranomainen voi edistää palvelutarjonnan monipuolistumista ja erilaisten kuljetusten yhteensovittamista.

Oppaan tarkoituksena on tuoda esiin konkreettisia esimerkkejä käytännön toimista, joilla toimivaltainen viranomainen voi edistää palvelutarjonnan monipuolistumista ja erilaisten kuljetusten yhteensovittamista. Näkökulmana korostuu joukkoliikenteen viranomaisen näkökulma.

Joukkoliikenneviranomaisina toimivia tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia on paljon, 35 kappaletta, ja ne ovat hyvin erilaisia kooltaan ja organisoinniltaan. Yksi oppaan laatimisen yhteydessä tehdyistä havainnoista on se, että toimivaltaisen viranomaisen moninaisia tehtäviä priorisoidaan eri alueilla eri tavoin. Tämän vuoksi tässä oppaassa esitellään monenlaisia käytäntöjä pienistä yhteistyön teoista laajoihin hankkeisiin. Oppaan tarkoitus on antaa ideoita toimivaltaisille viranomaisille. Jokainen viranomainen kehittää kuitenkin toimintaansa omien tarpeittensa ja lähtökoh- tiensa pohjalta.

Kussakin luvussa asia on esitelty ensin yleisesti pyrkien nostamaan esille viimeisintä tietoa ja yleisiä hyviä periaatteita sekä asioita, joihin toimivaltaisen viranomaisen kannattaisi kiinnittää huomiota. Tämän jälkeen on listattu esimerkkejä hyvistä käytännöistä linkkeineen.

1.2 Oppaan työstämistapa

Oppaan laatimisessa työmenetelminä ovat olleet aineistotutkimus, asiantuntijahaastattelut ja konsultin asiantuntijatyö. Aineistotutkimuksessa keskeistä aineistoa ovat uudistunut lainsäädäntö sekä aihepiiriä koskevat tutkimukset, selvitykset, suunnitelmat, pilotoinnit ja hankeaineistot.

Työssä toteutettiin asiantuntijahaastatteluita ja kyselytutkimus, jossa joukkoliikenneviranomaisilta selvitettiin, mihin toimintamalleihin he kaipaivat eniten apua tai mal- leja ja missä asioissa taas voisivat itse jakaa omia käytäntöjään muille.

Työhön on pyritty valitsemaan hyviä esimerkkejä monipuolisesti eri alueilta. Esimer- kit ovat valikoituneet kyselytutkimuksen vastausten ja aineistoanalyysin sekä haas- tattelujen pohjalta. Esimerkkien valintaan ei ole ollut systemaattista menettelyä, jonka vuoksi paljon hyviä käytäntöjä on jäänyt myös kirjaamatta tähän oppaaseen.

1.3 Lähtökohtakyselyiden tulokset

Oppaan laatimisen aluksi toteutettiin tieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille ky- sely, jonka tavoitteena oli selvittää

- hyviä käytäntöjä ja esimerkkejä, joita ko. toimivaltainen viranomainen haluaisi jakaa muille toimivaltaisille
- toimivaltaisten viranomaisen rooleja erilaisissa liikenteen ja maankäytön suun- nitteluprosesseissa
- nykyisten toiminta- ja yhteistyömallien kehittämistarpeita.

Kysely toteutettiin loka-marraskuussa 2018 ja vastauksia siihen saatiin 15 kappaletta. Vastauksia saatiin monipuolisesti toimivaltaisilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökes- kuksilta, kunnallisilta viranomaisilta sekä seudullisilta viranomailta. Kyselyn mukaan

Toimivaltaiset viranomaiset pää- osin vastaavat alueensa joukkoliik- kenteen, palvelutason ja hankinto- jen suunnittelusta. Yli kolmannes viranomaisista ei osallistu lainkaan palveluverkkojen suunnitteluun. Yhteistyön kehittämistä pidetään tarpeellisena ja tärkeänä.

joukkoliikenneviranomaisen roolit erilaisissa liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnitteluproses- seissa ovat moninaiset. 90-100 % toimivaltaisista viranomaisista vas- tasi alueensa joukkoliikenteen pal- velutason, liikenteen ja hankinto- jen suunnittelusta. Lähes puolet joukkoliikenneviranomaisista vas- tasi myös joukkoliikenteen tai liik- kumisen palveluiden strategisesta suunnittelusta. Liikennejärjestel- män ja kestävästä liikkumisen suun- nittelussa joukkoliikenneviran-

omainen oli tyypillisesti keskeinen suunnitteluosapuoli, mutta ei vastuutaho (noin puo- let vastaajista). Maankäytön suunnittelussa joukkoliikenneviranomaisen rooli oli tyypil- lisimmin kommentoija (2/3 vastaajista). Huolestuttavaa on se, että yli kolmannes toi- mivaltaisista viranomaisista ei osallistunut millään tavalla alueensa palveluverkkojen suunnitteluun. Kyselyvastauksissaan toimivaltaisen viranomaiset tunnistivat mm. seu- raavia yhteistyön kehittämistarpeita:

- Yhteistyö eri viranomaisten välillä on ensiarvoisen tärkeää ja yhteistyötä tulisi tiivistää entisestään. Yhteistyötä tarvitaan sekä seudun sisällä (kunnat, liikenne- nöitsijät, muut palveluntarjoajat), että laajemmin (muut toimivaltaiset viran- omaiset, VR, matkailu, liikennöitsijät, informaatiojärjestelmät).
- Tarvitaan avointa ja neuvottelevaa yhteistyötä eri toimijoiden kanssa.
- Joukkoliikenne tulisi olla tärkeä osa kokonaissuunnittelua, koska sen toiminta- edellytyksiin vaikutetaan kaikilla suunnittelun osa-alueilla. Yhteistyötä tulisi tehdä tiiviisti kaikkien yhteiskunnan suunnittelijoiden kanssa.

- Koulukuljetukset ja muut joukkoliikennettä hyödyntävät henkilökuljetukset voisi olla järkevää keskittää samaan yksikköön joukkoliikenteen kanssa synergiaetujen saamiseksi.
- Matkojen yhdistelyyn liittyvää yhteistoimintaa tulisi saada aktivoitua ja tässä SOTE-toimijat ovat merkittävässä asemassa.
- Yhteistyötä eri osapuolten välillä tulisi vahvistaa matkustajainformaation ja toimintaympäristön kehittämisessä.
- Junaliikenteen ja joukkoliikenteen suunnittelun yhteistyötä tulisi lisätä.
- Lainsäädännön muutoksissa tulisi tehdä aitoa yhteistyötä joukkoliikenneviranomaisten kanssa. Tavoitteena on mm. valvonnan ja sanktioinnin roolien selkeyttäminen, koska roolit ja keinot ovat nyt epäselviä.

Selvityksen lähtökohtana on hyödynnetty myös Liikenneviraston aiemmin syksyllä 2018 toimivaltaisille viranomaisille teettämää kyselyä, jossa selvitettiin mm. teemoja, joista toimivaltaiset viranomaiset erityisesti kaipaavat valtakunnallista ohjeistusta. Liikenneviraston teettämän kyselyn mukaan toimivaltaiset viranomaiset voivat valtakunnallista ohjeistusta erityisesti seuraavista teemoista:

- Lippu- ja maksujärjestelmät: maksujärjestelmien integrointi / yhteiset lipputuotteet.
- Matkustajainformaatiojärjestelmät ja niiden hankinta
- Markkinaehtoisten palvelujen ja julkistahojen järjestämien palvelujen integrointi
- Sopimuskäytännöt /-mallit eri liikkumispalvelujen tuottajien kanssa
- MaaS-pilotit, eri kulkutapojen yhteensovittaminen
- Haja-asutusalueiden liikkumISRatkaisut
- Kilpailuttaminen
- Lainsäädännön muutokset ja vaikutus käytäntöön.

1.4 Terminologia

Seuraavassa on esitelty muutamia oppaan keskeiset termit. Lisää ja tarkempia selityksiä löytyy Liikenneviraston laatimasta Henkilöliikenteen palveluiden sanastosta. (Liikenneviraston oppaita 1/2018). https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/opas_2018-01_henkilöliikenteen_palveluiden_web.pdf. Toimivaltaisen viranomaisen tulisi ohjeissa ja muissa virallislouontoisissa dokumenteissa käyttää sanaston mukaista terminologiaa.

Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen. Palvelusopimusasetuksen mukainen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, jolla on valtuudet toimia tie- ja rautatieliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella. Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen toimii alueensa joukkoliikenneviranomaisena. Suomen tie- ja rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset määritellään liikennepalvelulaissa. Tässä oppaassa tieliikenteen toimivaltaisesta viranomaisesta on käytetty nimitystä toimivaltainen viranomainen tai joukkoliikenneviranomainen.

Joukkoliikenne. Henkilöiden kuljettamista suurille henkilömäärille tarkoitetuilla liikennevälineillä. Tavallisesti joukkoliikenne on kaikille avointa reitti- ja aikataulusidonnaista linja-auto- tai raideliikennettä. Joukkoliikenteen vastakohta on yksilöliikenne, mikä tarkoittaa henkilöliikennettä yhden tai muutaman henkilön kuljettamiseen tarkoitettulla liikennevälineellä, kuten taksilla.

Jaettu liikkuminen. Jaettu liikkuminen on yleiskäsite erilaisille liikennevälineiden yhteis- tai jaettuun käyttöön perustuville palveluille. Jaetun liikkumisen palveluiksi voidaan luokitella esimerkiksi yhteiskäyttöautot, kaupunkipyörät, kimppakyydit ja kutsuliikenne.

Liikennepalvelut. Liikennepalvelulain määritelmän mukaan liikennepalvelu on mitä tahansa julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön. Kuljetuspalveluiden lisäksi liikennepalvelut voivat olla muun muassa kulkuneuvon vuokraamista, yhteiskäyttöauton sekä kimppakyydin varaamista (esim. auton tai kaupunkipyörän vuokraus) tai kuljettajan hankkimista käytössä olevaan ajoneuvoon.

Liikenne palveluna (Liikkuminen palveluna, MaaS). Liikenne palveluna tarkoittaa yleisesti ajattelutapaa siitä, että liikennejärjestelmässä erilaisten liikenteen palveluiden käyttö lisääntyy ja yleistyy. Yksittäisenä palvelumuotona MaaS viittaa eri palveluntarjoajien liikkumispalveluista koottuihin palvelukokonaisuuksiin, joita käyttäjä hallitsee puhelimen tai jonkin muun kannettavan laitteen sovelluksen kautta. Liikennepalvelulain käsitteistössä MaaS-palvelu kuuluu yhdistämispalveluihin.

Liikkumispalvelut. Liikennepalvelulain määritelmän mukaan liikkumispalvelut ovat liikennepalveluja ja niihin välittömästi liittyviä tukipalveluja, kuten välityspalveluja, tietopalveluja ja pysäköintipalveluja.



2 Perusteet lainsäädännössä

Viranomaisten toimivalta joukkoliikennekysymyksissä perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista. Asetus määrittelee toimenpiteet ja menettelytavat, joita käyttäen toimivaltainen viranomainen saa puuttua markkinoiden toimintaan. Asetusta sovelletaan rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen. Palvelusopimusasetuksen mukaisella viranomaisella tai viranomaisten ryhmittymällä on valtuudet toimia tie- ja rautatieliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella. Suomen tie- ja rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset määrittävät liikennepalvelulaissa. Toimivaltaisten viranomaisten tehtävistä ei ole muuta lainsäädäntöä. Viime aikojen lakimuutokset vaikuttavat jonkin verran siihen, mitä toimivaltaiset viranomaiset voivat tai mitä heidän toivotaan tekävän palvelusopimusasetuksen asettamissa puitteissa.

2.1 Laki liikenteen palveluista

Tämän oppaan tarpeen ja sisällön kannalta keskeisin lainsäädännön muutos on vuonna 2018 voimaan tullut laki liikenteen palveluista (320/2017). Lain tavoitteena on ennen kaikkea ollut edistää digitalisaatiota, käyttäjälähtöisiä palveluita ja uutta liiketoimintaa liikenteen markkinoilla. Lakimuutoksen läpileikkaavana ajatuksena on ollut luoda säädosperustaa liikenteen markkinoiden mullistukselle, jossa keskeinen käsite on liikenne palveluna (Mobility as a Service, MaaS). MaaS-palveluissa liikenteen fyysiset ja digitaaliset palvelut kootaan käyttäjien tarpeisiin vastaaviksi palvelukokonaisuuksiksi. Henkilöliikenteessä tällainen palvelukokonaisuus voi olla esimerkiksi paikallista joukkoliikennettä, taksimatkoja, yhteiskäyttöauton käyttöaikaa ja kaukoliikenteen matkoja sisältävä paketti.

Liikennepalvelulaki velvoittaa liikkumispalveluja tuottavat yritykset sekä palveluja järjestävät viranomaiset avaamaan palvelun sisältöä, hintoja ja muita ominaisuuksia kuvaavat olennaiset tiedot koneluettavan rajapinnan kautta. Myös pääsy myynti- ja varausjärjestelmiin on turvattava ja huolehdittava lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta.

Liikennepalvelulain tavoitteena on tarjota kansalaisille parempia liikennepalveluita, lisätä valinnanvapautta liikennemarkkinoilla, edistää liikenteen palvelujen digitalisointia ja tiedon tehokkaampaa hyödyntämistä. Laki mahdollistaa muun muassa uudenlaisten, eri liikennemuodoista koottujen, sujuvien matkaketjujen tarjoamisen kuluttajille.

Laki mahdollistaa niin sanotun puolesta-asioinnin, jolloin palvelun tarjoaja voi liittää liikkumispalveluunsa sarja- tai kausituotteita sekä alennuksia asioimalla asiakkaan luvalla hänen puolestaan eri palveluissa. Tämän kaiken olennaisena tarkoituksena on se, että MaaS-palveluita tarjoavat yritykset voivat liittää myymiinsä palvelupaketteihin esimerkiksi kaupunkiseutujen joukkoliikennetarjonnan, taksipalvelut, kaupunkipyörät, autonvuokrauksen ja pysäköinnin asiakasetuhinnoin.

Liikennepalvelulain julkisuudessa näkyvin muutos on taksiliikenteen markkinoiden määrä- ja hintasäätelyn poistaminen. Taksiliikenne on edelleen luvanvaraista, mutta markkinoille tuloa ei rajoiteta. Taksirytykset saavat siis itse päättää toiminta-alueen ja -ajat sekä palvelujensa hinnat.

Laki liikenteen palveluista ei muuta EU:n palvelusopimusasetuksen asemaa joukkoliikenteen ja muiden liikkumispalveluiden järjestämisessä ja rahoituksessa. Laki kuitenkin avaa mahdollisuuden käyttää valtion talousarvion määrärahoja liikenteen palveluiden (ei vain joukkoliikenteen) ostoon ja kehittämiseen. Lisäksi laki avaa mahdollisuuden nk. palvelusetelien käyttöön tällaisten palvelujen rahoituksessa todeten, että valtionavustusta voi kohdentaa liikennepalvelun käyttäjälle viranomaisen myöntämän maksusitoumuksen kautta. Tämän osalta lain on kuitenkin todettu edellyttävän tarkempaa säätelyä, jota on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

2.2 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

Elokuussa 2018 voimaan tullut maantielain (503/2005) uudistus laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä luo lainsäädännölliset puitteet valtakunnalliselle kaikki liikennemuodot kattavalle liikennejärjestelmäsuunnittelulle. Laki määrittelee liikennejärjestelmäsuunnittelun jatkuvaksi ja vuorovaikutteiseksi vaikutusten arviointiin sekä viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyöhön perustuvaksi suunnitteluksi. Laki myös määrittelee, mihin asioihin liikennejärjestelmäsuunnittelun sisällöissä on erityisesti kiinnitettävä huomiota. Liikennejärjestelmäsuunnittelun määrittelyä tai sisältöä

ei ole ennen maantielain uudistusta ollut lainsäädännössä.

Liikennejärjestelmä on kaikki liikennemuodot kattava henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuva kokonaisuus (Laki liikennejärjestelmästä ja maankäytöstä 503/2005).

Maantielain uudistuksen kirjaukset liikennejärjestelmäsuunnittelusta koskevat vain valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua, mutta lakiin kirjatut määrittelyt vaikuttanevat myös kuntien, kaupunkiseutujen ja maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitel-

luun. Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelussa on muun muassa käsiteltävä liikennepalvelulain tavoittelemia uudistuksia, kuten tiedon ja digitalisaation hyödyntämismahdollisuudet sekä yksityiset ja markkinaehtoiset liikkumispalvelut.

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä ei muuta pääkaupunkiseudun kuntien yhteistyövelvoitetta liikennejärjestelmäsuunnittelussa (829/2009) eikä maakuntien liit-
tojen vastuuta maakuntien liikennejärjestelmäsuunnittelussa (7/2014).

2.3 Raideliikennelaki

Vuoden 2019 alusta voimaan tullut raideliikennelaki (1302/2018) vahvistaa avoimen markkinoillepääsyn myös henkilöliikenteessä. Suomessa markkinoillepääsyä on käytännössä rajoitettu palvelusopimusasetuksen mukaisilla toimivaltaisen viranomaisen (LVM ja HSL) ja VR Yhtymä Oy:n välisillä kilpailuttamattomilla yksinoikeussopimuk-

silla, mutta raideliikennelain siirtymäkauden jälkeen nämä sopimukset on kilpailutettava. Suomessa valmistellaan parhaillaan rautateiden henkilöliikennepalvelujen avaamista kilpailulle. Jatkossa maakunnat ja kaupungit voisivat järjestää palvelusopimusasetuksen mukaisesti alueellista junaliikennettä.

2.4 Vammaispalvelulain uudistus

Vammaispalvelulaki ja kehitysvammalaki yhdistetään yhdeksi vammaisten henkilöiden erityispalveluja koskevaksi laiksi, joka koskee kaikkia vammaisia henkilöitä yhdenvertaisesti. Laki on eduskunnan käsittelyssä, ja sen on tarkoitus tulla voimaan vuoden 2021 alussa.

Uudessa laissa liikkumisen tukeen lisätään vaihtoehtoja. Esimerkiksi auton antaminen vammaisen henkilön käyttöön kuljetuspalvelujen sijaan on tietyin edellytyksin mahdollista. Asiakkaan suostumuksella maakunta voi myöntää kuljetuspalveluja tietyn matkojen määrän sijaan kilometrimääränä. Palveluja voidaan käyttää kunta- ja maakuntarajoista riippumatta. Maakunta voi myöntää kuljetuspalvelut kuukauden sijaan enintään yhden vuoden aikana käytettäväksi.

Uudessa laissa painotetaan vammaisen henkilön osallistumista ja osallisuutta, kun palvelujen tarvetta arvioidaan, palveluja suunnitellaan ja toteutetaan. Tämä tuo uusia mahdollisuuksia myös joukkoliikenteen hyödyntämiseen vammaisten liikkumispalveluna. Vammaispalvelulain uudistuksella tavoitellaan sisältöuudistuksen lisäksi säästöjä.



© Reijo Helaakoski

3 Käyttäjien kuuleminen

3.1 Käyttäjien tarpeiden ymmärtäminen lähtökohtana

Tärkein lähtökohta monipuolisten liikkumispalveluiden suunnittelussa on sen selvittäminen, kuka palveluita käyttää tai kenen niitä haluttaisiin käyttävän ja millaista palveluita asiakas tarvitsee. Kun käyttäjä on suunnittelun keskiössä, tuloksena voi olla sekä parempia palveluita että säästöjä. Käyttäjien kuuleminen ja heidän toiveittensa huomioon ottaminen palvelua kehitettäessä on oleellista, jotta kestävä liikunnan kilpailukyky suhteessa henkilöautoiluun vahvistuisi, joukkoliikenne aidosti koettaisiin sujuvaksi liikkumisvaihtoehdoksi ja asiakasmäärät kasvaisivat.

Tärkein lähtökohta monipuolisten liikkumispalveluiden suunnittelussa on sen selvittäminen, kuka palveluita käyttää tai kenen niitä haluttaisiin käyttävän ja millaista palveluita asiakas tarvitsee.

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely ei ole enää toimivaltaisen viranomaisen lakisääteinen tehtävä, mutta on edelleen suositeltava menettely ja tärkeä työkalu järjestämistapapäättöksen ja liikenteen hankintojen taustalla. Palvelutaso on tärkeä määrittää käyttäjien ja potentiaalisten käyttäjien tarpeiden, ei niinkään tarjonnan pohjalta.

Joukkoliikenne vaatii jatkuvaa kehittämistä. Käyttäjiltä tulee hakea aktiivisesti tietoa palveluiden kehittämistarpeista. Lisäksi tulee olla selvillä joukkoliikenteen käytön esteistä ja niiden asukkaiden tarpeista ja toiveista, jotka eivät (vielä) käytä joukkoliikennettä.

Haasteena palvelujen kehittämisessä on eri kohderyhmien tarpeiden ymmärtäminen ja niiden yhteensovittaminen. Erilaisten tarpeiden tunnistamiseksi asiakkaat kannattaa segmentoida. Useissa kaupungeissa käyttäjäryhmiksi on määritelty työmatka-pondelöijät, eläkeläiset, opiskelijat ja turistit. Lisäksi tarkastellaan erikseen säännöllisiä ja satunnaisia joukkoliikenteen käyttäjiä.¹ Sekä palveluiden suunnittelussa että kehittämisessä on tärkeää ymmärtää, että eri käyttäjäryhmillä tarpeet ja odotukset palvelusta ovat erilaisia.

3.2 Käyttäjäkuulemisen työtapoja

Palveluiden suunnitteluvaiheessa käyttäjien kuulemiseen on monia työtapoja. Voidaan suoraan kysyä, mitä käyttäjät haluavat ja tarvitsevat. Silloin kun on jo olemassa vastaavan tyyppisiä tuotteita ja palveluita, ihmiset ovat taitavia huomaamaan asioita, jotka eivät toimi tai vaativat kohennusta. Jos taas tavoitteena on kokonaan uuden palvelun kehittäminen, voidaan mennä sinne, missä ihmiset käyttävät palveluita ja havainnoida mitä he todella tekevät. Silloin tavoitetaan tietoa, jota käyttäjillä on, mutta jota he eivät pysty sanallistamaan. Ihmisillä on myös sellaisia tarpeita, joita ei saa kysymällä esiin. Tällöin voi käyttää esimerkiksi roolipelejä tai saada ihmiset dokumentoimaan omaa elämäänsä.

¹ JEE-projekti, <http://jeeproject.info/asiakas/asiakaslahtoinen-priorisointi/>

Eri menetelmiä voidaan hyödyntää suunnitteluprosessin eri vaiheissa. Uudenlaiset menetelmät täydentävät muita, myös jo paljon hyödynnettyjä menetelmiä. Menetelmät tulee valita tapauskohtaisesti.

Perinteinen ja kustannustehokas menetelmä on säännöllisesti toteutettavat asiakaskyselyt joukkoliikenteen käyttäjille. Näiden pohjalta voidaan mm. seurata asiakastytyväisyyden kehittymistä. Liikennevirasto on ohjeistanut toimivaltaisia viranomaisia yhdenmukaisen asiakaskyselyn toteuttamiseen. Yhdenmukaisen kyselyn toteuttaminen mahdollistaisi myös alueiden välistä vertailua. Kyselyllä asiantuntija saa tietoa käyttäjien tarpeista ja muodostaa saadun tiedon pohjalta suunnitteluratkaisuja. Voidaan puhua asiantuntijälähtöisestä suunnittelusta (taulukko 1).

Kyselytutkimus voidaan yhdistää myös laadulliseen tutkimukseen. Perinteisessä kyselyssä kysymykset perustuvat asiantuntijan käsitykseen siitä, mitä on relevanttia kysyä. Oikeiden asioiden kysyminen voidaan varmistaa tekemällä ensin laadullisempaa tutkimusta, kuten esimerkiksi asiakashaastatteluja ja vasta haastattelujen pohjalta määritellä relevantit kysymykset, jotka kysytään isolta joukolta asiakkaita.²

Osallistavasta suunnittelusta voidaan puhua silloin, kun viranomainen tekee yhteistyötä asukkaiden kanssa. Esimerkiksi palvelumuotoilun menetelmät istuvat joukkoliikennepalvelujen suunnitteluun hyvin, ja niitä voidaan soveltaa asiakasryhmien profiloinnissa, asiakkaiden osallistamisessa ja matkaketjujen (palvelupolun) tarkasteluissa. Asiakkaat voidaan kytkeä mukaan myös suoraan miettimään ja ideoimaan ratkaisuja yhdessä suunnittelijoiden kanssa (käyttäjälähtöinen suunnittelu, kts. taulukko 1). Esimerkiksi HSL:n palveluiden kehittämisessä on monelta osin vakiintuneita käytäntöjä asiakkaiden osallistamiseen, asiakashaastatteluihin ja -testauksiin liittyen. Esimerkiksi linjastosuunnitteluprojekteissa on käytössä useita vuorovaikutuskäytäntöjä asukkaiden kanssa.

Julkisten palveluiden suunnittelussa käyttäjät voidaan myös osallistaa mukaan esimerkiksi kohdentamaan rahankäyttöä palveluihin, jotka ovat heille kaikkein tärkeimpiä. Vaikeinta on ottaa käyttäjät miettimään asiaa, joka mahdollisesti ei koskaan toteudu tai toteutuu muuttuneena. Pettymysten välttämiseksi on tärkeää, että mukana oleville käyttäjille tulee selkeä kuva siitä mitä ollaan tekemässä: heille pitää kertoa, mitä yritetään ratkaista, millä aikajänteellä, ja hyödynnetäänkö käyttäjäkokemukset sellaisenaan vai käytetäänkö niitä suunnittelutyön pohjana.³

² Vinkin antoi Laura Sundell, HSL.

³ <https://www.muotoilutarinat.fi/fi/artikkeli/k%C3%A4ytt%C3%A4j%C3%A4l%C3%A4ht%C3%B6inen-suunnittelu/>

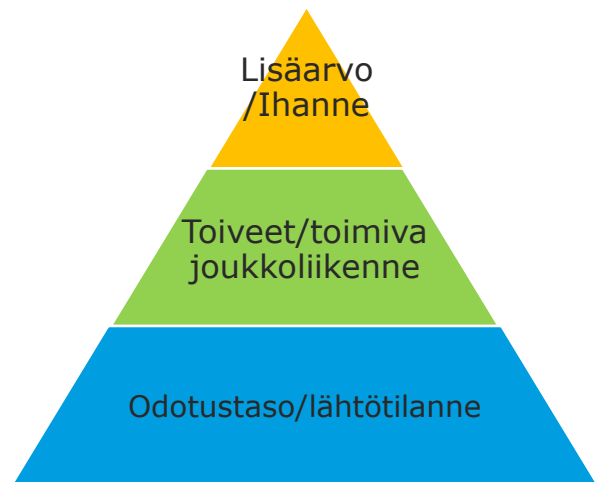
Taulukko 1. Erilaisia lähestymistapoja käyttäjien kuulemiseen. (lähde: Rönkä, K 2013)

Lähestymistapa	Suunnittelija	Käyttäjä	Yhteenveto
Asiantuntija-lähtöinen suunnittelu	Kehittää ratkaisuja omaan näkemykseensä ja asiantuntemuksensa pohjautuen.	Validoivat ratkaisun tuotteen lanseerauksen jälkeen.	Asiantuntija edustaa käyttäjää. Luotetaan asiantuntijan ammattitaitoon ja kokemukseen suunnitteluratkaisun kehittämisessä
Käyttäjakeskeinen suunnittelu (user-centric)	Tutkii käyttäjän tarpeita ja toimintaa. Muuntaa käyttäjien tarpeet ja päämäärät suunnitteluratkaisuiksi.	Toimivat suunnittelussa passiivisen tutkimuksen kohteina.	Käyttäjä on tutkimuksen kohde (objekti), jonka tarpeista, käyttäytymisestä ja toiminnasta ollaan kiinnostuneita.
Käyttäjälähtöinen suunnittelu (user-driven)	Osallistaa käyttäjiä mukaan suunnitteluun. Muuntaa käyttäjien tarpeet ja päämäärät sekä ideat suunnitteluratkaisuiksi.	Toimivat suunnittelussa tasaveroisina proaktiivisina jäseninä.	Käyttäjä osallistetaan ja osallistuu suunnitteluun tasaveroisena jäsenenä, jolloin käyttäjän rooli muuttuu objektista subjektiksi.

3.3 Lisäarvon tuottaminen asiakkaille

Asiakkaiden kokemus arvon syntymisestä voidaan jaotella kolmeen tasoon: odotustaso kertoo asiakkaiden kokemuksista ja mielikuvista nykytilanteesta, toivetaso kuvaa asiakkaiden mielestä hyvää joukkoliikennettä ja lisäarvotasolla hahmotetaan asioita, joilla joukkoliikenteen tuottamaa arvoa voidaan nostaa erinomaiselle tasolle⁴.

Kuva 1. Asiakkaan kokemus arvon syntymisestä³.



Liikenteen perustoimivuuden merkitystä ei voi korostaa liikaa. Kun liikenne toimii, antavat asiakkaat monia muita asioita anteeksi. Jos liikenne ei toimi, saattavat lisäpalvelut tuntua turhilta. Lisäpalveluissa kannattaa keskittyä palveluihin, joiden yhteys liikkumiseen tai joukkoliikenteeseen on selvä. Liikennepalveluiden asiakasohjelmaa kannattaa rakentaa kahden tukipilarin varaan:

- Edut, jotka tekevät matkustamisesta mukavampaa
- Edut, jotka yhdistävät kaupunkilaisia kaupunkiin ja sen palveluihin⁵

⁴ HSL, asiakasarvokartta; https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/asiakasarvo_raportti.pdf

⁵ HSL, asiakasarvokartta; https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/asiakasarvo_raportti.pdf

Itse joukkoliikennepalvelussa voidaan määritellä keinoja kanta-asiakkaiden palkitsemiseksi ja uusien asiakkaiden houkuttelemiseksi. Kanta-asiakkaille voidaan esimerkiksi tarjota bonuksia (esim. pidempi kausi on edullisempi) tai uusille asiakkaille tarjotaan määrääjäksi (esim. 1–2 viikkoa) ilmainen matkakortti. Tarpeita tulee tunnistaa ja huomioida käyttäjäryhmittäin.⁶

3.4 Miten joukkoliikenneviranomainen voi edistää käyttäjälähtöisyyttä?

Joukkoliikenneviranomainen voi edistää suunnittelun käyttäjälähtöisyyttä tunnistamalla kohderyhmät ja pohtimalla suunnitteluprosessin yhteydessä esimerkiksi seuraavia kysymyksiä

- Millaista tietoa käyttäjiltä tulisi saada?
- Missä vaiheessa suunnittelua eri kohderyhmien olisi hyvä olla mukana?
- Mitä kohderyhmiä voitaisiin tavoittaa paremmin?
- Mitkä ovat hyvät nykyiset menetelmät, miten niitä voitaisiin täydentää?

Vaatii harkintaa, milloin käyttäjät osallistetaan mukaan suunnitteluun käytettävien resurssien puitteissa. Käyttäjiä voi kuulla myös esimerkiksi asiakastutkimusten ja kyselyjen avulla tai voidaan luottaa siihen, että suunnittelijalla on jo lähtökohtaisesti riittävästi tietoa.

3.5 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä

Liikenneviraston opas linja-autoliikenteen toistuvien asiakastyytyväisyyskyselyjen laatimiseen

Oppaassa esitetään toimivaltaisille viranomaisille suositus ja ohjeet linja-autoliikenteen käyttäjille kohdistetun säännöllisen asiakastyytyväisyyskyselyn toteuttamisesta. Suositus sisältää ehdotuksen asiakastyytyväisyystutkimuksen kyselylomakkeen toistuvista kysymyksistä ja niiden yhteydessä käytettävistä asteikoista. Lisäksi raporttiin on koottu muista aihepiireistä kysymyksiä, joilla toimivaltainen viranomainen voi halutessaan rikastaa lomaketta. Ohjeistus on laadittu toimivaltaisten viranomaisten työn avuksi ja sovellettavaksi tapauskohtaisesti. Tavoitteena on, että joukkoliikenteen tutkimukset tehtäisiin koko Suomessa laadukkaasti ja yhtenäisin periaattein. Yhtenäinen toteutuspa mahdollistaisi myös tulosten vertailemisen eri alueiden kesken.

Linja-autoliikenteen toistuvat asiakastyytyväisyyskyselyt - Malli kyselyn toteuttamiseen. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 54/2016 https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2016-54_linja-autoliikenteen_toistuvat_web.pdf

Fiksun liikkumisen asiakasraati kehittää joukkoliikennettä Jyväskylässä

Fiksun liikkumisen (ent. joukkoliikenteen) asiakasraati (noin 30 hlöä) kokoontuu noin 4–6 krt/vuosi tuoden asiakkaan ääntä paikallisliikenteen palvelujen kehittämiseen, suunnitteluun ja toteutukseen. Joukkoliikenneasioiden lisäksi käsitellään esimerkiksi pyöräbaanoja, kaupunkipyöriä, yhteiskäyttöautoja tms. viisaan liikkumisen aiheita. Tapaamisissa kuullaan asiantuntijoiden alustuksia ja keskustellaan fiksun liikkumisen kehittämiseen liittyvistä aiheista. Raati voi tapaamisissaan myös jalkautua tutustu-

⁶ Lähteenä mm. Lappeenrannan joukkoliikennepoliittinen ohjelma 2018-2030.

maan esimerkiksi alueiden kävely- tai pyöräilyolosuhteisiin. Tavoitteena on saada näkemyksiä fiksun liikkumisen palveluiden ja olosuhteiden kehittämiseen ja parantamiseen.

Asiakasraadin tehtävänä on tuoda asiakkaan ääntä paikallisliikenteen palvelujen kehittämiseen, suunnitteluun ja toteutukseen. Tapaamisissa keskustellaan ajankohtaisista asioista sekä palveluiden laatuun ja kehittämiseen liittyvistä asioista. Aikaa varataan myös osallistujien kysymyksille.

Asiakasraadin keskustelujen sisällöt kootaan muistioksi, joka julkaistaan tapaamisen jälkeen. Muistiot välitetään raatilaisten lisäksi myös päättävälle taholle, esimerkiksi seudulliselle joukkoliikennejaostolle. Asiakasraadille voi esittää keskusteluaiheita ja ideoita Linkin nettisivuilla.

<http://linkki.jyvaskyla.fi/asiakasraati>

Asukasvuorovaikutus linjastosuunnittelussa

HSL:n linjastosuunnitteluprojekteihin kuuluu laaja asukasvuorovaikutus. Suunnittelu-työn etenemistä voi seurata ja kommentoida blogissa, joka toimii asukasvuorovaikutuksen pääkanavana. Blogin kautta voi myös olla yhteydessä HSL:n joukkoliikennesuunnittelijoihin. Linjastoluonnoksia on mahdollista kommentoida myös lähettämällä sähköpostia linjastosuunnitelman sähköpostiosoitteeseen. Liikkumiskysely ja asukastilaisuudet kuuluvat niin ikään linjastosuunnitteluprojekteihin. Uusimpana menettelynä on testattu linjastosuunnittelun asukastyöpajaa, jossa pieni joukko asiakkaita osallistuu suunnittelukysymysten pohdintaan työpajassa. Tavoitteena on syventää asukkaiden ymmärrystä suunnittelun haasteista ja jossain määrin myös suunnittelijoiden ymmärrystä liikkumiskyselyistä tai kommenteista esiin nousseista teemoista.

<https://www.hsl.fi/linjastosuunnitelmat>

Kuljetukset 2019 hanketta kehitetään asiakkaiden kanssa keskustellen Espoossa

Hanketta kehitetään Kuljetukset 2019 -illoissa, joihin asiakkaat voivat halutessaan tulla keskustelemaan kuljetusten uudistuksesta ilman ajanvarausta. Iltoja järjestetään 1–2 kertaa kuussa Espoon eri kirjastoissa. Ajankohdat ja paikat julkaistaan hankkeen www-sivuilla.

<https://www.espoo.fi/kuljetukset2019>

HSL mittaa asiakastyytyväisyyttä jatkuvasti

Matkustajien tyytyväisyyttä HSL-alueen joukkoliikennepalveluihin mitataan joukkoliikennevälineissä toteutettavalla lähes jatkuvalla kyselytutkimuksella tammikuun puolesta välistä marraskuun loppuun. Tutkimuksen tulokset ovat saatavilla kunkin tutkimuskauden jälkeen Asty Web -nettietokannassa ja kirjallinen tutkimusraportti julkaistaan kahdesti vuodessa. Tutkimuksen tuloksia käytetään muun muassa joukkoliikenteen kehittämisessä, henkilökunnan koulutuksessa sekä kilpailutetun liikenteen laatukannusteiden laskennassa.

Kyselylomakkeella matkustajat arvioivat joukkoliikenteeseen liittyviä laatutekijöitä viisiportaisella asteikolla. Osa tutkimuskysymyksistä mittaa joukkoliikennejärjestelmää ja osa puolestaan liikennöintiä. Tutkimuksen keskeiset mittarit ovat yleisarvosana ja kokonaisarvosana. Yleisarvosana on matkustajan antama yleisarvosana HSL-

alueen joukkoliikenteelle. Kokonaisarvosana on matkustajan antama kokonaisarvosana liikennöitsijälle sen linjan hoidosta, jolla matkustaja kyselyhetkellä matkusti.

https://www.hsl.fi/sites/default/files/hsl_n_joukkoliikenteen_asiakastyytyvaisyyystutkimus_julkaisu_8_2018.pdf

Lappeenrannan joukkoliikennepoliittisen ohjelman 2018-2030 laatimisessa käytettiin laajasti yhteiskehittämisen työpajoja

Lappeenrannan voimassa olevaa joukkoliikennepoliittista ohjelmaa 2020 koskeva päivitystyö kattaa koko kaupungin alueen joukkoliikenteen ja laajasti eri toimijoiden näkemyksiä. Työhön kytkettiin kiinteästi asiakasnäkökulma ja eri käyttäjätahoja osallistui uusien ideoiden tuottamiseen. Työssä selvitettiin yhteissuunnittelu-työpajojen avulla asiakkaiden odotuksia ja tarpeita suhteessa joukkoliikenteen nykytilaan sekä kuviteltuun ihannetilaan. Tuloksina olivat keskeisimmät kehittämiskohteet asiakasarvon näkökulmasta.



Kuva 2. Lappeenrannan joukkoliikenteen tulevaisuuspyörä

Iin kunnassa kehitettiin työmatkayhteyksiä Ouluun palvelumuotoilun avulla

Oulun kaupungin toimivalta-alueeseen kuuluvassa Iin kunnassa toteutettiin palvelumuotoilua hyödyntävä kolmen viikon työmatkaliikennekokeilu, jossa kaikille Oulussa työssäkäyville halukkaille tarjottiin mahdollisuus matkustaa 20 paikkaisella linja-autolla Ii-Oulu-Ii väliä suoraan moottoritietä pitkin ilman välipysähdyksiä. Kokeiluun

lähdettiin, koska arviolta 1 300 iiläistä käy töissä Oulussa ja vastavuoroisesti Iissä käy yli 600 oululaista töissä. Linja-auto vei ihmiset ”melkein kotiovelta, melkein työpaikan ovelle”, yhdensuuntaisen matka-ajan ollessa puolen tunnin kieppeillä. Kokeilu oli pidemmän palvelumuotoiluprojektin loppuhuipennus, jota edelsi mm. asiakasymmärrystutkimus ja joukkoliikenteeseen liittyvä uusia ratkaisuja keräävä haastekilpailu. Kokeilulla saatiin tietoa mm. pysäkeistä ja aikatauluista ja kokeilun reitin kaltaisen uusi linja ollaan mahdollisesti ottamassa ruuhka-aikoina käyttöön osana Oulun paikallisliikenteen kehittämistä. Huomionarvoista oli, että kokeiluun osallistuneet vapaaehtoiset olivat henkilöautoilijoita, eivät joukkoliikenteen käyttäjiä.

http://www.ii.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/ii/embeds/iwwwstructure/21551_Hyvät_Tuulet_22022018.pdf



© Sakari Somerpalo

4 Liikkumisen ja liikkumispalveluiden käsittely erityyppisessä suunnittelussa

Tässä kappaleessa pohditaan, mitä joukkoliikenneasioita ja minkä tasoista joukkoliikenteen ja muiden liikkumispalveluiden tarkastelua kannattaisi eri suunnittelutasoilla ja eri aiheyhteyksissä tehdä. Lisäksi kuvataan lyhyesti suunnittelujärjestelmän tasoja ja pääpiirteitä.

4.1 Liikennejärjestelmäsuunnittelu

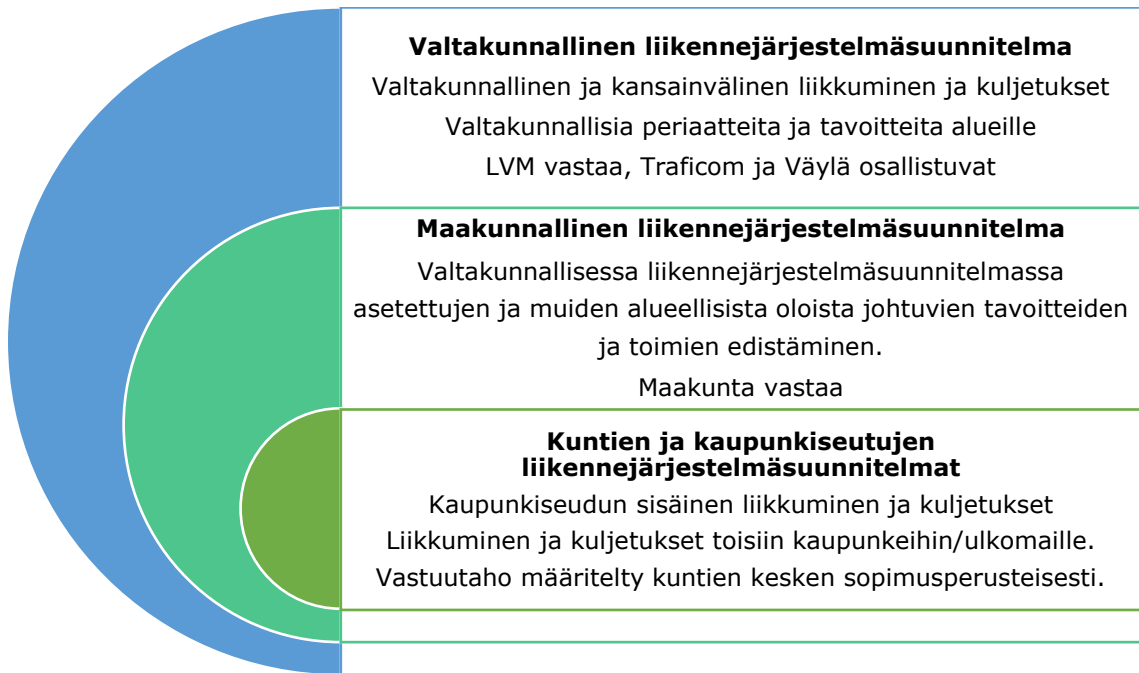
Joukkoliikenteen suunnittelu on aina myös liikennejärjestelmäsuunnittelua. Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tarkastellaan tyypillisesti toimintaympäristön kehitystä, liikkumista ja kuljettamista, liikenneverkkoja, liikenteen palveluita sekä liikenteen vaikutuksia. Liikennejärjestelmää suunnitellaan valtakunnan ja maakunnan tasoilla

Joukkoliikenneviranomaisen resursseja kannattaa kohdentaa operatiivisen toiminnan lisäksi myös kehittämiseen, koska joukkoliikenneviranomaisella on hyvää osaamista ja näkemystä mm. asiakasrajapinnasta. Joukkoliikenneviranomaisen osallistuminen suunnitteluun jo strategisessa vaiheessa varmistaa myös strategioiden välittymisen toteutukseen.

sekä kaupunkiseuduilla ja kunnissa. Liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta edistetään kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara ja henkilöliikenteen solmukoh- tien toimivuudelle.

Haasteena on tunnistaa, mitä liikkumispalveluihin ja joukko- liikenteeseen liittyviä asioita

kannattaa tarkastella milläkin suunnittelutasolla. Valtakunnallinen ja maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ovat lakisääteisinä uusia suunnittelutasoja. Kaupunkiseutujen suunnitelmista ja niihin liittyvistä sopimusmenettelyistä on sen sijaan pitkä kokemus. Kuvassa 3 on luonnosteltu yleisesti liikkumisen ja kuljetusten tarkastelua ja vastuutahoja eri liikennejärjestelmätasolla.



Kuva 3. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tasot sekä liikkumisen ja kuljetusten käsittely.

Joukkoliikenteen ja liikkumispalveluiden strategiset linjaukset tehdään liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Usealla alueella joukkoliikenneviranomaisen osallistuu kuitenkin varsin vähän strategisen tason suunnitteluun. Tämän selvityksen yhteydessä tehtyjen kyselytutkimuksen ja haastattelujen perusteella näyttäisi, että ELY-keskusten ja kaupunkiseutujen toimivaltaisten viranomaisten rooli on hieman erilainen liikennejärjestelmäsuunnittelussa. ELY-keskuksissa joukkoliikenneviranomaisen roolina näyttäisi olevan liikennejärjestelmäsuunnittelussa lähinnä kommentointi, ja strategisesta suunnittelusta vastaavat ELY-keskusten liikennejärjestelmäasiantuntijat. Ainakin osalla kaupunkiseuduista joukkoliikenneviranomaisen rooli liikennestrategian laatimisessa taas on suurempi.

Joukkoliikenneviranomaisen resursseja kannattaa kohdentaa operatiivisen toiminnan lisäksi myös kehittämiseen, koska joukkoliikenneviranomaisella on hyvää osaamista ja näkemystä mm. asiakasrajapinnasta. Joukkoliikenneviranomaisen osallistuminen suunnitteluun jo strategisessa vaiheessa varmistaa myös strategioiden välittymisen toteutukseen.

Taulukko 2. Joukkoliikenneviranomaisen rooli ja käsiteltävät joukkoliikenneasiat eri liikennejärjestelmän suunnittelutasoilla. Taulukossa esitetyistä asioista valtakunnallisen tason käsiteltävät joukkoliikenneasiat perustuvat lakiin. Muut kohdat ovat ehdotuksia, jotka perustuvat tämän työn yhteydessä tehtyihin haastatteluihin ja asiantuntijanäkemykseen.

Keskeinen sisältö joukkoliikenteen kannalta	Käsiteltäviä joukkoliikenneasioita	TVV:n rooli
Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, LVM vastaa, Traficom ja Väylä osallistuvat		
liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio,	Lakiperusteisesti eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja matkaketjujen toimivuus;	Kommentoi (esimerkiksi yhteydet valtakunnallisiin solmuihin ja saavutettavuuteen liittyvät asiat).

• liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi • ohjelma (12 v), joka sisältää valtion ja kuntien toimienpitemitä • Rahoitusohjelma (503/2005 §15 b)	• liikenteen ympäristöhaittojen ennalta ehkäiseminen ja vähentäminen; • liikennejärjestelmän energiatehokkuus; • tiedon ja digitalisaation hyödyntämismahdollisuudet; • yksityiset ja markkinaehtoiset liikkumispalvelut sekä liikenne- ja kuljetuspalvelut; • julkisten ja julkisesti rahoitettujen liikkumispalvelujen sekä liikenne- ja kuljetuspalvelujen kehittämis- ja rahoitustarpeet; • liikenneverkkojen ja niiden solmukohtien kehittämistarpeet ja rahoitus. Kokonaisuus ja maakuntien yhteistyö, junaliikenteen mahdollisuuksien edistäminen kokonaisuutena.	
Maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Yksi tai useampia maakuntia. Maakunta vastaa		
• Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden ja toimien edistäminen. • Muiden alueellisista oloista johtuvien tavoitteiden ja toimien käsittelemien. Käsiteltäviä asioita voivat olla Maakunnan sisäinen liikkuminen ja kuljetukset • Liikkuminen ja kuljetukset toisiin maakuntiin/ ulkomaille • Maakunnan liikenneverkon kehittämistarpeet • Yhteistyömallit, edunvalvonta	• Saavutettavuus • Alueen liikkumistarpeiden tunnistaminen • Raideliikenne • Joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma • Liikkumisen palvelut (ainakin tavoitteiden osalta) • Matkakettjut ja solmupisteet • Rahoitus/eri osapuolten panostus joukkoliikenteeseen • Maakunnan lippu- ja maksujärjestelmän linjaukset • Matkustajainformaatio • Tavoitteet ja keinot kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattamiselle	Junaliikennettä tukevan liikennekokonaisuuden kehittäminen. Pohdinta palvelutason toteuttamisen keinoista (kustannukset, realismi). Solmukohtat ja niiden kehittämistarpeet, asiakasnäkökulma matkakettjuihin. TVV vähintään kommentoija, lain mukaan suunnitelmaluonnoksesta on pyydetävä lausunnot kunnilta ja mm. tahoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Kuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmat, <i>Vastuutaho määritelty kuntien kesken sopimusperusteisesti</i>		
• Kaupunkiseudun sisäinen liikkuminen ja kuljetukset • Liikkuminen ja kuljetukset toisiin kaupunkeihin/ulkomaille • Kaupunkiseudun liikenneverkon kehittämistarpeet	• Kaupunkijoukkoliikenne, joukkoliikenteen kehittämisstrategia ja yhteys maankäyttöön ja palveluverkkoon, joukkoliikennekalusto • Markkinaehtoisien liikenteen rooli • Seudullinen raideliikenne • Kestävän liikkumisen edistäminen • Liikkumispalvelut • Matkaketjut • Henkilökuljetukset ja matkojenyhdistely • Tavoitteet ja keinot kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattamiselle • Lippu- ja maksujärjestelmä, lippuyhteistyön periaatteet, matkustajainformaatio	• Keskeinen rooli mahdollisissa kestävän liikkumisen osastrategioissa • Kaupunkiseudun TVV joukkoliikenteen /liikkumispalveluiden kehittämisohjelman suunnittelijana tai kommentoijana. • Ei suurta roolia ELY-keskuksella/ maakunnalla, Tehtävänä varmistaa, että ELY-liikenne mahdollistuu

4.2 Maankäytön suunnittelu

Alueidenkäytöllä vaikutetaan liikkumistarpeeseen, kulkumuotojen käyttömahdollisuuksiin sekä liikenneinfrastruktuurin tilantarpeeseen ja kokonaiskustannukseen. Maankäytön suunnittelun yhteydessä määritetään alueiden joukkoliikenteen järjestä-

Maakunta- ja rakennuslakia ollaan uudistamassa. Tavoitteena on, että hallituksen esitys uudeksi maankäyttö- ja rakennuslaiksi valmistuu vuoden 2021 loppuun mennessä.

misen reunaehdot. Toisaalta joukkoliikenne ohjaa maankäytön suunnittelua. Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa. Joukkoliikenteen järjestämisen näkökulmasta oleellista on ohjata kaupunkiseudun kasvua joukkoliikenteen kannalta suotuisille alueille

Kunnissa maankäyttöä ja rakentamista ohjataan kaavoituksella ja rakennusjärjestyksellä. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavajärjestelmään kuuluvat maakuntakaava, yleiskaava ja asemakaava. Maakuntakaava sisältää yleispiirteisen suunnitelman alueiden käytöstä maakunnassa tai sen osa-alueella. Yleiskaavassa osoitetaan alueiden käytön pääpiirteet kunnassa. Asemakaavassa osoitetaan kunnan osa-alueen käytön ja rakentamisen järjestäminen. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää.

Tiivis vuorovaikutus joukkoliikenteen ja kaavoituksen sekä joukkoliikenteen ja asuminen suunnittelun välillä on välttämätöntä. Joukkoliikenneviranomaisen roolina on

arvioida, mahdollistavatko maankäytön suunnitelmat joukkoliikenteen toimintaedellytykset ja matkaketjujen järjestämisen. Toisaalta kunnan maankäytön suunnittelijan tulisi olla mukana joukkoliikenteen strategisessa suunnittelussa.

Taulukko 3. Eri kaavatasoilla käsiteltäviä joukkoliikenneasioita. Sisällön lähteenä MRL 132/1999,

Keskeinen sisältö joukkoliikenteen kannalta	Käsiteltäviä joukkoliikenneasioita	Joukkoliikenneviranomaisen rooli
Maakuntakaava		
• maakunnan tarkoituksenmukainen alue- ja yhdyskuntarakenne • ympäristön ja talouden kannalta kestävä liikenne järjestelyt • maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset (MRL 28 §)	Raideliikenne Liikenteen pääsolmut	Kommentoija/asiantuntija: matkaketjut, liityntäpysäköinti, joukkoliikenteen mahdollisuudet.
Yleiskaava		
• yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys; • olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö; • asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus; • mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen • kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset; • ympäristöhaittojen vähentäminen; (MRL 29§)	Joukkoliikenteen väylä- ja terminaalivaraukset Käyttäjäpotentiaali joukkoliikennereiteillä Liikenteen solmukohdat	Kommentoija/asiantuntija: joukkoliikenteen toimintaedellytykset Sijoittuuko uusi maankäyttö (asutus ja työpaikat) niin, että joukkoliikenteen järjestäminen on mahdollista ja tehokasta? Millaiseen joukkoliikenteeseen ehdotetut maankäytön volyymit antavat mahdollisuudet? Ovatko joukkoliikenteen pääreitit sujuvia?
Asemakaava		
Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. (MRL 54 §)	Pysäkkien, kääntöpaikkojen ja pysäköintipaikkojen sijainnin ja mitoituksen osoittaminen Uusien kulkutapojen vaatimat tilavaraukset Kulkuyhteydet pysäkeille Pysäköinti Latauspisteet	Kommentoija/asiantuntija: joukkoliikenteen toiminnan näkökulma, kuten esimerkiksi uusien kalustovaateiden mukaiset tila- ja varustelutaraukset ja joukkoliikennereittien sujuvuus. Liikkumispalveluiden tarpeet

Asumisen suunnittelun reunaehdot linjataan kuntien asuntopolitiikassa. Esimerkiksi Helsingin seudulla on linjattu, että seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille. Vähintään 90 % asunnoista toteutetaan ensisijaisesti kehitettävillä joukkoliikennevyöhykkeillä. Tampereella taas 80 % uusista kerrosneliöistä toteutetaan joukkoliikennereittien varsille. Joukkoliikenteen kannalta tärkeimmät linjaukset tehdään siis jo periaatteita kirjatessa ja joukkoliikenneviranomaisen tehtävänä on kehitettävien joukkoliikennekäytävien määrittely.

4.3 Alueelliset strategiat

Maakunnan, seutujen ja kuntien strategioihin tulisi saada joukkoliikenteen kehittämistä tukevia kirjauksia. Maakunnan maakuntastrategia on maakuntavaltuuston ohjausväline maakunnan johtamisessa. Maakuntastrategiassa linjataan mm. alueiden, alueiden käytön, elinympäristön laadun ja alueen elinkeinojen kehittäminen. Seutu-strategiassa kunnat linjaavat seudullista yhteistoimintaansa.

Kuntalain (410/2015) mukaan kunnalla on oltava kuntastrategia. Joukkoliikenteen järjestäminen on kunnalle vapaaehtoinen tehtävä. Esillä kuntastrategiassa voi olla esimerkiksi kunnan elinvoimaan, ympäristöön tai kuntalaisten tasa-arvoon liittyviä näkökulmia, joita on mahdollista joukkoliikenteellä tukea. Joukkoliikenne voi olla myös kuntastrategiassa näytetty imagokysymys ja kilpailukykytekijä.

Joukkoliikenneviranomaisen voi yhdessä muiden alueen liikennepalveluista vastaavien tahojen kanssa pyrkiä vaikuttamaan, että strategioissa on kestäväää liikkumista tukevia kirjauksia sekä perustella ja tuoda esille joukkoliikenteeseen panostamisen hyötyjä. Ilmastotavoitteet antavat hyvän ja ajankohtaisen pohjan joukkoliikenteen edistämiseksi alueellisissa strategioissa. Joukkoliikennettä tukevat kirjatukset mahdollistavat strategioiden käyttämisen joukkoliikenteen kehittämistä tukevana perusteluna.

4.4 Joukkoliikenteen strategisen suunnittelun kehittäminen

Kaupunkiseudun joukkoliikenteen tärkeimmät strategiset kysymykset ratkaistaan liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä, jolloin määritellään joukkoliikenteen ja kestävään liikkumisen rooli kaupunkiseudun liikennejärjestelmässä sekä ohjelmoidaan keskeisimmät kestävään liikkumisen edistämistoimet pidemmällä aikavälillä. Olisi hyvä, että kaupunkiseudulla olisi laadittuna pidemmän aikavälin joukkoliikenteen (tai liikkumispalveluiden) kehittämisstrategia, jota voitaisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa hyödyntää. Vaihtoehtoisesti joukkoliikenteen kehittämisstrategia voidaan laatia osana liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Tärkeä on huolehtia joukkoliikennestrategian ja liikennejärjestelmäsuunnitelman saumattomasta yhteenkytkennästä. Ilmastotavoitteiden mukaiset alueelliset kulkumuoto-osuudet ovat keskeisiä tavoitteita jatkossa. Jos joukkoliikenteen kehittämistavoitteet asetetaan korkealle, ei samoilla alueilla kannata samaan aikaan toteuttaa henkilöautoilua lisääviä kehittämistoimia. Toisaalta on tuotava esille sitä, että joukkoliikennettä kehittämällä voidaan vapauttaa tilaa henkilöautoilulle. Joukkoliikenneviranomaisen tulisi yhdessä kaupunkiseudun maankäytön suunnittelijoiden kanssa olla keskeisessä roolissa joukkoliikenteen kehittämisstrategian laatimisessa, jolloin siitä muodostuisi samalla ohjenuora viranomaisen kehittämistehtäville.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmistellaan yleensä tiiviissä vuorovaikutuksessa joko strategisemman maankäytön suunnittelun (esim. rakennemalli) tai yleiskaavotuksen kanssa. Tässä yhteydessä olisi luontevaa määrittää myös joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet ainakin pääyhteyksien osalta.

Joukkoliikenteen kehittämisohjelmassa voidaan asettaa pidemmän aikavälin tavoitteita ja antaa syötettä alueen liikennejärjestelmän suunnitteluun. Kehittämisohjelman laatiminen on suositeltavaa myös siksi, että on tärkeää pohtia joukkoliikenteen

tavoitetilaa yhteistyössä eri toimijoiden kanssa ja nykytilan (operatiivisista) haasteista irrottautuen. Joukkoliikenneohjelman laatiminen voi tukeutua esimerkiksi seuraaviin periaatteisiin⁷:

- Tunnista nykytilanteen vahvuudet ja rakenna niiden päälle
- Tunnista haasteet ja pyri ratkaisemaan niitä
- Muodosta riittävän kunnianhimoinen visio
- Etsi mahdollisimman konkreettisia toimia, joilla visio voidaan saavuttaa
- Sitouta päättäjät riittävän varhaisessa vaiheessa
- Seuraa toimintaympäristön muutoksia ja varaudu päivittämään ohjelmaa

Joukkoliikenteen kehittämisohjelma luo hyvän pohjan myös kaupunkiseudun kestävästä liikkumisesta suunnitelman laatimiselle. Kestäviä kulkutapoja kannattaa kehittää kokonaisuutena ja kehittämistavoitteita tulisi ensisijaisesti asettaa kestävästä liikkumisen kokonaisuudelle.

Maakuntatason suunnittelussa keskitytään maakuntatason asioihin ja ensisijainen tehtävä on valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman edistäminen. Kaupunkiseudun ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteydessä on kuitenkin asioita, jotka liittyvät molempiin suunnittelutasoihin ja suunnittelun yhteydessä onkin tärkeää linjata, miten kaupunkiseudun asiat maakunnallisessa suunnittelussa esitetään. Joukkoliikenteen osalta kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritetään kaupunkiliikenteen rooli ja palvelutaso, liikenteen järjestämistapa, infran kehittämistoimet sekä liikenteen palvelutaso. Maakunnallisessa suunnitelmassa asiaa tarkastellaan yleispiirteisemmin, ja matkaketjujen toimivuus sekä kaupunkiseutujen väliset yhteydet korostuvat. On tärkeää huolehtia yhteistyöstä ja yhteisen näkemyksen välittymisestä suunnitelmien välillä.

Tavoitteena tulisi olla joukkoliikenteen ja kestävästä liikkumisesta kirjaaminen myös kaupunkistrategiaan.

4.5 Palveluverkkosuunnittelu

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin vaikuttaa keskeisesti palveluiden sijoittuminen. Palveluverkkosuunnittelussa pyritään vastaamaan aluekehittämisen, lähipalveluiden järjestämisen, opetuksen tai terveyspalveluiden ja esimerkiksi yhteisöllisyyden kokonaiskuvaan. Kunnat joutuvat tarkastelemaan palvelutuotantoaan ja pohtimaan, minkälaisia ja kuinka paljon tiloja palvelutuotannolle tarvitaan sekä kuinka investoinnit ja ylläpito sekä liikkuminen palveluihin hoidetaan. Palveluverkon suunnitteluun vaikuttavat monet asiat ja valitettavan usein vaikutukset liikkumiseen ja kuljetuksiin jäävät varsin vähälle tarkastelulle.

Joukkoliikenneviranomaisen tulisi vähintään olla tietoinen, millaista palveluverkkosuunnittelua alueella tehdään. Joukkoliikenneviranomaisen tulisi myös mahdollisuuksien mukaan osallistua palveluverkkosuunnitteluun ja vähintään päästä arvioimaan tarkasteltavien vaihtoehtojen vaikutuksia joukkoliikenteen järjestämiseen. Kouluverkkosuunnitelmiin tulisi sisällyttää selvitykset muutostarpeista koulukuljetuksiin ja joukkoliikenteen hyödyntämismahdollisuudet.

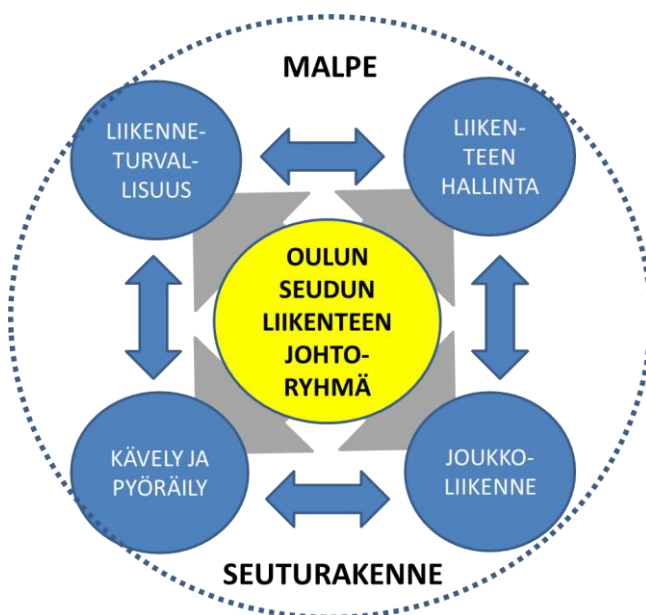
⁷ Vinkit antoi Riikka Aaltonen, HSL

4.6 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä

Pohjois-Savon ELY-keskuksen ja alueen kuntien liikennejärjestelmän ja joukkoliikenteen suunnittelumalli

Itä-Suomen liikennestrategiassa (kolme maakuntaa) asetettiin useita joukkoliikenteen kehittämiseen liittyviä tavoitteita. Tavoitteiden vieminen käytäntöön ja toteutukseen varmistetaan alueellisten liikennejärjestelmätyöryhmien (8 kpl) ja henkilöliikennetyöryhmien avulla. Alueellisissa liikennejärjestelmätyöryhmissä on vuosittain säännölliset teematapaamiset, joista yksi koskee joukkoliikennettä. Joukkoliikenteen toimenpiteet täsmennetään aluetasolle. Alueilla toimivat, ELY-keskuksen vetämät henkilöliikennetyöryhmät valmistelevat kunta-ELY-sopimukset, joihin joukkoliikenteen kehittämistoimet kirjataan. Henkilöliikennetyöryhmät seuraavat toimenpiteiden toteuttamista. <https://www.ely-keskus.fi/web/ita-suomen-liikennestrategia-2015>

Oulun seudun liikenne – liikennejärjestelmätyön organisointi



Oulun seudulla liikennejärjestelmän kehittämisestä vastaa seudun kuntien, ELY-keskuksen, Pohjois-Pohjanmaan liiton, Väylän ja Traficomin edustajien muodostama Oulun seudun liikenteen johtoryhmä, jonka alaisuudessa toimii neljä alatyöryhmää. Vuosittaisissa kokouksissa on kunkin alatyöryhmän teemakokous. Joukkoliikennetyöryhmä toimii yhteistyössä myös suoraan muiden alatyöryhmien kanssa.

Kuva 4. Oulun seudun liikenteen organisointi

Turun seudun MaaS-strategia

Uusien liikkumispalveluiden mahdollistaminen ja toteutus Turun kaupunkiseudulla on tulosta pitkäjänteisestä systemaattisesta työstä asian edistämiseksi. Käytännössä Civitas Eccentric-hanke ja sen myötä saatu rahoitus ovat mahdollistaneet kaupunkipyöräjärjestelmän hankinnan ja tietojärjestelmien ja yhteistyön kehittämistä. Hanke-rahointus oli alusta asti strategisena tavoitteena, joka liitettiin kaupungin visioihin ja josta keskusteltiin yhteistyössä alueen yritysten ja muiden toimijoiden kanssa. Tärkeä osa kokonaisuutta on liikkumisen palveluiden saaminen osaksi kaupungin ydinviestintää muun muassa sosiaalisessa mediassa. <http://kulje.fi/>

Kestävän liikkumisen järjestelyt laajan rakentamishankkeen keskiössä Kuopiossa

Kuopiossa on käynnissä Savilahden laaja rakentamishanke. Savilahteen rakentuu 36 000 toimijan osaamiskeskittymä, jonne keskittyvät pääosa kuopiolaisista oppilaitoksista. Alueen liikenne perustuu kestäviin liikkumismuotoihin. Alue on joukkoliikenteen tärkeä solmupiste, jonka vuoksi sinne rakennetaan korkeatasoiset terminaalipysäkit

sekä joukkoliikenteen sujuvuutta parannetaan joukkoliikennekaistoilla ja liikennevalotuksilla. Savilahden solmupysäkit edistävät matkaketjujen toimintaa. Kaikki Savilahdesta kiinnostuneet on otettu mukaan alueen suunnitteluun alusta saakka.

<http://www.savilahti.com/kuopion-kasvun-karkihanke>



5 Palvelutarjonnan monipuolistaminen – jaetut liikkumis- palvelut

Jaetun liikkumisen palvelut muodostavat tulevaisuudessa yhä merkittävämmän osan julkisen liikenteen palveluista ja usein niiden käyttö linkittyy tavalla tai toisella jouk-

Joukkoliikenne on perinteisin kyytien jakamispalvelu. Toimivaltainen viranomaisen voi keskittyä yksinomaan siihen, tai järjestää myös muita, aikataulunmukaista joukkoliikennettä täydentäviä kyytien jakamispalveluita.

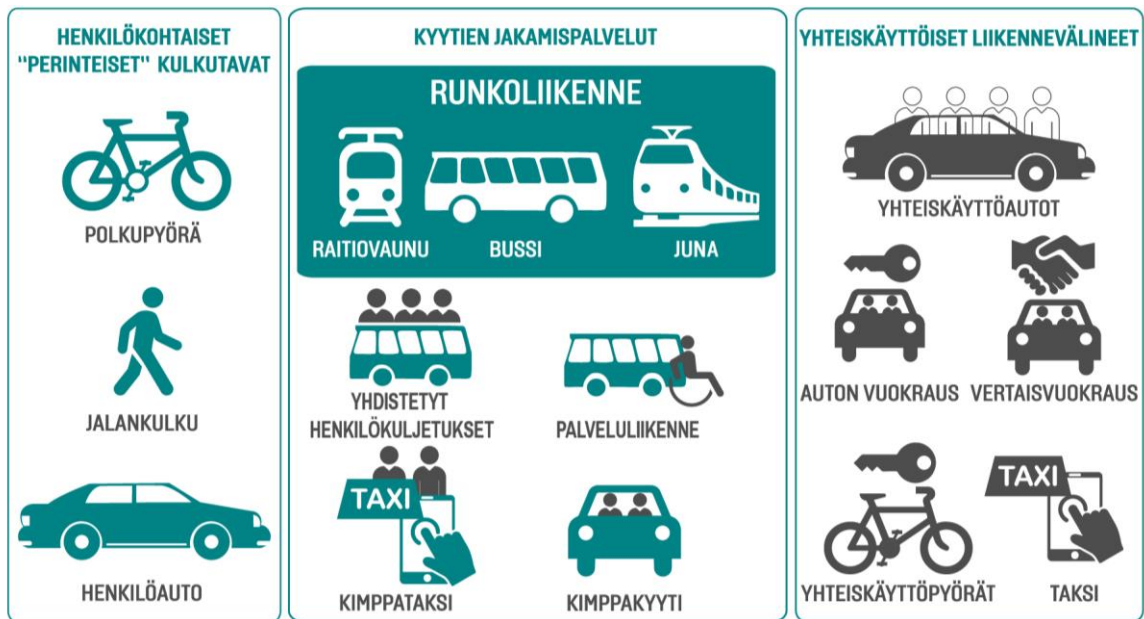
koliikenteeseen. Jaettu liikkuminen on yleiskäsite erilaisille liikennevälineiden yhteis- tai jaettuun käyttöön perustuville palveluille. Kun puhutaan uusista liikkumispalveluista, tarkoitetaan ainakin pääasiassa juuri jaetun liikkumisen palveluita. Jaetun liikkumisen palveluiksi voidaan luokitella esimerkiksi yhteiskäyttöautot, kimppakyydit ja kutsuliikenne.

Kuvassa 5 on luokiteltu perinteisiä ja uusia henkilöliikenteen kulkutapoja henkilökohtaisiin kulkutapoihin, kyytien jakamispalveluihin ja yhteiskäyttöisiin liikennevälineisiin. Palve-

lujen luokittelun tarkoituksena on auttaa toimivaltaista viranomaista hahmottamaan omaa rooliaan jaetun liikkumisen palveluiden koordinoinnissa tai mahdollisessa järjestämisessä.

Joukkoliikenne voidaan nähdä perinteisimpänä kyytien jakamispalveluna. Joukkoliikenneviranomaisen voi PSA:n mukaisesti keskittyä yksinomaan siihen. Joukkoliikenneviranomaisen voi myös järjestää muita, aikataulunmukaista joukkoliikennettä täydentäviä kyytien jakamispalveluita. Liikkumispalveluita voivat järjestää myös muut viranomaistahot tai hallintokunnat, jolloin yhteistyö joukkoliikenteen kanssa on tärkeää.

Joukkoliikenteen järjestämisen näkökulmasta on oleellista tunnistaa, täydentääkö uusi jaettu liikkumispalvelu joukkoliikenteen tarjontaa vai kilpaileeko se joukkoliikenteen kanssa. Lisäksi on oleellista hahmottaa, onko kyseessä kulkuvälineen yhteiseen käyttöön perustuva palvelu (Yhteiskäyttöiset liikennevälineet, carsharing) vai kahden tai useamman matkustajan yhdessä tekemä matka (Kyytien jakamispalvelu, ridesharing).



Kuva 5. Esimerkkejä perinteisistä ja uusista henkilöliikenteen kulkutavoista.⁸

Liikennevälineen jakaminen (yhteiskäyttöiset liikennevälineet) eivät pääsääntöisesti vähennä liikennesuoritetta. Yhteiskäyttöisten liikennevälineiden saatavuus voi vähentää tarvetta auton omistukseen, joka osaltaan voi lisätä joukkoliikenteen käyttöä. Kyytien jakamispalvelut sen sijaan parantavat suoraan liikennejärjestelmän tehokkuutta, jos jaettu matka korvaa yksin henkilöautossa tehdyn matkan.

Jaettuja kyytejä voidaan toteuttaa markkinaehtoisesti B2C (Business to Consumer), julkisesti järjestäen G2C (Government to Citizen) tai jakamistalouden palveluina C2C (Consumer to Consumer).⁹ Toteuttamistapaan perustuvan luokittelun tarkoituksena on selkeyttää julkisen vallan roolia eri tyyppisten jaettujen liikkumisen palveluiden järjestäjänä.

Taulukko 4. Jaettujen liikkumispalvelujen ryhmittely toteuttamistavan mukaan ja esimerkkejä palveluista.

	Yhteiskäyttöiset kulkuvälineet	Kyytien jakamispalvelu
B2C (Business to Consumer)	Autonvuokrauspalvelut	Markkinaehtoinen joukkoliikenne Kutsuliikenne
G2C (Government to Citizen)	Julkisesti järjestetty yhteiskäyttöautot, esim. kaupungin työntekijöiden yhteiskäyttöauto, kaupunkipyörät	Joukkoliikenne (PSA), matkajenyhdistely (henkilökuljetukset), palveluliikenne, kutsuliikenne
C2C (Consumer to Consumer)	Vertaisvuokraus	Kimppakyydit

⁸ Kuva Henriika Weiste, Toni Weurlander ja Hanna Aalto.

⁹ Kehysalueen joukkoliikenne ja jaetut kyydit. HSL:n MAL 2019 –suunnitelman tausta-valmistelua.

https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/kehysalueen_joukkoliikenne_ja_jaetut_kyydit_liitteineen.pdf

Liikennejärjestelmän kehittämisessä olisi tarpeen siirtyä käsitettä ”uudet liikkumispalvelut” tarkempaan terminologiaan. Vähintään joukkoliikenneviranomaisen tulee tunnistaa, millaisia liikkumispalveluja missäkin yhteydessä tarkkaan ottaen tarkoitetaan. Usein uusien liikkumispalveluiden kokonaisvaikutukset liikennejärjestelmään eivät ole etukäteen selvillä. Uusien palveluiden kehittyminen tapahtuu pilottien avulla silloin kun julkinen valta on mukana kehittämässä niitä.

Jaettujen palveluiden potentiaalia ja kulkutapaosuuksia Helsingin seudulla mallinnettiin osana HSL:n MAL2019-valmistelua. Mallitarkastelujen mukaan jaetun liikkumisen palvelut vähentävät autoriippuvuutta sitä kautta, että ne tarjoavat vaihtoehdon erityisesti epäsäännöllisille matkoille ja auttavat alentamaan autonomistusasetta. Tarkasteluissa joukkoliikenne säilyttää asemansa runkolinjojen varrella ja tiheissä keskustoissa. Harvemmin asutuilla alueilla ja yleisimpien työmatkareittien varrella jaetut henkilöautopalvelut voivat tarjota joukkoliikennettä paremman palvelutason.⁸

Yhteiskäyttöisillä kulkuvälineillä voidaan tarjota esimerkiksi liityntämahdollisuuksia runkoliikenteeseen tai työpäivän aikana yhteiskäyttöauton käyttömahdollisuus voi poistaa tarpeen tulla töihin henkilöautolla sen vuoksi, että autoa tarvitsee työpäivän aikana. Joukkoliikennejärjestelmään kytketyt kaupunkipyörät mahdollistavat pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkaketjut ja lisäävät kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta henkilöautoiluun verrattuna. Ongelmalliseksi yhteiskäyttöiset kulkuvälineet muodostuvat silloin, jos ne korvaavat matkan, joka muuten tehtäisiin kestävillä kulkutavoilla.

Kyytien jakaminen parantaa liikennejärjestelmän tehokkuutta ja on tavoiteltavaa. Tehokkain tapa jakaa kyytejä on joukkoliikenne. Kimppakyydit ja kimppataksit voivat toimia liityntäyhteytenä joukkoliikenteeseen. Niillä voidaan usein myös varsin tehokkaasti korvata joukkoliikennepalvelua myös hiljaisen kysynnän aikoina tai -alueilla. Joukkoliikenteen järjestämisen näkökulmasta asiaan liittyy kuitenkin myös ongelmia. Tehokas kimppakyytijärjestely voi heikentää joukkoliikenteen kannattavuutta esimerkiksi pienten kuntien pendelöintiyhteyksissä keskuskaupunkiin. Jos kimppakyyti korvaa julkisen vallan järjestämän joukkoliikennepalvelun kokonaan, voi joukkoliikenneviranomaisen kohdistaa rahoituksen yhteyksiin, joilla on kysyntää. Ongelmallinen tilanne syntyy, jos esimerkiksi peruspalvelutasoiselle joukkoliikenneyhteydelle on edelleen tarve, mutta rinnakkaiset kimppakyydit vähentävät vuoron kysyntää.

5.1 Joukkoliikenneviranomaisen kyytien jakamispalvelun järjestäjänä

Kyytien jakamispalveluista aikataulunmukaisen joukkoliikenteen järjestäminen on toimivaltaisen viranomaisen PSA:ssa määritetty ydintehtävä. Toimivaltainen viranomaisen voi organisoida myös muita kyytien jakamispalveluita yksin tai yhdessä muiden viranomaisten tai yksityisen sektorin toimijoiden kanssa. Viranomaisella on velvoite yhteensovittaa julkisesti tuetut palvelut ja markkinaehtoinen liikenne. Joukkoliikennepalveluita voidaan täydentää erilaisilla kyytien jakamispalveluilla kuten palveluliikenteellä, kimppataksilla tai kaikille avoimilla henkilökuljetuksilla. Viranomaisen motiivina täydentävien palveluiden järjestämisessä on olemassa olevien joukkoliikennepalvelujen täydentäminen alueilla tai vuorokauden aikoina, jolloin nykyiset joukkoliikennepalvelut eivät tarjoa riittävää palvelutasoa tai ovat kalliita ja tehottomia. Kyytien jakamispalveluilla voidaan myös kehittää julkisen liikenteen matkaketjuja ja parantaa pysäkkien saavutettavuutta.

Kysyntäohjautuvat kutsuliikennepalvelut soveltuvat viranomaisten järjestettäväksi täydentämään joukkoliikennepalveluja, silloin kun niiden avulla saavutetaan kuluttajan kannalta nykyistä parempi palvelutaso tai ne tehostavat liikenteen järjestämistä. Kyytien jakamispalvelu (kuljetusten yhdistely samaan kulkuneuvoon) voi joillakin rajatuilla alueilla osoittautua henkilöliikenteen järjestämisessä perinteistä joukkoliikennettä tarkoituksenmukaisemmaksi ja taloudellisemmaksi vaihtoehdoksi. Esimerkiksi liityntäliikenne joukkoliikenneterminaleihin voi joskus olla järkevää toteuttaa kokonaan tai osaksi kutsujoukkoliikenteenä yhdistettyihin kuljetuksiin soveltuvilla ajoneuvoilla, kuten pikkubusseilla tai tilatakseilla. Nämä kuljetusten yhdistelyä koskevat palvelut tulee kilpailuttaa ja liittää osaksi muuta viranomaisen järjestämää liikennettä.

Liikennepalvelulain tavoitteena on edistää markkinaehtoisten kyytien jakamispalveluiden syntymistä alueille. Joukkoliikenneviranomaisen voi edistää asiaa esimerkiksi tuottamalla tietoa liikkumistarpeista ja kutsumalla potentiaalisia palveluntuottajia yhteiseen ideointiin. Viranomaisen voi olla myös mukana ideoimassa ja järjestämässä erilaisia kokeiluja, joissa kuitenkin liikenne toimisi lähtökohtaisesti markkinaehtoisesti. Esimerkiksi HSL on etsinyt ideakilpailulla uusia innovatiivisia liikkumisen vaihtoehtoja, joita pilotoidaan yhteistyössä yritysten kanssa.

Halutessaan julkinen toimija voi myös hankkia avoimiin rajapintoihin perustuvan teknisen palvelualustan, joka yhdistää käyttäjät ja palvelun tuottajat. Toimivaltainen viranomaisen voi operoida yhteiskuljetusten tilausjärjestelmää. Toimivaltainen viranomaisen joko kilpailuttaa palvelun toteuttamiseen liikenneoperaattorit (PSA-liikenne) tai antaa alustan kilpailuttamatta liikennettä yleiseen käyttöön (markkinaehtoinen liikenne). Palvelualustan voi antaa myös kunnan hankkimien henkilökuljetusten käyttöön.

Jos palvelualusta on avoin kaikille eikä liikenneoperaattoreita kilpailuteta, viranomaisen ei puutu hinnoitteluun eikä lippujärjestelmään. Jos kyytien jakamispalvelussa sovelletaan PSA:ta, TVV päättää liikenteen kilpailutuksessa millaista lippujärjestelmää ja hinnoittelua käytetään. Tavoitteena on kuitenkin toteuttaa asiakkaan kannalta yhtenäinen palvelu ja lippujärjestelmä.

5.2 Toimivaltainen viranomaisen yhteiskäyttöisiä kulkuvälineitä koskevan palvelun järjestäjänä

Yhteiskäyttöautojen järjestämisvastuun ottamiseen ei joukkoliikenneviranomaisella yleensä ole riittävää syytä. Kunnat voivat kuitenkin tukea toimintaa esimerkiksi tarjoamalla yhteiskäyttöautoille pysäköintitilaa kertapysäköintimaksua edullisemmalla hinnalla, edellyttäen, että käytettävät ajoneuvot ovat nykyistä henkilöautokalustoa huomattavasti vähäpäästöisempiä. Kunnat voivat myös itse ottaa yhteiskäyttöautojärjestelyitä työntekijöittensä tai kuntalaisten käyttöön.

Yhteiskäyttöautojen vuokrauspalveluissa julkisen vallan rooli voi koskea ainakin seuraavia toimia:

- Julkiset toimijat (kunnat/TVV) edesauttavat omilla toimillaan avoimiin rajapintoihin perustuvien käyttäjät ja palvelun tuottajat yhdistävien palvelualustojen syntymistä.

- avoimien rajapintojen aktiivisempi hyödyntäminen, palvelujen kytkeminen reittioppaisiin ja muuhun joukkoliikenneviranomaisen tuottamaan informaatioon sekä yhteiskäyttöpalveluiden huomioiminen alueellisissa tai työpaikkakohtaisissa liikkumisen ohjaussuunnitelmissa.
- laaditaan suunnitelma, jossa määritellään yhteiskäyttöautoille tarjottavissa olevien, erilaisten ympäristöystävällisiä käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen pysäköintipaikkojen tavoitemäärä ja etenemissuunnitelma.¹⁰

Joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen on ottanut roolia kaupunkipyöräjärjestelmien toteuttamisessa. Kaupunkipyöräjärjestelmä toimii yleensä kaupunkien ydinkeskustoissa ja sitä ympäröivillä lähialueilla, joissa on tiheä ja sekoittunut työpaikka-, palvelu- ja asuinrakenne ja hyvä joukkoliikenteen palvelutaso. Kaupunkipyöräjärjestelmillä voidaan tehokkaasti lisätä kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta. Kaupunkipyöräjärjestelmä yhteenkytkettynä joukkoliikenteeseen on yksi tehokas keino mm. ratkaista joukkoliikenteen viimeisen kilometrin ongelmaa.

Kaupunkipyöräohjelma voi olla täysin julkisesti tai yksityisesti toteutettu, mutta usein menestyksekkäimmät järjestelmät ovat molempien yhdistelmä. Joukkoliikenneviranomaisella voi olla roolia kaupunkipyöräjärjestelmän valvomisesta, tarjouksista, sopimuksista ja järjestelmän suunnittelusta.

Kaupunkipyöräjärjestelmät eroavat toisistaan järjestelmän toimintamallin, toimijoiden, varustelun ja erilaisten ominaispiirteiden osalta. Kaupunkipyöräjärjestelmät voidaan jakaa kokonaisvaltaisiin ja yhteisöllisiin kaupunkipyöräjärjestelmiin. Kokonaisvaltainen kaupunkipyöräjärjestelmä on lähes poikkeuksetta asemallinen. Tyypillisesti pyörän saa käyttöönsä henkilökohtaisella pin-koodilla tai joukkoliikenteen kanssa yhteensopivassa järjestelmässä joukkoliikennekortilla. Yhteisölliset kaupunkipyöräjärjestelmät ovat useimmiten asemattomia malleja tai tiettyihin vaihtopisteisiin sidottuja.¹¹

5.3 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä

HSL:n IdeaLAB-liikkumispalveluiden innovaatiokilpailu

HSL toteutti vuonna 2019 IdeaLAB Contest for New Mobility Services -kilpailun, jossa etsittiin palveluita, jotka helpottavat asiakkaiden elämää ja ovat kestäviä niin taloudellisesti kuin ympäristön kannalta. Erityisesti haettiin ehdotuksia, jotka täydentävät HSL:n nykyisiä palveluita. Ratkaisut voivat liittyä kestäväan liikkumisen palveluihin tai leikata ilmastopäästöjä esimerkiksi vähentämällä liikkumistarvetta. Kokeiluiksi valittiin kutsukyytipalvelu. (ViaVan Technologies B.V) sekä yhteiskäyttöiset potkulaudat ja sähköpotkulaudat (Samocat Sharing Oy).

<https://www.hsl.fi/idealab>

¹⁰ Autolla yhdessä – Jakamisen mahdollisuuksista, HSL:n MAL 2019 –suunnitelman tausta-valmistelua.

https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/autolla_yhdessa_loppuraportti_130318.pdf

¹¹ Kaupunkipyörän toimintamalli ja toteuttamismahdollisuudet suomalaisittain suurissa kaupungeissa. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 12/2017. https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2017-12_kaupunkipyoran_toimintamalli_web.pdf

Espoossa edistetään uusien liikkumispalvelujen käyttöönottamista työmatkoilla ja työasiamatkoilla

Espoon kaupungin, Uudenmaan liiton ja Sitran rahoittamalla Espoo ÄLLI Älykkäät liikkumispalvelut -projektilla (1.11.2018–30.4.2019) edistetään uusien liikkumispalvelujen käyttöönottamista käyttäjien valmentamisella ja uusien liikkumispalvelujen kokeiluilla. Tavoitteena on löytää toimivia ratkaisuja erityisesti kevyen ja joukkoliikenteen sekä uusien liikkumispalvelujen kulkutapaosuuden kasvattamiseen. Projektissa kehitetään sekä yrityksille että asukkaille suunnattuja liikkumispalveluita erityisesti työmatkoihin ja työasiamatkoihin. Erityisenä tavoitteena on edistää alan toimijoiden verkottumista ja yhteistyötä.

Hankkeen toimenpiteet perustuvat kehittämisohjelmaksiin, joita alan yritykset ovat esittäneet syksyllä 2018 järjestetyissä työpajoissa. Edistettäviä kokonaisuuksia ovat:

- Kestävien kulkutapojen liikkumissuunnittelun ja -valmennuksen konsepti, jota testataan neljän espoolaisen työnantajan kanssa. Kokonaisuus sisältää työntekijöiden liikkumistottumusten kartoituksen, sen pohjalta laaditun liikkumissuunnitelman sekä valmennusta uusien liikkumispalveluiden käyttöön (käynnistynyt helmikuun alussa)
- Kyyti-kimppataksipalvelun kokeilu työpäivän aikaiseen liikkumiseen Espoon kaupungin työntekijöille. Kokeilun tavoitteena on tarjota sujuva kulkutapa erityisesti Espoon keskuksen ja Otaniemen väliin jäävällä alueella ja vähentää tarvetta henkilöauton käyttöön työpäivän aikana. (Käynnistyy 4.3.)
- Raideliikenteen asemille suuntautuvien lyhyiden matkojen kiinteähintaisen on demand syöttöliikenteen kokeilu Tapiola-Otaniemi-Keilaniemi-Leppävaara -alueilla (valmistelussa)
- Tiekartta, jossa kuvataan Espoon kaupungin, uusia liikkumispalveluja kehittävien yritysten ja muiden alan toimijoiden yhdessä määrittämä ratkaisupolku monipuolisten liikkumisen palvelujen keskittymien eli ns. mobility hubien markkinaehtoiseksi toteuttamiseksi Espoon kaupunkikeskuksiin, kampusalueille ja muihin liikenteen solmukohtiin (valmistelussa).

<http://espoo.fi/kestavaespoo>

Orimattila, Hennan rautatieaseman vertaisvuokrauskokeilu – viranomaisen tarjoaa pysäköintipaikat

Orimattilassa Hennan rautatieaseman yhteydessä kokeillaan sekä autojen vertaisvuokraamista että kimppakyytien mahdollistamista.

Autojen vertaisvuokraamista edistetään tarjoamalla varma pysäköintimahdollisuus Hennan juna-aseman pääsisäänkäynnin vierestä niille, jotka asettavat autonsa työpäiviensä ajaksi saataville Blox Car -vertaisvuokrapalvelussa. Avainten hallinta toimii joko Blox Carin avainsäilön avulla tai palvelupisteestä. Vuonna 2019 kokeillaan myös 24/7 miehittämätöntä älylokerikkoratkaisua.

Yhteiskäyttöautoille ja kimppakyytiä tarjoaville ajoneuvoille merkatut pysäköintipaikat hyvällä sijainnilla juna- ja linja-autoasemien välittömässä yhteydessä kannustavat kestävämpään liikkumiseen.

<https://www.hennan.fi/kehittajille-ja-yrittajille/uusien-ratkaisujen-testausalue/>

Peput penkkiin – kimppa-autokokeilu Espoossa

Espoon kaupunki toteutti syyskuun 2018 ja tammikuun 2019 välisenä aikana Peput penkkiin -kimppa-autokokeilun. Kokeilun tarkoituksena oli testata digitaalista ratkaisua, jolla voitaisiin tehostaa espoolaisten henkilöautojen käyttöä osana kaupungin päästöttömyystavoitetta vuodelle 2030. Kimppakyyteilyllä haluttiin helpottaa Espoon alueella arjen liikkumista sekä erityisesti kulkemista ruuhka-aikoina töihin ja harrastuksiin. Kokeiluun kutsuttiin mukaan kaupungin henkilöstöä, kuntalaisia ja muita Espoossa liikkuvia. Kokeilu oli osa Espoon kaupungin digiagenda -ohjelmaa, jolla pyritään kehittämään kaupungin palveluja ja toimintoja hyödyntäen digitaalisia ratkaisuja ja uutta teknologiaa. Kokeilu rahoitettiin ohjelman budjetista. Kokeilun suunnitteluun, toteutukseen ja arviointiin osallistui kaupungin eri toiminnoista edustava 8–10 hengen asiantuntijaryhmä sekä ulkoisia yhteistyökumppaneita.

Kokeilussa Blox Car -palvelun tarjoaman Peput penkkiin -sovelluksen (Android- ja iOS-käyttöjärjestelmät) avulla kokeilija pystyi toimimaan kuskina ja tarjoamaan kimppakyytiä omalla autolla ja / tai hyppäämään tarjottuun kyytiin tai pyytämään kimppakyytiä.

Kokeilu osoitti, että täysin uuden palvelun lanseeraaminen vie aikaa ja vaatii paljon markkinointia. Kimppakyytien kysyntä ja tarjonta alkoivat hiljalleen kohdata sitä paremmin, mitä enemmän kokeilijoita saatiin innostettua mukaan. Myös sovellusta jouduttiin kehittämään odotettua enemmän vielä kokeilun aikana. Kokeilussa valtaosa kyydeistä tarjottiin matkaa edeltävänä päivänä ja eniten niitä oli tarjolla arkiamuksin.

Palautekyselyyn vastanneet arvioivat, että parhaiten kimppakyydit sopisivat suurta-
pahtumien yhteyteen, 10–100 kilometrin matkoille sekä säännöllisille matkoille. Kimppakyytejä hyödynnetään mieluiten kun osallistujat ovat ystäviä, kollegoita, naapureita tai muuten tuttuja keskenään. Kokeilu toi esiin tarpeen saada yksi kanava, josta kuntalainen näkee kaikki tarjolla olevat julkiset ja yksityiset liikkumisvaihtoehdot.

https://www.espoo.fi/fi-FI/Paina_peppusi_penkkiin_kokeile_kimppaau

Uusi junan ja taksin yhdistävä palvelu Kotkan ja Kouvolan välillä

Uusi palvelu mahdollistaa, että Kotkan ja Kouvolan välillä pääsee entistä kätevämmiin töihin ja opiskelemaan. Cursorin ja Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun koordinoimassa palvelukokeilussa Kymenlaakson Taksi Oy:n taksit vievät matkustajat suoraan aamujunalta työpaikalle. Takseja kulkee Kotkassa kaksi: Kymminlinnan seisakkeelta Eagle-talolle sekä Xamkin Kotkan kampukselle. Kouvolassa taksilla pääsee Matkakeskukselta Kasarminmäelle, jossa sijaitsee mm. Xamkin Kouvolan kampus. Vastaavasti iltapäivällä taksi hakee matkustajat näistä paikoista kello neljältä lähteviin paluujuniin. Palvelun kohteissa on merkittävä määrä työntekijöitä tai opiskelijoita kävelyn kannalta liian pitkän etäisyyden päässä juna-asemalta tai seisakkeelta.

Palvelussa matka maksetaan taksikortilla, johon on ladattu matkustusaikaa. Taksin hinta on yhden matkan osalta kaksi euroa henkilöltä per suunta ja kortin voi tilata Kymenlaakson taksin verkkosivuilta.

Säännöllistä käyttöä varten tarjolla on 60 euroa maksava kuukausikortti. Edullisten junalippujen myötä matkan kokonaishinta on kilpailukykyinen henkilöautoon verrattuna.

Palvelun avaus tehdään kokeiluna Cursorin (alueen kehittämissyhtiö) Kestävien työmatkayhteyksien käynnistyskokeilut sekä XAMKin Kotka - Kouvola - yhteysvälin kehittäminen -hankkeissa. Molempia hankkeita tukee Kymenlaakson Liitto. Julkinen taho valmistellut hankkeesta markkinointimateriaalia, mm. tulostettavia julisteita työpaikoille.

Kokeilu käynnistettiin 3.12.2018.

<https://www.cursor.fi/tyomatkatyhteydet>



Kaupungin toteuttama kutsuliikenne on korvannut joukkoliikenteen Pietarsaaressa jo pitkään

Pikkukaupungeissa julkinen bussiliikenne ei usein kerää tarpeeksi asiakkaita, jotta toiminta olisi liiketaloudellisesti kannattavaa. Pietarsaaressa asia on ratkaisu kehittämällä palvelulinja, jossa liikennöi viisi tilauksesta kotiovelle saapuvaa bussia. Vippari alkoi kolmevuotisena EU-hankkeena, jossa testattiin bussiliikenteelle kutsuja välittävää tietokoneohjelmaa. Hyväksi havaitut ohjelma ja kutsuliikennejärjestelmä jäivät sittemmin kaupungin vakinaiseen käyttöön. Palvelu on Pietarsaaren ainoa joukkoliikennejärjestelmä.

Vipparin ajoreitit rakentuvat asiakkaiden toiveiden mukaisesti. Viimeistään tuntia ennen toivottua kyytiä asiakas soittaa välityskeskukseen ja kertoo mistä, milloin ja mihin haluaa matkustaa. Ohjelmisto laskee, minkä bussin reittiin asiakkaan toiveet parhaiten soveltuisivat. Joskus aikoja joudutaan sovittelemaan.

Palvelu on suunniteltu vastaamaan eri matkustajaryhmien tarpeisiin. Kalusto on matalalattiaista ja siihen on mahdollista nousta esimerkiksi pyörätuolilla tai rollaattorilla. Kyytiin mahtuu kerrallaan 15 matkustajaa.

Pietarsaaren kaupunki on hankkinut liikenteen nettoperiaatteella. Linjaa käytetään työmatkojen lisäksi kaupungin kuljetuspalveluihin. Kuljetuspalveluun oikeutettu matkustaja maksaa matkasta omavastuuosuuden, mutta jäljelle jäävä hinta on huokeampi kuin erilliskuljetus.

<https://www.jakobstad.fi/asuminen-ja-ymparisto/asuminen/liikenne/vippari-joukkoliikenne>

Citicap tarjoaa kestävän liikkumisen informaatioalustan Lahdessa

Lahdessa CitiCAP-hankkeessa testataan asukkaiden henkilökohtaista liikkumisen päästökauppaa, rakennetaan uusi malli kestävän kaupunkiliikkumisen ohjelmaan ja luodaan kevyt tietoa alusta liikkumisen tiedolle. Päästökauppaa käydään mobiilisovelluksella, joka perustuu liikkumismuodon tunnistukseen. CitiCAPin yksi perusedellytys on kerätä kattavasti tietoa ihmisten liikkumisvalinnoista.

Sovelluksen kautta asukkaat voivat seurata liikkumista, matkojen pituuksia, kuljetuja matkoja kartalla ja paljonko nämä vievät aikaa päivästä. Sovellus mahdollistaa myös vertailun, mitkä liikkumismuodot painottuivat tällä viikolla verrattuna edelliseen. Sovelluksen kautta kerätty data tuottaa arvokasta tietoa kaupunkilaisten liikkumisesta, jota tarvitaan kestävämpien liikkumismuotojen kehittelyyn. Kaupungista kerättävä liikkumisen tieto avataan yrityksille ja muille yhteistyökumppaneille.

Hanketta toteuttavat Lahden kaupunki, Lappeenrannan ja Lahden teknillinen yliopisto (LUT), Lahden ammattikorkeakoulu, Lahden seudun kehitys LADEC sekä viisi liikkumisen alueella työskentelevää yritystä: Mattersoft, Moprim, Infotripla, Good Sign ja Future Dialog. Hanke rahoitetaan pääosin EU:n Urban Innovative Actions -ohjelmasta, ja se jatkuu vuoden 2020 loppuun asti.

<https://www.lahti.fi/palvelut/luonto-ja-ymparisto/citicap>

Helsingin Kutsuplus-kokeilu 2012–2015

Kutsuplus oli maailmanlaajuisestikin täysin uusi joukkoliikennemuoto täydentämään joukkoliikennetarjontaa. Projektin tarkoituksena on tutkia, onko tosiaikainen kysyntäohjautuva liikenne mahdollista toteuttaa metropolialueilla henkilöauton kanssa kilpailukykyisenä palveluna.

Kyseessä oli automatisoitu ja kysyntäohjautuva kutsujoukkoliikenne, jossa matkan tilaaminen ja maksaminen sekä optimoitu matkojen yhdistely ja kuljettajan ajo -ohjeet saatiin reaaliaikaisesti muutamassa sekunnissa. Maksaminen ei hidastanut matkustusta ajoneuvoon tai ajoneuvosta noustessa. Samaan suuntaan matkustavia pystyttiin keräämään tehokkaasti samaan autoon. Palvelu tarjosi vaihtoehdon usean vaihdon yhteydelle ja henkilöautomatkalle.

Palvelu keräsi suuresti suosiota käyttäjiltään, mutta osoitti samalla, että kannattavuuteen vaadittavan kysynnän aikaansaaminen on erittäin haastavaa kutsuliikenteessä. Kaupunkien massiivisesti tukema kokeilu päätettiin vuonna 2015 liian suurien kulujen vuoksi.

Föllareiden taustajärjestelmä on samalla MaaS-alusta

Turun kaupunkiseudun kaupunkipyöräjärjestelmässä taustajärjestelmä kilpailutettiin erikseen pyöräjärjestelmästä. Tämä mahdollisti sen, että taustajärjestelmää voidaan hyödyntää riippumatta pyöräjärjestelmän toimittajasta. Kaupunkipyörän taustajärjestelmä on ns. MaaS-alusta, johon voi liittää muita palveluita, kuten eri palveluntarjoajien tavara- ja sähköpyörät, yhteiskäyttöautot ja muut markkinaehtoiset palvelut. Yhteys Föli-järjestelmään on rajapinnan kautta. Föllari-taustajärjestelmässä on oma asiakasrekisterinsä (luottokorttitiedot jne.). MaaS-alustan hankinta on osa Turun kaupunkiseudun avointa ja myönteistä suhtautumista uusien liikkumisen palveluiden kokeiluihin ja toteutuksiin.

Vilkku-fillarit ja kaupungin työntekijöiden pyörät käyttöön Kuopiossa

Vilkku-fillarit otetaan Kuopiossa käyttöön keväällä 2019. Vilkku-fillarit ovat yhteiskäyttöisiä kaupunkipyöriä ja tarkoitettu lyhyiden matkojen tekemiseen Kuopiossa keskustan, matkakeskuksen ja Savilahden alueella. Järjestelmä on Pohjoismaiden ensimmäinen asematon kaupunkipyöräjärjestelmä. Vilkku-fillarit ovat sähköavusteisia ja niitä on käytössä ensivaiheessa 150 pyörää. Käyttäjä rekisteröityy, maksaa käyttöajan, käyttöönottaa ja palauttaa pyörän matkapuhelimeen ladattavalla Freebike-sovelluksella. Vaikka kaupunkipyöräjärjestelmä on asematon, on pyörien löytämiseksi kaupunkialueelle osoitettu 10 asemaa. Näille asemille palauttaminen tapahtuu ilman lisämaksua. Asemien ulkopuolelle palautuksesta peritään pieni lisämaksu.

Lisäksi Kuopion kaupungin eri yksiköt ovat hankkineet käyttöönsä sähköpyöriä vähentääkseen autojen käyttöä työasiamatkoilla ja lisätäkseen henkilöstön työhyvinvointia. Viimeisimpänä pyöriä on hankittu kesän aikana kotihoidon yksiköihin. Hankituilla seitsemällä sähköpyörällä kotihoidon työntekijät pääsevät näppärästi liikumaan päivän aikana kohteesta toiseen. Kotihoidossa on arvioitu, että hankituilla seitsemällä sähköpolkupyörällä on voitu korvata 3–4 leasingautoa. Tällä saadaan aikaan taloudellisen säästön lisäksi hiilidioksidipäästöjen vähenemistä vuodessa noin 12 000 kg yksinomaan kotihoidon työmatkoilla.

<https://www.kuopio.fi/-/sahkopyorat-korvaamaan-autoilua-tyoasiamatkoilla-kuopiossa>

Kevyt, yhteisöllinen ratkaisu kaupunkipyörien tarjoamiseen

Donkey Republic (DR) on kansainvälinen, älykkääseen lukkosysteemiin pohjautuva pyörävuokrausalausta, jonka avulla ihmiset löytävät, maksavat ja saavat käyttöönsä pyörän puhelimellaan. Konsepti pohjautuu elektroniseen, ladattavaan rengaslukkoon, joka kommunikoi älypuhelimien kanssa DR-sovelluksella. Toimintamalliksi on kehittynyt yhteistyö paikallisten pyörävuokraamojen tai muiden toimijoiden kanssa. Donkey Republicin konsepti on levinnyt myös Suomeen. Palvelua tarjotaan esimerkiksi Kotkassa ja Kouvolassa. www.kaakau.fi,



6 Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten yhteistyö

Julkisen sektorin kustantamia henkilökuljetuksia ovat kuntien vastuulla olevat koulukuljetukset ja vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset sekä Kelan korvaamat sairausvakuutuslain mukaiset matkat.

Liikennepalvelulain (LPL 320/2017) palvelut on suunniteltava ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja suunnittelussa on tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista.

Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten yhteistyö on tärkeää, koska eri toimijoiden päällekkäisten kuljetusjärjestelmien ylläpitäminen ei ole resurssiviisasta. Yhdistämällä kuljetuksia ja avaamalla henkilökuljetuksia myös muille matkustajille on mahdollista tehostaa toimintaa ja samalla parantaa asiakkaiden saamaa palvelua.

6.1 Kuntien koulukuljetukset

Joukkoliikennettä on perinteisesti järjestetty tiiviissä yhteistyössä koulukuljetusten kanssa ja koulukuljetuksia varten. Etenkin kaupunkien ulkopuolisilla alueilla koululaiset muodostavat joukkoliikenteen pääkäyttäjryhmän ja koulupäivinä voidaan tarjota kohtuullista palvelutasoa myös muille matkustajille. Myös kaupungeissa erityisesti poikittaislinjat muodostuvat usein koulumatkojen tarpeiden pohjalta.

Yhteydenpidon joukkoliikenneviranomaisen ja koulukuljetuksista vastaavien välillä tulisi olla jatkuvaa. Joukkoliikenteen suunnittelua varten tarvitaan tieto koulumatkojen suuntautumisesta ja aikatauluista hyvissä ajoin. Myös koululaisliikenne vaatii jatkuvaa kehittämistä. Toisaalta joukkoliikenteen järjestämistä tehostaa oleellisesti, jos koulujen päivä- ja vuosaikatauluja pystytään rakentamaan joukkoliikenne huomioon ottaen. Liikenteen suunnittelun ja kehittämisen lisäksi yhteistyöhön kannattaa sisällyttää kouluille vietävää kestäväää liikkuamiseen liittyvää kasvatusta, valistusta ja kampanjointia (mahdollisesti yhteistyössä liikenneturvallisuuksien kanssa). Joukkoliikenneviranomaisen tulisi päästä kommentoimaan kouluverkkosuunnitelmia, koska kouluverkko vaikuttaa keskeisesti joukkoliikenteen järjestämisen mahdollisuuksiin ja kustannuksiin.

6.2 Soten kuljetukset

Soten kuljetuksissa tavoitteena on saada vähennettyä yksilöllisten ja erityispalvelujen määrää asiakkaiden palvelua heikentämättä. Joukkoliikenteellä ja erityisesti palveluliikenteellä voidaan oleellisesti vähentää tarvetta sosiaalitoimen yksilökuljetuksille. Joukkoliikenteen palveluita on kuitenkin tarpeen kehittää sellaisiksi, että sosiaalitoimen asiakkaat ja ikääntyvät pystyvät niitä käyttämään. Keinoina voivat olla joukkoliikenteen käytön helpottaminen ja uusien palveluliikenteen tyyppisten ”välimallin” palveluiden luominen sekä saattajien ilmaiset matkat ja joukkoliikenteen käyttöön opastus.

Joukkoliikenteen ja soten kuljetusten välistä yhteistyötä on hankaloittanut se, että sotessa ei ole erityisiä kuljetuksista vastaavia, vaan useat henkilöt hoitavat lakisää-

teisiä kuljetuksia muiden tehtävien ohessa. Tyypillisesti ainakin vammaisten ja ikäihmisten kuljetukset hoidetaan eri tahoilla sotessa. Kuljetukset ovat moneen muuhun kustannuserään verrattuna pieni menoerä soten kuluissa. Mm. tämän vuoksi kuntien järjestämisvastuulle kuuluvia soten kuljetuksia ei välttämättä ole edes kilpailutettu.

Joukkoliikenneviranomaisen voi olla aktiivinen aloitteentekijä kuljetusyhteistyössä soten suuntaan. ELY-keskukset voivat aktivoida alueen kuntia henkilökuljetusyhteistyöhön esimerkiksi alueellisissa henkilöliikenneryhmissä. Kaupunkiseuduilla kuntia voi kannustaa seudulliseen henkilökuljetusyhteistyöhön esimerkiksi teemakokousten, seminaarien tai työpajojen avulla sekä kuntakohtaiseen yhteistyöhön asettamalla yhteisiä seudullisia tavoitteita kuntien sisäiselle yhteistyölle.

6.3 Kelan kuljetukset

Kelan sairausvakuutuslain mukaiset kuljetukset ovat heinäkuusta 2018 alkaen olleet alueellisten kuljetuskeskusten järjestämiä. Kelan intressissä on ennen kaikkea kuljetusten hoitaminen tehokkaasti. Tällä hetkellä ja nykyisten sopimusten puitteissa Kelan kuljetukset hoidetaan kuitenkin pääosin omana kuntien henkilökuljetuksista ja joukkoliikenteestä erillisenä järjestelmänä. Osa Kelan kuljetuksista sopisi erinomaisesti yhdisteltäväksi kuntien kuljetusten ja joukkoliikenteen kanssa, joten yhteistyömahdollisuuksia tulee pitää esillä sekä valtakunnantasolla että alueellisesti.

6.4 Yhteistyön tavoitteet ja niissä onnistuminen

Henkilökuljetusten yhteistyöhön on jo pitkään kannustettu valtakunnallisella ja alueellisella tasolla säästöjen saavuttamiseksi. Säästöihin keskittyvän tavoiteasettelun haasteena on ollut epätietoisuus säästöjen kohdentumisesta. Käytetäänkö koulukuljetuksissa saavutettavat säästöt opetukseen vai joukkoliikenteeseen?

Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen yhteistyötä kannattaisi katsoa mieluummin liikennejärjestelmäkokonaisuuden ja palvelutason näkökulmasta. Yhteistyöllä voidaan parantaa koulukuljetusten palvelutasoa ja tarjota soten asukkaille itsenäisen matkustamisen mahdollisuuksia. Vaikka palveluiden kehittäminen vaatii rahoitusta, samalla joukkoliikenteeseen saadaan lisää lipputuloja ja julkisen tuen tarve vähenee. Alueilla, joilla joukkoliikenteen kysyntä on riittämätöntä, julkiset tuetut kuljetukset voivat mahdollisesti tulevaisuudessa kuljettaa myös maksavia asiakkaita ja siten korvata yksityisautoilua. Helppokäyttöiset, soten asiakkaiden tarpeiden mukaan räätälöidyt joukkoliikennepalvelut ovat helppokäyttöisiä myös muille väestölle ja voivat osaltaan parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

6.5 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä

Soten, koulukuljetusten ja joukkoliikenteen suunnitteluyhteistyö Oulussa

Oulun kaupungin sote (hyvinvointipalvelut) palkkasi oman kuljetussuunnittelijan, samoin kaupungin opetustoimi (sivistys- ja kulttuuripalvelut). Kumpikin logistikko sijoitettiin kaupungin tekniseen virastoon joukkoliikennetiimin yhteyteen, jolloin päivittäinen yhteistyö ja kanssakäyminen on sujuvaa. Yhteistyötä tehdään mm. joukkoliikennereittien ja palveluliikenteen suunnittelussa. Logistikit osallistuvat mm. joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn ja joukkoliikenteen kehittämisstrategian laatimiseen.

Espoon kuljetukset2019-hankeessa kunnat järjestävät kuljetuspalvelut yhdessä

Kuljetukset 2019 -projektissa Espoo sekä muut Länsi-Uudenmaan kunnat (Lohja, Kirkkonummi, Vihti, Karkkila, Raasepori, Kauniainen, Hanko, Siuntio ja Inkoo) kehittävät kuljetuspalveluja yhdessä. Jatkossa Espoon kaupunki järjestää palvelut koko Länsi-Uudenmaalle. Jokainen kunta päättää ja rajaa itse kuljetusalueensa, eli alueen, jolla kuntalainen voi palvelua käyttää.

Tavoitteena on kehittää nykyaikainen ja asiakaslähtöinen kuljetusten toimintamalli, jossa hyödynnetään uutta teknologiaa sekä palvelun järjestämistapoja. Palvelun kehittämiseen osallistuvat sekä työntekijät että asiakkaat, vanhus -ja vammaisneuvostot sekä kaikki kehittämisprojektiin osallistuvat Länsi-Uudenmaan kunnat. Ainakin kuljetusten kilpailuttaminen on tarkoitus järjestää yhdessä.

Aluksi tavoitteena on saada käyttöön yhteinen matkojenyhdistely soten kuljetuksiin. Matkojenyhdistelyn toteutuksesta on käyty markkinavuoropuhelua potentiaalisten toimittajien kanssa, Jatkossa yhdistelyä on tarkoitus kokemusten pohjalta mahdollisesti laajentaa vaiheittain myös muihin henkilökuljetuksiin.

<https://www.espoo.fi/kuljetukset2019#contactInfo>

Julkiset ja yksityiset liikkumispalvelut samalle tarjottimelle

Sitran rahoittamassa hankkeessa tavoitteena on kehittää uudenlainen kustannustehokas ja erilaisiin tarpeisiin muuntuva teknologia-alusta, johon kaikki alueen liikku- mis- ja välityspalveluntarjoajat voivat liittyä. Näin muun muassa voidaan yhdistää joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten hallintaa, välitystä ja optimointia sekä itse maksettuja ja julkisesti tuettuja henkilökuljetuksia. Tuloksena on, että erilaiset liikenteen palvelut julkisista kyydeistä takseihin ja jaettuihin kyyteihin ovat paremmin erilaisten käyttäjäryhmien saatavilla – tilattavissa ja maksettavissa myös mobiilisti. Palveluiden määrä joustaa ja ohjautuu kysynnän mukaan. Tämä on pohjana liikkumisen palveluiden kasvavalle käytölle.

Yhteistyöhankeessa neljä yritystä kehittää digitaalista alustaa. Kolmen eri pilottialueen käytännön haasteet ja tarpeet antavat työlle lähtökohdat. Samalla edistetään julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä liikennesektorilla. Alusta perustuu avoimiin teknisiin rajapintoihin, mikä mahdollistaa käyttöönoton myöhemmässä vaiheessa myös muualla Suomessa ja ulkomailla.

Etelä-Savossa aiotaan testata ensimmäisenä ratkaisuja siihen, miten sote-kuljetuksia voidaan yhdistellä ja välittää. Kokeilussa tavoitellaan myös ottaa sote-kuljetuksiin mukaan matkustajia, jotka maksavat matkansa itse. Maakunnan liikkumispalvelut halutaan uudistaa asteittain kokonaisuudeksi, joka perustuu asiakaslähtöisyyteen. Itä-Uudellamaalla on puolestaan tavoitteena kokeilla muun muassa kutsuohjattua liityntäliikennettä joukkoliikenteen runkolinjojen äärelle sekä yhdistellä kaupunkien palvelukyytejä. Pirkanmaalla uudesta tavasta järjestää ja yhdistellä julkisia kyytejä halutaan ratkaisu kasvavan kaupunkiseudun ja harvaan asutun maaseudun rajan tuntumassa tapahtuvaan liikenteeseen. Visiona on, että vuonna 2030 Tampereen ydinkaupunkiseudun ulkopuolisilla alueilla kaikki julkisilla varoilla tuetut joukkoliikennepalvelut ja järjestetyt henkilökuljetukset on suunniteltu ja hankittu yhtenäisinä toiminnallisina kokonaisuuksina.

<https://www.sitra.fi/hankkeet/julkiset-ja-yksityiset-liikkumispalvelut-samalle-tarjottimelle/#mista-on-kyse>

Koulukuljetusten ja paikallisliikenteen yhteistyö Savonlinnassa

Arkisin klo 9-13 paikallisliikenteen käyttö on koululaisryhmille maksutonta. Kokeilulla pyritään vähentämään koulutoimen tilausajoja.

Uudenmaan ELY-keskuksen vetämät henkilöliikennetyöryhmät

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella toiminta on organisoitu säännöllisesti toimiviin, toimivaltaisen viranomaisen vetämiin alueellisiin henkilöliikennetyöryhmiin. Henkilöliikennetyöryhmissä suunnitellaan liikennettä ja hankintoja sekä seurataan palvelutasoa ja joukkoliikenteen käyttöä. Henkilöliikennetyöryhmät toimivat myös joukkoliikenteen tiedotuskanavana kuntien suuntaan. Osa henkilöliikennetyöryhmien kokouksista on ns. laajennettuja kokouksia, jolloin mukaan kutsutaan myös liikenteenharjoittajia. Ryhmät noudattavat pääpiirteittäin yhtenäistä vuosikelloa toiminnassaan, joka helpottaa ELY-keskuksen koordinoitavuutta.

Soten ja joukkoliikenteen matkojenyhdistely Kainuussa

Kainuussa sotien rooli liikkumispalveluiden järjestämisessä on keskeinen. Sotella on oma matkojenyhdistelykeskus, jonka piiriin liitettiin myös avoimen joukkoliikenteen palveluita. Soten kuljetuspalveluasiakkaat voivat käyttää avointa joukkoliikennettä maksutta ja sote korvaa matkaliput yrittäjille. Toiminta on sotelle edullisempaa kuin omavastuun ja erilliskuljetuksen erotuksen maksaminen taksille ja järjestelyllä on tavoitteena saada lisää asiakkaita joukkoliikenteeseen. Haasteena on matkojenyhdistelyohjelmiston taipumattomuus järjestelmään ja joukkoliikenteen aikatauluja jouduttiin viemään ohjelmistoon manuaalisesti. MATKA-hankkeen yhteydessä tehty kokeilu kuitenkin osoitti, että sotien asiakkaissa on sellaisia, jotka sopivalla ohjeistuksella pystyvät ja haluavat käyttää avointa joukkoliikennettä taksimatkan sijaan.

<https://sote.kainuu.fi/maaseudun-tuetut-liikkumispalvelut-kaikkien-kayttoon-matka-hanke>

Maksuttomat rollaattorimatkat Kuopiossa ja kokeilussa Fölin

Maksuttomia rollaattorimatkoja koskeva kokeilu on käynnissä Fölin busseissa vuoden ajan alkaen 24.9.2018. Matkat ovat maksuttomia päivätaikseen eli maanantaista perjantaihin lähtöajat klo 9.00 - 12.59. Päiväaikaan ei voida taata mahtumista bussiin. Perittävä taksa määräytyy kellonajan mukaan eikä bussin aikataulumukaisen lähtöajan tai arvioitujen pysäkkiaikataulujen mukaan.

Kuopiossa oli vuoden kestävä rollaattorikokeilu jo vuonna 2018. Rollaattorin kanssa sai matkustaa maksutta päivällä klo 9-14. Kokeilu onnistui, ja ilmaiskuljetus muutettiin toistaiseksi voimassa olevaksi käytännöksi. Yli 65-vuotiaat voivat matkustaa samalla aikavälillä alennetun hinnan seniorilipulla.

<https://www.foli.fi/fi/liput-ja-hinnat/muut-maksut>

<https://vilku.kuopio.fi/ohjeita-tietoja/sujuva-matkustaminen>

Linkki-kummi opastaa paikallisliikenteen käytön opettelussa

Jyväskylän seudun joukkoliikenteessä on otettu keväällä 2018 käyttöön Linkki-kummipalvelu. Linkki-kummipalvelu on vertaistukeen perustuva uusi palvelumuoto, jota on tarkoitus kokeilla noin vuoden verran. Jos paikallisliikenteen käyttöopastukselle osoittautuu olevan tarvetta, toimintaa jatketaan.

Linkki-kummi on henkilö, jonka voi pyytää linkkimatkustusta aloittelevan matkustajan mukaan, kaveriksi ja tukihenkilöksi. Kummi opastaa ja ohjaa matkustamisessa sekä siihen liittyvissä asioissa.

Palvelu on tarkoitettu esimerkiksi henkilöille, jotka ovat harkinneet Linkin hyödyntämistä kulkemisessaan, mutta aloittaminen jännittää. Linkki-kummi auttaa, jos esimerkiksi aikatauluihin, reitteihin, lippuihin, maksamiseen tai auton pysäyttämiseen liittyvien asioiden selvittäminen omatoimisesti tuntuu monimutkaiselta.

Tavoitteena on, että opastuksen sekä yhteisen matkustuskerran jälkeen opastettava pystyy käyttämään paikallisliikenteen palveluita itsenäisesti.

Linkki-kummipalvelu on maksutonta, ainoastaan oma matkalippu jää opastettavan itse kustannettavaksi. Opastuksen varaaminen on helppoa: Linkki-kummin puhelinnumeron saa pyynnöstä Linkki-palvelupisteestä. Sen jälkeen voi soittaa suoraan Linkki-kummille ja neuvotella hänen kanssaan sopivasta opastusajankohdasta sekä tapaamispaikasta.

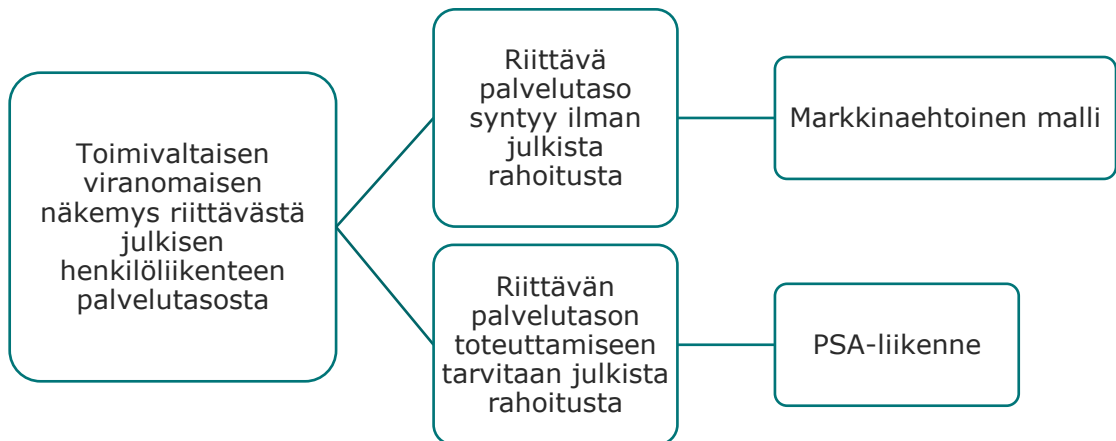
Tapaamiskerralla voi tehdä kummin kanssa yhteisen linkkimatkan jollain opastettavan yleisesti kulkemalla reitillä. Matkan aikana Linkki-kummi neuvoo ja opastaa niissä matkustukseen liittyvissä asioissa, jotka opastettavaa askarruttavat. Opastuskertoja voi yhtä asiakasta kohden olla yhdestä kahteen.

Toimintamalli sopisi hyvin myös soten asiakkaiden opastukseen joukkoliikenteen käytössä.

<http://linkki.jyvaskyla.fi/linkkikummi>

7 Sopimusliikenteen ja markkinaehtoisen joukkoliikenteen yhteensovittelu

Julkisen henkilöliikenteen palvelut muodostuvat markkinaehtoisista liikennepalveluista ja palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyistä liikennepalveluista. Toimivaltainen viranomainen päättää, ottaako se järjestettäväkseen julkisen henkilöliikenteen palvelut toimivalta-alueellaan tai sen osalla palvelusopimusasetuksen mukaisesti. Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että palvelutasoltaan riittävät julkisen henkilöliikenteen palvelut syntyvät ilman julkista rahoitusta, voidaan valita markkinaehtoinen malli.



Kuva 6. Joukkoliikenteen järjestämistavat.

Käytännössä liikenteen järjestämisessä toisaalta haasteena ja toisaalta vahvuutena on, että samalla alueella toimii useita rinnakkaisia järjestelmiä. Toimivaltaisen viranomaisen oman PSA-liikenteen lisäksi alueella on usein muiden joukkoliikenneviranomaisten liikennettä ja markkinaehtoista liikennettä. Liikenteen yhteensovittelu vaatii yhteistyötä sekä toimivaltaisten viranomaisten välillä että markkinaehtoisen liikenteen liikenteenharjoittajien kanssa. Yhteistyön tavoitteena on erityisesti liikenteen järjestämisen tehokkuus ja mahdollisimman hyvän palvelutason tarjoaminen alueen

Joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen on suunnittelusaan otettava huomioon koko julkisen liikenteen palveluiden kokonaisuus. Markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen (LPL 320/2017)

asukkaille. Yhteisenä tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen käyttöä. Käytännössä liikennepalvelut tulisi pyrkiä yhteensovittamaan niin, että vältetään päällekkäisiä palveluita. Parasta palvelutasoa pystytään tarjoamaan silloin kun eri tavoin järjestetyt liikennepalvelut täydentävät toisiaan. Käytännössä tämä tarkoittaa aikataulujen yhteensovittamista, yhteensopivia lipputarjouksia sekä yhteistä palvelutiedottamista.

Tärkeimpien yhteistyökumppanien kanssa on hyvä sopia sekä formaalista yhteistyöstä että jatkuvasta akuutteihin asioihin liittyvästä yhteistyöstä. Yhteistyö tapahtuu henkilötasolla ja lähtökohdaksi tuleekin varmistaa, että yhteistyöhön on nimetyt yhteyshenkilöt.

7.1 Yhteistyö markkinaehtoisen liikenteen kanssa

PSA-liikenne ja markkinaehtoinen liikenne voivat täydentää toisiaan ja muodostaa hyvin palvelevia matkaketjuja. Toimivaltaisella viranomaisella on velvoite yhteensovittaa julkisesti tuetut palvelut ja markkinaehtoinen liikenne. Markkinaehtoisessa liikenteessä liikenteenharjoittajat vastaavat liikenteen suunnittelusta ja hinnoittelusta ja toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuudet säännellä markkinaehtoista liikennettä ovat vähäiset. Yhteistyö ja tiivis vuorovaikutus ovat siten keskeinen väline liikenteiden yhteensovittamiseksi. Toimivaltaisen viranomaisen kannattaa olla avoin yhteis-

Yhteistyön tavoitteena on erityisesti liikenteen järjestämisen tehokkuus ja mahdollisimman hyvän palvelutason tarjoaminen alueen asukkaille. Yhteisenä tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen käyttöä.

työlle markkinaehtoisen liikenteen kanssa ja vastaanottavainen mahdollisille markkinaehtoisen liikenteenharjoittajien yhteydenotoille.

Joukkoliikenneviranomainen ei voi maksaa markkinaehtoiseen liikenteeseen minkäänlaista tukea. Koululaislipun tai opiskelijalipun käytöstä liikennöitsijöille maksetut kor-

vaukset perustuvat erityislakeihin eivätkä näin ollen ole kiellettyä yritystukea. Markkinaehtoiseen liikenteeseen voi välillisesti kohdistua myös muita tukia, joista on säädetty erikseen. Esimerkkejä ovat työmatkakulujen verovähennys ja työsuhdematkalippu, jotka molemmat kohdistuvat suoraan käyttäjälle eivätkä erityisesti yksittäisille palveluntuottajille.

Joukkoliikenneviranomainen voi edistää markkinaehtoisen liikenteen syntymistä ja säilymistä esimerkiksi edistämällä osaltaan alueellaan joukkoliikennettä tukevan infraan kehittämistä ja tiedottamalla liikenteenharjoittajille alueen liikkumistarpeista. Tyypillinen yhteistyökuvio on markkinaehtoisen liikenteen sovittelu koulukuljetuksia palvelevaksi. Tässä haasteena ovat kuitenkin osin olleet nopeat markkinaehtoisen liikenteen muutokset, jolloin viranomaiselle ei ole aina jäänyt riittävästi aikaa kilpailuttaa korvaavaa liikennettä päättyneen tilalle.

Joukkoliikenneviranomainen pystyy myös edistämään sopimusliikenteen ja markkinaehtoisen liikenteen yhteistyötä hyvällä vuorovaikutuksella liikenteenharjoittajien kanssa ainakin seuraavilla keinoilla

- Joukkoliikenneviranomainen ja liikenteenharjoittaja voivat sopia viranomaisen lipun kelpoisuudesta markkinaehtoiseen liikenteeseen, jolloin viranomainen maksaa liikenteenharjoittajalle asiakashintaa vastaavan nousukorvauksen, johon ei sisälly tukea.
- Viranomainen voi parantaa markkinaehtoisesti liikennöidyn reitin palvelutasoa täydentävillä lisäostoilla.
- Viranomainen voi käydä markkinavuoropuhelua ennen kilpailutuksen käynnistämistä esimerkiksi hankkiessaan korvaavia palveluita lakkautetun markkinaehtoisen liikenteen tilalle.
- Viranomaiset ja markkinaehtoisen liikenteen harjoittajat voivat tehdä yhteistyötä suunnittelussa.

Haasteena voivat olla markkinaehtoisen liikenteen mahdollisesti nopeatkin muutokset, jolloin viranomaisen hankittavaksi voi lyhyessä ajassa tulla merkittäviä liikennekokonaisuuksia.

Joillakin alueilla on kokeiltu myös muita tapoja markkinaehtoisen liikenteen palvelutason parantamiseksi. Valtionavusteiseen palveluseteliin liittyvät käytännöt ovat liikenne- ja viestintäministeriössä vielä pohdittavana kevään 2019 aikana. Peruskunnat ovat kuitenkin tehneet asiasta joitain kuntien rahoitukseen perustuvia kokeiluja. Joillakin yhteysväleillä toimivaltainen viranomainen on toteuttanut kevennettyjä kilpailutuksia ilman kalustovaatimuksia ja hankkinut matkustuspaikkoja kokonaisten vuorojen sijaan halutun palvelutason (esimerkiksi reitti- tai aikataulumuutos) turvaimiseksi. Kevennetty kilpailuttaminen edellyttää, että yhteysvälillä on useita mahdollisia tarjoajia, mutta yhteysvälillä ei tarvitse olla valmiina liikennetarjontaa.

Toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa tehdä palvelusopimusasetuksen mukaisen päätöksen yksinoikeudesta. Yksinoikeuspäätöksellä annetaan PSA-liikenteessä tarjouskilpailun voittaneelle julkisen liikenteen harjoittajalle mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai alueella, ja suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat. Toimivaltainen viranomainen voi kieltää toiminnan, joka aiheuttaa jatkuvaa ja vakavaa haittaa yksinoikeudella suojatulle liikenteelle. Toimivaltaisen viranomaisen kannattaa kuitenkin harkita yksinoikeuden tarvetta, koska viranomaisen oma lippujärjestelmä suojaa PSA-liikennettä usein tehokkaasti kilpailulta. Mahdollinen yksinoikeus tulee julkaista toimivaltaisen viranomaisen www-sivuilla.

Perinteisen joukkoliikenteen liikennöitsijöiden ja toimivaltaisten viranomaisen välillä on usealla alueella toimivat ja hyviksi koetut yhteistyön toimintamallit. Haasteena on uusien markkinaehtoisten liikkumispalveluiden tuottajien tavoittaminen ja yhteistyön aloittaminen. Toimivaltaisella viranomaisella tulisi vähintään olla nimetty yhteyshenkilö, johon liikkumispalveluiden tuottajat osaavat olla yhteydessä.

Toimivaltaisen viranomaisen tulee olla tietoinen markkinoista ja toimia viestin välittäjänä eri toimijoiden välillä. Traficom on ohjeistanut liikenteenharjoittajia toimittamaan markkinaehtoisen liikenteen muutostiedot erillisellä sähköisellä lomakkeella NAP-liikkumispalvelukatalogiin. Toimivaltainen viranomainen kertoo muutoksista muille yrittäjille tavoitteenaan saada esimerkiksi päättyvän markkinaehtoisen liikenteen tilalle muuta markkinaehtoista tarjontaa. Vain markkinaehtoisesta liikenteestä tehdään muutositilaukset NAP-katalogiin. Koska sopimusliikenteestä muutositilauksia ei tehdä, tieto muutoksista ei välity automaattisesti toisille toimivaltaisille viranomaisille. Useat toimivaltaiset viranomaiset ylläpitävät omilla nettisivuillaan tietoja päättyvistä liikenteistä ja liikenteen muutoksista tai tiedottavat asiasta muutoin niitä toimivaltaisia viranomaisia, joita muutokset koskevat.

Traficom on panostanut siihen, että liikennöitsijät ilmoittaisivat muutostiedoista lomakkeilla, jolloin tieto tavoittaisi viranomaiset. Muutostietojen tekeminen siihen tarkoitettuilla lomakkeilla on liikenteenharjoittajille kuitenkin vapaaehtoista. Jos ilmoitus tehdään vain NAPin kautta rajapinnassa, tieto ei ainakaan toistaiseksi tavoita viranomaisia automaattisesti. Traficom jatkaa NAP:in muutostietojen toiminnallisuuden kehittämistä tavoitteena saada rajapintojen kautta automaattisesti tarpeellinen tieto.

7.2 Joukkoliikenneviranomaisten yhteistyö

Tärkeimpiä toimivaltaisen viranomaisen alueellisia yhteistyökumppaneita ovat toiset toimivaltaiset viranomaiset. Yhteistyö muuttuu joiltain osin liikennepalvelulain, virastouudistuksen ja mahdollisen maakuntaudistuksen myötä. Reittiliikenneluvista luopuminen voi joiltain osin vähentää resurssitarvetta ja myös tarvetta toimivaltaisten viranomaisten väliselle yhteistyölle, koska pitkämatkaisiin joukkoliikenneyhteyksiin ei viranomaisella ole ollut tarvetta eikä mahdollisuutta puuttua. On kuitenkin nähtävissä kehitystä, joissa pitkiä markkinaehtoisia kaukoliikenteen vuoroja on lakkautunut ja naapuriviranomaiset ovat yhdessä joutuneet pohtimaan korvaavan liikenteen järjestämistä. Yhteistyötä myös lyhyiden toimivalta-alueiden rajat ylittävän liikenteen osalta on tarpeen tiivistää. Jatkossa alueellisen vastuun mahdollisesti kasvaessa junaliikenteessä, korostuvat yhteistyötarpeet myös pidempimatkaisessa liikenteessä.

Kaupunkiseudun toimivalta-alueen ja ympäröivän ELY-alueen yhteistyö tulee entistä tärkeämmäksi liikenteen suunnittelussa ja hankinnassa, lippu- ja maksujärjestelmien toteuttamisessa sekä informaation yhteensovittamisessa. Usealla toimivaltaisella kaupunkiseudulla pohditaan mahdollisuutta keskittyä ainoastaan kaupunkiliikenteen hoitamiseen ja kaupunkialueen maaseutumaisen liikenteen tehtäviä haluttaisiin yhdistää ELY-keskuksen/maakunnan maaseutuliiikenteen hoitoon. Tehtävien hoitoon liittyvästä yhteistyöstä tai uudelleen järjestelyistä on mahdollista sopia myös toimivalta-aluerajoista riippumatta.

Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset tekevät laajasti yhteistyötä liikenteen suunnittelussa, hankinnassa, lippujen ristiinkäytössä ja tiedottamisessa. Tiivis yhteistyö on tarpeen erityisesti kaupunkiseudun toimivaltaisen viranomaisen ja ympäröivän ELY-alueen välillä.

Tärkeimpiä toimivaltaisten viranomaisten välisiä yhteistyökohteita ovat liikenteen suunnitteluun ja hankintaan liittyvä yhteistyö sekä lippujärjestelmäyhteistyö kuten yhtenäiset vyöhykkeet tai muu yhtenäinen hinnoittelu, lippujen ristiinkäyttö ja esimerkiksi yhteiset asiakaspalvelupisteet. Tärkeä yhteistyökohte on kuntien yhteinen IT-palvelu- ja hankintayhtiö TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy (LMJ), joka tarjoaa lippu- ja matkustusjärjestelmäpalveluita joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille.

Traficomin tehtäviin kuuluu osaltaan liikkumispalveluiden kehittämisen yhteensovittaminen. Traficom seuraa palveluiden ja markkinoiden kehittymistä, viestittää joukkoliikenneviranomaisille hyvistä käytännöistä sekä pyrkii edistämään vuoropuhelua eri verkostoissa.

7.3 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä

Keuruu-Jyväskylän välin liikenteen järjestäminen toimivaltaisen viranomaisen ja markkinaehtoisien liikenteen yhteistyönä

Keuruun ja Jyväskylän välille on onnistuttu saamaan jopa palvelutasotavoitteet ylittävää markkinaehtoista liikennettä joukkoliikenneviranomaisen ja liikenteenharjoittajien yhteistyönä. Kaikki yhteysvälin liikennöitsijät hyväksyvät Jyväskylän kaupungin toimivalta-alueella Waltti-lipun yhtenäisin asiakashintoihin perustuvien nousukorvaussopimuksin. Lisäksi kahden liikennöitsijän kanssa on sovittu markkinaehtoisien liikenteen koululaisia palvelevista reitti- tai aikataulumuutoksista yhteistyössä liikennöitsijöiden kanssa.

Keski-Suomen ja Pirkanmaan yhteinen palvelutason määrittelyprosessi

Keski-Suomen ja Pirkanmaan ELY-keskukset toteuttivat viimeisimmän palvelutasomäärittelyn yhteisprojektina. Vaikka suoraan yhteistä sopimusliikennettä alueiden välillä on vähän, saatiin yhteisellä palvelutason määrittelyprosessilla vuorovaikutteista keskustelua samantyyppisistä haasteista kummallakin alueella. Prosessissa saavutettiin myös säästöjä ja synergiahyötyjä mm. yhteisten tilaisuuksien ja kyselyiden myötä.

Tampereen kaupungin joukkoliikenteen ja Pirkanmaan ELY-keskuksen/maakunnan yhteistyö kaupunkiseudun maaseutuliikenteen järjestämisessä

Tampereen kaupunkiseudun toimivalta-alueeseen kuuluvat bussit liikennöivät nykyisin vyöhykkeillä A, B, C, D, E ja F. Vyöhykerajat eivät ole sidoksissa kuntarajoihin. ABC-vyöhykkeet kattavat tiheimmin asutut alueet ja tihein kaupunkimainen liikenne ulottuu tälle alueelle. D-vyöhykkeestä ulkokehälle ollaan harvemman liikenteen alueella. Liikenteellisesti nämä alueet ovat maaseutumaisen liikenteen alueita, jotka olisivat mahdollisesti palveltavissa maakunnan reunoilta kohti Tamperetta tulevilla vuoroilla.

Kaupunkiliikenteen ja maaseutuliikenteen suunnittelu vaatii erilaista osaamista. Vaikka viranomaisalueita ei ole tarkoitus muuttaa, olisi tarkoituksenmukaista keskittää maaseutuliikenteen suunnittelu- ja järjestäminen maakunnan viranomaiselle.

Kaupunkiseudulla selvittää, voisiko suunnittelu- ja järjestämisvastuun rajata (toimivalta-aluearajoista huolimatta) siten, että Tampereen kaupunki hoitaisi ydintä ABC-vyöhykkeillä ja maakunnalle tulisivat vyöhykkeet DEF ja tästä eteenpäin. Mukana on liikennettä Ylöjärvelle, Nokialle, Vesilahdelle, Kangasalle ja Orivedelle. Kukin kunta päättäisi jatkossakin alueensa palvelutasosta ja vastaisi osaltaan kustannuksista.

Maakunta suunnittelisi liikenteen kunnan palvelutasotavoitteiden mukaisena ja pitempimatkaiseen liikenteeseen soveltuvin osin yhdistellen. Pitempimatkaiseen liikenteeseen soveltumattomien, lyhyiden reittipätkien osalta yhdistäminen voidaan tehdä Tampereen liikenteeseen erikseen sovittavasti.

Liikenne hankittaisiin bruttoliiikenteenä. Kustannusten jaosta maakunnan ja Tampereen joukkoliikenteen välillä sovitaan erikseen (hyötyjä maksaa).

Etenemismahdollisuuksia asian ratkaisemiseksi selvittää parhaillaan.



8 Informaatio, lippu- ja maksujärjestelmät

8.1 Informaatiopalvelut

Liikkumispalvelun käyttäjälle tarjottava informaatio on tärkeä osa matkaketjujen palvelutasoa. On tavoiteltavaa, että asiakas saisi kattavaa tietoa löytääkseen, hankkiakseen ja käyttääkseen helposti ja tehokkaasti tarpeitaan vastaavia liikkumispalveluita. Matkustaja voi hyödyntää saatavilla olevaa informaatiota etukäteen matkaa suunnitellessaan ja matkan aikana. Informaatiota välitetään matkustajille mm. aikatauluinformaation, reittioppaiden, opasteiden, kuulutusjärjestelmien ja painettujen aikataulujen avulla.

Liikennepalvelulain velvoitteet olennaisten tietojen avaamisesta, tunnistepohjaisista järjestelmistä sekä myyntirajapintojen avaamisesta ovat työkaluja siihen, että liikenteen markkinoilla syntyisi kokonaisvaltaisesti asiakastarpeisiin vastaavia palveluita. Asiakastarpeiden selvittämistä ja asiakkaiden osallistamista suunnitteluun on käsitelty tämän oppaan luvussa 3.

Olennaisten tietojen avaaminen

Perinteisesti matkustajainformaatiosta ovat vastanneet liikkumispalveluita tarjoavat yritykset, niitä järjestävät ja hankkivat toimivaltaiset viranomaiset sekä infran haltija. Liikennepalvelumarkkinoiden muutoksen tavoitteet kohdistuvat siihen, että asiakkaat saisivat informaation saumattomasti koko matkaketjusta. Informaatiopalveluissa käytettäviltä tietojärjestelmiltä edellytetään yhteentoimivuutta ja tiedon avoimuutta. Liikennepalvelulain tavoitteena on, että liikkumispalveluiden tarjoajat avaavat reitti- ja aikataulutiedot avointen rajapintojen kautta suoraan toisten toimijoiden ja palvelun kehittäjien käyttöön. Rajapintojen tiedot ja osoitteet esitetään kootusti kansallisessa yhteyspisteessä (National Access Point, NAP). Tietojen käyttäminen edellyttää kytkeytymistä liikennepalvelutuottajien rajapintoihin kunkin sopimusehtojen mukaisesti.

Henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot ovat vapaasti saatavissa koneluettavassa ja helposti muokattavassa vakiotietomuodossa avoimen rajapinnan kautta (LPL 320/2017).

Muutoksen tavoitteena on, että markkinaehtoiset toimijat ottaisivat vastuuta matkustajille suunnattujen älylaitteilla käytettävien informaatiopalveluiden kehittämisestä. Toistaiseksi Liikenne- ja viestintävirastokin ylläpitää vielä valtakunnallista reititaspalvelua, joka kattaa sopimusliikenteen, mutta ei enää markkinaehtoista liikennettä.

Koontitietokanta

Käytännössä reitti- ja aikataulutiedon palvelut edellyttävät ajantasaista koontitietokantaa, jonka ylläpitoon Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole enää lain velvoitetta. Valtakunnallisten reittioppaiden kehittämisalusta on ollut Digitransit (www.digitransit.fi)

[sit.fi](#)). Tätä avoimeen lähdekoodiin perustuvaa palvelualustaa ovat rahoittaneet Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), Liikenne- ja viestintävirasto sekä TVV LMJ Oy (Waltti-kaupungit). Digitransitin tulevaisuus on epävarma. Liikenne- ja viestintävirasto jatkaa Digitransit-yhteistyötä jatketaan siirtymäajalla vuoden 2020 loppuun. Palvelussa ovat kaupunkien ja ELY-keskusten sopimusliikenne sekä muu liikennepalveluiden tuottajien reitti- ja aikataulueditorilla (RAE) palveluun digitoima reitti- ja aikataulutieto. Liikenne- ja viestintäviraston tavoitteena on, että koontikantatyö (tiedonkeruu, yhteensovitus ja laadunvarmistus) sekä valtakunnallinen reittiopaspalvelu olisivat mahdollista jatkossa toteuttaa nykyistä enemmän markkinalähtöisenä.

Toimivaltaisen viranomaisen tehtävät

Toimivaltaisen viranomaisen uusia tehtäviä on huolehtiminen siitä, että sen järjestämien liikkumispalveluiden reitti-, aikataulu-, hinta- ja muut olennaiset tiedot tarjotaan avoimen rajapinnan kautta. Rajapintojen teknisiin ratkaisuihin, toteutukseen sekä käytön ohjeistukseen, vaatimuksiin ja sopimuksiin saa neuvoja Liikenne- ja viestintävirastosta sekä toimivaltaisten viranomaisten keskinäisessä yhteistyössä. Toimivaltaiset viranomaiset voivat pyrkiä vaikuttamaan matkustajainformaation laatuun kilpailutusvaatimusten kautta (esimerkiksi liikennevälineiden sijaintitiedon tuottaminen ja jakaminen) tai voivat myös itse toteuttaa matkustajainformaatiota parantavia toimia. Reittioppaat ovat tästä hyvä esimerkki. Markkinaehtoisten informaatiopalveluiden ja yhteistyön edistäminen on ensisijaisesti valtakunnallinen kysymys. Toimivaltaiset viranomaiset voivat alueellaan tehdä yhteistyötä markkinaehtoisten liikkumispalveluiden tuottajien kanssa matkustajainformaation parantamiseksi.

8.2 Lippu- ja maksujärjestelmät

Markkinaehtoisessa liikenteessä ja eri kaupunkiseuduilla on perinteisesti ollut omia suljettuja lippujärjestelmiä. Palvelusopimusasetuksen mukaisessa liikenteessä pyritään yleensä muodostamaan seudullinen integroitu joukkoliikennejärjestelmä, jossa on tavallisesti yhteinen seudullinen lippujärjestelmä ja yhteiskäyttöinen maksujärjestelmä. Uudet tekniikat helpottavat eri liikennevälineissä ja eri alueilla käytettävissä olevan yhteiskäyttöisen maksujärjestelmän luomista.

Palveluntarjoajan lippu- tuotteisiin perustuvien matkustusoikeuksien on oltava todennettavissa sähköisen viestintäverkon avulla taustajärjestelmästä, ja todentamisessa on käytettävä yleiskäyttöisiä teknologioita (LPL 320/2017).

Tunnistepohjaisuus

Liikennepalvelulain mukaan toimivaltaisen viranomaisen on huolehdittava siitä, että hankittaessa liikkumispalveluja tai niihin liittyviä lippu- ja maksujärjestelmiä edellytetään tunnistepohjaisia lippu- ja maksujärjestelmiä. Viranomaiset ovat määritelleet hankinnoissaan määrääjän tunnistepohjaisuuteen siirtymiselle. On oletettavaa, että tunnistepohjaiset järjestelmät yleistyvät myös markkinaehtoisessa liikenteessä. Tunnistepohjaisessa järjestelmässä tuotteita ja hankittuja matkoja hallinnoidaan esimerkiksi matkatilin kautta. Matkatapahtuman tai asiakkaan tunnistaminen voidaan tehdä millä tahansa haltija- ja tuotetiedon tunnisteella. Varsinainen tuotehaku ja myynti- ja maksutapahtuma hoidetaan tunnistepohjaisessa taustajärjestelmässä. Tunnistepohjaisuus mahdollistaa esimerkiksi liikenteen tukipalveluiden (mm. pysäköinti), uudenlaisten liikkumisen palveluiden ja tapahtumapalvelujen integroinnin joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmään.

Tunnistepohjaisten järjestelmien käyttöönotto edellyttää teknisen toteutuksen ohella eri toimijoiden välistä yhteistyötä ja sopimuksia muun muassa järjestelmien yhteen-toimivuudesta ja kustannusjaosta.

Myyntirajapinnat ja puolesta-asiointi

Liikennepalvelulain tavoitetta uusien palveluiden mahdollistamisesta toteutetaan velvoittamalla liikkumispalveluiden tarjoajat avaamaan myyntirajapintansa matkakettuja tarjoaville yhdistämispalveluille. Lisäksi matkustajien käyttäjätilejä ylläpitävät toimijat veloitetaan avaamaan rajapinta puolesta-asioinnin mahdollistamiseksi. Puolesta-asiointi tuo alennustuotteet kuten kausiliput veloitteen piiriin. Velvoite kertalippujen myyntirajapinnan avaamisesta tuli voimaan vuoden 2018 alusta ja puolesta-asioinnin mahdollistamisesta vuoden 2019 alusta.

Myyntirajapintojen ja puolesta-asioinnin rajapintojen omistajia veloitetaan kohtuullisiin sopimusehtoihin kaikkien yhdistämispalvelun luonteista toimintaa harjoittavien yritysten kanssa. Jos liikkumispalveluiden käyttöoikeuksia myyvät tai välittävät eri tahot kuin niitä tuottavat, tarvitaan kustannusten ja tulojen selvittämiseen ja korvausten kohdentamiseen taloudellinen selvittely- eli clearingjärjestelmä. Selvittely tehdään osapuolten kesken tehtyjen sopimusten mukaisesti.

Näistä matkakettujen muodostamiseen tähtäävistä sopimus- ja yhteistyökäytännöistä saa on neuvoja ja ohjeistusta Liikenne- ja viestintävirastolta (Matkakettujen käytäntesäännöt, Viestintäviraston julkaisuja 004/2017).

Toimivaltaiset viranomaiset voivat sopia lippuyhteistyöstä keskenään. Kilpailusäännökset koskevat markkinaehtoista liikennettä, ei viranomaisia. Toimivaltaiset viranomaiset voivat sopia lippuyhteistyöstä markkinaehtoisen palvelun tuottajan kanssa. Asiassa on sopimisvapaus, kunhan yhteistyöhön ei liity markkinaehtoisen palvelun tuottajalle kohdistuvaa julkista rahoitusta, erityistä muita palveluntuottajia syrjivää etua tai sopimista markkinaehtoisten palvelujen hinnoista. Yritykset voivat tehdä keskenään sopimuksia lippuyhteistyöstä kilpailulainsäädännön puitteissa.

8.3 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä

Open Arctic MaaS

Sitran rahoittamassa Arctic MaaS -hankkeessa rakennetaan Pohjois-Suomen kunta-rajat ylittävä liikkumispalveluiden yhteistyömalli, jonka kautta liikkumispalveluiden tarjoajat edistävät yhdessä kestävästä liikkumisesta harvaanasutulla alueella. Tavoitteena on tukea jaettujen liikkumispalveluiden entistä helpompaa käyttöä omistusasutun sijaan. Hankkeessa myös kehitetään avoimen lähdekoodin työkalu (GTFS-Editori), jonka avulla liikkumispalveluiden tarjoajat pystyvät digitalisoimaan hintojaan, reittejään ja muita palveluitaan helposti.

Strategisen yhteistyön edistäminen ja palveluiden digitalisointi luovat pohjan kehiteillä olevalle avoimelle reittioppaalle, joka kokoaa Pohjois-Suomen liikkumispalvelut yhteen. VTT:n kehittämän reittioppaan avulla matkustajat pystyvät suunnittelemaan liikkumisensa Pohjois-Suomessa kulkuneuvojen vaihtamista myöten. Matkustaja näkee myös kartalta osoite- ja pysäkkikohtaisesti sopivimman reitin haluttuna ajankohdana. Lisäksi tavoitteena on tuoda kartalle myös reaaliaikaiset tiedot esimerkiksi aikatauluista, häiriö- ja poikkeustiedoista ja ajoneuvojen sijainneista.

<https://www.arcticmaas.fi>

Föli-liikenteen ja tapahtumien yhteisliput

Turun kaupunkiseudun Fölin lipun voi liittää erilaisiin tapahtumien lippuihin tai seminaarien kutsuihin tai osallistajakorttiin. Lippuja voidaan lukea sähköisesti, joten matkalippu voidaan toimittaa esimerkiksi suoraan tapahtumalippuun tulostettuna. Fölin käytöstä maksetaan käytön mukaan kertalippuperusteisesti. Käyttämätön lippu ei maksa tapahtumanjärjestäjälle siten mitään. Esimerkiksi Turun Kaupunginteatterin esityslippu on sisältänyt syyskuusta 2018 alkaen Fölin lipun. Teatterilippu toimii itsessään bussilippuna.

<https://www.foli.fi/fi/yhteisliput>

VR:n ja kaupunkijoukkoliikenteen yhteisliput

VR:n tavoitteena on rakentaa matkaketjuverkostoa eri puolelle maata yhdistämällä junamatkaan muita liikennemuotoja ja lisäpalveluita. Tällä hetkellä kaukoliikenteen junamatkaan voi yhdistää Turun kaupunkiseudun Föli-lipun, ja kaukoliikenteen lippuun voi liittää matkan HSL:n lähiliikenteen junalla lentoasemalle.

<https://www.vr.fi/cs/vr/fi/mika-on-matkaketju#Matkaketju>

Tampereen kaupunkiseudun Nysen ja VR:n yhdistelmälippu

Henkilökohtainen yhdistelmälippu Nysse+VR jatkaa Tampereen seudun aiempaa lippuyhteistyötä VR:n kanssa. Lippu sisältää Nysse-bussien matkat joko vyöhykkeillä A-C tai A-E sekä junalipun joko Tampere-Lempäälä -välillä, Tampere-Nokia -välillä tai Orivesi-Tampere -välillä. Lippu on voimassa 30 päivää. Nysse-lippu ladataan Tampereen matkakortille ja junamatkojen osalta lippuna toimii paperinen VR:n kausilippu. Matkustajalla tulee olla molemmat liput mukanaan matkalla.

<http://joukkoliikenne.tampere.fi/liput-ja-hinnat/nysse-vr.html>

Lähimaksaminen joukkoliikenteessä

Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneviranomaiset ovat valmistelleet yhdessä TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n kanssa lähimaksamisen vaiheittaista käyttöön-ottoa joukkoliikenteessä. Tavoitteena on rakentaa yhteinen joukkoliikenteen taustajärjestelmä joukkoliikenneviranomaisten käyttöön. EMV-maksamisella tarkoitetaan lähimaksamista pankki- ja luottokorteilla (Eurocard, Mastercard, Visa). Lähimaksulla maksaessa asiakas näyttää lähimaksuominaisuudella varustettua pankkikorttia bussin lukijalaitteelle ja matka veloitetaan asiakkaan kortilta. EMV-maksamisen toivotaan lisäävän joukkoliikenteen käyttöä ja helpottavan matkantekoa. Lähimaksaminen tulee vuonna 2019 ensin HSL:n raitiovaunuliikenteeseen ja Fölin koko liikenteeseen.

<https://www.foli.fi/fi/emv-maksaminen-tulee-f%C3%B6liin-vuonna-2019>

Viranomaisten välinen lippuyhteistyö

HSL on solminut usean Helsingin seudun kehyskunnan kanssa sopimuksen, jonka perusteella kehyskunnan asukkaat voivat ostaa HSL-alueen matkalippuja samaan hintaan kuin HSL-alueella vakituisesti asuvat. Vastaavasti HSL-kuntien asukkaat voivat ostaa kehyskuntien työmatkalippuja subventoituun hintaan. HSL korvaa kehyskunnille HSL-kuntien asukkaiden matkojen subvention eli alennuksen. Kehyskuntien työmatkaliput ladataan Matkahuollon matkakortille.

<https://www.hsl.fi/liput-ja-hinnat/hsl-alueen-joukkoliikenneliput-kehyskuntien-asuk-kaille>

Reittiopas

Joukkoliikenteen internet-pohjainen ja ilmainen ovelta-ovelle -reittineuvontapalvelu (Reittiopas) on Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnassa (YTV) 2000-luvun alussa aloitetun kehitystyön tulos. Sitten reittioppaita on tehty useille kaupunkiseuduille ja myös valtakunnan tasolle. Reititykseen ovat joukkoliikenteen ohella tulleet kävely, pyöräily ja liityntäpysäköinti. Reittioppaat ovat nykyisin erottamaton osa ovat joukkoliikenneviranomaisen tarjoamaa asiakaspalvelua. Reittioppaat perustuvat Digitransit-palvelualustaan, joka on HSL:n ja Traficomin kehittämä avoimen lähdekoodin reititystuote.

<https://digitransit.fi/> <https://reittiopas.hsl.fi/> <https://lahti.digitransit.fi/>

<https://oulu.digitransit.fi/> <https://reittiopas.foli.fi/>

9 Hankinnat

Liikenteen palveluita tuotetaan markkinaehtoisesti, kilpailuttamalla julkisia hankintoja koskevien säädösten mukaisesti tai viranomaisen omana tuotantona. Joukkoliikenteen hankintojen suunnittelun lähtökohdat määritetään jo liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä, jolloin linjataan palvelutaso ja liikenteen järjestämistapa. Oleellista on ratkaista, mikä osa liikenteestä hankitaan ja mikä osa on mahdollista toteuttaa markkinaehtoisesti.

Joukkoliikenteen kilpailuttamisen tavoitteena on

- hyvät palvelut asiakkaille
- toimivat joukkoliikenne-markkinat
- kohtuullinen kustannustaso
- liikennepalveluiden kehittämisen mahdollistaminen.

Kilpailutuksin hankitaan liikennepalveluita esimerkiksi kaupunkien ja ELY-keskusten joukkoliikenteeseen, kuntien korvaamiin lakisääteisiin ja harkinnanvaraisiin henkilökuljetuksiin, osaan rautatieliikenteestä sekä kaupunkipolku-pyöräjärjestelmiin.

Joukkoliikenteen kilpailuttamisen keskeisenä tavoitteena on hyvän joukkoliikennepalvelun tarjoami-

nen kohtuullisin kustannuksin. Tavoitteena on myös joukkoliikennemarkkinoiden toimivuus ja liikennepalveluiden kehittämisen mahdollistaminen.

Liikennepalveluiden hankinnoista säännellään palvelusopimusasetuksessa, liikennepalvelulaissa, hankintalaissa sekä erityisalojen hankintalaissa. Sovellettavat säädökset määräytyvät hankintaa tekevän hankintayksikön ja hankinnassa käytettävän sopimusmuodon (käyttöoikeussopimus tai bruttohankintasopimus) perusteella taulukossa 5 esitetysti.

Taulukko 5. Liikennepalveluiden hankinnoissa sovellettavat säädökset.

HANKINTAYKSIKKÖ	SOPIMUSMUOTO	SOVELLETTAVA LAKI
Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen	käyttöoikeussopimus	Palvelusopimusasetus, Liikennepalvelulaki, Hankintalaki tietyiltä osin
Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen	hankintasopimus	Palvelusopimusasetus, Erityisalojen hankintalaki, hankintalaki tietyiltä osin
Muu kuin tieliikenteen toimivaltainen viranomainen (peruskunta)	käyttöoikeussopimus	Hankintalaki
Muu kuin tieliikenteen toimivaltainen viranomainen (peruskunta)	hankintasopimus	Hankintalaki
Raideliikenteen toimivaltainen viranomainen	käyttöoikeussopimus hankintasopimus	Palvelusopimusasetus, Liikennepalvelulaki, Hankintalaki tietyiltä osin

9.1 Hankintojen suunnittelu

Toimivaltaisen viranomaisen liikenteen palveluita koskevia hankintoja ohjaavat palvelutason määrittely tai muu vastaava tarkastelu ja järjestämistapapäätös. Lisäksi joukkoliikenneviranomaisella voi olla hankintastrategia, jossa määritetään alueelliset kilpailutuskokonaisuudet, yhteistyö kuntien tai toisten toimivaltaisten viranomaisten kanssa, kilpailutusten ajankohdat sekä sopimusten kestot. Kaiken kaikkiaan joukkoliikenneviranomaisella tulisi olla selkeä näkemys siitä, mitä kannattaa hankkia ja mitä antaa markkinoiden hoidettavaksi.

Perinteisesti joukkoliikenneviranomaisen suunnittelee hankinnat reitti- ja aikataulu-tarkkuudella. Hankintatapoja ja liikennöitsijäyhteistyötä kannattaisi pyrkiä kehittämään niin, että suunnittelu- ja innovointivastuuta siirtyisi myös yrityksille. Hankinnassa voitaisiin yrityksille tarjota tavoitteet (esim. matkoista, osuuksista) ja reunaehdoista, ja antaa palvelutuottajille vapausasteita konseptin ja toteutuksen suunnitteluun. Viranomaisen voisi kilpailuttaa esimerkiksi palvelutasoa ja jättää liikkumavaraa tarjoajalle, milloin tarvitaan kiinteää bussilinjaa ja mitä osia hoidetaan kutsuliikenteenä.¹² Käyttöoikeussopimus alueellisen kokonaisuutena mahdollistaa edellä kuvatun menettelyn.

Markkinoilta saatava tieto on tärkeää hankinnan suunnittelun ja onnistumisen kannalta. Yksi tapa kerätä tätä tietoa on käydä hankinnan valmisteluvaiheen aikana **markkinavuoropuhelua** yritysten kanssa. Hankintayksiköt voivat jakaa tietoa hankintaa koskevista suunnitelmistaan ja vaatimuksistaan sekä vastaanottaa hankintamenettelyn suunnittelua ja toteutusta koskevia neuvoja. Sääntely on vuoropuhelujen toteutuksen osalta joustavaa, kunhan yhteistyö ei vääristä kilpailua ja tasapuolisen kohtelun ja avoimuuden periaatteita noudatetaan.

Toimivalla kilpailukohteiden jaolla edistetään toimivien joukkoliikennemarkkinoiden syntyä sekä mahdollistetaan kohtuullisen kustannustason säilyminen. Toimiva kohdejako pitää sisällään kilpailukohteiden sopivan ja myös kilpailutilanteen mukaan vaihtelevan koon, kohteiden sopivan määrän sekä liikenteen rakenteen. Kilpailutuskohteiden koon valinnalla toimivaltainen viranomaisen linjaa, minkä kokoisten yritysten markkinaa halutaan edistää.

Kilpailutusten ajoittaminen ja tahdistaminen edistävät toimivia joukkoliikennemarkkinoita ja kustannustason säilymistä kohtuullisena. Kohteita voidaan harkinnan mukaan kilpailuttaa eri aikaan, vaikka liikenne alkaisikin samaan aikaan. Lähekkäisten alueiden kannattaa myös huomioida toistensa tarjouskilpailut. Toimivaltaiset viranomaiset voivat aikatauluttaa kilpailutuksiaan ja seurata uusia kilpailutuksia JUKU-palvelun kilpailuttamiskalenterin avulla. JUKU-palvelun kilpailuttamiskalenteria on tärkeää pitää ajantasalla, koska myös liikenteenharjoittajat seuraavat sitä.

Eri toimijoiden yhteiset hankinnat

Joukkoliikenneviranomaiset voivat hankkia liikennepalveluita kilpailutuksin yksin tai yhdessä kuntien, toisten toimivaltaisten viranomaisten tai yksityisen sektorin kanssa. Hankintayhteistyötä tehdään mm. toteuttamalla yhteishankintoja, joissa tilaajana voi olla kaksi toimivaltaista viranomaista, joista kumpikin solmii oman sopimuksena lii-

¹² Vinkin antoi Mari Flink, HSL.

kenteenharjoittajan kanssa tai yhteisrahoitteisia hankintoja, joissa yksi toimivaltainen viranomainen tekee sopimuksen liikennöitsijän kanssa, mutta rahoitus hoidetaan useamman osapuolen yhteistyönä.

- Yhteishankinta on kahden tai useamman tahon yhdessä toteuttama palveluhankinta, jossa jokainen tilaajataho on sopijaosapuolena liikennöitsijän kanssa.
- Yhteisrahoitteisessa hankinnassa sopijaosapuolena on vain yksi tilaaja, mutta kustannukset jaetaan yhteistyökumppanien, esimerkiksi peruskunnan tai toisen toimivaltaisen viranomaisen kanssa. Esimerkiksi ELY-keskus ja kunta kilpailuttavat samassa tarjouskilpailussa kummankin tahon omia ja yhteisiä kilpailutuskohhteita. Rahoituksesta sovitaan yhteisessä rahoitussuunnitelmassa.

9.2 Kilpailuttaminen

Kilpailuttaminen tarkoittaa käytännössä sitä, että toimivaltainen viranomainen tai muu hankintayksikkö järjestää liikenteenhoitourakasta tarjouskilpailun. Voittaneen tarjouksen valintaan vaikuttaa sovellettava laki. Liikennepalvelulain mukaan tarjousten joukosta valitaan kokonaistaloudellisesti edullisin tai hinnaltaan halvin. Tarjouskilpailussa voidaan käyttää myös kiinteää hinnoittelua ns. ranskalaisena urakkana. Siinä urakkahinta on annettu tarjouspyynnössä ja tarjoajan tulee kuvata tarjouksessaan, mitä hän on tällä summalla valmis tuottamaan.

Kilpailutuksessa tarjoajan valintaperusteet kannattaa miettiä huolella, koska niillä on vaikutus palvelun hinnoitteluun ja saatavien tarjousten lukumäärään. Aikataulutuksessa on otettava huomioon, että kilpailutuksen ja liikenteen aloittamisen välille on varattava riittävästi aikaa.

Kilpailutus voidaan toteuttaa kevennettynä kilpailutuksena, jolloin määritetään tarpeellinen istumapaikkojen määrä, mutta ei vaadita erillistä kalustoa tai aseteta muutenkaan kalustovaatimuksia. Liikenteenharjoittajat voivat tällöin tarjota palvelua esimerkiksi osana markkinaehtoista liikennettä, tai taksivuorona. Yksityiskohtaisista kalustovaatimuksista luopuminen edistää liikennemuotojen välisten jyrkkien raja-aitojen poistamista ja voi edistää kustannustehokkuutta erityisesti haja-asutusalueilla.

Julkisten hankintojen kilpailuttamiseen liittyvää tietoa tarjoavat esimerkiksi on työ- ja elinkeinoministeriön ja Suomen Kuntaliitto ry:n ylläpitämä Julkisten hankintojen neuvontayksikkö (www.hankinnat.fi), Keino, Kestävien ja innovatiivisten julkisten hankintojen verkostomainen osaamiskeskus (www.hankintakeino.fi) ja Motivan hankintapalvelut.

9.3 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä

Kevennetty kilpailutus Nysse maaseutuliikenteessä

Tampereen seudulla kilpailutettiin kevennetyllä kilpailutuksella Nysse-liikenteen reitit Hervanta–Sääksjärvi ja Tampere, linja-autoasema–Orivesi. Kilpailutuksessa määritettiin kummallekin yhteysvälille tarpeellinen istumapaikkojen määrä, mutta ei vaadittu erillistä kalustoa tai asetettu muutenkaan kalustovaatimuksia. Molemmissa tapauksissa syy Nyssen normaalista bruttokilpailuttamistavasta poikkeavaan hankintaan oli tarve kustannustehokkaammalle ratkaisulle. Matkustajia yhteysväleillä ei ole riittävästi, jotta kannattaisi ostaa kokonainen linja-auto vuoroja liikennöimään. Yhteysväleillä on (ja oli ennen kilpailutusta) markkinaehtoista kaukoliikennetarjontaa.

Hervanta–Sääksjärvi reitillä nousijoita oli noin 850 (marraskuu2018). Yhteys toimii työmatka- ja opiskelumatkaliikenteen nopeana linkkinä yhteysvälillä Hervanta–Sääksjärvi–Lempäälä. Yhteysväliä palvelee myös vaihtoehtoinen reitti paremmalla vuorotarjonnalla, mutta ajoaika on 15–20 min (30–40 %) pidempi.

Orivesi-Tampere -yhteys on pääyhteys kuntakeskusten välillä (junayhteyden lisäksi). Nousijoita on noin 3 900 (marraskuussa 2018).

Kevennetyllä kilpailutuksella saatiin liikenne hankittua PSA:n ja hankintasäännösten mukaisesti ja selvästi edullisemmin kuin perinteisellä koko bussia koskevalla bruttosopimuksella. Haasteena oli kuitenkin tarjoajien pieni määrä. Kilpailutuksen oppina havaittiin tarve joko yksinkertaisemmalla tarjoajan valintaperusteelle tai neuvottelumenettelyn käyttö. Kilpailutuksen ja liikenteen aloittamisen välille on myös varattava riittävästi aikaa etenkin silloin kun kokeillaan uudenlaisia kilpailuttamisvaatimuksia.

Joukkoliikenneviranomaisen ja kuntien yhteisrahoitteiset hankinnat

Useimmat ELY-keskukset hankkivat liikennettä yhdessä toimivalta-alueensa peruskuntien kanssa. Samoihin kilpailuttamiskokonaisuuksiin voidaan sisällyttää myös kokonaan kuntien vastuulla olevia koululaisvuoroja. Esimerkiksi Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella Kainuussa on sovittu kiinteä kuntien kustannusosuus ELY-keskuksen hankintoihin. Kunnilla on rahoitusosuus tiedossa jo liikenteen suunnittelu- vaiheessa. ELY-keskuksen ei myöskään tarvitse erikseen käydä kunnittaisia rahoitusneuvotteluja.

Joukkoliikenneviranomaisen ja yksityisen sektorin yhteishankinta

Valmet Automotive, Turun kaupunki ja Varsinais-Suomen ELY-keskus järjestävät yhteistyössä työmatkaliikenteen vuoroja Turun linja-autoasemalta Uudenkaupungin linja-autoasemalle. Aikataulut on sovitettu Valmet Automotiven työvuorojen mukaisesti, ja linja-autot pysähtyvät autotehtaan portin vieressä olevalla pysäkillä. Vuoroilla voivat kulkea kaikki matkustajat.

Porin ja Rauman kaupungit, Eurajoen kunta ja Valmet Automotive järjestävät yhteistyössä työmatkaliikennettä myös Porista Uuteenkaupunkiin. Liikenne toteutetaan tilausliikenteenä ja matkustajiksi otetaan ainoastaan autotehtaan työntekijöitä.



10 Matkaketjujen kehittäminen

Matkaketju tarkoittaa joukkoliikenteessä (liikkumispalveluissa) yhden matkan osavaiheiden (kävely, odotus, ajo, vaihto eri osavaiheineen, ajo, kävely) muodostamaa kokonaisuutta. Kaikki tässä oppaassa esitetyt toimet tähtäävät matkustajien sujuviin matkaketjuihin. Matkustajalla on tarve pystyä vaivattomasti vertailemaan, suunnittelemaan ja ostamaan liput koko matkalleen sekä kulkemaan koko matkan itsenäisesti ja stressittä sekä saada tietoa poikkeusaikatauluista ja asemien ja kulkuvälineiden palveluista.¹³ Houkuttelevan julkisen liikenteen matkaketjun tukeminen vaatii panostuksia joukkoliikenteen laatuun, mutta keskeistä on myös ymmärtää liityntämatkojen vaikutus joukkoliikenteen käyttöön. Eri vuodenaikoina ja keliolosuhteissa on pyrittävä tarjoamaan matkustajille toimiva matkaketju.

Saumattomien ja sujuvien matkaketjujen tärkeys korostuu solmuissa. Keinoja matkaketjujen sujuvoittamiseen ovat solmupisteiden tunnistaminen ja solmupisteiden ja niiden liityntäyhteyksien kehittäminen, liityntäpysäköinnin (henkilöautot ja polkupyörät) kehittäminen sekä informaation ja opastuksen lisääminen ja keskittäminen. Esteettömyys, erityisryhmien tarpeiden huomioon ottaminen ja henkilökohtainen palvelu vaihtopisteissä palvelevat myös muita matkustajia.

Matkaketjujen kehittämisen haasteena ovat lukuisat toimijat ja vastuunjaon selkeys. Joukkoliikenneviranomaisen roolina voi olla

- tärkeimpien joukkoliikenteen solmukohtien tunnistaminen
- julkisen liikenteen liityntäyhteyksien kehittäminen
- aikataulujen yhteensovittelu PSA-liikenteessä ja ME-liikenteen kanssa
- osallistuminen joukkoliikenteen asiantuntijana solmupaikkojen kehittämiseen
- esteettömyyden kehittäminen joukkoliikennevälineissä ja pysäkeillä
- matkaketjuja sujuvoittavien lippu- ja informaatiojärjestelmien kehittäminen ja yhteensopivuuden edistäminen markkinaehtoisen liikenteen kanssa.

Joukkoliikenneviranomaisen kannattaa olla kiinnostunut myös pysäkeille suuntautuvien kävely- ja pyöräily-yhteyksien sekä autojen ja pyörien liityntäpysäköinnin toteuttamisesta. Selkeät ja nopeat, hyvin kunnossapidetyt pyöräilyreitit pysäkeille sekä laadukas pyöräpysäköinti houkuttelevat yhdistämään pyöräilyä joukkoliikennematkaan.

Matkaketjujen ja solmupisteiden kehittäjien on hyvä kysyä seuraavia kysymyksiä itseltään ja muilta seudun toimijoilta:

- Missä ovat suurimmat ongelmakohdat matkaketjuihin liittyen? Mikäli tähän ei osata vastata, voidaan matkustajakokemuksia selvittää esimerkiksi syvähaastatteluiden ja havainnointien avulla.
- Ketkä toimijat voivat vaikuttaa ongelmakohtien parantamiseen?
- Näkyykö paikallinen liikenne matkustajille kaukoliikenteen asemahalleissa/asemilla ja liikenteen solmukohdissa?
- Mitä oma organisaationne voi tehdä heti ja pidemmällä tähtäimellä?

¹³ Kaukoliikenteen matkaketjun alku- ja loppumatka. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä38/2018. https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2018-38_kamala_web.pdf

- Kenen kanssa voitte tehdä yhteistyötä, jotta matkaketjusta voisi tehdä matkustajan kannalta yhtenäisemmän ja ongelmakohtia voitaisiin parantaa?¹⁴

10.1 Liityntäyhteyksien kehittäminen

Asemat ja pysäkit saavutetaan kävelen, pyöräillen, henkilöauton kuljettajana tai matkustajana, erilaisille kyytien jakamispalveluilla tai yhteiskäyttöisillä liikkumispalveluilla.

Useat kunnat ja kaupungit ovat asettaneet kunnianhimoisia tavoitteita pyöräliikenteen kehittämiseksi osana liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja kestävän liikkumisen strategioita. Erityisesti joukkoliikenneasemien saavutettavuus ja sitä kautta polkupyörän käyttö liityntäliikenteen välineenä on tunnistettu pyöräilyn kysyntään vaikuttavaksi tekijäksi. Osa joukkoliikenneviranomaisista on aktiivisesti ottanut asiakseen pyöräilyn edistämisen sekä palveluiden (esim. kaupunkipyöräjärjestelmät) että markkinoinnin, viestinnän ja tiedottamisen keinoin. Joukkoliikenneviranomaisen voi edistää pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkaketjuja ja yhteiskäyttöä vaikuttamalla pyöräpysäköinnin kehittämiseen, pyöräily-yhteyksien kehittämiseen ja ylläpitoon sekä mahdollistamalla polkupyörien kuljetuksen joukkoliikennevälineissä.

Joukkoliikenneviranominen voi hankkia kyytien jakamispalveluihin perustuvia liityntäyhteyksiä pysäkeille tai yrittää saada niitä syntymään markkinaehtoisina palveluina. Tästä on kerrottu tarkemmin tämän oppaan luvussa 5.

10.2 Solmupisteiden kehittäminen

Solmupisteiden palveluiden kehittämisessä tarvitaan yhteistyötä ja yhteistä sitoutumista eri osapuolten kesken. Tavoitteena on, että solmupisteiden palvelutasoa kehittämällä pystytään sujuvoittamaan matkaketjuja ja lisäämään julkisen liikenteen matkaketjujen houkuttelevuutta ja sitä kautta edistämään kestävien kulkutapojen käyttöä. Solmupisteissä tarjottavien palveluiden tulisi perustua käyttäjien tarpeisiin. Keskeiseksi kysymykseksi nouseekin se, että mikä rooli joukkoliikenneviranomaisella on solmupisteiden kehittämisessä ja mitkä muut tahot osallistuvat kehittämiseen.

Joukkoliikenneviranomaisen määrittelee bussipysäkkien palvelutason ja pystyy yhteistyössä tien- tai kadunpitäjän kanssa kehittämään pysäkkien varustelutasoa ja saavutettavuutta. Keskeistä on tunnistaa tärkeimmät solmut ja pyrkiä mahdollistamaan niillä sujuva liittyminen eri kulkutavoilla.

Asemanseuduilla joukkoliikenneviranomaisen voi toimia matkustajanäkökulman asiantuntijana. Toimivaltaisen viranomaisen tulisi osallistua kehittämistyöhön ja pyrkiä osaltaan varmistamaan asemaseutujen toiminallisuus liikkumisen ja matkustajan näkökulmasta.

10.3 Vaihtojen kehittäminen

Tavoitteena on joukkoliikennejärjestelmä, joka mahdollistaa vaihdottomat yhteydet suurimmille matkustajavirroille. Kuitenkin myös vaihdollisia yhteyksiä tarvitaan. Vaihtojen tulee olla myös mahdollisimman helppoja, koska vaihdot koetaan usein ärsyttäväksi ja jopa esteiksi matkalle. Vaihtojen vastustusta voidaan pienentää verkostosuunnittelulla, hyvillä vaihtopysäkeillä ja hyvällä informaatiolla. Parhaimmissa

¹⁴ JEE-Eurooppalaisia esimerkkejä käyttäjälähtöisestä joukkoliikenteestä. <http://jeeproject.info/>

joukkoliikennekaupungeissa kulkuneuvon vaihtaminen on arkipäiväistä, joten myös ihmisten tottumisella vaihtoihin on suuri merkitys.

Vaihtoja kaupunkiliikenteen ja pitkämatkaisen liikenteen välillä voidaan sujuvoittaa yhteensopivalla lipulla ja hyvällä ennakkoinformaatiolla sekä aikataulujen yhteensovittamisella. Vaihtopaikassa eri kulkutapojen välille tulee toteuttaa selkeä ja helposti ymmärrettävä opastus. Opastuksen merkitys korostuu erityisesti silloin, kun kulkumuodot eivät ole näköetäisyydellä toisistaan. Opastusta voi tehostaa esim. toteuttamalla ulkona katuihin ja sisätiloissa lattioihin opastusmaalauksia, jotka johdattavat eteenpäin kohti pysäkkiä tai laituria. Opastuksessa kannattaa hyödyntää mahdollisuuksien mukaan esimerkiksi paikallisen joukkoliikenteen värejä ja brändejä.¹⁵

10.4 Esimerkkejä hyvistä käytännöistä

Jyväskylässä fiksun liikkumisen koordinaattori toimii osana joukkoliikenneyksikköä

Fiksun liikkumisen koordinaattori työskentelee Jyväskylän kaupungin kaupunkirakenteen toimialalla osana paikallisliikenteen järjestämistehtävistä vastaavaa joukko- ja palveluliikenteen toimintayksikköä. Käytännön yhteistyö joukkoliikenneviranomaisen kanssa on tiivistä ja yhteistyötä tehdään monella eri osa-alueella, esim. viestinnässä, työpaikkojen liikkumisen ohjauksessa ja erilaisissa hankkeissa.

Liikennejärjestelmätyössä ja yleisessä kehittämisessä on Jyväskylässä mukana eri osa-alueiden (joukkoliikenne, pyöräily, kävely) asiantuntijoita/suunnittelijoita. Suunnittelussa yhteistyötä tehdään tarpeen mukaan. Kaupungilla on myös oma sisäinen ”liikenne”-työryhmä, johon kuuluu eri osa-alueiden asiantuntijoita. Työryhmän tapamisissa käydään säännöllisin väliajoin läpi ajankohtaisia asioita eri näkökulmista

Esimerkiksi lainvoiman v. 2016 saaneessa yleiskaavassa uuden asutuksen lisääminen kilpailukykyisten joukkoliikennekäytävien varrelle sekä pyöräilyn pää- ja aluereittien määrittelemineen täydentämään joukkoliikenteen palveluita ovat esimerkki kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämisestä.

Taksilla bussiin Raisiossa

Matkaketjupalvelu Fölix yhdistää taksin joustavuuden ja Fölin edullisen hinnan. Asiakas voi soittaa taksin kotiovelle, josta se vie asiakkaan Föli-bussin kyytiin, tai soittaa taksin pysäkillä kotimatkaa varten. Fölix-palvelun ideana on tarjota kustannuksiltaan tehokas joukkoliikenteen liityntäpalvelu keskustan ulkopuolisille alueille myös niinä vuorokaudenaikoina, jolloin bussiliikenteen järjestäminen ei ole muuten mahdollista. Fölixin palveluaika on arkisin noin kello 16-22 ja viikonloppuisin 8-18.

Fölix-palvelu on tilattava taksikeskuksesta tuntia ennen matkan alkua. Tämä mahdollistaa, sen että taksikeskus voi yhdistellä samalta suunnalta tulevia tilauksia yhteen kyytiin. Koska taksiosuuden asiakashinnalle ja myös taksin saamalle kokonaishinnalle on kokeilussa asetettu yläraja, saadaan taksien tekemät ajot taloudellisesti kannattaviksi tilauksia yhdistämällä.

Palvelu on toteutettu Lounais-Suomen Datataksi Oy:n ja Fölin yhteistyönä (Föli + taxi = Fölix) suorahankintana. Fölix-matkan hinta on asiakkaalle enintään 8 euroa.

¹⁵ Kaukoliikenteen matkaketjun alku- ja loppumatka. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä38/2018. https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2018-38_kamala_web.pdf

Föli subventoi palvelua niin ikään 8 eurolla matkaa kohden. Julkinen rahoitus jää kokonaisuudessaan paljon suoramarkkinatulojen alle. Vastaavaan kokeiluun on ollut kiinnostusta Turun seudun muissakin kunnissa, mutta se on eri syistä voitu toteuttaa toistaiseksi vain Raisiossa.

<https://www.foli.fi/fi/folix>

Markkinaehtoisen ja sopimusliikenteen yhteistyö tiedottamisessa

Oulun kaupunkiliikenteen aikataulut näytetään tietyissä markkinaehtoisissa kaukoliikenteen vuoroissa autojen saapuessa Ouluun. Yritykset ovat palvelussa hyödyntäneet suoraan avointa dataa.

Pohjois-Savon ELY-keskus hankkii liityntäyhteyksiä runkoliikenteen vuoroille

Pohjois-Savon ELY-keskus hankkii liityntäliikennettä esimerkiksi Tuupovaraan ja Koveron kylien välillä Ilomantsi-Joensuu-liikenteeseen sekä Kiihtelysvaarasta Heinävaaraan Heinävaara-Joensuu -vuoroille. Liityntäyhteydet hoidetaan takseilla, ja niissä kelpaa ELY-keskuksen lipputuotteet. Aikataulut on julkaistu osana muita ELY-keskuksen Waltti-aikatauluja.

<http://www.ely-keskus.fi/web/waltti-ita-suomi/talviaikataulut>

Junan ja bussin yhteinen lippu

VR on pyrkinyt kehittämään matkaketjuja yhdistämällä erilaisia liikennemuotoja. Ensimmäiset Ovelta ovelle -palvelut lanseerattiin kesällä 2017 Turussa ja Tampereella. VR:n verkkopalvelusta voi ostaa sekä juna- että bussilipun samalla kertaa. VR:n kautta on saatavissa myös Fölin kertalippuja, kun junan lähtöasema tai määränpää on Turku, Kupittaa tai Turun satama. Tampereelle Tampereen Nysse Kesälinja 100 kuljetti junamatkustajia kesäisen Tampereen kiinnostavimpiin kohteisiin.

<https://www.vr.fi/cs/vr/fi/matkusta-ovelta-ovelle>



Lähteet

Autolla yhdessä – Jakamisen mahdollisuuksista, HSL:n MAL 2019 –suunnitelman taustavalmistelu.

Henkilöliikenteen palveluiden sanasto, Liikenneviraston oppaita 1/2018.

JEE-Eurooppalaisia esimerkkejä käyttäjälähtöisestä joukkoliikenteestä. <http://jeeproject.info/>

Joukkoliikenteen kilpailutuksia ja markkinoita koskeva tutkimus 2014, Hyvää joukkoliikennepalvelua kohtuullisin kustannuksin, Liikennevirasto 1/2015.

Kaukoliikenteen matkaketjun alku- ja loppumatka. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 38/2018.

Kaupunkipyörän toimintamalli ja toteuttamismahdollisuudet suomalaisittain suurissa kaupungeissa. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 12/2017.

Kehysalueen joukkoliikenne ja jaetut kyydit. HSL:n MAL 2019 –suunnitelman taustavalmistelu.

Liikkumisen ohjauksen toimintaympäristökartoitus, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 54/2018.

Lusenius, Heidi, Varsinais-Suomen liitto Selvitys vuorovaikutteisen ja osallistavan suunnittelun menetelmistä liikennejärjestelmä- ja liikennesuunnittelussa 27.1.2017.

Rönkä, Kimmo, Voiko liikennettä muotoilla - esitys ministeri Kyllösen Uuden liikennepolitiikan klubilla 17.9.2013.

Valiokunnan mietintö TrVM 3 2018 vp O 61/2016 vp, Tarkastusvaliokunta.

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista.

Viestintävirasto (2017). Lippu-hankkeen selvitys liikennepalvelulain matkaketjujen sopimuskäytännöistä (Matkaketjujen käytäntesäännöt). Viestintäviraston julkaisuja 004/2017.