

Hankkeen nimi: KYTYIIN! Monipalveluliikenteen kehittäminen Kaustisen seudulla ja Kannuksessa

Diaarinumero: TEM/971/09.01.03/2015

Toteuttajataho: Lestijärven kunta Kaustisen seutukunta
Lestintie 39
69440 Lestijärvi

Hankkeen vastuuhenkilöt:

Petri Jylhä, kehittämisjohtaja, puh. 050 551 3030, petri.jylha@kase.fi
Jaana Ojutkangas-Änäkkälä, seutusihteeri, 044 5168 733, jaanaoj@kase.fi

Osoite: Lestijärven kunta Kaustisen seutukunta, Lestintie 39, 69440 Lestijärvi

Hankekoordinaattori: 1.8.–31.12.2017 Heli Siirilä, 029 4498 557, heli.siirila@uva.fi
1.9.2015–21.7.2017 Ari Sorola

Toteutusaika: 1.6.2015 – 31.12.2017

Loppuraportin sisällys:

- 1 Tausta
 - 2 Tavoitteet
 - 3 Toiminta
 - 3.1 Tehty kehitystyö kunnissa
 - 3.2 Viestintä
 - 4 Tulokset
 - 5 Hankkeen kustannukset ja rahoitus
 - 6 Johtopäätökset ja jatkotoimenpide-ehdotukset
 - 6.1. Johtopäätökset
 - 6.2. Jatkotoimenpide-ehdotukset
- Liiteluettelo

1 Tausta

Kaustisen seutukunnan kuuden kunnan (Halsua, Kaustinen, Lestijärvi, Perho, Toholampi, Veteli) ja Kannuksen kaupungin alue on maaseutumaista, pääosin harvaan asuttua aluetta. Asukasmäärä on yhteensä noin 21 000, ja kokonaisväestön määrä on laskeva. Alueen väestörakenne on vaihteleva, osalla kunnista on selkeästi kasvava väestön painopiste ikääntyvissä, osassa kunnissa on paljon nuoria ja lapsia.

Alueella on pienehköjä kuntakeskuksia ja paljon kyliä. Alueen merkittävimmät liikenneyhteydet ovat Kokkola-Jyväskylä VT13, jonka varrella sijaitsevat Kaustinen, Veteli ja Perho sekä Kokkola-Kajaani VT28, jonka varrella sijaitsee Kannus. Alueen ainoa rautatieyhteys on Kannuksessa Helsinki–Oulu-pääradan varrella, eikä se palvele alueen sisäistä liikennettä.

Alueen kaupalliset palvelut keskittyvät Kaustiselle ja Kannukseen. Alueen kouluverkkoa on supistettu, mutta on vielä osin hajanainen. Terveyspalvelujen osalta suurimmat palvelupisteet ovat Vetelissä, Kannuksessa ja Toholammilla. Alueen perusterveydenhoitopalveluiden tuottamisesta vastaa Keski-Pohjanmaan sosiaali- ja terveyspalvelukuntayhtymä Soite, johon kuuluvat kaikki Keski-Pohjanmaan kunnat.

Alueella tapahtuva julkinen liikenne on supistunut aiempien vuosien saatossa valtion ja kuntien säästötoimenpiteiden vuoksi, mutta viime vuodet julkisen liikenteen määrä on pysynyt tasaisena. Julkisen liikenteen hyödyntäminen asiointissa on useissa kunnissa vaikeaa, jollei mahdotonta. Autottomien tai huonokuntoisten henkilöiden liikkuminen on vaikeaa ilman muiden apua tai käyttämättä yksityistä taksipalvelua.

Liikkumistarpeen odotetaan kasvavan eri väestöryhmillä erityisesti julkisen sektorin perus- ja erikoispalvelujen keskittyessä. Julkista liikennettä on kuitenkin yhä vaikeampi järjestää valtion ja kuntien rahoituksen pienentyessä. Liikkumisen vaikeudet koskettavat suurimmin nuoria ja ikääntyviä pääteiden varsien ulkopuolella.

Aiemmin tehty kuljetusten kehitystyö

Kuljetuskustannusten nousun hillitsemiseksi, kuljetuspalveluiden tason ylläpitämiseksi tai jopa parantamiseksi sekä palveluita tilaavien toimijoiden keskinäisen yhteistyön lisäämiseksi päätettiin Kaustisen seutukunnassa ja Kannuksen kaupungissa tarttua kuljetuksien muodostamaan kokonaisuuteen pitkäjänteisesti. Tämä työ käynnistyi alueella vuonna 2014.

Kaustisen seutukunnan kunnat, Kannus ja aiemmin sote-palveluita tuottanut peruspalveluliikelaitos JYTA (1.1.2017 lähtien Keski-Pohjanmaan sosiaali- ja terveyspalvelukuntayhtymä Soite) olivat osallistuneet vuonna 2014 Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa Kutsujoukkoliikenne-hankkeeseen, jossa konsulttina toimi Sito Oy. Tämän hankkeen myötä syntyi tarve ja sopivat olosuhteet Kyytiin-hankkeelle. Tavoitteena oli jatkaa vuoden 2015 alussa päättyneen Kutsujoukkoliikenne-hankkeen mukaisesti sen toiseen vaiheeseen ja käynnistää erilaisia kutsujoukkoliikennemalleja. Kutsujoukkoliikennehankkeen ensimmäisen vaiheen ovat rahoittaneet kunnat ja ELY-keskus yhdessä.

2 Tavoitteet

Siton tekemässä ensimmäisen vaiheen selvityksessä vuonna 2014 tuli esiin vaativia kehittämiskokonaisuuksia sekä yksittäisiä toimenpide-ehtotuksia. Näiden pohjalta muodostui Kyytiin!-hankkeen tavoitteet, pidemmän aikavälin vaikutukset sekä kehittämisteemat:

Tavoitteet:

1. Muodostaa joukkoliikenteestä ja henkilökuljetuksesta hallitumpi ja tehokkaampi kokonaisuus yhdistämällä eri sektorien, kuntien ja ELY:n kuljetuksia
2. Kehittää monipalveluliikenteen toimintamalleja maaseudulle
3. Löytää alueelle soveltuvien älyliikenteen ja kutsujoukkoliikenteen yhdistelmiä
4. Levittää uusia toimintamalleja ja hyviä käytäntöjä valtakunnallisesti

Vaikutukset pidemmällä aikavälillä:

5. Asiointiliikenteen turvaaminen ja parantaminen maaseutualueilla
6. Tehokkuuden lisääminen ja taloudelliset säästöt kuljetuspalveluissa

Kehittämisteemat:

1. Alueellisen joukko- ja henkilöliikennekoordinaation suunnittelu ja käynnistäminen

- Koordinoidun yhteissuunnittelun käynnistäminen sekä siihen liittyvien työrakenteiden ja toimintamallien kehittäminen
- Yhteisten pelisääntöjen ja liikennepalveluiden rakenteiden (yhteinen koulukuljetusopas, yhteiset suunnitteluajat, hankintamallit, liikennöitsijäkuulemiset) luominen eri hallintokuntien, kuntien ja ELY-keskuksen välille

2. Kuljetusyhteistyön tiivistäminen ja seudullisten kuljetuksia aiheuttavien toimintojen yhtenäistäminen

3. Asiointiliikenteen yhdistäminen monipalveluliikenteeksi

- Monipalveluliikenteen ja muiden yhdistettyjen kuljetusten käynnistämisen suunnittelu ja valmistelu sovittaen kuntakohtaisiin tarpeisiin
- Paikallisiin kumppanuuksiin perustuvien liikennöintiratkaisujen sekä julkisen ja yksityisen sektorin henkilö- ja tavaraliikenteen yhdistämisellä saatavien mahdollisuuksien tarkastelu ja hyödyntäminen

4. Älyliikenteen ja kutsuohjattujen palvelujen kehittäminen

- Matkojen yhdistelytoimintaan liittyvien teknisten ratkaisujen selvittäminen ja soveltaminen alueen toimintamalleihin

5. Alueen kehittämien toimintamallien ja saatujen kokemusten levittäminen muille maaseutualueille sovellettavaksi

- Toimintamallien ja niiden levittämiskelpoisuuden arviointi ja valinta
 - Toimintamallien tarkastelu toimintaympäristön, asukkaiden/asiakkaiden, kuljetuspalveluja järjestävien tahojen (kunnat, kuntayhtymät, ELY), muiden mahdollisten toimijoiden, viranomaisten ja lainsäädännön näkökulmasta
 - Hankkeen kokemuksilla ja arviointityöllä tuotetaan tietoa parhaillaan käynnissä olevalle ja teemaan liittyvälle ministeriöiden työryhmätyölle. Keskeisenä tavoitteena on etsiä eri liikennemuotojen keinotekoisien raja-aitojen poistamiseen liittyviä keinoja, jotta uusia toimintamalleja saadaan rakennettua.
 - Johtopäätökset arvioinnista, joiden perusteella suositukset ja esitykset toimintatapojen muutostarpeista järjestäjä-, rahoittaja- ja ohjaustahoille sekä esitykset toimintamalleista, jotka eivät toimi, ovat tehottomia tai taloudellisesti kannattamattomia.
 - Toimintamallien kehittämisen aikana tai johtopäätösvaiheessa esitetään mahdollisen poikkeuslainsäädännön tarve toimintamallien kehittämiseksi pilottialueilla. Alue on tehnyt päätöksen toimimisesta mahdollisena pilottialueena Suomessa.
- Viestintä ja tiedottaminen alueellisesti ja valtakunnallisesti
 - Hyvien, toteuttamiskelpoisten käytäntöjen ja toimintamallien julkistaminen ja tiedottaminen
 - Viestintäsuunnitelman laatiminen yhteistyössä kuntien, Maaseutuverkoston ja ELY-keskuksen kanssa. Alustavasti on sovittu, että viestinnässä voidaan hyödyntää ELY-keskusten verkostoa, joka toimisi tehokkaana tiedonvälittäjänä kuntien ja muiden toimijoiden suuntaan.
 - Alustavana kohdejoukkona julkisen sektorin edustajina ovat kunnat/Kuntaliitto, kuntayhtymät, ELY-keskukset, LVM/Liikennevirasto, AVI
 - Viestintä toteutetaan usean kanavan kautta ja siinä hyödynnetään sekä sähköisiä että printtimateriaaleja. Keinoina käytetään mm. sähköisiä infokirjeitä kohderyhmien edustajille, henkilökohtaisia ja pienryhmätapaamisia, sosiaalista mediaa sekä muut median muodot. Mahdollisuuksien mukaan esiintymisiä/puheenvuoroja aiheeseen liittyvissä alueellisissa ja kansallisissa seminaareissa. Alueellisessa viestinnässä pääpainopisteenä ovat infotilaisuudet kunnanhallitusten ja -valtuustojen kokouksissa, kuntien ja kuntayhtymien johtoryhmien kokouksissa sekä kaikille avoimissa keskustelutilaisuuksissa.
 - Viestintää toteutetaan aktiivisesti hankkeen jokaisessa vaiheessa

3 Toiminta

3.1 Tehty kehitystyö kunnissa

Hanke alkoi 1.6.2015 ja päättyi 31.12.2017. Ensiksi käynnistyi hankekoordinaattorin rekrytointiprosessi, ja tehtävässä aloitti syyskuussa 2015 Ari Sorola. Syksyn 2015 aikana tehtiin toimijakohtainen tilannekartoitus. Tämän jälkeen vuoden 2016 ja kevään 2017 aikana edistettiin sovittuja kokeiluja, selvitystöitä ja muutoksia. Loppuvuoden 2017 ajan hankekoordinaattorina toimi Heli Siirilä. Tällöin valmisteltiin loppuraportti, perehdytettiin alueen viranhaltijoita ja luottamushenkilöitä liikennepalvelulakiin liittyen sekä tiedotettiin hankkeesta valtakunnallisesti. Lisäksi valmisteltiin hankesuunnitelmia, jotta voitaisiin jatkaa maaseudun henkilöliikenteen kehittämistä maaseutukontekstissa Keski-Pohjanmaalla.

Tarkemmin hankkeen sisällöllisestä työstä voi lukea hankkeen väliraporteista sekä **erityisesti liitteenä 1 löytyvästä raportista ja sen luvusta 4 Toimenpiteet ja tulokset**. Raportin liite 1 konkretisoi jämäkästi, millaisia toimenpiteitä tehtiin hankeaikana.

Hankkeen toteuttajana toimi Kaustisen seutukunta. Se toimii itsenäisenä lautakuntana Lestijärven kunnan hallinto-organisaatiossa. Kaustisen seutukunnan tehtävät ovat aluekehittäminen, elinkeinoelämän kehittäminen, kuntien yhteistoiminnan kehittäminen ja seudun edunvalvonta. Kaustisen seutukunta rekrytoi hankkeelle hankekoordinaattorin, joka toimi hankkeen projektipäällikkönä sekä kehittämisasiantuntijana. Hankekoordinaattori vastasi kehittämistyön koordinoinnista, yhteydenpidosta, verkostotyöstä sekä tiedottamisesta ja viestinnästä. Lisäksi osa-aikainen projektisihteeri Kaustisen seutukunnan organisaatiosta avusti hankekoordinaattoria hankkeen talouteen ja hallintoon sekä viestintään liittyvissä tehtävissä.

Hanke toteutui tiiviissä yhteistyössä kuntien sivistyssektoreiden, JYTA:n/Soiten ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen kanssa. ELY toimi hankkeessa kuljetuspalvelujen asiantuntijan roolissa, mutta myös osarahoittajana tehtäviensä mukaisesti hankkeen ulkopuolella olevien kuljetuspalveluiden hankinnassa ja toteuttamisessa.

Hankekoordinaattori sekä kuntien, JYTA:n/Soiten ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen edustajat muodostavat kehittämisryhmän, joka toimi hankekoordinaattorin työn ohjaajana sekä kehittämistyötä eteenpäin vievänä ja kokoavana ryhmänä. Konkreettisia asioita työstettiin myös jokilaaksottaisissa asiantuntijaryhmissä. Lestijokilaakson ryhmään kuuluivat Kannuksen, Lestijärven ja Toholammin edustajat. Perhonjokilaakson ryhmään kuuluivat Halsuan, Kaustisen, Perhon ja Vetelin edustajat. Molemmissa ryhmissä olivat edustajat Jyta:sta/Soitesta ja seutukunnasta. Hankkeella oli ohjausryhmä, joka koostui hankekunnista ja yhteistyöorganisaatioista. Se kokoontui seitsemän kertaa, joista neljä kokousta pidettiin vuoden 2017 aikana: 24.2, 14.6, 11.10. ja 13.12.2017. Vuoden 2017 aikana pidettyjen kokousten pöytäkirjat ovat maksatushakemuksen liitteenä.

Hankkeen ohjausryhmä

sivistystoimenjohtaja *Kivijakola Leena*, Kannuksen Kaupunki, ohry:n pj

JYTA:n tilaajajohtaja/Soiten kuntoutus- ja tutkimuspalveluiden toimialuejohtaja *Kellokoski-Kari Eija*

JYTAn peruspalvelujohtaja/Soiten sosiaalijohtaja *Oikarinen-Nybacka Tarja*

sivistysjohtaja *Simpanen Taina*, Halsuan kunta

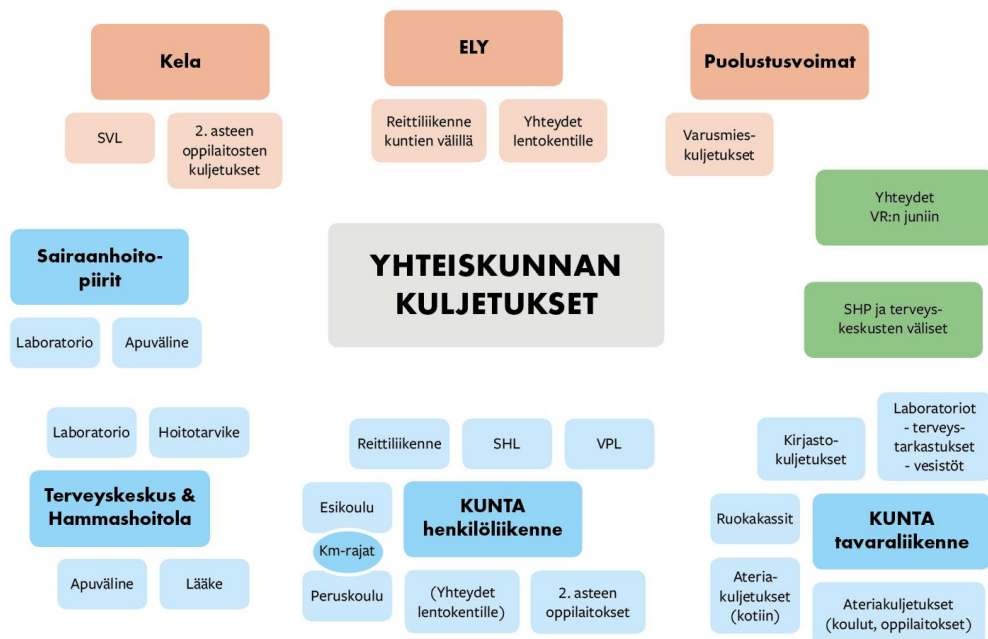
vs. sivistysjohtaja *Tastula Mailis*, Kaustisen kunta

sivistysjohtaja *Mäkelä Tarja*, Lestijärven kunta

sivistysjohtaja *Pääkkö Mervi*, Perhon kunta
 rehtori, joukkoliikennevastaava *Kanniainen Pasi*, Perhon kunta
 sivistysjohtaja *Päiviö Eeva*, Toholammin kunta (15.3.2016 alkaen, sivistysjohtaja Leila Pihlajamaa 14.3.2016 saakka)
 sivistysjohtaja *Keltti-Heikkilä Maria*, Vetelin kunta
 kehittämisjohtaja *Jylhä Petri*, Kaustisen seutukunta
 kunnanjohtaja *Ahonen Esko*, Lestijärven kunta
Asiantuntijat:
 joukkoliikennevastaava *Matintupa Rauno*, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
 kyläasiamies *Erkkilä Esa*, Keskipohjalaiset Kylät ry
 erityisasiantuntija *Siirilä Heli*, MANEn maankäyttö- ja infrastruktuuri -verkosto (12.6.2017 saakka)
 suunnittelija *Hauta Anne*, Kela/Seinäjäki
Esittelijä: hankekoordinaattori *Sorola Ari*, Kaustisen seutukunta (9/2015–7/2017), *Heli Siirilä* (8–12/2017)
Sihteeri: seutusihteeri *Ojutkangas-Änäkkälä Jaana*, Kaustisen seutukunta

Hankkeen myötä hahmottui julkisten kuljetusten muodostama monitoimijainen ja monimutkainenkin kokonaisuus. Siitä valmisteltiin yhteistyössä Kyytiin!-hankkeen, YTR/MANE infra-verkoston sekä VTT:n MaaseutuMaaS-hanketoimijoiden kanssa alla näkyvä kuvio. Kuviota on hyödynnetty erittäin ahkerasti seminaarialustuksissa, blogeissa, valtuustovierailuilla ja muussa viestinnässä. Kuvio on herätellyt ja havahduttanut toimijoita niin kunnissa, yrityksissä kuin maaseudun kehittäjissäkkin. Kuvio on levinnyt muidenkin toimijoiden käyttöön ja on käytössä hankeajan päättymisen jälkeenkin. Kun monimutkaisen kokonaisuuden pystyi rakentamaan selkeäksi yhden sivun kokoiseksi kuvioksi, pystyi sen avulla tehokkaammin lisää ymmärrystä ja keskustella aiheesta eri osapuolien kanssa.

Heli Siirilä, Vaasan yliopiston Levón-instituutti
 Kyläasiamies *Esa Erkkilä*, Keskipohjalaiset Kylät ry
 Jenni Eckhardt, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy



Syksyllä 2017 oli mahdollista hakea Keski-Pohjanmaan liitosta EAKR-hankerahoitusta logistiikan kehittämiseen. Kaustisen seutukunta valmisteli hankkeen ”*Kyytiin2 – tavara- ja henkilöliikenteen yhdistely yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyönä*”. Hanke sai myönteisen rahoituspäätöksen, joten sen mahdollistamana kuljetusten kehittämistä voidaan jatkaa hankealueella ainakin vuoden 2020 loppuun saakka. Hankkeessa keskeisessä roolissa on maaseutualueiden yritysten ja muiden toimijoiden logistiikan kehittäminen.

Kyytiin!-hankkeen päättymisen jälkeen Keski-Pohjanmaalla valmisteltiin hankehakemus Sitran kuljetuksia käsitelleeseen hankerahoitushakuun, mutta sieltä tuli kielteinen hankepääätös. Hakemuksen valmistelu kuitenkin osoitti, että alueella on muodostunut kuljetusten kehittämiseen sitoutuneita toimijoita ja luontevia yhteistyörakenteita. Tämän tilanteen syntymisessä on keskeisessä roolissa ollut Kyytiin!-hankkeessa tehty työ. Jatkossa kehitystyötä pystytään tekemään osin Kyytiin2-hankkeen turvin erityisesti pk-yritysten kanssa, mutta julkisen sektorin kuljetukset kaipaavat edelleen hankerahaa hallinnon kehittämisen osalta.

3.2 Viestintä

Viestintää ja tiedonjakoa tehtiin usealla rintamalla:

- hankekunnissa viranhaltijoiden väliset keskustelut ja tiedonjako
- alueen kuljetusyrittäjien kanssa käydyt keskustelut ja tiedonjako (erityisesti taksit ja linja-autoliikenne)
- kuntalaisille tiedottaminen ja kertominen uusista vuoroista, reiteistä ja yleisesti kuljetuksista
- verkostoituminen ja keskustelut valtakunnan tasolla kuljetuskollegoiden kanssa.

Viranhaltijoiden välisistä keskusteluista on kerrottu tarkemmin liitteessä 1. Alueen kuljetusyrittäjien kanssa käsiteltiin muun muassa tulevia avautuvia kilpailutuksia paikkakuntaakohtaisissa liikennöitsijätilaisuuksissa. Lisäksi kilpailutukset voittaneiden kuljetusyritysten kanssa käytiin jatkuvaa yhteydenpitoa toiminnan valvomiseksi ja kehittämiseksi. Tämä yhteydenpito tapahtui puhelimitse, sähköpostitse ja kasvotusten. Tällaista vuorovaikutusta eri toimijoiden kesken ei kannata väheksyä, vaan sen pitäisi olla keskeisessä roolissa toimintojen kehittämiseksi. Tällöin saadaan luotua kaikkia osapuolia parhaalla tavalla palvelevat ja kustannustehokkaat kuljetuspalvelut.

Kuljetuspalveluiden kohdeyleisöä eli vanhuksia, vammaisia ja kuntalaisia yleensä tavoiteltiin

- lehti-ilmoituksilla ja lehtijutuilla
- kuntien ja seutukunnan verkkosivuilla ja facebookissa
- kuntatiedotteissa
- kiertoajelulla vanhusten viikon yhteydessä Toholammilla sekä kuljetusten teemapäivillä Kannuksessa ja Toholammilla
- Toholammilla ja Kannuksessa veteraaneille ja eläkeläisille järjestetyt erilliset infotilaisuudet palveluliikenteestä
- jalkautumalla eri tilaisuuksiin kuten kylien kokouksiin tai ikäihmisten kokoontumisiin, kuten Toimintatori Toholammilla
- Muiden tahojen, kuten Keski-Pohjanmaan liiton ja JYTAn järjestämissä tapahtumissa maakuntaradion tekemillä jutuilla, aiheena mm. Lestijärven koulukuljetukset ja 2016 vuoden alussa Kyytiin-hanke.

Vaikka viestintää tehtiin monipuolisesti eri kanavissa, ei viestintää voinut koskaan tehdä tarpeeksi. Se vaikuttaisi tarvitsevansa erillistä keskittymistä ja ammattitaitoa. **Ongelmat viestinnässä taitavat olla samanlaiset lähes jokaisessa suomalaisessa kunnassa, joten asian syvä perkaaminen ansaitsisi oman laajan kehittämishankkeensa.**

Valtakunnallinen verkostoituminen käynnistyi muun muassa selvitetessä Suomessa toimivien matkojenyhdistelykeskusten toimintaa. Kyytiin-hankkeen ideoimana ja muiden tahojen toteuttamana kokoontui maaseudun julkisen henkilöliikenteen parissa työskenteleviä viranhaltijoita eri puolilta Suomea muutama otteeseen. Tämän tiimoilta järjestettiin myös kansallisia seminaareja, joissa yhdessä luennoi Kyytiin-hankekoordinaattori ajankohtaisista havainnoistaan.

Ulkopuolista tarkasteluapua järjestyi maaliskuussa 2017, kun ryhmä Vaasan yliopiston aluetieteen opiskelijoita toteutti maisterivaiheen opintoihin kuuluvan kenttäkurssin Toholammilla. Kurssin aikana järjestettiin kyläläisille eri puolilla kuntaa neljä työpajamaista keskusteluiltaa, joissa keskusteltiin henkilöliikenteen kehittämistarpeista sekä kuultiin kokemuksia nykyisistä henkilökuljetuspalveluista. Opiskelijat laativat aihepiiristä yli 40-sivuisen raportin ”*Liikkuminen muutoksessa - Elinvoimainen Toholampi*” toimenpide-ehdotuksineen (raportti valitettavasti ei ole ladattavissa verkosta). Toimenpide-ehdotukset olivat (tiivistetysti):

- aiempaa tehokkaampi tiedotus ja markkinointi tarjolla olevasta liikennetarjonnasta
- kunnan kaikkien vuorotietojen kerääminen yhdelle verkkosivulle
- paperisia aikatauluja jakoon koteihin, kaappoihin, kirjastoon
- vuorojen lisääminen työmatkaliikennettä tukevaksi (vuorojen laajentaminen tunnilla aamu- ja iltapäivisin)
- biopolttoaineen käyttö ja sen aktiivinen esilletuonti
- ruokakassikuljetusten yhdistäminen palveluliikenneauton yhteyteen
- kannustaminen ryhmäkuljetuksiin

Valmiista raportista tiedottaminen

Kyytiin-hankkeen toimista valmistui kattava raportti marraskuussa 2017 (liite1). Siinä mennään tarkasti läpi, mitä hankkeessa tehtiin, onnistumisia ja epäonnistumisia, pohdittiin maaseudun kuljetusten kokonaisuutta monipuolisesti sekä annettiin jatkotoimenpide-ehdotuksia. Raportin yhteydessä tilattiin taittajalta maaseudun liikenneaiheisia kuvituskuvia, jotta jatkossa voi tehdä sujuvaa ja visuaalisesti miellyttävää viestintää. Suurin osa kuvista on mukana raportissa sekä liitteenä 2.

Raportin myötä tehtiin laajaa valtakunnallista viestintää. Tieto raportista tavoitti mm.

- Keski-Pohjanmaan mediat
- Keski-Pohjanmaan kunnanjohtajat, valtuustot ja hallitukset, keskeiset viranhaltijat
- Vaasan vaalipiirin kansanedustajat avustajineen
- liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsenet avustajineen
- LVM, Trafi, Liikennevirasto, ELYt
- maaseudun henkilöliikenteen ammattilaiset eri puolilla Suomea
- Kuntalehti, Maaseudun Tulevaisuus
- liikenne- ja viestintäministeri Bernerin
- puoluelehdet

- Leader-ryhmät ja kyläasiamiehet Suomessa
- Twitterissä mm. Siirilän seuraajat, maaseutupolitiikka-aktiivit, ICoMaaS-seminaarin osallistujat
- Kasen Facebook-sivu
- uutinen sekä blogiteksti www.maaseutupolitiikka.fi -sivuilla
- Valmisteltiin Maaseutupolitiikan policy brief maaseudun henkilöliikenteestä

Valitettavan ja yllättävän harva media tarttui raportin antiin, haastattelupyynnöjä ei tullut. Onneksi liikennealan iso ammattilehti *Tie ja Liikenne* pyysi kirjoittamaan laajan jutun Kyytiin-hankkeen havainnoista numeroon 1/2018. Julkaistu lehtiartikkeli on liitteenä 3.

Syksyn 2017 aikana hankekoordinaattori kävi puhumassa liikennepalvelulain vaikutuksista maaseutukuntiin alueen kunnanvaltuustojen ja -hallitusten kokouksissa (Kaustisen valtuusto 12.10, Halsuan kunnanhallitus 16.10, Vetelin kunnanvaltuusto 13.11, Lestijärven kunnanvaltuusto 7.12. sekä Toholammin kunnanhallitus 18.12.2017). Liitteenä 4 on tilaisuuksissa käytetyt kalvot.

11.10.2017 järjestettiin esittely- ja keskustelutilaisuus liikennepalvelulaista. Kohdeyleisönä olivat keskeiset viranhaltijat, kunnanjohtajat sekä kunnanvaltuustojen- tai hallituksen puheenjohtajat. Tilaisuuden kutsu (liite 5) ja tilaisuudessa käytetyt kalvot (liite 6) kertovat tarkemmin, miten aihetta lähestyttiin. Tilaisuus oli seurattavissa etänä, ja tehty tallenne löytyy osoitteesta <https://connect.funet.fi/p8r4hvg1kk6/>.

13.10.2017 toimitettiin kunnille (valtuustot/hallitukset) kirje otsikolla *"Kuljetuksien ja liikenteen muutoksesta Suomessa sekä Kaustisen seudulla ja Kannuksessa"* (liite 6). Tarkoituksena oli lisätä luottamushenkilöiden ymmärrystä liikenteen muutoksesta ja sen mahdollisuuksista maaseutukunnille.

28.11.2017 hanke esiteltiin Kaustisen seutukunnan seutuvaltuustolle.

14.12.2017 hanke esiteltiin Suomen Kylät ry:n kyläasiamiesten neuvottelupäivillä

Hanke valmisteli Maaseutupolitiikan neuvoston kanssa Kyytiin!-hankkeesta maaseutupolitiikan policy briefin, joka vetää yhteen maaseutupoliittisesti tärkeimmät havainnot ja jatkotoimenpide-ehdotukset. PB on liitteenä 7.

Hankeaikana kirjoitettiin teksti paikallislehdissä julkaistavaksi siitä, mitä liikennepalvelulaki ja sen aikaansaama muutos tarkoittaa ja mahdollistaa tavallisille maaseudun asukkaille. Kirjoituksen tavoitteena oli lisätä alueen asukkaiden tietoisuutta digitaalisesta liikenteestä, keventävästä hallinnosta. Lisäksi tarkoituksena on luoda pohjaa ihmisten kuljetus- ja liikkumistapojen muutokselle. Valitettavasti teksti ei mennyt läpi, eli toimitus ei lisännyt juttua lehtensä sivuille.

4. Tulokset

Tiivistettynä hankkeen neljä tavoitetta ja kaksi pidemmän aikavälin vaikutusta ovat toteutuneet tai toteutumassa seuraavasti:

1. Muodostaa joukkoliikenteestä ja henkilökuljetuksesta hallitumpi ja tehokkaampi kokonaisuus yhdistämällä eri sektorien, kuntien ja ELY:n kuljetuksia

Nopeimmin ja näkyvimmin kuljetusten yhdistely lähti etenemään Keski-Pohjanmaan sosiaali- ja terveyspalvelukuntayhtymä Soiteissa, jossa myöhempanä tavoitteena on laajentaa yhdistelyä muihinkin kuljetuksiin askel askeleelta. Myös ELY:n ja kuntien välinen yhteistyö jatkui toimivana. Kunnissa henkilö- tai tavarakuljetukset eivät konkreettisesti edenneet kohti tehokkaampaa kokonaisuutta tai yhdistelyä. Kuntien sisällä sektorirajat eivät pysyvästi ylittyneet, vaikka siihen mietittiin ja selvitettiin eri keinoja. Kuljetuksiin liittyvät raportointi ja kustannusten irrottaminen kirjanpidosta ovat edelleen vaihtelevia kunnittain, yhtenäistämistä tai muita muutoksia ei tapahtunut.

2. Kehittää monipalveluliikenteen toimintamalleja maaseudulle

Monipalveluliikennettä kokeiltiin Toholammilla ja Kannuksessa. Toimintamalli jäi käyntiin Toholammilla ja päättyi Kannuksessa vähäisten käyttäjämäärien vuoksi. Toholammilla käyttäjämäärissä olisi varaa kasvaa. Tämä edellyttäisi muun muassa markkinointia.

3. Löytää alueelle soveltuvien älyliikenteen ja kutsujoukkoliikenteen yhdistelmiä

Kunnissa ei otettu hankeaikana käyttöön älyliikenteen elementtejä, vaikka niitä etsittiin muun muassa Perhoon. Syksyllä 2017 Soite uudisti SHL- ja VPL-kuljetuksiin liittyvän ketjun aina asiakkaiden kuljetuksiin liittyvien tietojen ja autoilijoiden liittyvien sopimus- ja kalustotietojen sekä asiakkaiden tilaustietojen hallitsemiseen. Uusi toimintamalli perustuu yhdellä järjestelmällä kuljetuksien ohjaamiseen digitaalisesti ja taksiryttäjillä applikaation hyödyntämiseen.

4. Levittää uusia toimintamalleja ja hyviä käytäntöjä valtakunnallisesti

Hanke onnistui hyvin verkostoitumaan eri puolella Suomea työskentelevien julkisen henkilöliikenteen ammattilaisten kanssa, joten uudet tiedot ja näkemykset maaseudun henkilöliikenteen nykytilanteesta mahdollisuuksineen ja ongelmineen ovat levinneet. Ohjausryhmässä toiminut rahoittajan edustaja hyödynsi voimakkaasti Kyytiin-hankkeen tuottamaa tietoa omassa valtakunnallisessa maaseutupoliittisessa työssään. Tavoitteena oli päivittää ja lisätä kansallisella tasolla niin viranomaisten kuin maaseudun kehittäjien tietotaitoa maaseudun henkilöliikenteestä. Samanlaista valtakunnallista tiedonjakoa tekivät omissa verkostoissaan myös kylätoiminnan edustaja ja ELY:n edustaja.

Vaikutukset pidemmällä aikavälillä:

5. Asiointiliikenteen turvaaminen ja parantaminen maaseutualueilla

Hankkeen myötä kuljetusasiat ovat hankekunnissa keskusteluissa. Yhä selkeämmin nähdään, että kuljetukset voisivat muodostaa tehokkaammankin kokonaisuuden (vrt. kuvio 2). Siihen tarvittaisiin päätoiminen työntekijä. Tarvetta asiointiliikenteelle on tulevaisuudessakin maaseutualueilla.

6. Tehokkuuden lisääminen ja taloudelliset säästöt kuljetuspalveluissa

Taloudellisten säästöjen suuruudet vaihtelivat kunnittain. Yksittäinen menestysaskel oli Lestijärven kunnan koulukuljetusten kilpailutus uudella tavalla ja siitä syntyneet säästöt palvelutason kärsimättä. Keskeinen onnistuminen oli myös Toholammin kunnan palveluliikenteeseen liittyvän sopimuksen

toiminnallinen muutos. Näiden kahden muutoksen yhteissästö on yli 100 000 euroa. Lisäksi Halsuan koulukuljetusten kilpailutus toi taloudellista säästöä ja tehokkuutta kunnan koulukuljetuksiin. Toisaalta kuljetuskustannusten nousun estäminen tai hidastaminen ilman yhdistelyjen tekemistä digitaalisesti on jo sinänsä saavutus. Vertailukelpoisia kuljetuksiin liittyviä talouslukuja on edelleen haasteellista saada.

Syvempää analyysiä onnistumisista ja vastoinkäymisistä löytyy raportista (liite 1).

5. Hankkeen kustannukset ja rahoitus

Kustannukset Kustannuspaikka 1505415 00	KA 2015–17	Maksettu	Jäljellä	Toteutumis%
Henkilöstökustannukset	82 678,00	82 973,28	-295,28	100
Ostopalvelut	28 100,00	28 438,57	-338,57	101
Matkakulut	5 900,00	5 548,59	351,41	94
Yleiskustannukset	5 100,00	5 457,49	-357,49	107
Muut menot	3 700,00	3 060,07	639,93	83
YHTEENSÄ	125 478,00	125 478,00	0,00	100

Rahoitus 1505415 00	2015–2017 Myönnetty	Saatu	Saamatta
TEM maaseudun kehittäminen 87,66 %	110 000,00	110 000,00	0,00
Kunnat 12,34 %	15 478,00	15 478,00	0,00
Kannus	4 052,26	4 048,75	3,51
Halsua	877,52	882,80	-5,28
Kaustinen	3 075,64	3 104,87	-29,23
Lestijärvi	586,69	582,51	4,18
Perho	2 077,47	2 105,56	-28,09
Toholampi	2 408,52	2 375,18	33,34
Veteli	2 399,90	2 378,33	21,57
Yhteensä	125 478,00	125 478,00	0,00

Suurin kuluerä oli hankekoordinaattorin ja hankesihteerin palkat. Ostopalvelut kertyivät suurilta osin ajalla 08-12/2017, kun hankekoordinaattori-työpanos ostettiin Vaasan yliopiston Levón-instituutilta. Hankeaikana tehtiin kaksi kustannuslajimuutosta, jotka liittyivät ostopalveluiden käyttämiseen. Loppumaksatuksessa haettava summa on 42 282,46 euroa.

6 Johtopäätökset ja jatkotoimenpide-ehdotukset

6.1. Johtopäätökset

Elementtejä maaseudun henkilöliikenteen ja kuljetusten toimintamallissa

Hankeaikana selkeytyi käsitys siitä, millainen henkilöliikenteen ja kuljetuksien toimintamalli sopii maaseutu ympäristöön. Sopivan toimintamallin elementtejä ovat esimerkiksi:

- kuntatasolla muissa kuin säännöllisissä koulukuljetuksissa on suunnattava tarjontaa kutsuun perustuvaksi ilman säännöllistä aikataulua ja reittiä,
- digitaalisten välineiden hyödyntäminen, kuten älyapplikaatiolla reaaliaikainen tarjonnan seuranta ja tilaaminen, mahdollisesti myös maksaminen,
- henkilö- ja tavarakuljetusten yhdistely,
- monikanavainen ja jatkuva tiedottaminen kuljetustarjonnasta,
- eri hallintokuntien välisten kuljetustarpeiden yhteensovittaminen sekä
- soveltuvien reittien yhteiskilpailuttaminen ELY:n ja kunnan sekä sairaanhoitopiiriin ja kuntien kesken.

Hankeesta julkaistu raportti (liite 1) sisältää laajan luvun 6.1. *Hankekoordinaattorin pohdintaa*. Siinä käsitellään erittäin monipuolisesti hankkeessa tehtyjä havaintoja maaseudun henkilöliikenteeseen ja kuljetuksiin liittyen ja niiden myötä syntyneitä johtopäätöksiä. Tässä muutama nosto pohdinnoista:

Applikaatiot, alustat ja käyttöjärjestelmät – sisällöt ja ehdot neuvoteltava

Vuonna 2018 kokonaisuudessaan voimaantuleva liikennepalvelulaki kannustaa voimakkaasti digitaalisuuden lisäämiseen kuljetuksissa ja liikenteessä, jotta edellytykset liikenteen tehostumiselle paranevat. Digitaalisuuden lisääntyminen tarkoittaa erilaisten ohjelmistojen, applikaatioiden, alustojen, sivustojen ja käyttöjärjestelmien kasvavaa tarjontaa.

Digitaalisia tuotteita tulee tuomaan markkinoille niin kotimaiset kuin ulkomaiset toimijat. Osa toimijoista on pitkän linjan kokeneita toimijoita, osa taas tuoreita startup-yrityksiä. Osa panostaa aktiiviseen kuntakontaktointiin, osa ei. Tämä asettaa kuljetuksista vastaavat henkilöt monilla tavoin uuden tilanteen eteen. Samaan aikaan pitäisi tietää, millaisia ovat kunnan ja matkustajien tarpeet nyt ja tulevaisuudessa sekä millaista tarjontaa on markkinoilla tarpeiden tyydyttämiseen. Sen perusteella pitäisi päättää, minkä yrityksen palveluun päätyisi. Tarjolla olevia tuotteita pitäisi pystyä myös analysoimaan ja vertailemaan sisällöllisesti: onko tuote yksityiskohdiltaankin jo valmis ja toimiva? Jos ei, niin kuuluuko tuotekehitys sovittuun könttä- tai kuukausimaksuun?

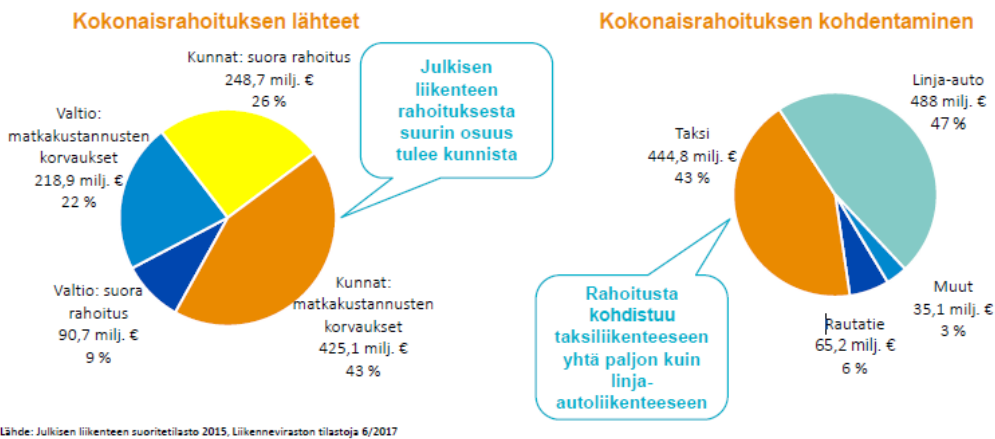
Toimintakentän muutos tulee haastamaan hankintojen valmistelu- ja toteutusprosessin. Hankintasopimukset on osattava neuvotella kohtuuhintaisiksi myös niihin tilanteisiin, jos tuotetta pitää kunnan toiveesta tuotekehittelä toimivammaksi. Tämä ei koske pelkästään maaseudun pieniä kuntia, vaan jokaista suomalaista kuntaa. Hienoa olisi, jos kuntien ja valtion kuljetuksia hallinnoivat viranhaltijat voisivat tässä tehdä ammatillista yhteistyötä ja keskinäistä tiedottamista.

Säästöille tuleeikin kasvot

Julkinen sektori ostaa yrityksiltä paljon kuljetuksia. Esimerkiksi taksien yli miljardin euron liikevaihdosta julkisen sektorin kustantamia matkoja oli lähes puoli miljardia. Tästä summasta Kelan myöntämät korvaukset taksilla suoritetuista kuljetuksista olivat 136 miljoonaa euroa vuonna 2013. Myös linja-autoliikenteen liikevaihdosta julkisen sektorin hankkimien matkojen osuus on 40 prosenttia. Julkisen sektorin organisaatioista kunnat ostavat eniten kuljetuksia (kuva alla). Siksi kuntien päätöksillä on vaikutusta yritysten toimintaan.



Julkisen liikenteen rahoitus 2015



Kuva 2: Julkisen liikenteen rahoitus vuonna 2015 (Lähde: Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 46/2017)

Julkisella sektorilla on täysi oikeus ja velvollisuus etsiä keinoja hankkimiansa kuljetuksien tehostamiseen, jotta muun muassa nouseviin kustannuksiin ja verovarojen kulumiseen voidaan tarttua. Maaseudulla julkinen henkilöliikenne on tänä päivänä usein paikallisten yrittäjien voimin hoidettua. Jos julkinen sektori onnistuu säästämään kuljetuskustannuksissa esimerkiksi hyvällä kilpailutuksella tai digitaalisella matkojen yhdistelyllä, voi saavutetuille säästöille yllättäen tulla kasvot. Ne kasvot kuuluvat yrittäjälle tai yrittäjille, jonka liikevaihto on supistunut tai liiketoiminta loppunut kokonaan julkisen sektorin hankkiessa yritykseltä vähemmän palveluita. Tämä fakta on kunnissa muistettava ja keskusteltava etukäteen henkilöstön ja mielellään keskeisten luottamushenkilöidenkin kanssa, jotta mahdollisilta ylilyönneiltä vältytään.

6.2. Jatkotoimenpide-ehdotukset

Hankealueelle ehdotettiin seuraavia toimenpiteitä, jotka sopivat todennäköisesti hyvin myös muihin suomalaisiin maaseutukuntiin:

- Alueelle kuntien yhteinen kuljetuskoordinaattori. Kuljetuskoordinaattorin toimenkuvaan voisi kuulua kehittää jokaisen kunnan hankkimia henkilö- ja tavarakuljetuksia yhdessä niistä vastaavien viranhaltijoiden kanssa. Lisäksi tärkeä elementti on yhteydenpito kollegoihin valtakunnallisesti, jotta saadaan uusia ideoita alueelle.
- Kuljetuskoordinaattorista kertyvät kustannukset jaetaan kuntien kesken. Oletettavasti per kunta säästöjä kertyy enemmän kuin kuluja. Voidaan hyödyntää myös hankerahoitusta.
- Syvennetään yhteistyötä kuljetusasioissa Soiten ja Kelan kanssa.
- Kuljetusten kehittämisen kärjeksi otetaan digitaalisuuden hyödyntäminen kaikilla toimijoilla (viranomaiset, kuljetusyrittäjät, matkustajat) kaikissa vaiheissa (kuten tilaaminen, tarjoaminen, maksaminen, jälkiraportointi). Tämä toteuttaa liikennepalvelulain vaatimuksia.
- Keskusteluyhteys siihen henkilöstöön, jotka myöntävät matkustuslupia asiakkaille. Tavoitteena on yhtenäistää lupien myöntämiskulttuureja asiakkaiden yhdenvertaisuuden vahvistumiseksi. Tämä on tärkeää erityisesti silloin, jos vammaispalvelulaki astuu uudistettuna voimaan lähitulevaisuudessa.
- ”Kuljetuksien tilanne- ja tulevaisuusanalyysi” keskusteltavaksi joka toinen vuosi valtuustoissa. Kuljetuskoordinaattori valmistelijana.
- Haetaan jatkossakin hankerahoitusta kuljetuksien kehittämiseen.
- Lisätään viranhaltijoiden mahdollisuuksia osallistua netti- tai videokokousyhteydellä kuntien ja eri organisaatioiden välisiin palavereihin.

LIITTEET

Liite 1 Kyytiin!-hankkeen raportti (pdf-liitteenä)

Liite 2 Kuvituskuvat maaseudun tulevaisuuden liikenne -aihepiiristä

Liite 3 Artikkelit Tie & Liikenne -lehdessä 1/2018

Liite 4 Esimerkki kalvoista, joiden perusteella on keskusteltu alueen kunnanvaltuustojen tai -hallitusten kanssa liikennepalvelulain vaikutuksista maaseutukunnissa

Liite 5 Esittely- ja keskustelutilaisuus liikennepalvelulaista 11.10.2017; tilaisuuden kutsu.

Liite 6 Kirje alueen kunnanhallituksille ja valtuustoille otsikolla ”Kuljetuksien ja liikenteen muutoksesta Suomessa sekä Kaustisen seudulla ja Kannuksessa”

Liite 7 Maaseutupolitiikan Policy Brief 2/2017