KUTSUKYYTI SAUMATTOMAKSI OSAKSI JOUKKOLIIKENNETTÄ

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

9.3.2023

Sisältö

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

Matkahuollon Reitit & Liput -alustalla operoitiin kuutta kutsukyytipalvelua vuonna 2022

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

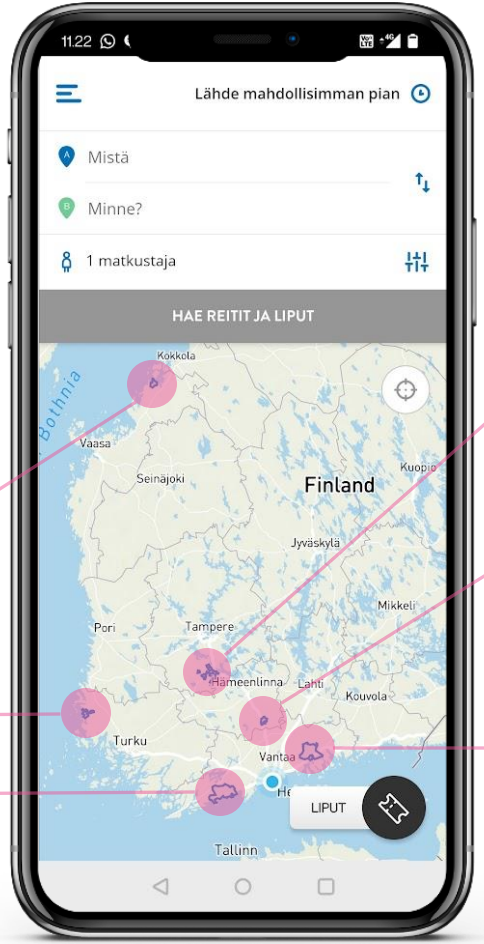
Kutsukyytipalvelut Matkahuollon alustalla vuonna 2022

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

Vippari
Pietarsaaressa alkoi 6/2022

Ukikyyti
Uudessakaupungissa alkoi 12/2021

Ingåket Inkyyti
Inkoossa alkoi 6/2022



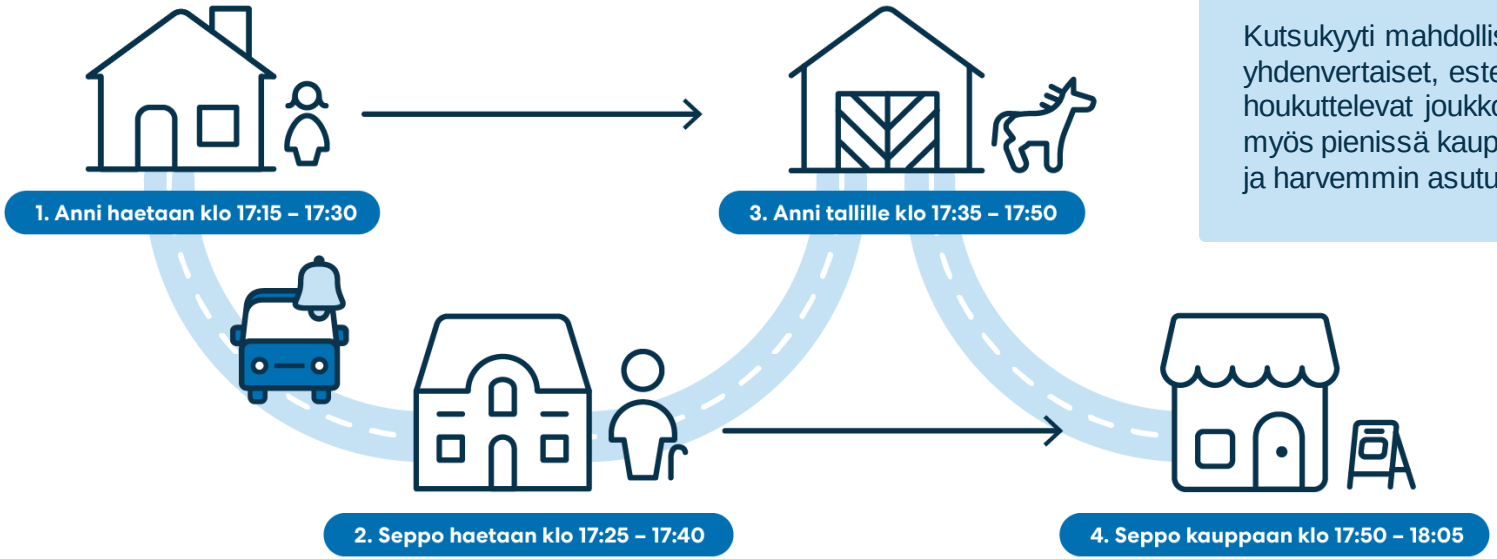
Akaakyyti
Akaalla alkoi 8/2022

R-KYYTI
Riihimäellä alkoi 6/2022

Kyläkyyti Byaskjussen
Porvoossa alkoi 2019

Kutsukyyti

Joukkoliikennettä asiakkaiden reittien ja aikataulujen mukaan



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

Matkahuollon palvelut vuonna 2022 kutsukyytipalveluiden tarjoajille

Käyttäjäsovellus - Reitit ja Liput

- Valtakunnallinen reittiopas
- Matkojen tilaus, mukaan lukien matkaketjut

Kutsukyytialusta

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

Asiakaspalvelu

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

Pilotointi

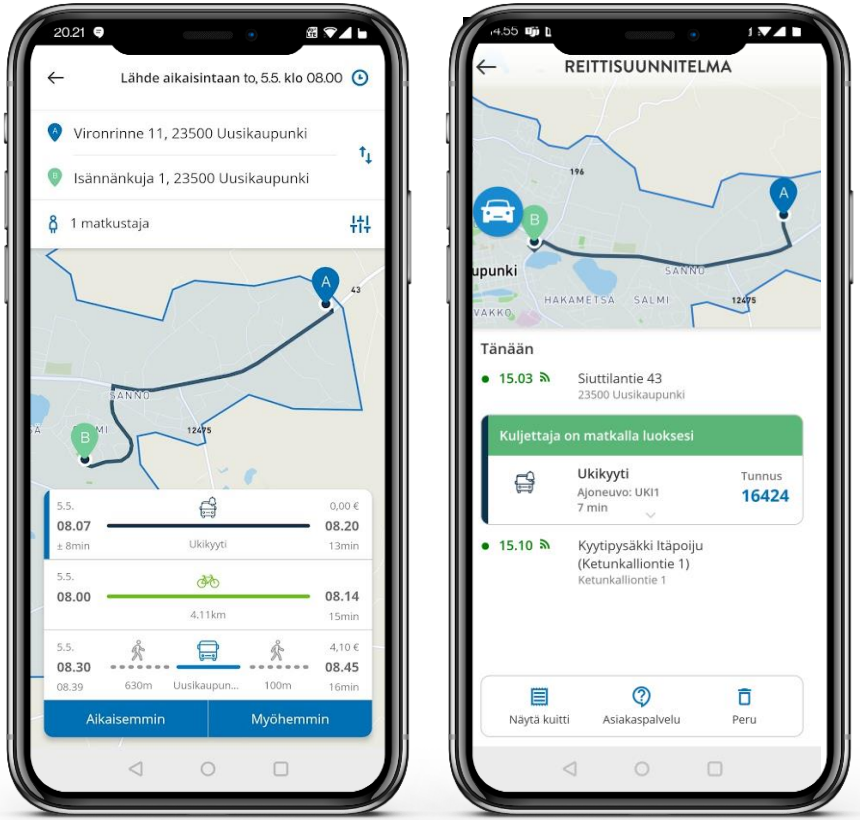
- Palvelun suunnittelu
- Markkinoinnin ja viestinnän suunnittelu ja materiaalit
- Digineuvonta sovelluksen käyttämiseen erityisesti iäkkäille
- Palautteen keräys kyselyllä ja haastatteluilla
- Tulosten analyysi ja raportointi

Simulointi

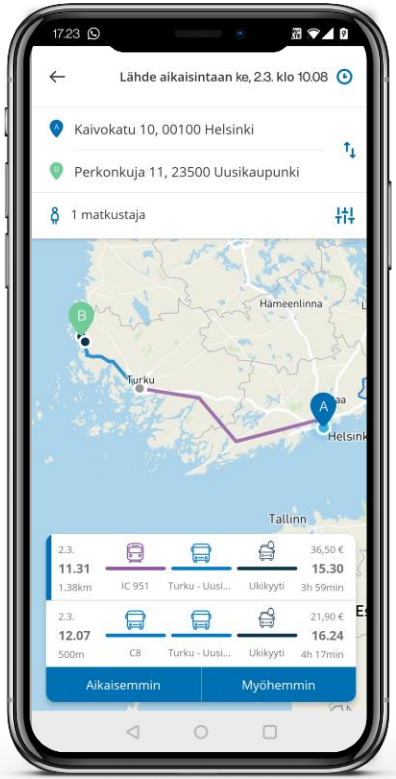
- Kustannukset ja hyödyt
- Eri kuljetuspalveluiden yhdistäminen yli sektorirajojen

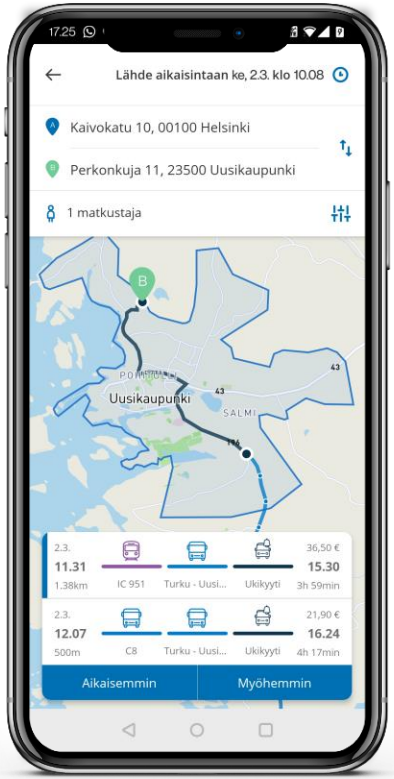
Kutsukyyti on helppoa ja yksilöllistä

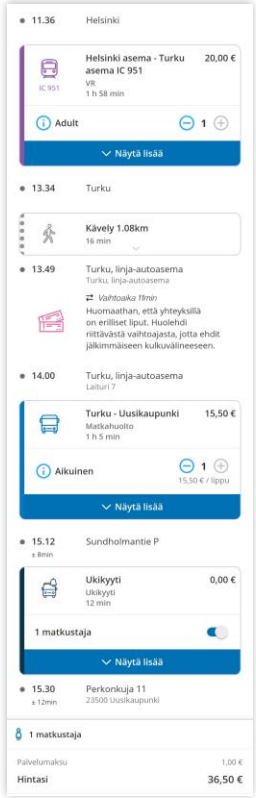
- Lataa **Reitit ja Liput** -sovellus
- Aseta lähtö- ja määränpää, aika sekä matkustajamäärä ja apuvälineet
- Saat kyytitarjouksen – jos autoja vapaana
- Tilaa ja maksa – tai maksa vasta autossa tai käytä voimassaolevaa lippuasi
- Aikataulu ilmoitetaan aluksi joustavana, jotta matkasi voidaan yhdistää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



Koko matkaketju ovelta ovelle – kutsukyyti ja reittiliikenne samalla kertaa







Juna

Bussi

Kutsukyyti

Kutsukyyti on...

Resurssien tehokasta käyttöä

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

Helppoa liikkumista kaikille

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

Kutsukyytipalvelut vuonna 2022 Matkahuollon alustalla

AVAINLUVUT	Porvoo Kyläkyyti	Uusikaupunki Ukikyyti (kevät / syksy)		Pietarsaari Vippari	Riihimäki R-kyyti	Inkoo Inkyyti	Akaa Akaakyyti
Matkat vuonna 2022	1022	12621		8392	23524	911	1185
Käyttäjät (tilanneet vähintään kerran)	111	1092		470	1557	59	139
Palveluaika: ma–pe **Palveluaika: la** **Palveluaika: su**	17 – 20.45 9 – 15 -	6 – 21 10 – 14 -		7.30 – 16.30 - -	5 – 23 7 – 17 7 – 17	n. 9 – 14 - -	9.15 – 13 - -
Autotunnit: ma–pe **Autotunnit: la / su**	7,5 h 5 h	23 h 4 h		16 h -	31 h 17 h	10 h (ka.) -	7 h -
Alueen pisin etäisyys	20 km	10 km		10 km	10 km	40 km	35 km
Matkaa per arkipäivä ka. (max.)	4 (14)	69 (115)	35 (61)	56 (113)	133 (177)	7 (97)	11 (29)
Matkaa/autotunti ka. (max.)	0,7 (1,0)	2,8 (4,1)	1,5 (2,3)	3,9 (5,4)	4,1 (5,0)	0,7 (3,4)	1,9 (2,3)
Liikennöintikust. per matka ka. (min.)	73 € (58 €)	15 € (13 €)	29 € (22 €)	ei tiedossa	13 € (11 €)	61 € (20 €)*	31 € (27 €)
Yhdistyneiden tilausten osuus	17 %	33 %	13 %	73 %	64 %	18 %	54 %
Sovellustilausten osuus	91 %	56 %	57 %	8 %	72 %	14 %	13 %
ASIAKASKYSELY							
Suosittelijoiden osuus	83 %	92 %	71 %	-	52 %	73 %	59 %
Korvasi kutsukyydillä autonkäyttöä	58 %	29 %	29 %	-	18 %	27 %	28 %
Kokee kutsukyydin helpottaneen arkea	79 %	83 %	65 %	-	52 %	73 %	46 %
Ei käyttänyt joukkoliikennettä aiemmin	26 %	-	59 %	-	19 %	36 %	28 %
N (= kyselyyn vastanneet käyttäjät)	**19**	**198**	**133**	**-**	**257**	**11**	**25**
Kaikki vastaajat	19	263	193	-	271	13	39

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

KYLÄKYYTI Byaskjussen





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



Ukikyyti



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



Vippari

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





R-KYYTI

- Palveli Riihimäellä vuonna 2022 ma–pe klo 5–23 ja la-su klo 7–17
- Palvelu käynnistyi 6.6.2022, ja siihen saatiin liikkumisen ohjauksen valtionapua vuonna 2022 suunnitteluun, järjestelmän pilotointiin ja markkinointiin. Pilotointi jatkuu vuonna 2023.
- 1-3 autoa, 30-32 autotuntia per arkipäivä, la-su 1-2 autoa ja 17 autotuntia
- Hinta: 2 € aikuiset, 1 € lapset (normaali paikallisliikenteen taksa, ja kaikki paikallisliikenteen lipputuotteet käyvät)
- Palvelualue oli kompakti: pisin etäisyys noin 10 km
- Palveli aluksi osoitteesta osoitteeseen, mutta lokakuussa otettiin käyttöön pysäkiltä pysäkille -malli (bussipysäkkien ympärille määriteltiin keräilyalueet). Liikuntarajoitteiset saavat edelleen pyydettäessä kuljetuksen ovelta ovelle.
- Palvelu korvasi kesällä aikataulutetun linjaliikenteen lähes kokonaan ja elokuusta lähtien aikaisten aamujen, iltojen ja viikonloppujen linjaliikenteen sekä entisen palvelulinjan. Riihimäki on tiettävästi ensimmäinen kunta Suomessa, joka on kokeillut aikataulutetun liikenteen korvaamista kutsuohjatulla liikenteellä näin laajassa mittakaavassa.
- Saatiin paljon uusia joukkoliikenteen käyttäjiä, mutta kaikki entiset linjaliikenteen käyttäjät eivät olleet tyytyväisiä, ja heidän matkustuksensa väheni. Suurimpana haasteena oli valita ajankohdat, milloin korvata linjaliikennettä. Kaikkina aikoina R-kyydin kapasiteetilla ei pystytty palvelemaan yhtä suurta määrää asiakkaita kuin linjaliikenteellä.
- Palvelua markkinoitiin osana Riihimäen paikallisliikennettä (R-liikenne) lehti-ilmoituksella, julisteilla ja bussikatosten mainosteippauksilla. Ikäihmisille järjestettiin kaksi digikoulutustilaisuutta, joihin osallistui kymmeniä ihmisiä ja kaupungin digineuvojat koulutettiin opastamaan ihmisiä myös jatkossa.
- www.riihimaki.fi/r-kyyti





Ingåket Inkyyti

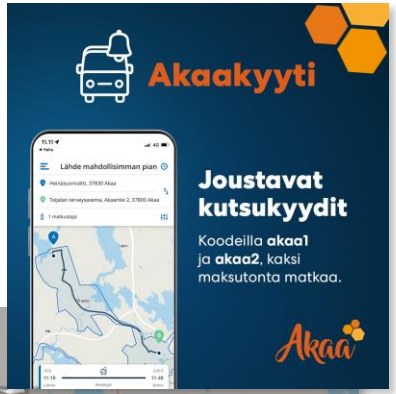
- Palveli Inkoossa ma–pe noin klo 9-11 ja 12-14 (vaihteli kuitenkin eri päivinä ja eri aikoina)
- Palvelu käynnistyi 6.6.2022, ja siihen saatiin liikkumisen ohjauksen valtionapua vuonna 2022 suunnitteluun, järjestelmän pilotointiin ja markkinointiin. Pilotointi päättyi 21.12.2022.
- 1–6 autoa, keskimäärin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





Akaakyyti

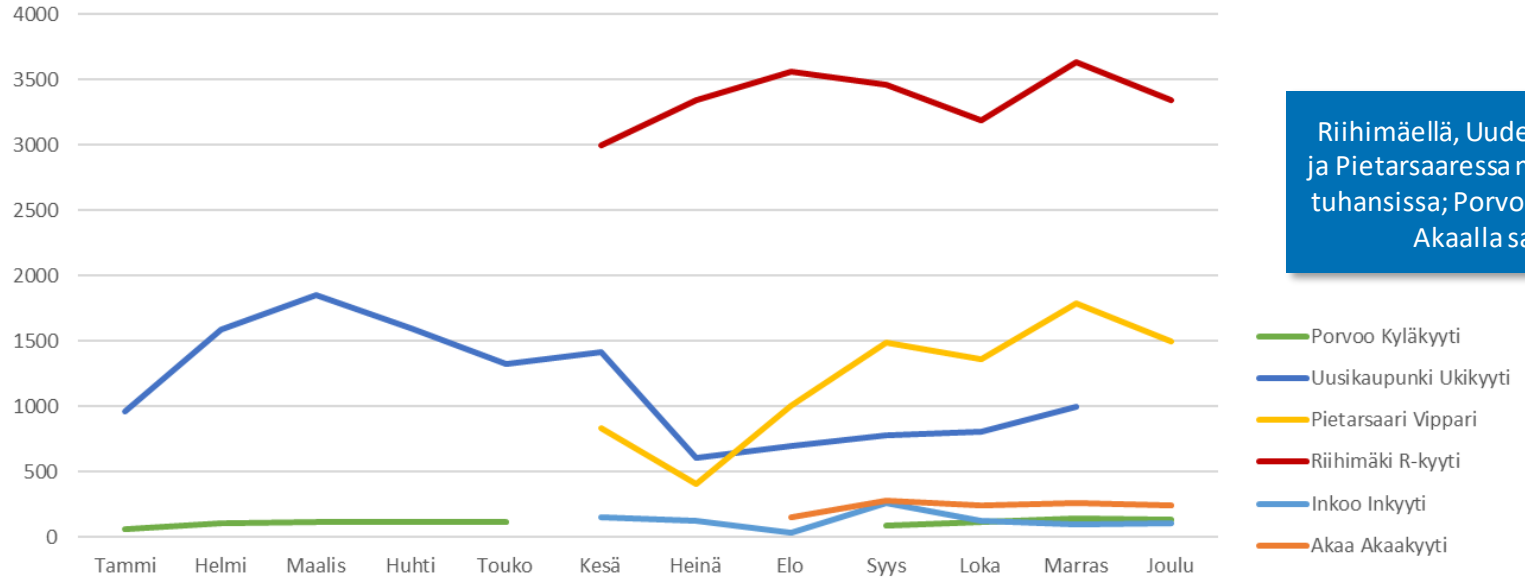
- Palveli Akaalla vuonna 2022 arkisin klo 9.15–13
- Kutsupohjaisen joukkoliikenteen kehittämistarve lähti terveyspalvelujen keskittämisestä uuteen hyvinvointikeskukseen. Alun perin pilotoinnin piti alkaa jo kesällä laajemmalla palveluajalla. Lopulta se käynnistyi vasta 10.8.2022. Akaa sai liikkumisen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





Kutsukyytimatkojen ja käyttäjien määrä vuonna 2022

Kutsukyytimatkojen määrä kuukausittain

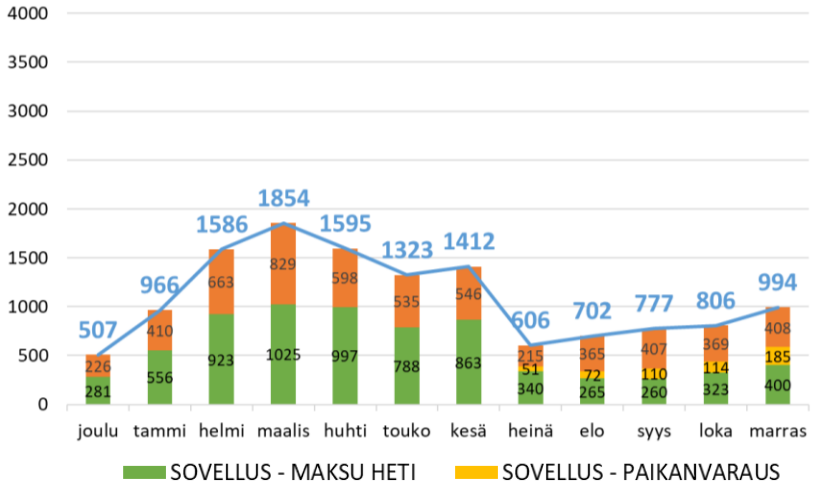


Riihimäellä, Uudessakaupungissa ja Pietarsaaressa matkat lasketaan tuhansissa; Porvoossa, Inkoossa ja Akaalla sadoissa.

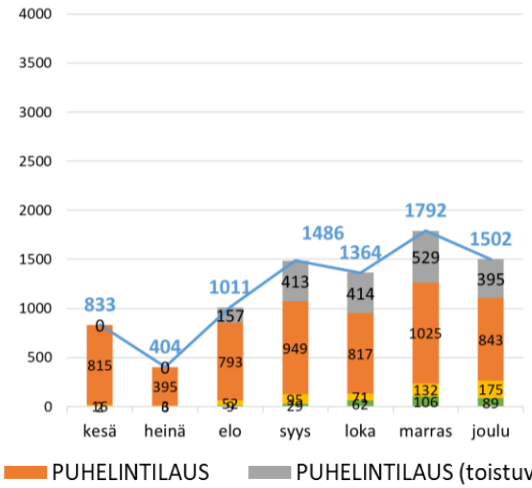
	Porvoo Kyläkyyti	Uusikaupunki Ukikyyti (kevät)	Uusikaupunki Ukikyyti (syksy)	Pietarsaari Vippari	Riihimäki R-kyyti	Inkoo Inkyyti	Akaa Akaakyyti
Matkat/kk, ka.	114	1456	777	1199	3361	130	237
Matkat/kk, max.	147	1854	994	1792	3636	266	278

Riihimäen, Uudenkaupungin ja Pietarsaaren kutsukyytimatkat kuukausittain

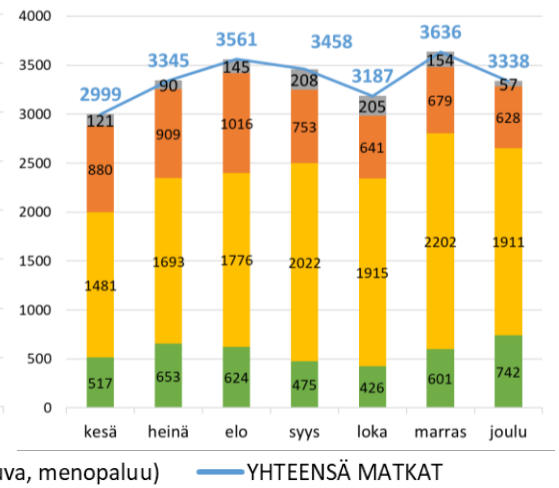
Uusikaupunki: Ukikyyti



Pietarsaari: Vippari



Riihimäki: R-kyyti



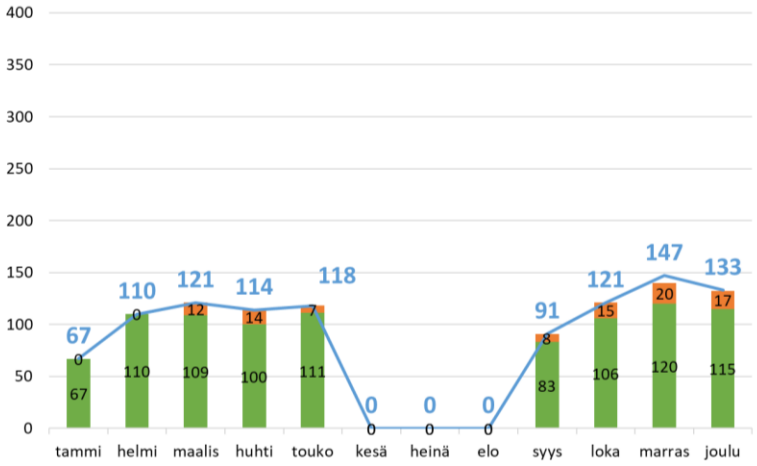
Ukikyydin notkahdus heinäkuussa johtui merkittävästä hinnankorotuksesta. Ukikyyti ei korvannut mitään aiempaa palvelua. Käyttäjissä tasaisesti sekä puhelintilaajia että sovellustilaajia. Paikanvaraus sovelluksella tuli käyttöön heinäkuussa. Ukikyyti palveli arkisin pitkään ja vähän myös lauantaisin.

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

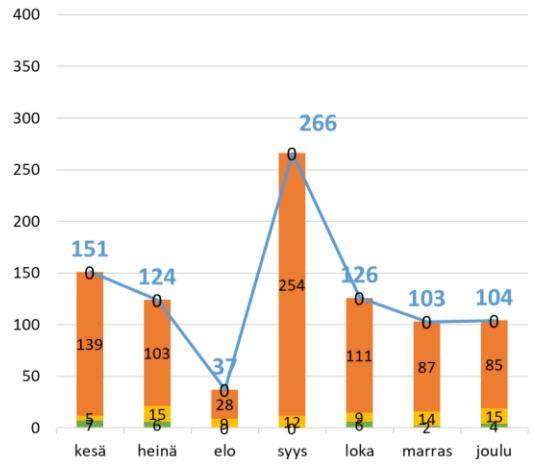
R-kyyti korvasi sekä entisen palvelulinjan että linjaliikennettä, joten käyttäjiä oli jo valmiina paljon. Kapasiteetti rajoitti kasvua. Sovellustilausten osuus oli hyvin suuri ja kasvoi loppuvuotta kohti. R-kyydin palveluaika oli kaikkein laajin, ja se palveli myös sunnuntaisin.

Porvoon, Inkoon ja Akaan kutsukyytimatkat kuukausittain

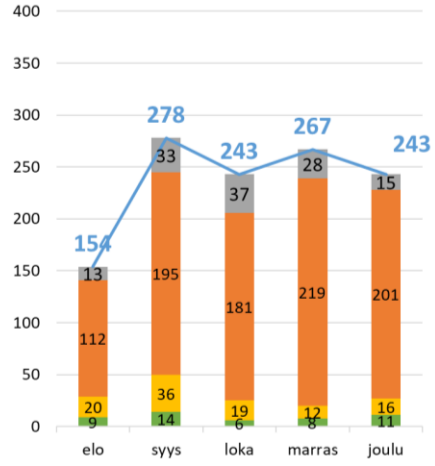
Porvoo: Kyläkyyti



Inkoo: Inkyyti



Akaa: Akaakyyti

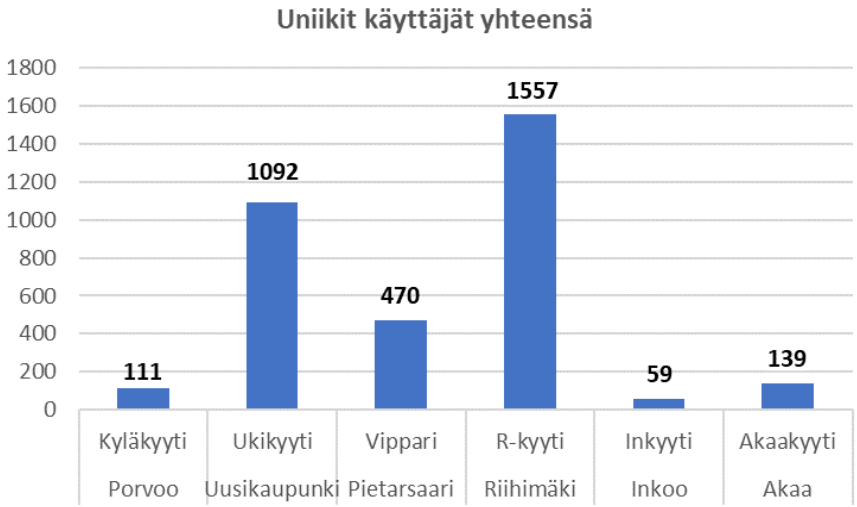


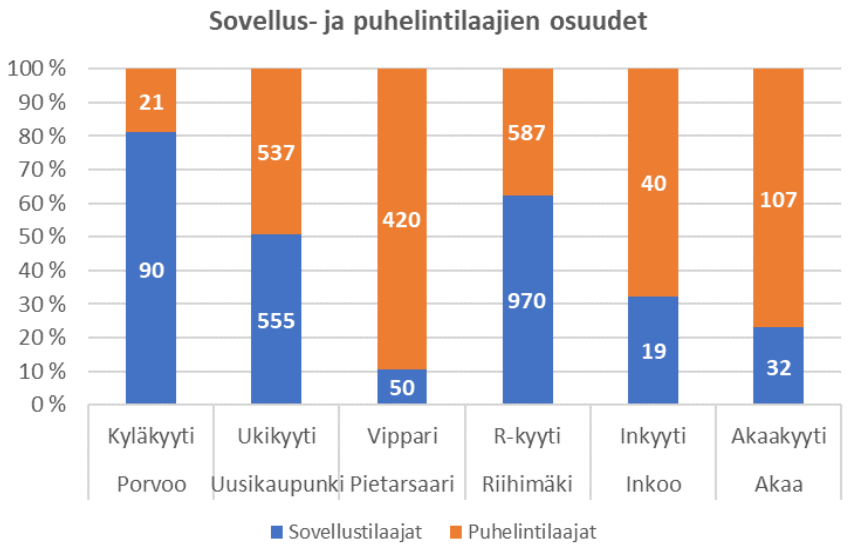


Kyläkyyti käynnistyi 2019 sovellustilauksilla. Puhelintilaukset ovat olleet mahdollisia kahden vuoden ajan, mutta tilausaika on vain yhden tunnin ajan arkipäivisin. Kyläkyyti ei korvannut mitään aiempaa palvelua. Matkamäärä lähti syksyllä kasvuun. Kyläkyyti palveli vain maaseudun asukkaita arki-iltaisin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

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

Kutsukyytipalveluiden käyttäjät

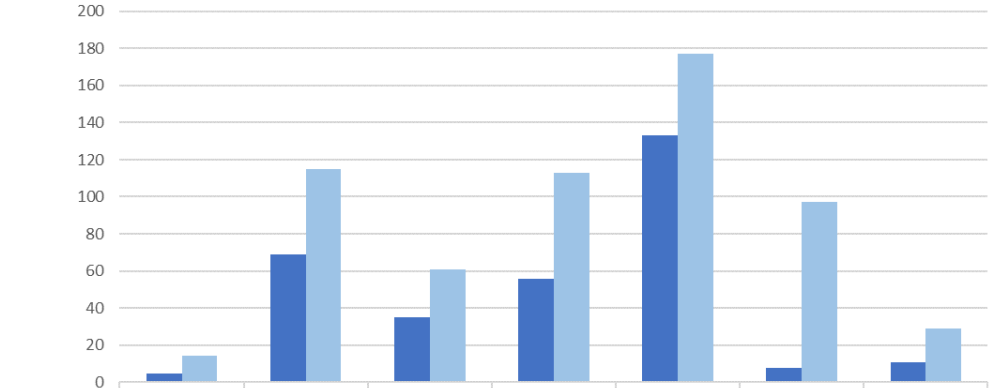




Luvuissa on mukana kaikki vähintään yhden tilauksen tehneet käyttäjät. Sovellustilaajien osuudet olivat suurimmat Porvoossa ja Riihimäellä; alhaisimmat Pietarsaaressa. Inkoon osalta on huomioitava, että kaupunki tilasi omalla perusturva-käyttäjätilillä matkoja useiden asiakkaiden puolesta.

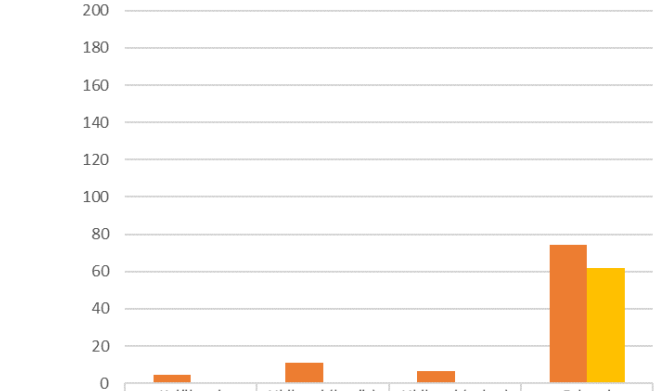
Kutsukyytimatkojen määrä per PÄIVÄ

Kutsukyytimatkat keskimäärin per ARKIPÄIVÄ



	Kyläkyyti Porvoo	Ukikyyti (kevät) Uusikaupunki	Ukikyyti (syksy) Uusikaupunki	Vippari Pietarsaari	R-kyyti Riihimäki	Inkyyti Inkoo	Akaakyyti Akaa
Matkat ka.	4	69	35	56	133	7	11
Matkat max.	14	115	61	113	177	97	29

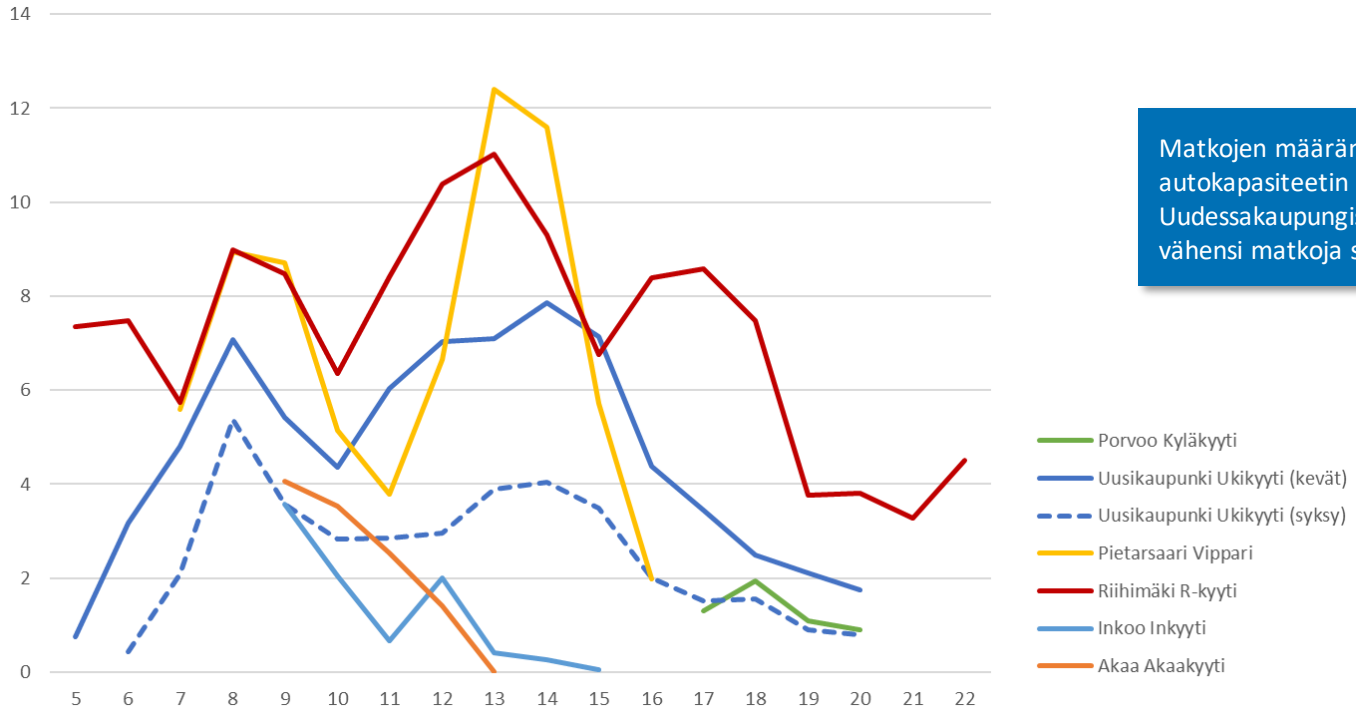
Kutsukyytimatkat keskimäärin per LA / SU



	Kyläkyyti Porvoo	Ukikyyti (kevät) Uusikaupunki	Ukikyyti (syksy) Uusikaupunki	R-kyyti Riihimäki
Matkat LA ka.	5	11	6	74
Matkat SU ka.				62

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

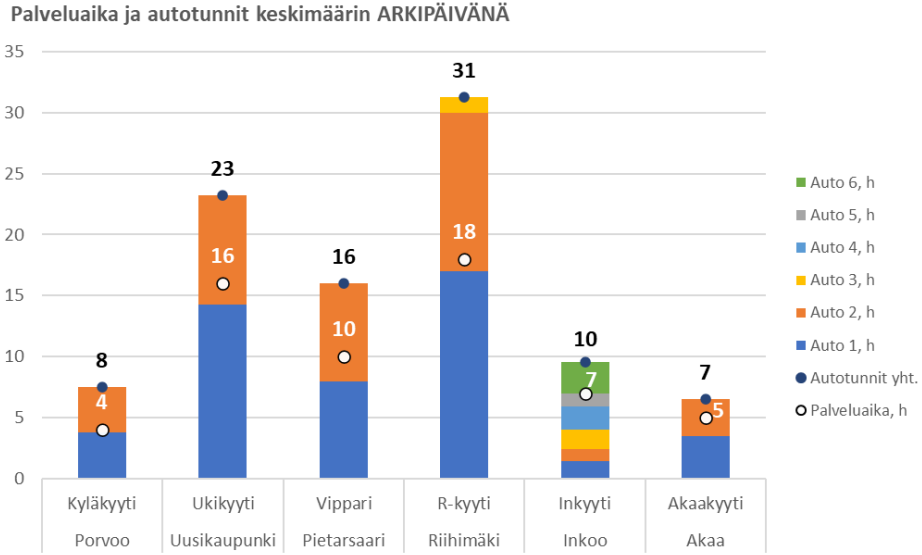
Kutsukyytimatkojen jakautuminen arkipäivänä (keskimäärin per alkava tunti)

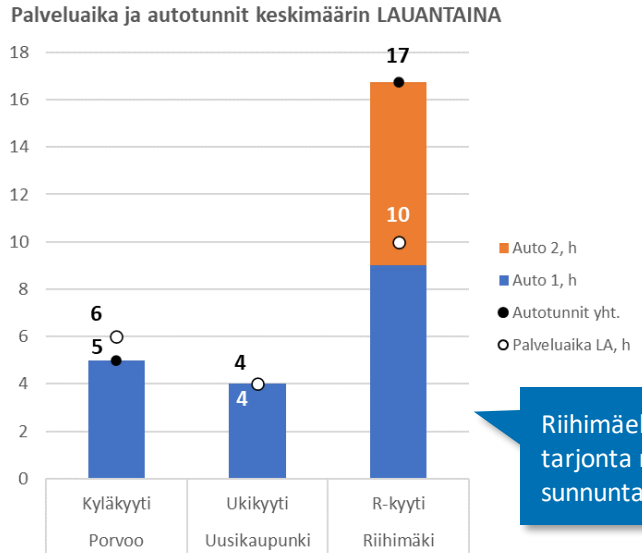


Matkojen määrän vaihtelu seuraa pitkälti autokapasiteetin vaihtelua. Uudessakaupungissa hinnankorotus vähensi matkoja syksyllä melko tasaisesti.

Palvelutarjonta, käyttöaste ja saatavuus

Palveluaika ja autokapasiteetti

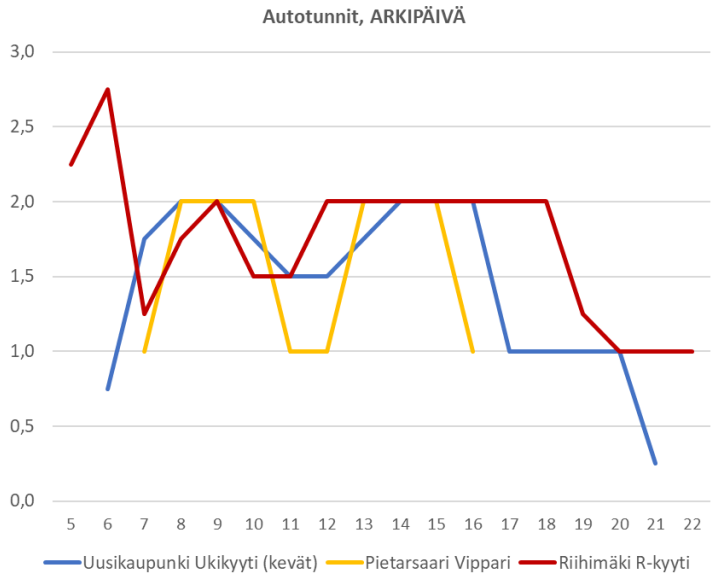


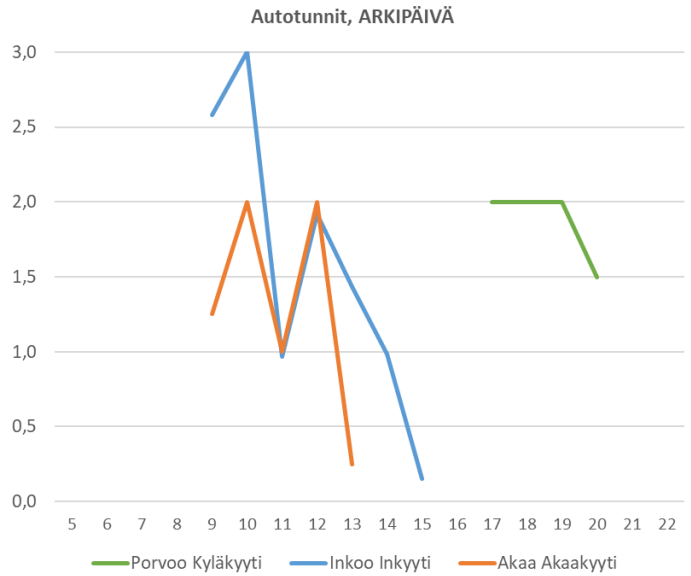


Riihimäellä oli sama tarjonta myös sunnuntaina.

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

Autokapasiteetin jakautuminen ARKIPÄIVÄNÄ (per alkava tunti)

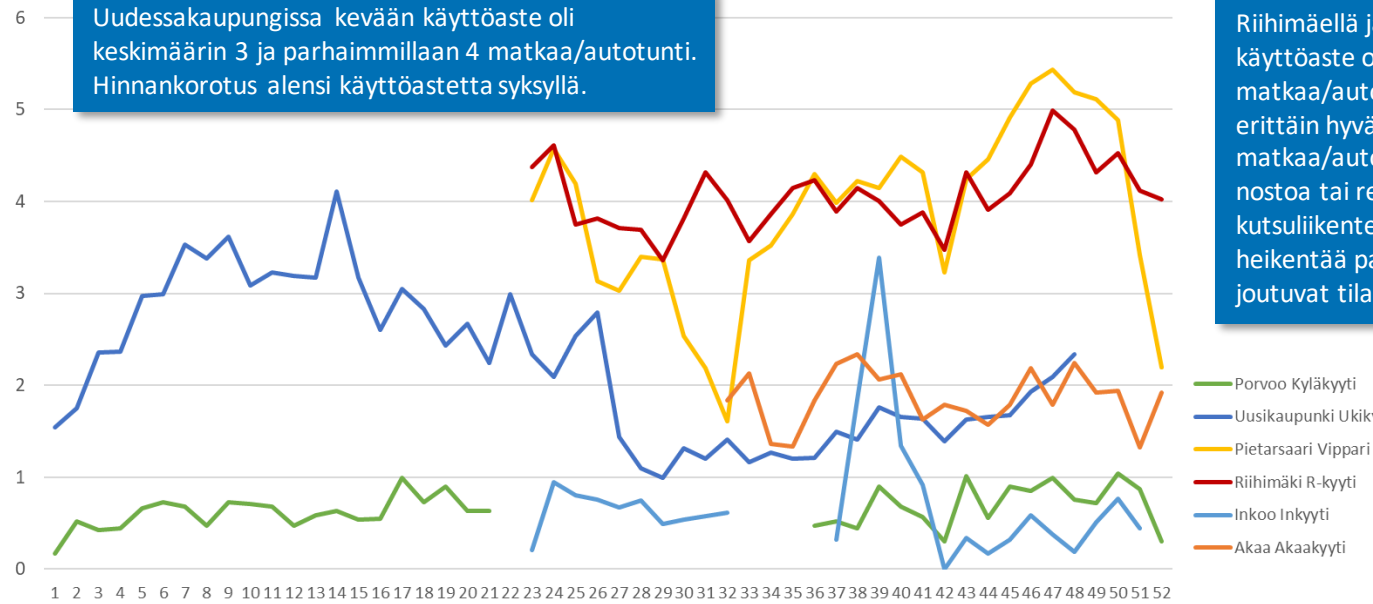




Uudessakaupungissa ja Riihimäellä oli laajin tarjonta aikaisesta aamusta myöhäiseen iltaan. Inkoossa ja Akaalla kapasiteettia oli tarjolla lähinnä aamupäivällä. Inkoossa on esitetty keskimääräinen jakauma, mutta kapasiteetin tarjonta vaihteli hyvin paljon eri päivinä ja eri aikoina, iltapäivällä tarjontaa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

Käyttöaste eli kutsukyytimatkat per autotunti: keskimäärin per VIIKKO

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



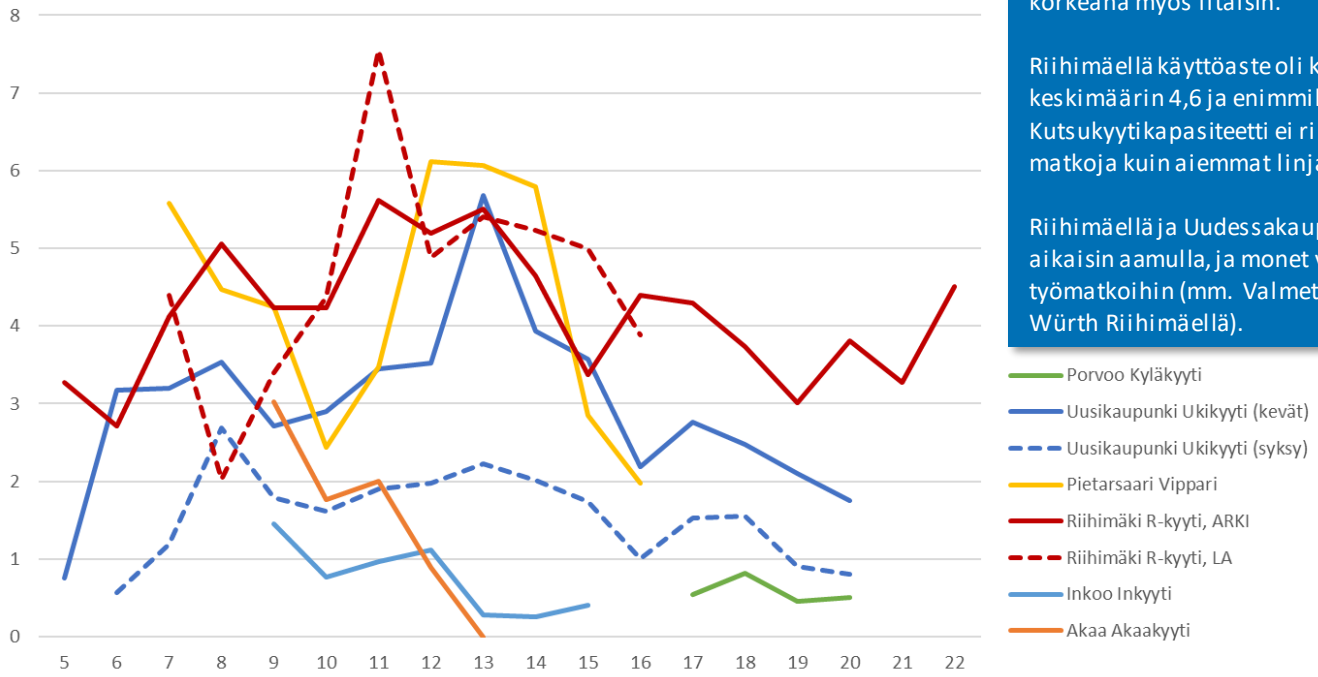
Riihimäellä ja Pietarsaaressa viikoittainen käyttöaste oli keskimäärin 4 ja parhaimmillaan 5 matkaa/autotunti, mikä on kutsuliikenteelle erittäin hyvä tulos. Kun käyttöaste lähenee 6–7 matkaa/autotunti, kannattaa harkita kapasiteetin nostoa tai reittiliikenteen järjestämistä, koska kutsuliikenteessä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

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

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

Käyttöaste eli kutsukyytimatkat per autotunti: keskimäärin per alkava tunti

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

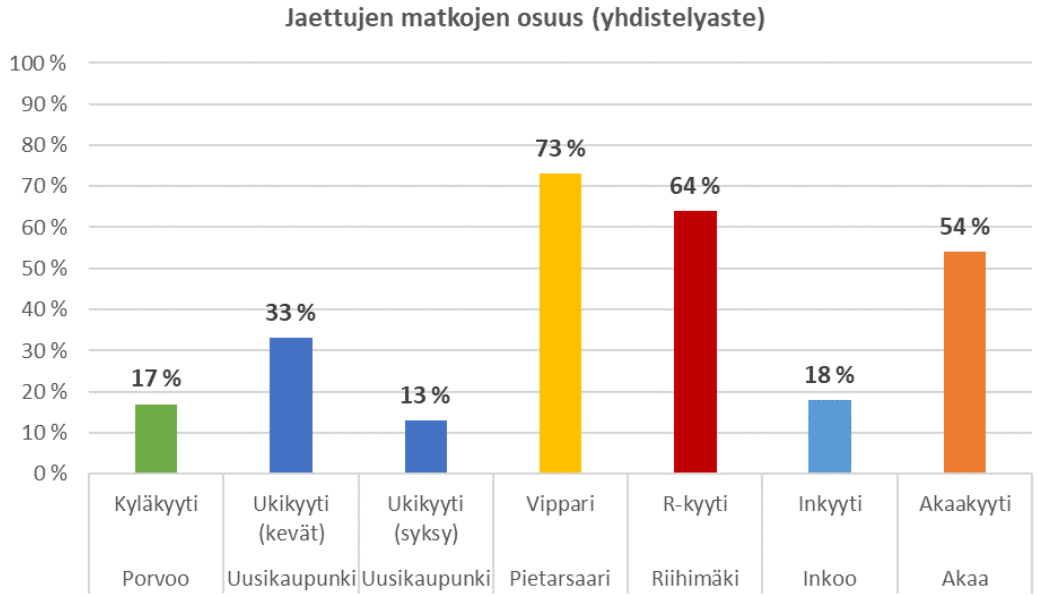


Käyttöasteen huippu arkipäivisin osui Riihimäellä, Pietarsaaressa ja Uudessakaupungissa klo 12–14 välille, jolloin tehtiin 4-6 matkaa per autotunti. Riihimäellä käyttöaste pysyi korkeana myös iltaisin.

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

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

Yhdistelyaste eli tilausten osuus, jotka oli jaettu muiden tilausten kanssa



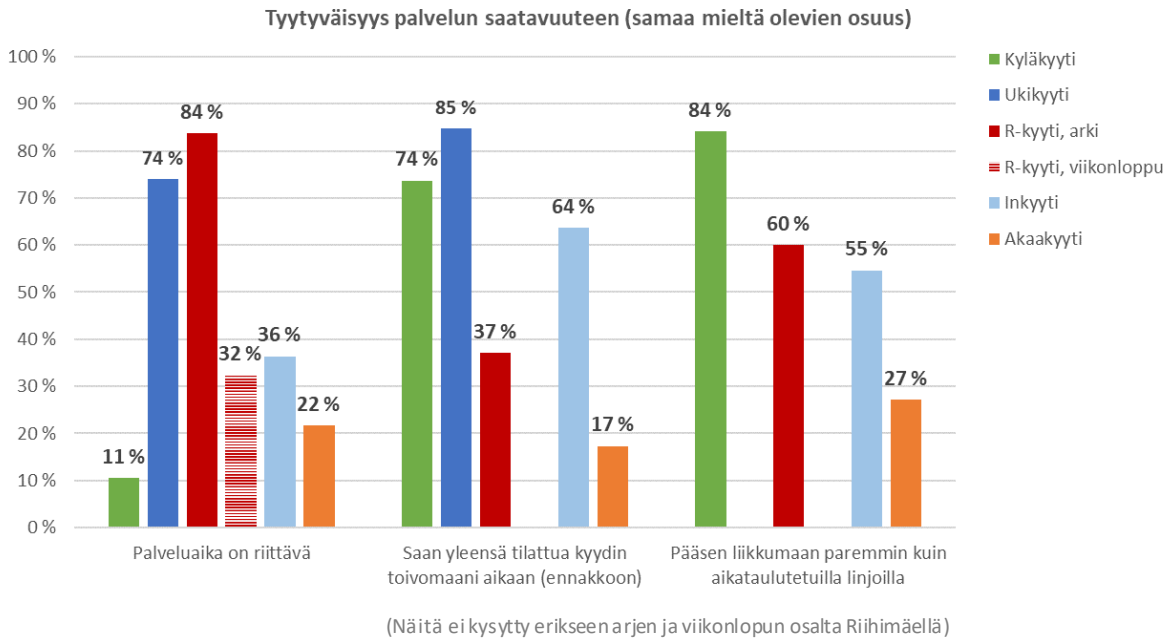
Riihimäen ja Pietarsaaren palveluissa yhdistelyaste oli hyvin korkea (60–70 %).

Uudenkaupungin kevään yhdistelyaste (33 %) oli myös hyvä.

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

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

Käyttäjien kokemukset palvelun saatavuudesta



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

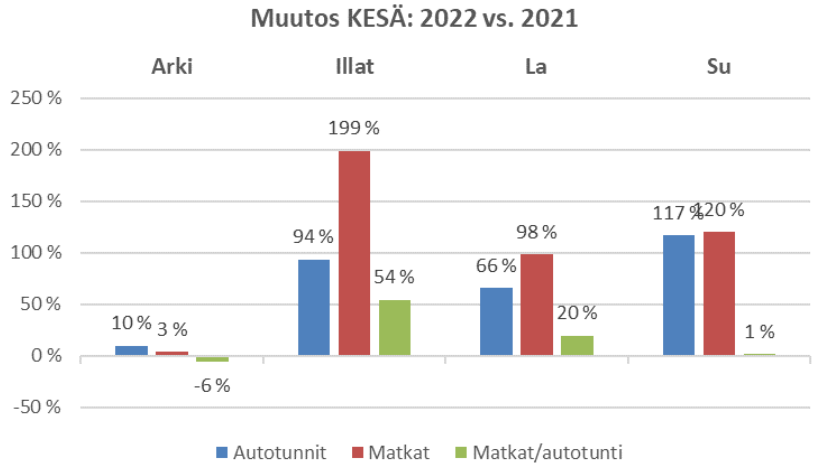
Riihimäellä ja Akaalla oli eniten tyytymättömyyttä kyydin saamiseen toivottuun aikaan. Riihimäellä tämä johtui suuresta käyttöasteesta. Kuitenkin 60 % oli Riihimäelläkin sitä mieltä, että he pääsevät liikkumaan kutsukyydillä paremmin kuin aikataulutetulla liikenteellä.

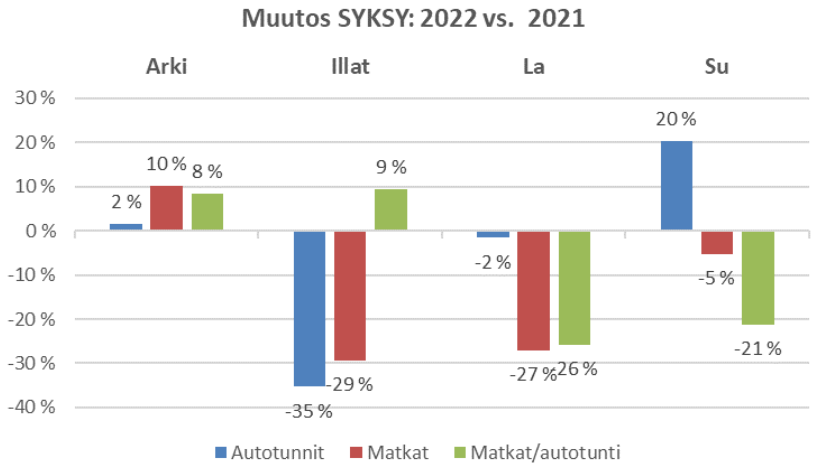
Teknologiassa havaittiin muutamia ongelmia, joiden korjaamisella saatavuutta ja reitityksen tehokkuutta pitäisi pystyä vielä jonkin verran nostamaan ilman kapasiteetin lisäystä.

Linjoja vai kutsua?

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

Muutokset Riihimäen paikallisliikenteessä kutsukyydin käyttöönoton myötä





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

Riihimäen paikallisliikenteen käyttöasteet (matkaa/autotunti)

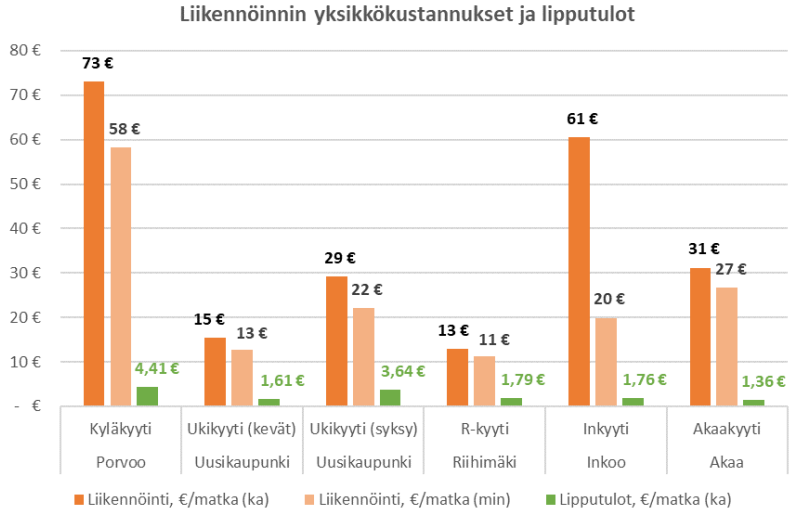
Käyttöaste 2021	Arki	Ilta	La	Su
KESÄ				
Linjaliikenne	4,64	2,28	4,01	3,86
Palvelulinja	3,17			
Yhteensä	**4,44**	**2,28**	**4,01**	**3,86**
SYKSY				
Linjaliikenne	10,20	3,22	5,97	4,22
Palvelulinja	4,06			
Yhteensä	**9,81**	**3,22**	**5,97**	**4,22**

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

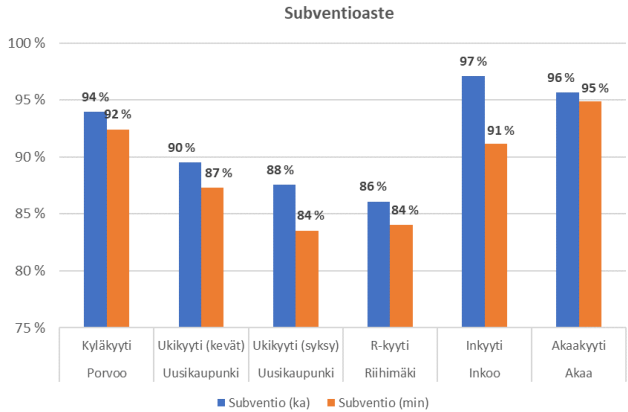
Kun kutsukyydin käyttöaste lähenee 6–7 matkaa/autotunti, linjaliikenne on kannattavampi liikenteen järjestämistapa. Taulukosta näkee, että kesällä kutsukyydin avulla pystyttiin parantamaan paikallisliikenteen kokonaiskäyttöastetta, samoin syksyllä arkisin ja arki-iltaisin. Sen sijaan viikonlopun käyttöasteet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

Kustannukset ja lipputulot

Liikennöinnin yksikkökustannukset ja lipputulot

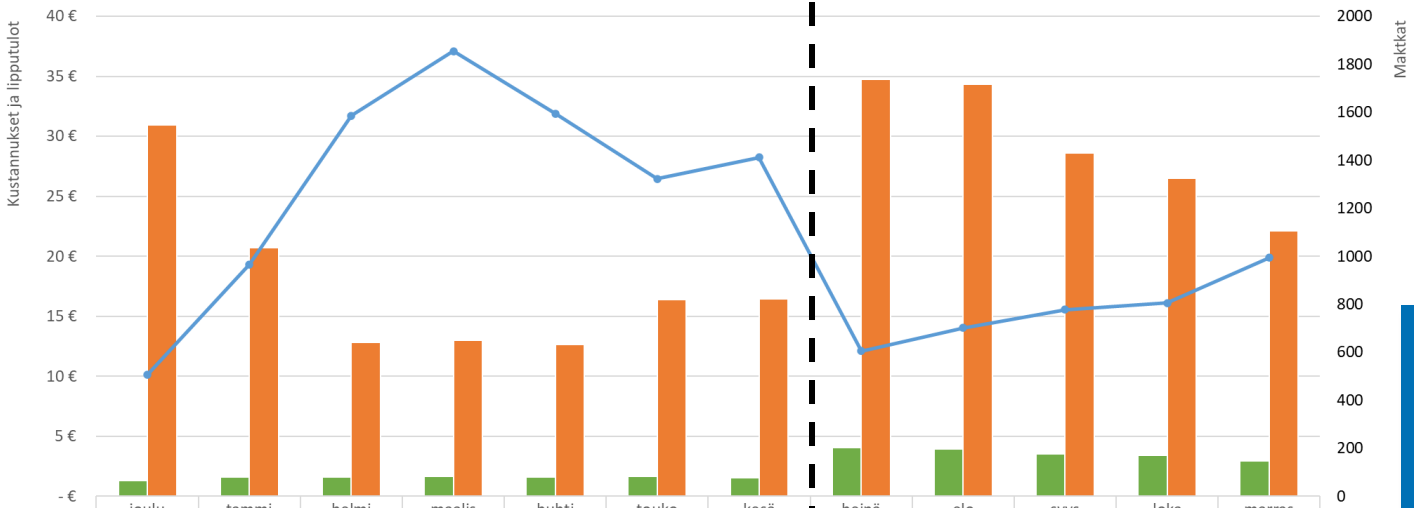


Huom! Inkoossa hyödynnettiin koulukyytiautojen ylijäämätunteja, joista kaupunki maksoi joka tapauksessa. Autoilla ajettujen kaikkien matkojen yksikkö-kustannus oli ilman Inkyytiä 5,72 € ja Inkyydin kanssa 5,57 €.



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

Ukikyydin yksikkökustannusten, matkamäärien ja lipputulojen kehitys pilotin aikana



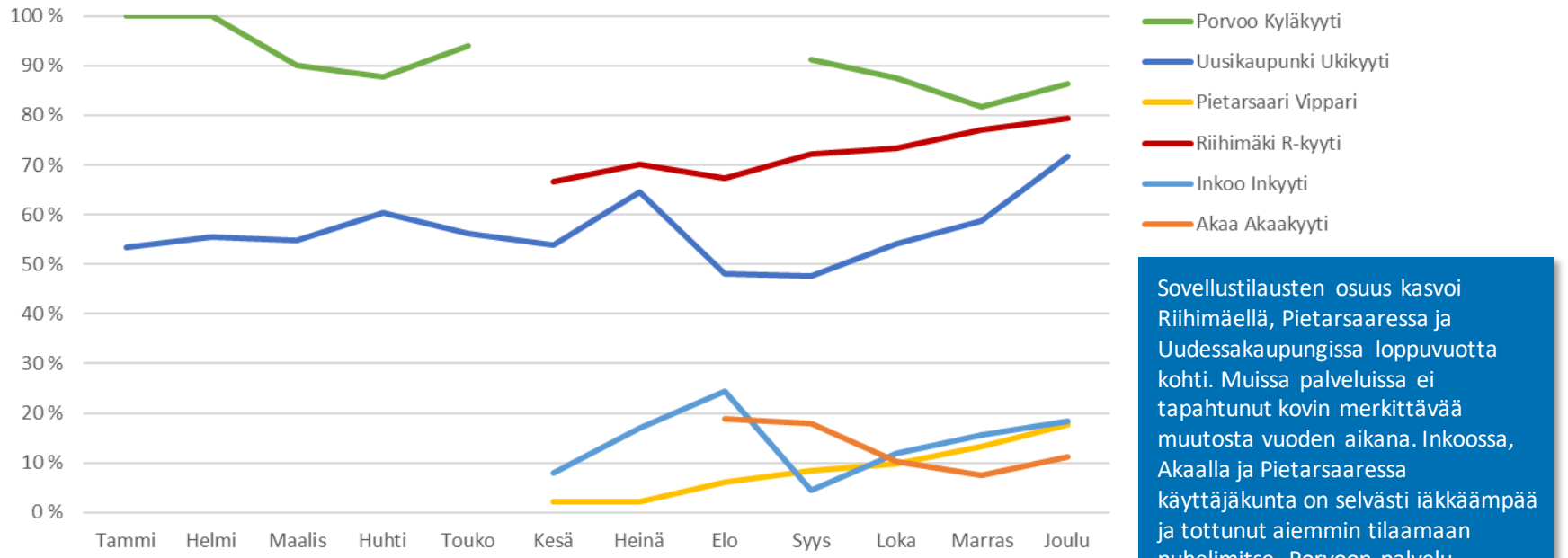
	joulu	tammi	helmi	maalis	huhti	touko	kesä	heinä	elo	syys	loka	marras
Lipputulot €/matka	1 €	2 €	2 €	2 €	2 €	2 €	2 €	4 €	4 €	4 €	3 €	3 €
Liikennöinti €/matka	31 €	21 €	13 €	13 €	13 €	16 €	16 €	35 €	34 €	29 €	26 €	22 €
Matkat	507	966	1586	1854	1595	1323	1412	606	702	777	806	994

4.7. hinnankorotus

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

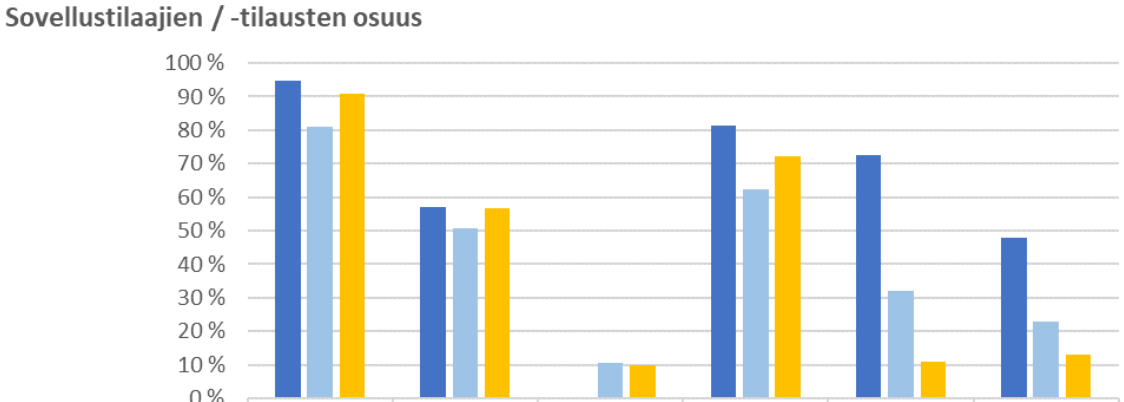
Tilaustapa ja ajankohta

Sovelluksella tilattujen matkojen osuus



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

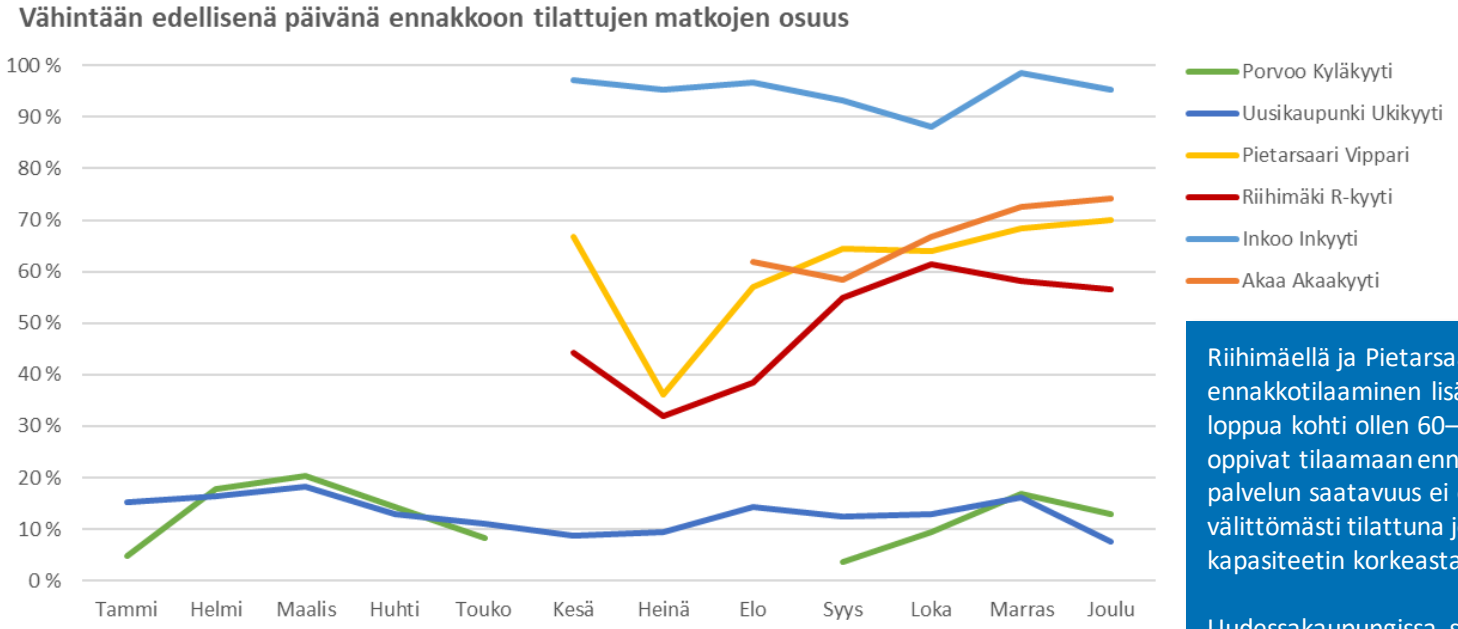
Sovellustilaajat vastasivat asiakaskyselyyn puhelintilaajia enemmän



	Kyläkyyti Porvoo	Ukikyyti Uusikaupunki	Vippari Pietarsaari	R-kyyti Riihimäki	Inkyyti Inkoo	Akaakyyti Akaa
Kyselyyn vastanneista	95 %	57 %		81 %	73 %	48 %
Kaikista käyttäjistä	81 %	51 %	11 %	62 %	32 %	23 %
Matkoista	91 %	57 %	10 %	72 %	11 %	13 %

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

Ennakkoon tilattujen matkojen osuus

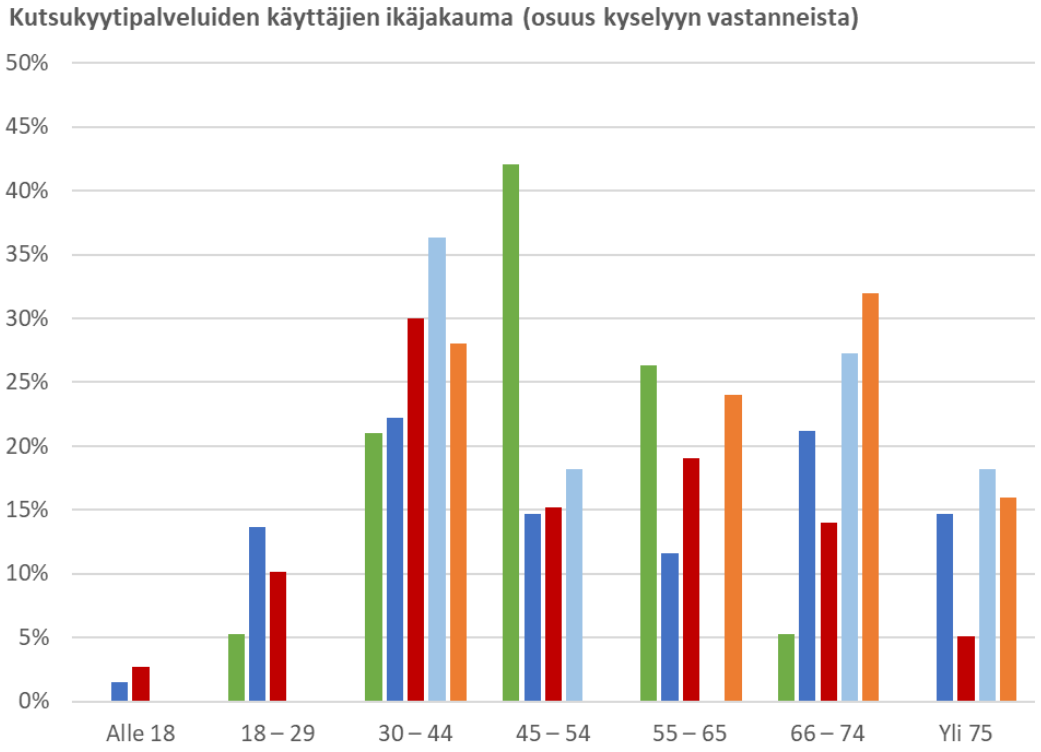


Riihimäellä ja Pietarsaaressa ennakkotilaaminen lisääntyi vuoden loppua kohti ollen 60–70 %. Käyttäjät oppivat tilaamaan ennakkoon, koska palvelun saatavuus ei ollut kovin hyvä välittömästi tilattuna johtuen kapasiteetin korkeasta käyttöasteesta.

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

Käyttäjäryhmät ja liikuntarajoitteiset

Kutsukyydin käyttäjien ikäjakauma

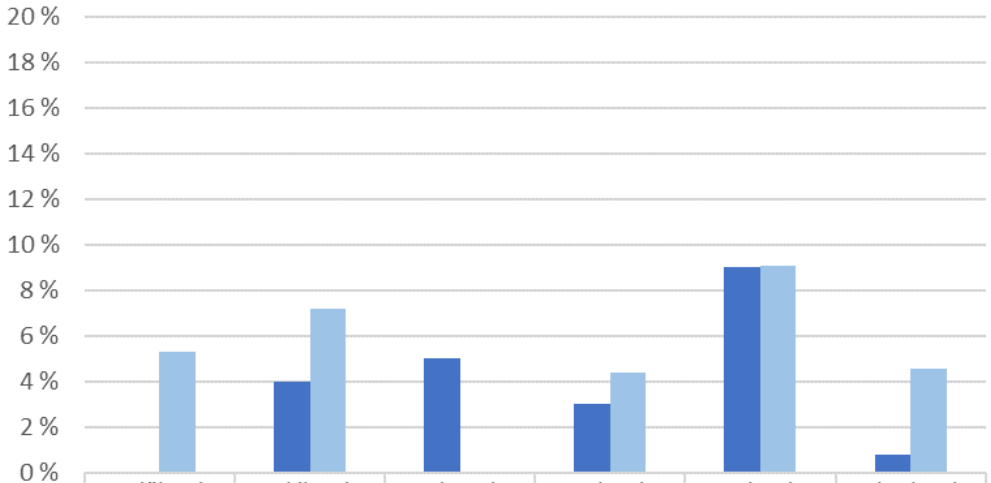


Erityisesti Uudessakaupungissa ikäjakauma oli hyvin tasainen, eli kutsukyyti tosiaan palvelee eri ikäisiä käyttäjiä.

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

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

Apuväline – pyörätuoli tai rollaattori – mukana

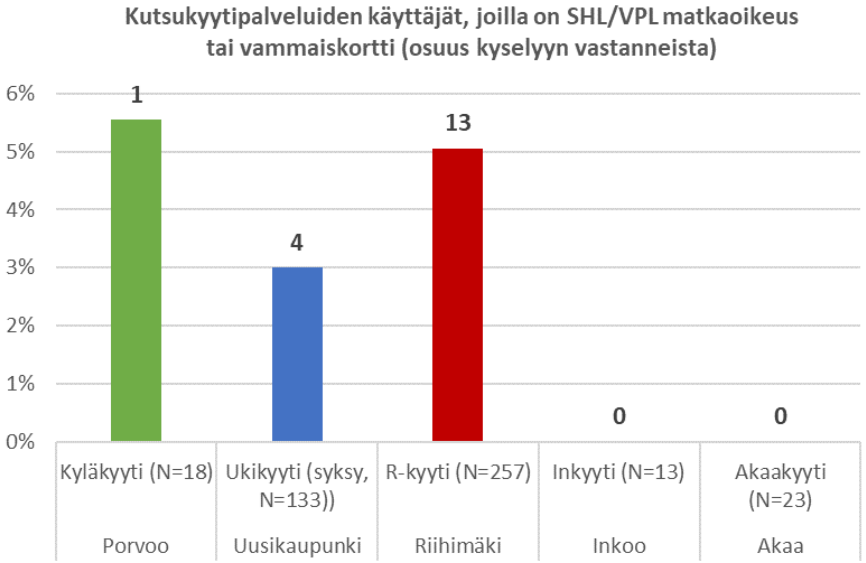


	Kyläkyyti Porvoo	Ukikyyti Uusikaupunki	Vippari Pietarsaari	R-kyyti Riihimäki	Inkyyti Inkoo	Akaakyyti Akaa
Tilauksista	0 %	4 %	5 %	3 %	9 %	0,8 %
Kyselyyn vastanneista	5 %	7 %		4 %	9 %	5 %
N, kysely:	19	181		251	11	22

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

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

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



”Pärjätään pitempään kotona ja itsenäisinä.”

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

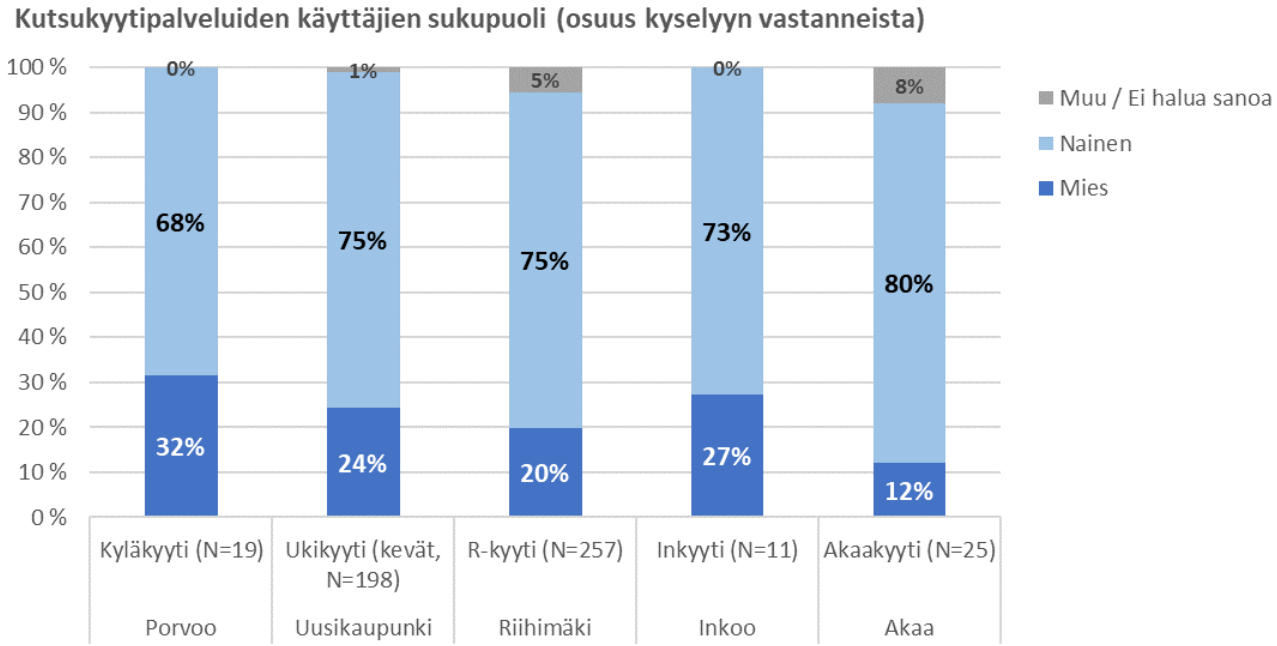
Uudessakaupungissa puolet ja Riihimäellä 60 % näistä käyttäjistä suosittelisi kutsukyytipalvelua tuttavilleen. Riihimäellä vammaiskortin omaavat voivat käyttää R-kyytiä maksutta.

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

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

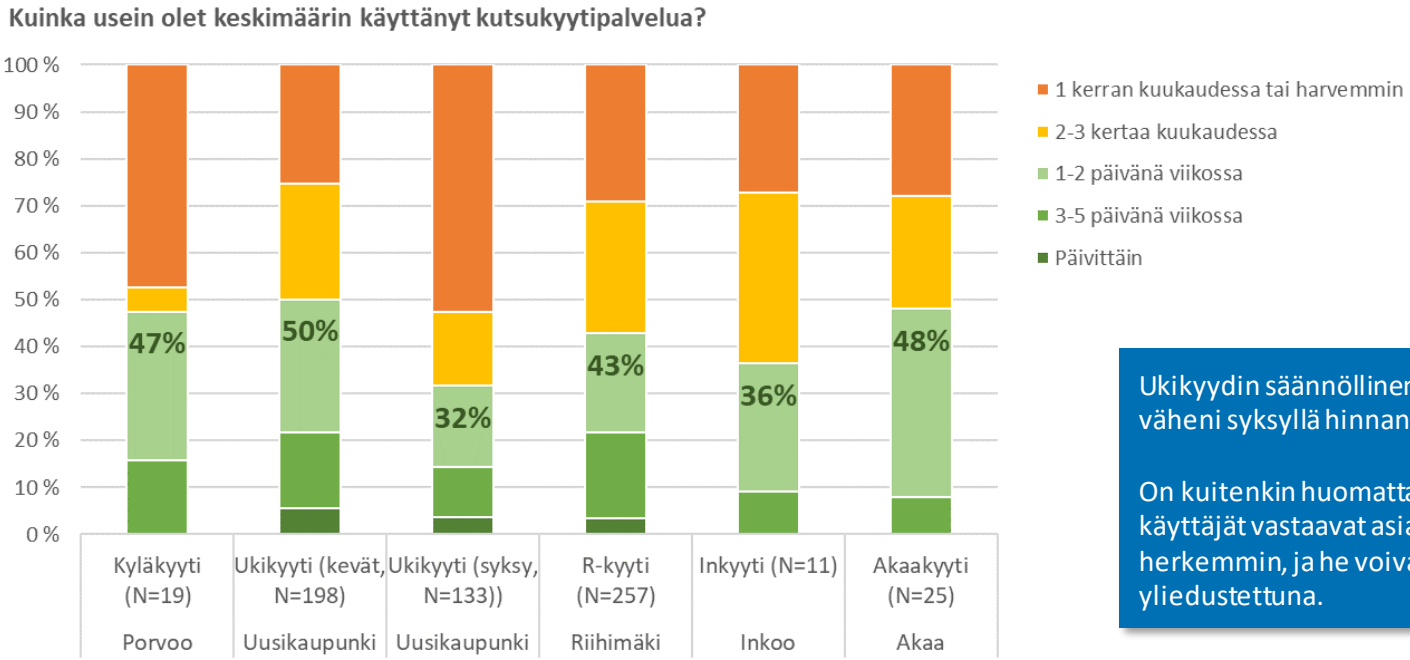
Kuitenkin jo nämä tulokset sekä ikäihmisten suuri osuus viittaavat siihen, että SHL-/VPL-/SVL-kyytejä kannattaisi ohjata avoimeen kutsukyytipalveluun aina, *kun se on mahdollista*, koska siten voidaan parantaa kuljetuspalveluiden tehokkuutta ja palvelutasoa.

Kutsukyydin käyttäjistä suurin osa oli naisia



Käyttöuseus ja -tarkoitus

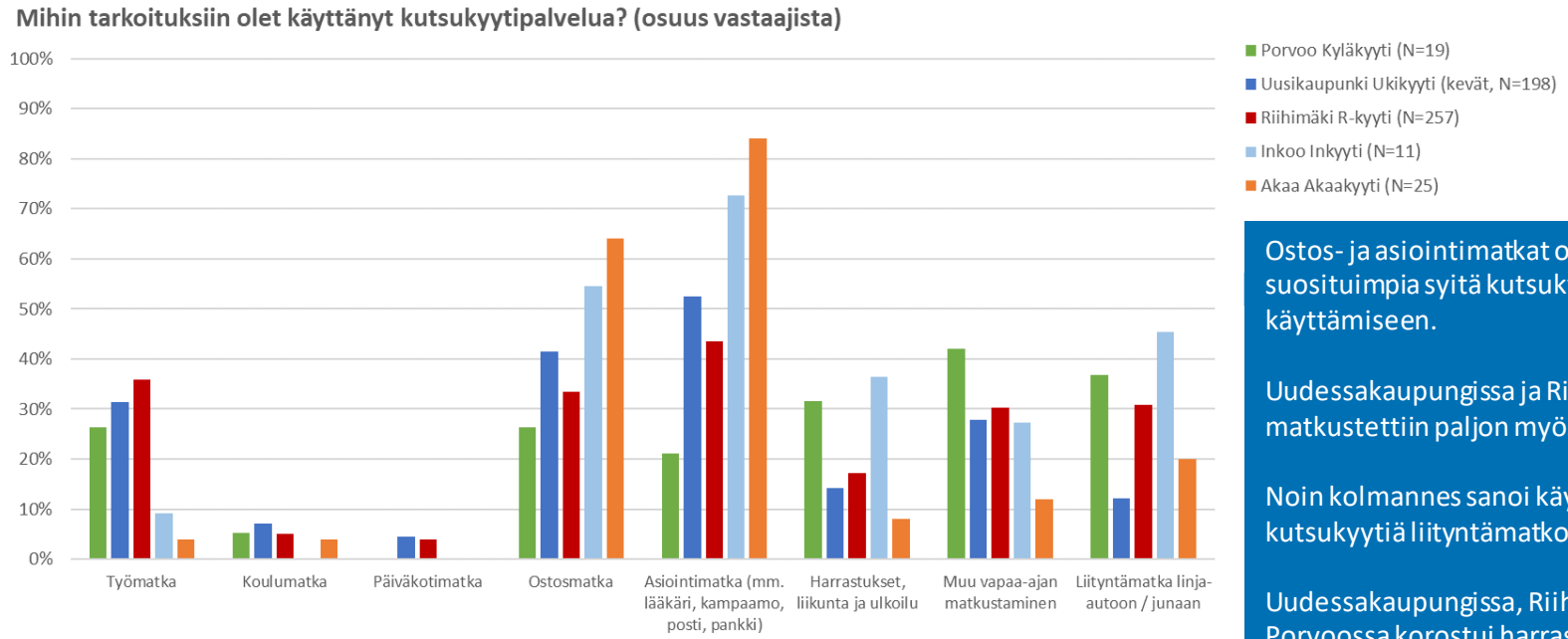
Lähes puolet vastaajista käytti kutsukyytipalvelua viikoittain



Ukikyydin säännöllinen viikoittainen käyttö väheni syksyllä hinnankorotuksen jälkeen.

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

Mihin tarkoitukseen kutsukyytipalveluja käytettiin?



Ostos- ja asiointimatkat olivat suosituimpia syitä kutsukyydin käyttämiseen.

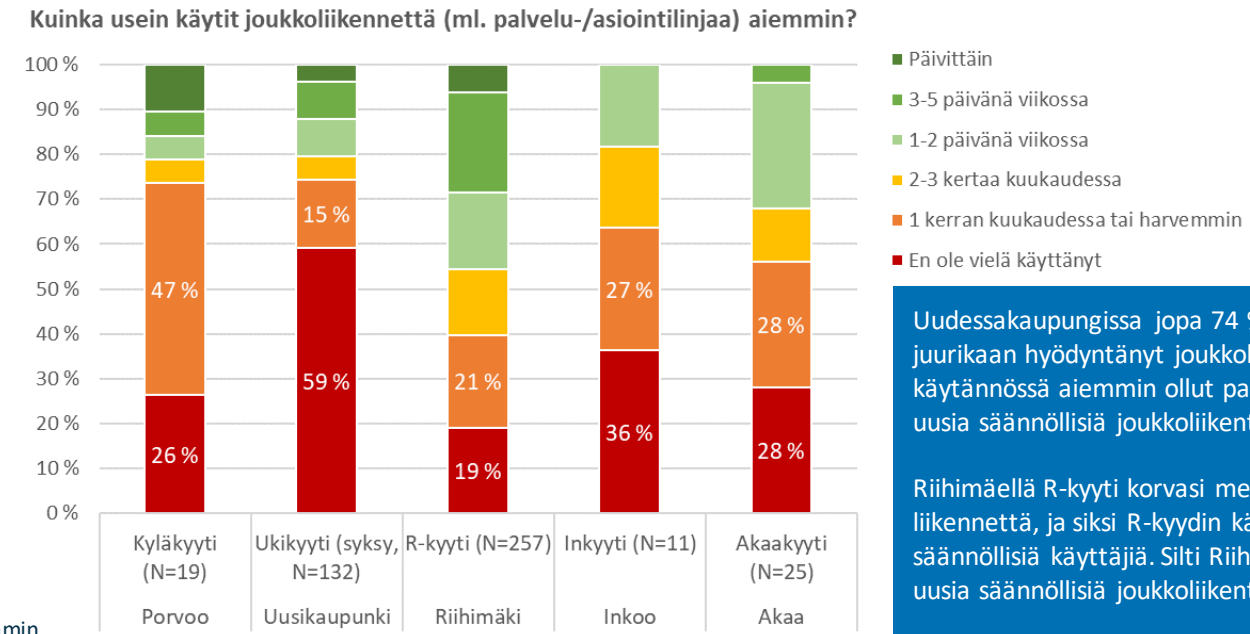
Uudessakaupungissa ja Riihimäellä matkustettiin paljon myös töihin.

Noin kolmannes sanoi käyttävänsä kutsukyytiä liityntämatkoihin.

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

Kulkutapamuutokset

Kutsukyytipalveluiden käyttäjistä merkittävä osa on uusia joukkoliikenteen käyttäjiä



Käytti aiemmin joukkoliikennettä harvoin/ei lainkaan mutta käytti kutsukyytiä viikoittain	26 %	31%	10 %	18 %	16 %

(= uudet säännölliset joukkoliikenteen käyttäjät)

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

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

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

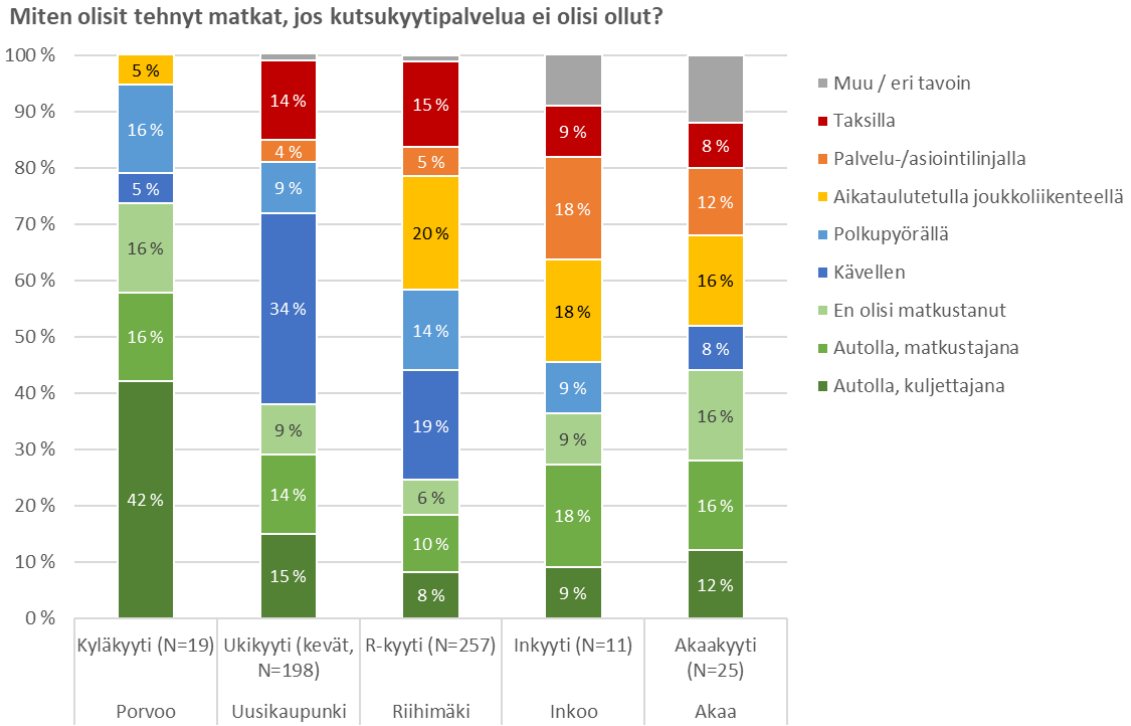
Suuntaa antava arvio uusista säännöllisistä joukkoliikenteen käyttäjistä

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

KYSELYYN VASTANNEISTA KUTSUKYYDIN KÄYTTÄJISTÄ	Porvoo Kyläkyyti	Uusikaupunki Ukikyyti	Riihimäki R-kyyti	Inkoo Inkyyti	Akaa Akaakyyti	YHTEENSÄ
Uudet viikoittaiset JKL-käyttäjät (%)	26 %	31 %	10 %	18 %	16 %	
Uudet viikoittaiset JKL-käyttäjät (henkilöä)	5	41	26	2	4	78

LAAJENNUS KAIKKIIN KUTSUKYYDIN SOVELLUSTILAAJIIN	Porvoo Kyläkyyti	Uusikaupunki Ukikyyti	Riihimäki R-kyyti	Inkoo Inkyyti	Akaa Akaakyyti	YHTEENSÄ
Sovellustilaajat (henkilöä)	90	555	970	19	32	1666
Uudet viikoittaiset JKL-käyttäjät (henkilöä)	**24**	**171**	**98**	**3**	**5**	**301**

Kyselyyn vastanneista 20–30 % korvasi kutsukyydillä pääosin autonkäyttöä



Korvasi autonkäyttöä	**58 %**	**29 %**	**18 %**	**27 %**	**28 %**

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

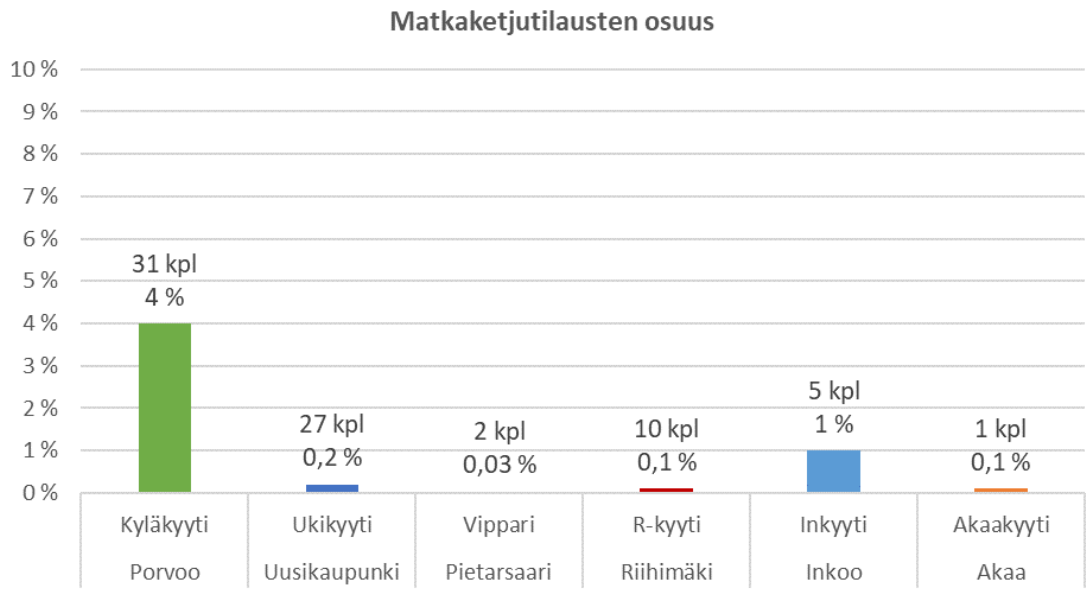
Erityisesti Uudessakaupungissa ja Riihimäellä kiiteltiin mahdollisuutta liikkua aikaisempaa enemmän esim. ystävien ja sukulaisten luokse. 6–16 % vastaajista sanoi, että matkat olisivat jääneet tekemättä ilman kutsukyytiä.

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

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

Matkaketjut

Sovelluksella tilattiin yhteensä 76 kutsukyytimatkaa osana matkaketjua

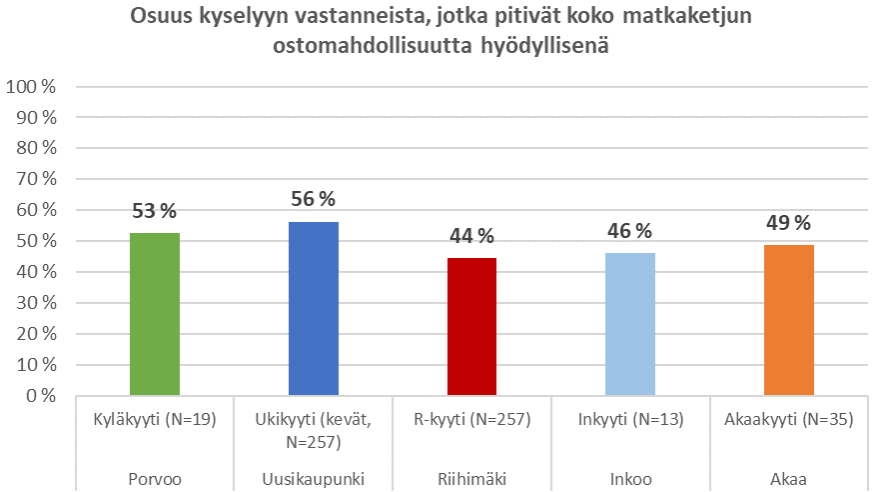


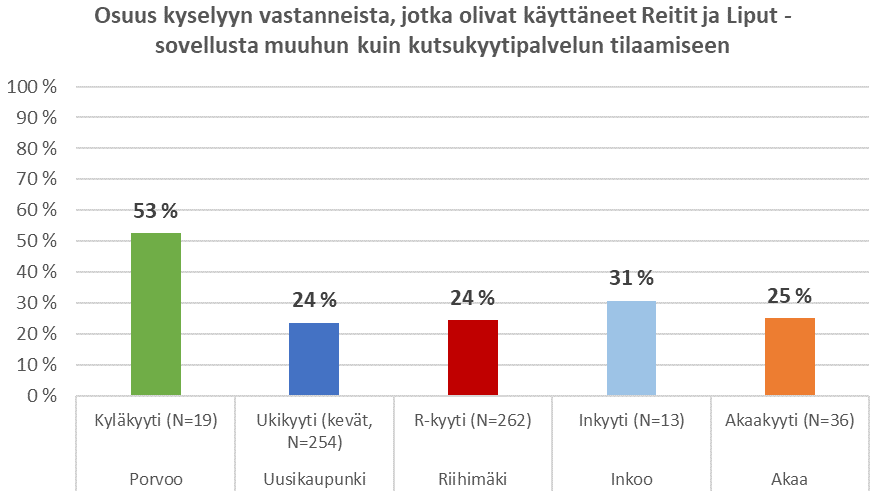
Reitit ja Liput -sovelluksella voi tilata kutsukyydin ja juna- tai bussimatkan samalla kertaa matkaketjuna. Tällaisten tilausten osuus oli kuitenkin toistaiseksi hyvin pieni, Porvoossa selvästi suurempi kuin muissa kunnissa.

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

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

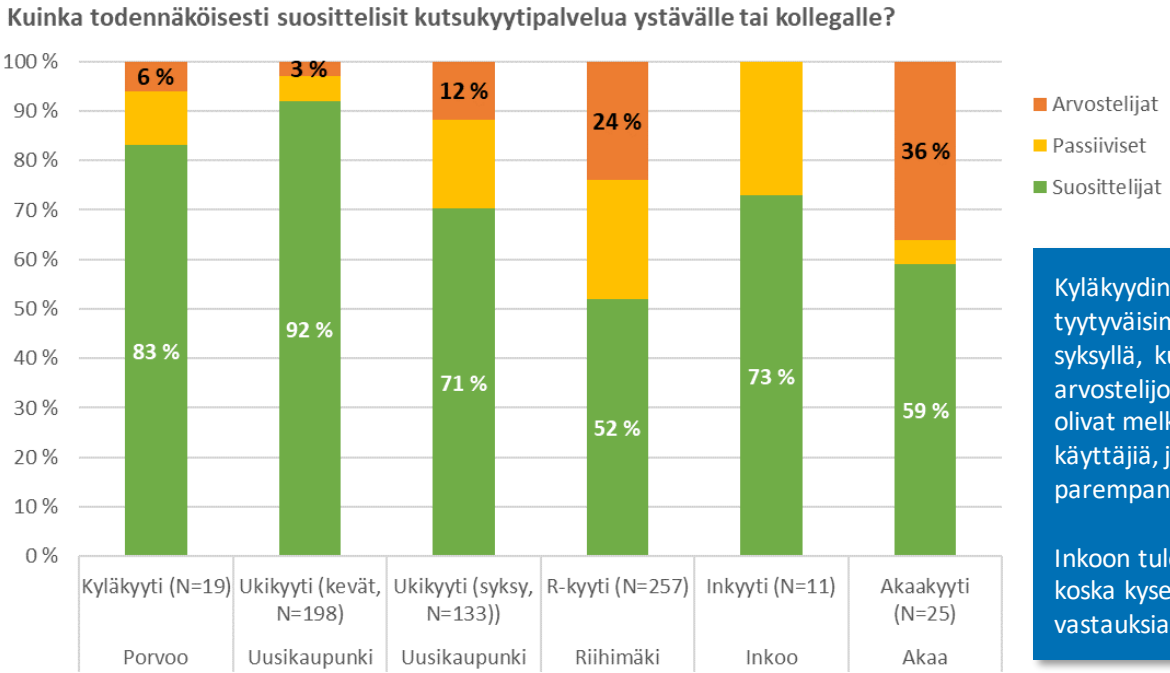
Koko matkaketjun ostamista sovelluksella pidettiin hyödyllisenä, ja moni oli käyttänyt sovellusta myös muuhun kuin kutsukyydin tilaamisen





Palveluiden toimivuus ja merkitys käyttäjille

Suurin osa palveluiden käyttäjistä suosittelisi kutsukyytipalvelua tuttavilleen

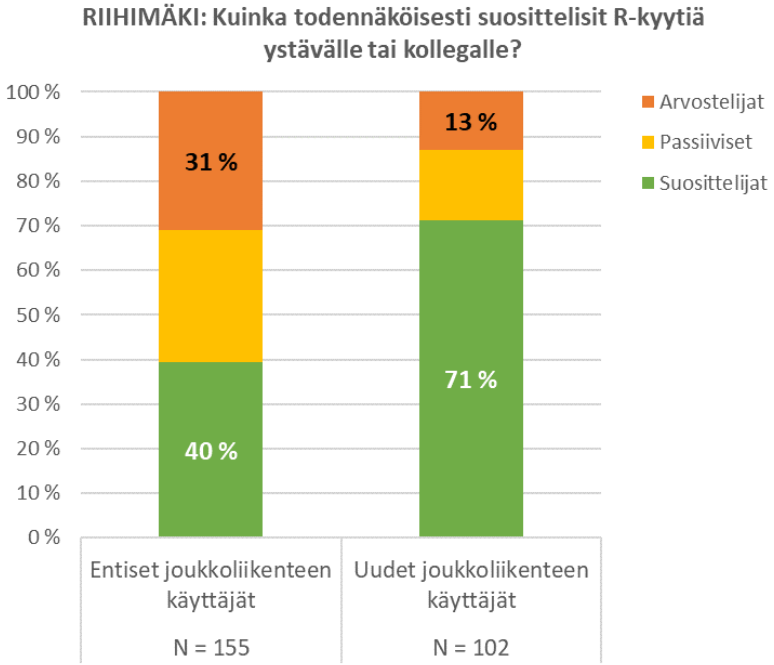


Kyläkyydin ja Ukikyydin käyttäjät ovat kaikkein tyytyväisimpiä. Ukikyydin suositteluaste laski syksyllä, kun hintaa korotettiin. Akaalla arvostelijoiden osuus on suurin, koska käyttäjät olivat melkein pelkästään entisiä asiointilinjan käyttäjiä, jota pitivät entistä toimintamallia parempana.

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

NPS-luku:	**78**	**89**	**59**	**28**	**73**	**23**

Riihimäellä osa entisistä linjaliikenteen tyytyväisistä käyttäjistä kokee palvelun huonontuneen

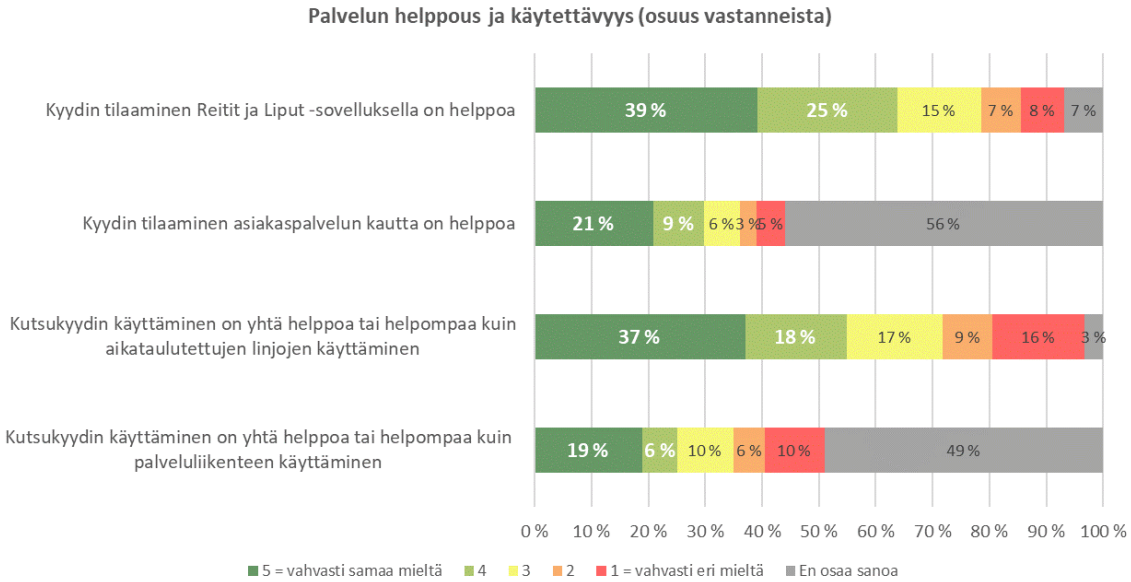


Riihimäellä R-kyyti korvasi aiempaa aikataulutettua liikennettä sekä entisen palvelulinjan. Niille käyttäjille, joita aikataulut ja linjat palvelivat aiemmin hyvin, R-kyyti tuntuu vaivalloisemmalta ja epäluotettavammalta, koska matka pitää tilata ja aina ei voi olla varma, että se onnistuu.

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

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

Palvelun helppous ja käytettävyys



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

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

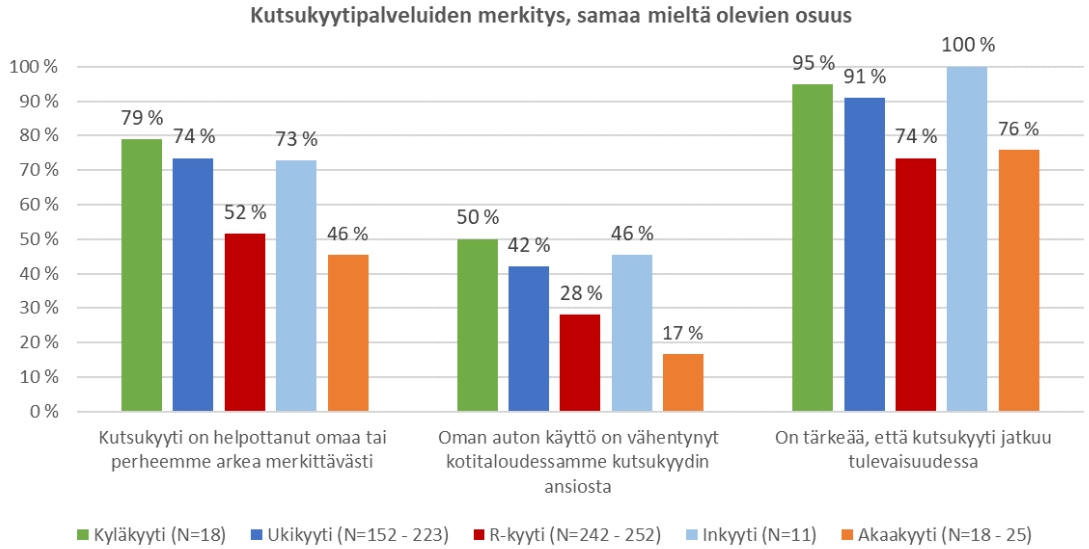
55 % koki kutsukyydin käyttämisen yhtä helpoksi tai helpommaksi kuin aikataulutettujen linjojen käyttämisen.

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

Tärkeimmät syyt käyttää kutsukyytipalvelua

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

Kutsukyyti helpotti arkea merkittävästi, ja palveluiden toivottiin jatkuvan



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

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

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

Ukikyydin käyttäjien kokemuksia

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

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

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



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

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

R-kyydin käyttäjien kokemuksia

Myytiin auto pois, joten älkää vain lopettako tätä.

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

Olen päässyt kohteeseen mihin ilman Rkyytiä en olisi päässyt.

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

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

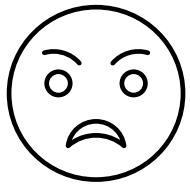
Ollut erittäin hyödyllinen työmatkoissa.

On sekava, vanha palvelulinja oli hyvä.



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

Ei pääse harrastuksiin, koska autoja on liian vähän!



Kyläkyydin käyttäjien kokemuksia



Olemme luopuneet kokonaan auton käytöstä.

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

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

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

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

Akaakyydin käyttäjien kokemuksia

Autottomana pääsee liikkumaan. Olen kesäasukkaana noin puolet vuodesta Viialassa.

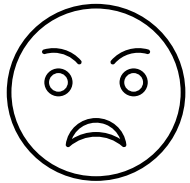
Jos kyyti toimisi myös klo 13 jälkeen ja klo 7 alkaen niin olisi enemmän käyttöä. Tilaisin kyydin lapselleni kodin ja rautatieaseman välille jos olisi auto liikkeellä oikeaan aikaan.

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

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

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





Inkyydin käyttäjien kokemuksia

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

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



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

Markkinointi ja koulutus

Markkinointitoimenpiteet

	Porvoo Kyläkyyti	Uusikaupunki Ukikyyti	Riihimäki R-kyyti	Inkoo Inkyyti	Akaa Akaakyyti
Some-kampanjat (Facebook, Instragram)	3 kampanjaa 27 904	4 kampanjaa 118 491	-	-	2 kampanjaa 25 424 henkilöä
Ilmoitus, painettu lehti	1 lehti (½ sivua)	2 lehteä (½ sivua)	1 lehti (½ sivua)	2 lehteä (½ sivua)	1 lehti (½ sivua)
Banneri-ilmoitus, digilehti	2 lehteä	-	-	-	-
Juliste	50 kpl (A3)	30 kpl (A3) 40 kpl (A4)	50 kpl (A3) 10 kpl teippauksia pysäkkikatoksiin	20 kpl (A3)	50 kpl (A3)
Esite	200 kpl (A4)	3000 kpl (A5)	5000 kpl (A5; kesä) 4000 kpl (A5; syksy)	-	1000 kpl (A5)
Koulutus- ja esittelytilaisuudet	1 kpl	1 kpl	3 kpl	1 kpl	1 kpl
Some-vaikuttajayhteistyö	-	1 kpl (feed) 4 075 henkilöä 9 kpl (story) 21 383 henkilöä	-	-	-
Nettisivut	www.porvoo.fi/kylakyyti	www.uki.fi/ukikyyti	www.riihimaki/r-kyyti	www.inkoo.fi/inkyyti	www.akaa.fi/kyyti

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

OSUUS KYSELYN VASTANNEISTA	Porvoo	Uusikaupunki	Riihimäki	Inkoo	Akaa
KUTSUKYYDIN KÄYTTÄJISTÄ	Kyläkyyti	Ukikyyti (kevät)	R-kyyti	Inkyyti	Akaakyyti
Lehtiartikkelista	21 %	21 %	5 %		4 %
Lehti-ilmoituksesta	11 %	21 %	4 %		12 %
Sosiaalisesta mediasta	32 %	31 %	30 %	0 %	32 %
Tutulta	5 %	15 %	20 %	18 %	12 %
Kaupungin nettisivuilta	26 %	4 %	14 %	73 %	16 %
Digitaalisten näyttöjen mainoksista		2 %			
Esitteestä	5 %	1 %	5 %		12 %
Reitit ja Liput -sovelluksen reittihausta		2 %	4 %	9 %	
Julisteesta		0 %	14 %		
Muualta, mistä?		2 %	4 %		12 %
N	19	262	256	11	25

Koulutus- ja esittelytilaisuudet

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

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

Lisäksi:

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



Kutsukyydin tulevaisuus ja vaikuttavuus

Kutsukyytipalveluiden jatkuminen

Porvoon Kyläkyyti

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

Uudenkaupungin Ukikyyti

- Pilotti päättyi, mutta kaupunki hankkii koululaisia palvelevat bussilinjat uudella tavalla ja jonkin verran kutsukyytipalvelua sen rinnalla. **Yhteyshenkilö**: kaupunginarkkitehti Leena Arvela-Hellén.

Pietarsaaren Vippari

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

Riihimäen R-kyyti

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

Inkoon Inkyyti

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

Akaan Akaakyyti

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

Kutsukyytipilottien opit ja haasteet

On pystytty tarjoamaan kustannustehokasta ovelta ovelle palvelevaa joukkoliikennettä

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

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

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

Teknologia ei ole este

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

Puhelintilaukset vaativat kallista henkilötyötä, ja niiden määrää tulisi aktiivisesti minimoida

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

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

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

Pienten kaupunkien ja maaseudun kuljetuspalveluiden haasteita voidaan ratkoa kehittämällä kutsukyytipalveluja

MATKAHUOLTO

HAASTEITA

Avoin joukkoliikenne

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

Lakisääteiset sote-kyydit (SHL, VPL, SVL)

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

RATKAISU?

Kaikki yhteiskunnan tukemat kutsupohjaiset kuljetuspalvelut tulisi suunnitella kokonaisuutena

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

1. Otetaan avoimessa kutsukyydissä käyttöön moderni reititysteknologia
2. Korvataan hiljaisten **aikojen** reittiliikennettä kutsukyydillä
3. Lisätään avoimen kutsukyydin tarjontaa ja ohjataan osa sote-kyytiasiakkaista niihin

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

Kutsukyytipalveluilla voidaan edistää hyvinvointia ja hyvinvointialueiden kuljetusten tehokkuutta

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

1. Sote-kyytien kustannukset alenevat	2. Sote-kyytien palvelutaso paranee	3. Asukkaiden hyvinvointi paranee
Matkaoikeuksia ei tarvitse myöntää yhtä paljon kuin nykyisin. Koska avoimeen kutsukyytiin ohjattujen matkojen kustannukset ovat sote-taksimatkoja alemmat, hyvinvointialueille syntyy kustannussäästöjä. Myös matkaketjuja voidaan hyödyntää aiempaa paremmin. Muutos edellyttää avoimen liikenteen tarjonnan huomioimista matkaoikeuksia määrittelevässä lainsäädännössä.	Kuljetuspalvelun saatavuus ja luotettavuus paranee, koska avointa kutsukyytipalvelua hankitaan kiinteinä autotunteina sopimusyrityksiltä, eivätkä ajovuorossa olevat kuljettajat voi hylätä kyytitarjouksia, mikä on nykyään merkittävä ongelma hajautettuun taksimalliin perustuvissa sote-kyydeissä. Kutsukyytimallissa vahvistettu ennakkotilaus on oikeastitae kyydin saamisesta.	Joukkoliikennepalvelut ehkäisevät syrjäytymistä sekä muita sosiaalisia ja terveydellisiä ongelmia laajasti ikäihmisten, pienituloisten ja nuorten keskuudessa. Esim. Ukikyyti vilkastutti monen ikäihmisen sosiaalista elämää ja harrastamista sekä vähensi yksinäisyyttä.

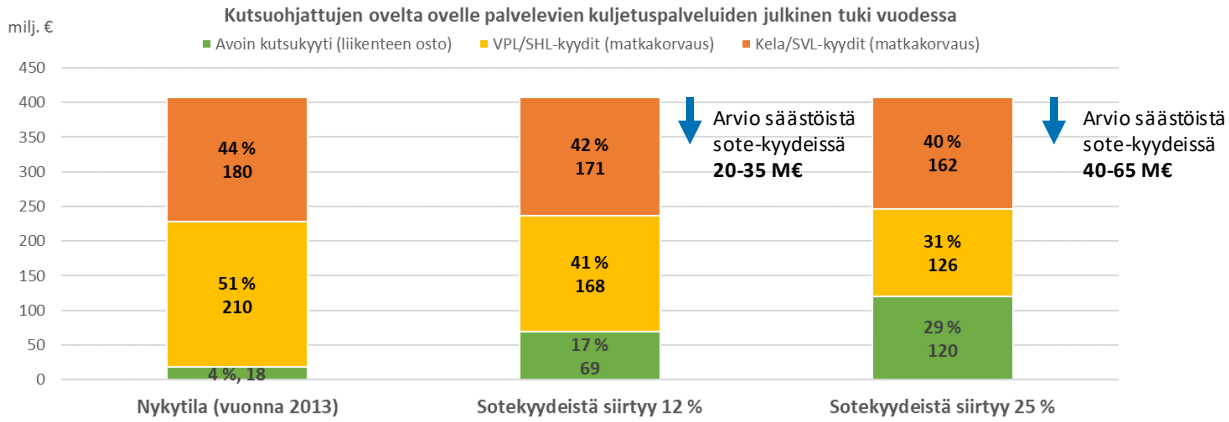
Osa sote-kyytien rahoituksesta kannattaisi siis ohjata avoimien kutsukyytipalveluiden palvelutason nostamiseen. Jo 10–25 % sote-kyytirahoista riittäisi moninkertaistamaan kutsukyytipalveluiden rahoituksen nykyisestä 18 miljoonasta eurosta noin 70–120 miljoonaan euroon vuodessa. Silloin kestävän liikkumisen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

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

Ovelta ovelle kuljetuspalveluiden julkisen rahoituksen uusjako: kaksi mahdollista skenaariota

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

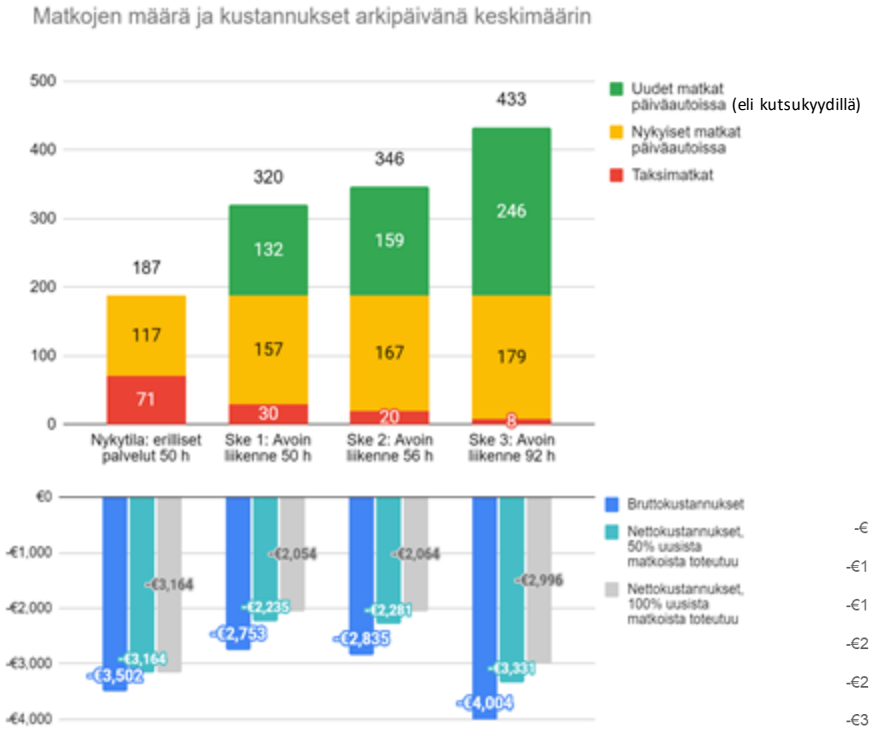
Mikäli 10–25 % sote-kyytien rahoituksesta ohjattaisiin avoimen kutsuohjatun joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen, valtion kokonaismenoja ei tarvitsisi kasvattaa pitkällä aikavälillä. Ne voisivat jopa laskea 20–60 M€/vuosi sote-kyytien tehostumisen myötä. Aluksi tarvitaan kuitenkin erillisrahoitus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



Simuloinnit osoittavat, että kutsukyydin hyödyntäminen sote-kyydeissä kannattaa

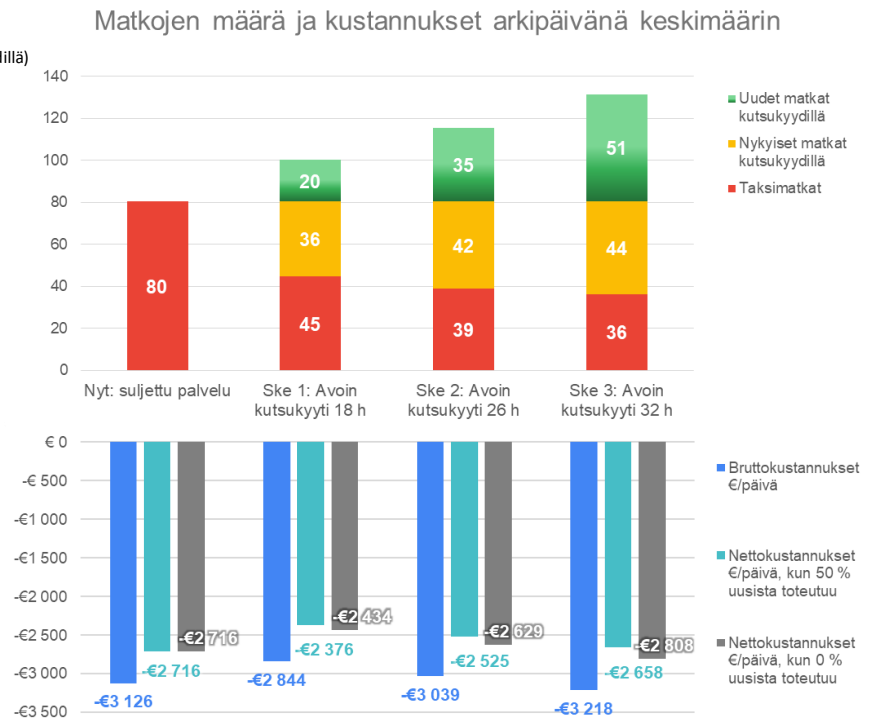
Rauman simulointi:

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



Kaustisen simulointi:

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



KIITOS!



Kehityspäällikkö Johanna Taskinen
johanna.taskinen@matkahuolto.fi
0407573284